



**Partij voor
de Dieren**

Statenfractie Noord-Brabant

's-Hertogenbosch, 22 maart 2021

Schriftelijke vervolgvragen 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,

U heeft 16 maart jl. onze vragen over niet-luchtvaartgebonden bedrijvigheid op Airparc Seppe beantwoord.¹ Deze beantwoording heeft bij ons vervolgvragen opgeroepen.

In antwoord op vraag 1 geeft u aan:

“Wij zijn het echter niet eens dat ingezet is op fictieve groei. Het aanwijzen van een zoekgebied op dat moment betekende nog steeds dat de concrete planontwikkeling is getoetst aan de voorwaarden voor stedelijke ontwikkeling.”

U verwijst ook naar de toelichting van het besluitstuk:

“Het opnemen van een zoekgebied stedelijke ontwikkeling is vanuit de lagenbenadering aanvaardbaar.”

1. Waar was de veronderstelde groei op gebaseerd? Graag stukken bijvoegen. En wat zijn volgens GS de oorzaken dat die groei vanaf 2013 niet heeft plaatsgevonden? Waar ligt de basis van de veronderstelling dat er vraag was naar ruimte voor vliegveld gerelateerde bedrijven, in dit geval?
2. Op welke wijze werd in 2013 veronderstelde groei meegenomen in de lagenbenadering? Welke stukken werden daarbij betrokken?
3. Op welke wijze werd bij de toetsing aan de voorwaarden voor stedelijke ontwikkeling in 2013 gekeken naar de vestigingsruimte vraag vanuit vliegveld gerelateerde bedrijven? Welke stukken werden daarbij betrokken?

In antwoord op vraag 3 geeft u aan dat het afwijken van luchtvaartgebonden voorwaarde, op basis van economische overwegingen van de ondernemer, een reden kan zijn om het bestemmingsplan te wijzigen.

4. Klopt het dat de luchtvaartgebondenheid eerst door provincie en gemeente expliciet als voorwaarde is gesteld, en dat daar nu van af kan worden geweken? Is het dan zo dat u op andere voorwaarden gaat toetsen? Zo ja, welke?

¹ <https://brainps.brabant.nl/actueel/statenvragen-en-antwoorden/download?qvi=1808839>

5. Wat is de waarde, in retrospectief, van de door PS gestelde voorwaarde voor luchtvaartgebondenheid? Wat was volgens u de toegevoegde waarde om deze voorwaarde in 2013 te verbinden aan de wijziging van de Verordening ruimte voor ontwikkeling van Airparc Seppe?
6. Zit de voorwaarde van vliegveld gerelateerdheid nu in de lagenbenadering en/of de ladder voor duurzame verstedelijking? Zo nee, waarom niet?
7. Klopt het feitelijk nog steeds dat de toetsing voor bedrijvigheid op Airparc Seppe moet gaan om de vliegveld gerelateerdheid, zolang PS niet anders hebben besloten? Zo nee, waarom niet? Klopt het feitelijk, door het besluit van PS in 2013, dat vliegveld gerelateerdheid een voorwaarde is voor ontwikkeling op Airparc Seppe?
8. Klopt het dat enkel bij besluit van PS deze voorwaarde kan worden opgeheven, omdat de voorwaarde is opgenomen in, toen nog, de Verordening ruimte, en in nu de Interim Omgevingsverordening? Zo nee, waarom niet?

In antwoord op vraag 5 geeft u aan dat er in twee bestuurlijke rondes door de betrokken gemeentes is ingestemd met het loslaten van de luchtvaartgebondenheid voor Seppe. Ook wordt gesteld dat REWIN hier een rol bij heeft gehad. Overheden moeten besluiten in voldoende mate onderbouwen.

9. Is dat ook bekrachtigd door de verschillende gemeenteraden? Zo ja, welke gemeenteraden hebben er mee ingestemd? Zo nee, waarom niet?
10. Welke feitelijke informatie is er betrokken bij dat bestuurlijk overleg over de vestiging van bedrijven in de regio? Zijn er bijvoorbeeld rapporten waaruit blijkt dat ontwikkeling van Airparc Seppe als gewoon industrieterrein (met kantoren) nodig is? Zo ja, welke? En kunnen we die ontvangen?

