



**Partij voor
de Dieren**

Statenfractie Noord-Brabant

's-Hertogenbosch, 24 oktober 2018

Technische vragen van de Statenfractie van de Partij voor de Dieren aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant betreffende de geluidsruimte van luchthaven Seppe en wijziging van Luchthavenbesluit Luchthaven Seppe.

Geacht college,

In het luchthavenbesluit van 2 april 2013 is middels het opnemen van grenswaarden de geluidsruimte vastgesteld. In de Omzettingsregeling luchthaven Seppe van de staatssecretaris van I & M d.d. 17 juni 2011, is in de toelichting bepaald op blz. 5:

“Uitgangspunt bij de omzetting van de aanwijzingen in omzettingsregelingen is dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruimte en gebruiksregels van de luchthaven. Met het oog hierop is de invoerset die bij de vaststelling van de geluidszone in de aanwijzing is gebruikt (het aantal vliegtuigbewegingen, het soort luchtvaartuigen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt, het feit of het om starts of landingen gaat), ook gebruikt bij het bepalen van de grenswaarden in de handhavingspunten die in de omzettingsregeling worden opgenomen.”

De Omzettingsregeling komt er aldus op neer dat omwonenden eenzelfde bescherming krijgen in het besluit van 2 april 2013, als de bescherming die is voorzien in de voornoemde aanwijzingen van 15 oktober 1996 en 22 augustus 2003.

Uit onderzoek van het Nederlands Luchtvaart- en Ruimtevaartcentrum (NLR) komt naar voren dat er sprake is van discrepantie tussen het aanwijzingsbesluit en de omzettingsregeling in vergelijking met het Luchthavenbesluit:

“Voor het luchthavenbesluit is de gelijkwaardigheid met het aanwijzingsbesluit niet volledig uitgaande van het gehanteerde definitieprotocol. De gemaakte keuzes bij de omzetting van de rekeninvoer leiden in het luchthavenbesluit tot hogere Lden grenswaarden in de handhavingspunten en grotere geluidscontouren.”

Geconstateerd wordt dat de Verordening Luchthavenbesluit luchthaven Seppe een aanzienlijk grotere geluidbelasting mogelijk maakt dan in de aanwijzingen van 1996 en van 2003 zijn toegestaan.

Op basis van bovenstaande hebben wij de volgende technische vragen.

1. In welke opzichten en welke mate is sprake er van een discrepantie tussen het aanwijzingsbesluit en de omzettingsregeling in vergelijking met het luchthavenbesluit?

[De NLR heeft eerder \(rapport CR-2015-457 -eindconcept\) geconcludeerd dat er een gelijkwaardige situatie bestaat tussen het aanwijzingsbesluit en de omzettingsregeling. Uit het onderzoek blijkt dat de gelijkwaardigheid tussen het aanwijzingsbesluit en het luchthavenbesluit op één punt “discutabel” is. De discussie ontstaat met name door de keuze van een helikoptertype in de geluidberekening waarvan het maximaal startgewicht ca. 9 ton bedraagt. Op basis van de regelgeving is deze keuze echter legitiem omdat ook in het aanwijzingsbesluit geen](#)

beperkingen zijn gesteld aan het maximale startgewicht van helikopters. Het gebruik van een zwaar helikoptertype leidt tot hogere grenswaarden voor Lden en grotere geluidcontouren en externe veiligheidscontouren dan een lichter helikoptertype. Het is echter een feit dat helikopters van de zware categorie ten tijde van het aanwijzingsbesluit of de omzettingsregeling ook toegestaan waren. De discrepantie (voor zover je daarvan kunt spreken) zit dus niet in de vergelijking tussen het luchthavenbesluit enerzijds en het aanwijzingsbesluit en omzettingsregeling anderzijds, maar in de helikoptercategorie die is toegepast bij het luchthavenbesluit en de categorieën die in de praktijk voorkomen. Het gekozen helikoptertype verschilt nogal van het normale verkeersbeeld van de afgelopen jaren waarin helikopters opereren met een substantieel lager startgewicht. Daar geeft de evaluatie die we momenteel uitvoeren een helder beeld van.

