

Inspreekreactie mevrouw Baaijens

Mevrouw Baaijens spreekt digitaal in op het onderwerp Statenvoorstel 79/21 Tweede wijzigingsverordening luchthaven Seppe Noord-Brabant (Breda International Airport). Dit onderwerp wordt op 4 februari 2022 besproken in Provinciale Staten.

Onderwerp	2e wijzigingsverordening vliegveld Seppe
Betreft	Reactie op Statenvoorstel 79/21 en vergadering 21 januari 2022
Datum	24 januari 2022
Referentie	PNB-2°WV-SEPPE-240122
Van	Omwonenden van Breda International Airport

Geachte statenleden,

Inleiding

In het kader van de 2^e wijzigingsverordening van Breda International Airport en uw oordeelsvormende vergadering op 21 Januari 2022, verzoeken wij u graag onderstaande zaken mee te nemen in uw besluitvorming.

Op 21 januari 2022 heeft u in de oordeelsvormende bijeenkomst gesproken over de 2^e wijzigingsverordening Luchthaven Seppe. Wij zijn blij dat u daarin ook aandacht heeft gegeven aan de voornamelijk technische inspraaknotitie die wij u toegestuurd hebben. Graag willen wij ook aanvullend uw aandacht vestigen op aspecten voorkomend uit het besprokene in de bijeenkomst.

1 De aanpassing van de geluidsberekeningen voor het helikoptergeluid

Tijdens de bijeenkomst heeft de gedeputeerde diverse malen aangegeven dat het een complex en technisch dossier betreft (-56:09).

Ze geeft dat tevens aan in haar antwoord op een vraag van groep de Bie, waarom de evaluatie niet door de OMWB is uitgevoerd. Het antwoord hierop luidt *"Dat het zeer specifieke materie betreft waarbij GS dit door het NLR heeft laten doen omdat die er het meeste verstand van heeft (-57:48)"*.

Op de vraag van de PvdD waarom er niet gehandeld wordt naar de conclusie van dezelfde NLR dat er geen juiste één-op-één omzetting heeft plaatsgevonden geeft de gedeputeerde aan *"dat ze van mening verschilt met het NLR en CROSE en dat de één-op-één omzetting goed is overgenomen (-12:33)"*. Dit komt ongeloofwaardig over. De gedeputeerde trekt onderzoeksresultaten van het NLR in twijfel, terwijl ze vindt dat die er het meeste verstand van heeft.

Het onderzoek van NLR naar de omzetting is in 2016 tot stand gekomen in zeer nauwe samenwerking tussen CROSE, het NLR en de senior beleidsmedewerker Luchtvaart van GS (financieel én inhoudelijk). Met dit brede draagvlak is men tot de conclusie gekomen dat er geen juiste één-op-één omzetting heeft plaatsgevonden. Daarnaast heeft GS bevestigd dat de Raad van State zich niet heeft uitgesproken of een juiste één-op-één omzetting tot stand is gekomen, zie zienswijze 3 punt 2 in de nota van zienswijzen. De basis waarop de gedeputeerde haar mening gevormd heeft wordt hiermee wel zeer wankel, ondanks haar uitdrukkelijke toezegging dat alles met grote zorgvuldigheid tot stand is gekomen (-13:08).

Volgens de gedeputeerde is een voorwaarde om de 2^e wijzigingsverordening te corrigeren, eerst *"het aanpassen van het beleid"* (-57:30). Maar er bestaan vooralsnog zeer grote twijfels of het vigerende Luchthavenbesluit zelfs wel voldoet aan de huidige Beleidsnota luchtvaart. Het doel van de evaluatie en daarmee ook van de 2^e wijzigingsverordening was om dit mede te onderzoeken en te herstellen. Daar is niets van terecht gekomen. Door de reikwijdte van de 2^e wijzigingsverordening te limiteren en enkel te benoemen als alleen een technische aanpassing is alleszins onvoldoende.

2 + 3 Aanpassing van de geluidscontouren/vliegprofielen en verplaatsing helikopterlandingsplaats.

De niet gevolgde verplichte vliegvoorschriften voor de vlieghoogte in het circuit en de bijbehorende nog niet vastgestelde appendices van de helikopters, bepalen de geluidscontouren in de 2^e wijzigingsverordening. Bij juiste toepassing van de voorgeschreven vliegvoorschriften komen meer (woon)gebieden rond het vliegveld binnen grotere geluidscontouren te liggen.

De verplaatsing van helikopterlandingsplaatsen veroorzaken hogere grenswaarden, tot +8 dB(A) in bepaalde handhavingspunten, waarbij (woon)bebouwing aan een hogere geluidsbelasting worden blootgesteld.

Beide wijzigingen hebben juridische gevolgen. De 2^e wijzigingsverordening is daarmee geen beleidsarm technisch document.

Conclusie

In het vigerende Luchthavenbesluit zijn de geluidsruimte en de geluidscontouren van het helikoptergebruik met een geheel andere methodiek berekend dan de geluidruimte en geluidscontouren van de vliegtuiggebruik. De vliegtuigen zijn wel volgens de één-op-één omzetting omgezet, zoals dat in het Statenvoorstel 79/21 in Artikel 10 Geluid is aangegeven:

Bij de berekeningen van deze geluidscontouren hebben de aan- en uitvliegroutes uit de VFR-gids zoals opgenomen in de AIP Netherlands als uitgangspunt gediend en zijn de geluidsbrongegevens van de vliegtuigvloot en helikopters gehanteerd.

Voor het helikoptergebruik is het AIP niet gebruikt en zijn ook de geluidsbrongegevens van de helikopters niet gebruikt. Dit is niet hersteld in de 2^e wijzigingsverordening, bovendien zijn helikopterlandingsplaatsen richting (woon)bebouwing verplaatst.

De antwoorden op de zienswijzen en de beantwoording tijdens de oordeelsvormende bijeenkomst geven niet het vertrouwen dat de 2^e wijzigingsverordening in haar huidige vorm op een juiste wijze tot stand is gekomen. Toetsing door een onafhankelijke partij (dit is overigens al gedaan in 2016 door het NLR, CROSE en GS) wordt noodzakelijk om na te gaan of er een beleidsarme en technisch correcte 2^e wijzigingsverordening tot stand is gekomen.

Met vriendelijke groet,

Omwonenden van Breda International Airport.