In het antwoord op vraag 7 heeft u niet gereageerd op de vraag over het door de provincie ingaan tegen het advies van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), m.n. de aanbeveling: "Vervang het zware helikoptertype in de rekeninvoer door een (of meerdere) lichtere types op basis van het voorziene gebruik op de luchthaven."

11. Bent u het met ons eens dat de Raad van State in 2019 geen inhoudelijke beoordeling heeft gedaan over het vervangen van het helikoptertype van een zwaarder naar een lichter type? Zo nee, waarom niet? Hoe komt u dan tot het inzicht dat de Raad van State uw conclusie hierover zou steunen?
12. Klopt het – te ja of te nee – dat NLR heeft geadviseerd het helikoptertype aan te passen van het type Sikorsky S-61 naar een of meerdere lichtere types? En klopt het dat daardoor de geluidsruimte kleiner is dan nu vergunt? Zo nee, waarom niet?
13. Waarom is in de Tweede wijzigingsverordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe wederom uitgegaan van het helikoptertype Sikorsky S-61, waarmee wordt ingegaan tegen het advies van het NLR? Klopt het dat daarom nu er meer geluidsruimte wordt vergund, dan indien het advies van NLR wordt gevolgd? Zo nee, waarom niet?

In antwoord op vraag 8 geeft u aan:

“de maximaal toegestane geluidsbelasting in een tweetal handhavingspunten [is] hoger dan in het huidige situatie. (...) Daar staat tegenover dat de geluidsbelasting in de verder weg van de baan gelegen handhavingspunten juist lager is.”

14. Wordt hierbij uitgegaan van gemiddelden van de verschillende handhavingspunten? Zo ja, op basis waarvan is dat toegestaan?

15. Bent u het met ons eens dat de maximaal toegestane geluidsbelasting op alle handhavingspunten niet overschreden mag worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze moet dat dan worden aangepast in het luchthavenbesluit?

16. Gezien het feit dat de geluidsbelasting op twee handhavingspunten wederom hoger is: Bent u het met ons eens dat de omzetting naar een provinciaal Luchthavenbesluit niet ‘1-op-1’ heeft plaatsgevonden, zoals de omzettingsregeling expliciet voorschrijft?

17. Bent u het met ons eens dat het Luchthavenbesluit nu, na jaren van gesteggel, gewoon moet voldoen aan de destijds gemaakte afspraken over een 1-op-1-omzetting? Zo ja, hoe gaat u dit recht zetten?

In antwoord op vraag 9 geeft u aan niet op de hoogte te zijn van het aanbod van de directeur om de geluidsbelasting van helikopters met 25% te verlagen. Dit is echter expliciet opgenomen in het Raadsvoorstel² en er is over bericht in de pers.³

18. Op welke wijze komt informatie uit het raadsbesluit bij u terecht, en op welke wijze kan de voorgestelde 25% reductie worden opgenomen in het luchthavenbesluit? Hoe betreft u die informatie bij de besluitvorming?

Uw antwoord op vraag 10, over de scheiding tussen geluid van vliegtuigen en helikopters, is helder. Wel vragen wij ons nog af:

19. Waarom wordt dit onderscheid bij geen enkel andere luchthaven in Nederland dan bij luchthaven Seppe gemaakt? Hoe kan het dat dan voor Seppe wel een uitzondering wordt gemaakt? Graag een nadere uitgebreide toelichting.

Met vriendelijke groet,

Marco van der Wel
Partij voor de Dieren Noord-Brabant

²

<https://halderberge.raadsinformatie.nl/document/9633638/1/Raadsvoorstel%20verruiming%20bestemming%20Breda%20Airparc>

³ <https://www.bndestem.nl/roosendaal/niet-hele-raad-loopt-warm-voor-soepeler-vestigingsbeleid-op-airparc-seppe~a72a90f5>