2. Indien er sprake is van discrepanties; kunt u puntsgewijs aangeven wat de gevolgen/effecten hiervan zijn, en op welke wijze deze discrepanties kunnen worden gecorrigeerd?
Zie onder 1.
3. Klopt het dat de vlieghoogte conform de vliegrichtlijnen van het vliegverkeer rond het vliegveld is vastgesteld op 700 ft?
Ja, dat klopt. In het AIP (boekwerk waarin vliegprocedures en vlieghoogtes staan vermeld) staat dat de vlieghoogte voor circuits 700 ft is.
4. Is het feitelijk zo dat een lagere vlieghoogte leidt tot meer geluid op de grond? Kunt u uitleggen hoe en in welke mate dat principe werkt?
Dit klopt. Hier zijn rekenmodellen voor. Een eenduidig antwoord is niet mogelijk. Het hangt onder andere af van de plek van de waarnemer ten opzichte van de bron. In het algemeen geldt dat er een reductie van 6 dB optreedt per verdubbeling van de afstand tussen bron en waarnemer. Wat ook geldt is dat als een vliegtuig hoger vliegt, dat het geluid dan over een breder gebied terechtkomt dan als het laag vliegt. Voorbeeld: als een helikopter op de grond staat dan hoor je de helikopter in een relatief kleine cirkel om de helikopter. Als de helikopter recht omhoog gaat, dan neemt het geluidsniveau weliswaar af, maar in een groter gebied (grotere straal om de helikopter) zal hij hoorbaar zijn.
5. Is het feitelijk zo dat bij een grotere hoogte er meer geluid niet wordt meegenomen in de vaststelling van het beperkingengebied? Kunt u uitleggen hoe en in welke mate dat principe werkt?
Bij de geluidberekeningen wordt geen ondergrens gehanteerd van het geluidsniveau dat bij de berekening wordt meegenomen. Dat wil zeggen dat al het vliegtuig- en helikoptergeluid bij de berekening wordt meegenomen.
6. Is het theoretisch zo dat volgens het huidige luchthavenbesluit de berekende geluidsbelasting rond het vliegveld niet correspondeert met de vastgestelde grenswaarden op de handhavingspunten?
De jaarlijks berekende geluidbelasting vindt plaats op basis van het vliegverkeer dat werkelijk heeft gevlogen. Dat levert uiteraard een andere Lden waarde op dan de vastgestelde grenswaarden. Overigens blijven deze tot op heden binnen de vastgestelde grenswaarden.
7. Kunt u toelichten of de principes onder 4, 5 en 6 van toepassing zijn op luchthaven Seppe, en in welke mate deze van toepassing zijn?
Zie antwoorden bij de vragen 4, 5 en 6.

Op 30 november is een brief van stichting Platform Behoud Natuur en Milieu West Brabant aan Provinciale Staten binnen gekomen. In de brief schrijft de stichting dat hun argumenten, zoals weergegeven in de brief die de advocaat van de stichting op 26 maart aan GS heeft gestuurd, niet zijn opgenomen in de concept-evaluatie Luchthavenbesluit Seppe. In het Statenvoorstel 81/18 A is echter

te lezen: “De inhoudelijke argumenten uit het CROSE en het verzoek van de stichting tot wijziging van het luchthavenbesluit hebben wij meegenomen in de onderzoeken binnen de evaluatie.”

8. Klopt het dat de argumenten niet zijn meegenomen in de concept-evaluatie? Zo ja, worden de argumenten nog behandeld in de eindversie van de evaluatie?

Wij hebben het verzoek en argumenten van de Stichting meegenomen in de evaluatie die we nu uitvoeren. We richten ons wel op de uitgangspunten van het huidige luchthavenbesluit en op de werkelijke vliegsituatie zoals deze de laatste jaren heeft plaatsgevonden (zie ook antwoord 1). Het Luchthavenbesluit is onherroepelijk en staat daarmee in rechte vast. De evaluatie gaat niet in op de wijze van totstandkoming van het Luchthavenbesluit, waaronder begrepen de vertaling van de Omzettingsregeling naar het Luchthavenbesluit. In de evaluatie worden de vergunde en feitelijke geluid- en externe veiligheidsruimte in beeld gebracht. Op 6 december 2018 bespreken wij de concept evaluatie met de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Seppe (CROSE).

Met vriendelijke groet,

Marco van der Wel,
Partij voor de Dieren