



**Partij voor
de Dieren**

Statenfractie Noord-Brabant

's-Hertogenbosch, 26 februari 2021

Schriftelijke vragen van de Statenfractie van de Partij voor de Dieren aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant betreffende niet-luchtvaartgebonden bedrijvigheid op Airparc Seppe.

Geachte college,

In 2013 hebben Provinciale Staten (PS) ingestemd met een wijziging van de Verordening ruimte, waarmee het Airparc Seppe mogelijk werd gemaakt. PS hebben hiermee ingestemd onder voorwaarde dat er enkel direct aan vliegveld gerelateerde bedrijvigheid wordt toegestaan.¹

Vanaf het begin heeft onze fractie er al op gewezen dat het volledig bezetten van de bedrijvenruimte met luchtvaartgebonden bedrijven niet van de grond zou komen. De directie van Airparc Seppe wil dit nu oplossen door ook niet-luchtvaartgebonden bedrijven te vestigen, tegen de eerdere afspraken in. Recent stelden wij hierover technische vragen, die ook zijn beantwoord.²

Wij hebben hierop schriftelijke vervolgvragen.

Luchtvaartgebonden bedrijvigheid

1. Klopt het dat PS in 2013 het besluit over bedrijventerrein vliegveld Seppe hebben genomen onder voorbehoud van direct aan vliegveld gerelateerde bedrijvigheid? Bent u het in retrospectief met ons eens dat we hebben ingezet op fictieve groei? Zo nee, waarom niet?
2. Bent u het met ons eens dat de aannames destijds, over vestiging van bedrijven op Airparc Seppe, nergens op gebaseerd waren, en dat we op basis van die luchtfietsrij nu een bedrijventerrein krijgen dat we anders op die locatie niet toegestaan zouden hebben? Zo nee, waarom bent u dan in principe voornemens om de vestiging van niet-luchtvaartgebonden bedrijvigheid toe te gaan staan, waarmee u het een regulier bedrijventerrein laat worden?
3. Bent u het met ons dat het afwijken van luchtvaartgebonden voorwaarde, op basis van economische overwegingen van de ondernemer, geen goede reden is om het bestemmingsplan nu te wijzigen? Zo nee, waarom niet?

¹ <https://www.brabant.nl/bestuur/provinciale-staten/statenstukken/historie-vergaderstukken/historie-ps/20130222/download?qvi=43176>

² <https://noordbrabant.partijvoordedieren.nl/vragen/technische-vragen-over-de-uitbreiding-van-airparc-seppe-met-vestigingsmogelijkheid-voor-niet-luchtvaart-gerelateerde-bedrijven>

In de beantwoording op schriftelijke vragen uit 2020 van onze fractie gaf u aan het met ons eens te zijn dat er voor niet-vliegveld gerelateerde bedrijvigheid ruimte gezocht dient te worden op al bestaande bedrijventerreinen, en niet op Airparc Seppe.³

4. Kunt u bevestigen dat u nog steeds achter dit standpunt staat, mede in het kader van het rechtszekerheidsbeginsel, vertrouwensbeginsel en gelijkheidsbeginsel, en dus dat uitbreiding van Airparc Seppe met niet-vliegveld gebonden bedrijvigheid in gaat tegen uw ingenomen standpunt? Zo nee, waarom niet?

In de beantwoording van onze technische vragen, waar we in de inleiding naar hebben gerefereerd, is aangegeven dat er regionale afstemming heeft plaatsgevonden waarbij is ingestemd met de voorgenomen verruiming van de vestigingsmogelijkheden op Airparc Seppe. Wij horen echter ook geluiden uit de regio die er op duiden dat er geen consensus is over de beoogde verruiming.

5. Kunt u bevestigen dat er binnen het bestuurlijk overleg geen bezwaren op de verruiming zijn of waren, ook niet vanuit de omliggende gemeenten?
6. Bent u het met ons eens dat de verruiming ten koste gaat van het aantrekken van bedrijvigheid op bedrijventerreinen in de omliggende gemeenten? Zo nee, waarom niet?

Helikoptergeluid

In haar rapport van september 2016 stelde het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR): “De gelijkwaardigheid van het luchthavenbesluit kan hersteld worden door enkele aanpassingen uit te voeren in de rekeninvoer en overige uitgangspunten.”

Eén van de aanbevelingen die daarop volgde was: “Vervang het zware helikoptertype in de rekeninvoer door een (of meerdere) lichtere types op basis van het voorziene gebruik op de luchthaven”.

In de Tweede wijzigingsverordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe, die momenteel ter inzage ligt, is het aantal helikopterbewegingen 900 civiele helikopters geworden, maar er is nog steeds uitgegaan van hetzelfde, zware helikoptertype Sikorsky S-61.

7. Waarom is in de Tweede wijzigingsverordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe wederom uitgegaan van het helikoptertype Sikorsky S-61, waarmee is ingegaan tegen het advies van het NLR?

De directeur van Airparc Seppe heeft de gemeenteraad afname van het helikoptergeluid als wisselgeld voor het soepeler vestigingsbeleid voorgesteld.⁴

8. Klopt het dat in de Tweede wijzigingsverordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe een nog groter geluidsbelastingwaarde in de handhavingspunten is vastgesteld? Zo nee, waaruit blijkt dit? Zo ja, is het verlagen van het helikoptergeluid – zoals de directeur van Airparc Seppe aanbiedt, in ruil voor verruiming van de bestemming – deels een sigaar uit eigen doos, omdat deze nieuwe wijzigingsverordening juist méér geluidsruiimte biedt?

³ Zie antwoord 3: <https://www.brabant.nl/bestuur/provinciale-staten/statenstukken/download?qvi=1333439>

⁴ <https://www.bndestem.nl/roosendaal/niet-hele-raad-loopt-warm-voor-soepeler-vestigingsbeleid-op-airparc-seppe~a72a90f5>

9. Indien 'ja' op bovenstaande vraag: hoe verhoudt het verhogen van geluidsbelastingwaarde in de handhavingspunten zich tot het aanbod van de directeur om de geluidsbelasting van helikopters te verlagen met 25%?

Op geen enkele andere luchthaven wordt er een scheiding gemaakt tussen het afzonderlijke geluid van bepaalde luchtvaartuigen. Voor luchthaven Seppe wordt wel onderscheid gemaakt tussen vliegtuigen en helikopters. De norm – totale geluidsruimte weergegeven in handhavingspunten voor al het luchtverkeer – uit het Besluit Burgerluchthavens lijkt daarmee niet te worden gevolgd. Ons inziens wordt de geluidsruimte op luchthaven Seppe groter als deze scheiding wordt losgelaten. Dat is ook waar omwonenden voor vrezen.

10. Kunt u garanderen dat de scheiding tussen vliegtuigen en helikopters gehandhaafd blijft? Zo nee, waarom niet?

11. Indien 'ja' op voorgaande vraag: bent u bereid dit juridisch te borgen in het luchthavenbesluit? Zo nee, waarom niet?

In het NLR-rapport van 2016, en ook in de Statenmededeling (dd. 2 juli 2019) waarnaar in de beantwoording van onze schriftelijke vragen uit 2020 wordt gerefereerd, staat dat het gebruikte uitgangspunt bij de geluidsberekening voor helikoptergeluid 'discutabel' is. "De discussie ontstaat door de keuze van een helikoptertype in de geluidberekening waarvan het maximaal startgewicht ca. 9 ton bedraagt", hetgeen als een onrepresentatief helikoptertype wordt beoordeeld door het NLR.

12. Op welke wijze is het gebruikte uitgangspunt bij de geluidsberekening voor helikoptergeluid (waarbij een onrepresentatief luid helikoptertype als uitgangspunt is genomen) volgens u 'discutabel', als het *niet* betrekking heeft op de verleende geluidsruimte?

Met vriendelijke groet,

Marco van der Wel
Partij voor de Dieren Noord-Brabant