Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Partij Voor De Dieren
De heer Van der Wel
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Onderwerp
Schriftelijke vragen betreffende de geluidsoverlast van luchthaven Seppe

Datum
24 januari 2017
Ons kenmerk
C2201696/4134205
Uw kenmerk
Contactpersoon
J.W.H.M. (Jos) Dankers
Telefoon
(073) 681 23 82
Email
jdankers@brabant.nl
Bijlage(n)
-

Geachte heer Van der Wel,

Bij brief van 3 januari 2017, ingekomen op 3 januari 2017, heeft u namens de PvdD fractie schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

1. Bent u bekend met het bericht 'Geluidsoverlast te lijf!'?
Antwoord: Ja.

2. Klopt het dat er de komende jaren woningen gebouwd gaan worden onder de aanvliegroute van luchthaven Seppe? Zo ja, welke gevolgen voor veiligheid en geluidsoverlast zijn hier mee verbonden en welke rol speelt de provincie hier in?
Antwoord: Dit is nog niet zeker. Op dit moment loopt er een wettelijk vooroverleg over het voorontwerp-bestemmingsplan "Buitengebied Rucphen 2012 woonwijk Hofstede te Rucphen".

3. Zijn de aanvliegroutes zo aan te passen dat de omwonenden en de natuur minder overlast zullen ervaren? Zo ja, welke alternatieven zijn er mogelijk? Zo nee, waarom niet?
Antwoord: Het aanpassen van de vliegroutes is geen bevoegdheid van de provincie. Bepalingen over routering en vluchtuitvoering hebben betrekking op het gebruik van het luchtruim, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk is het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk. De bepalingen hieromtrent zijn per luchthaven opgenomen in de luchtvaartgids (AIP; Aeronautic Information Publication).

4. Bent u bereid om zich in te spannen voor het aanpassen van de vliegroutes om veiligheid en geluidsoverlast te verminderen? Zo nee, waarom niet?
Antwoord: Nee. Zie het antwoord onder vraag 3. Daarnaast hebben ons nauwelijks signalen bereikt (vier klachten in de afgelopen vier jaar), die duiden op geluidsoverlast.

5. Bent u met ons van mening dat het verstandig is om bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan te dringen op het vastleggen van vliegroutes, aangezien de eerder afgesproken convenanten hierover te vrijblijvend zijn en de ervaring leert dat vliegeniers van hun route afwijken?
Antwoord: Nee. Zie het antwoord onder vraag 3. Daarnaast hebben ons geen signalen bereikt, die duiden op routeafwijkingen door vliegeniers.

6. Hoeveel vliegbewegingen hebben er in 2015 en 2016 plaatsgevonden op luchthaven Seppe? En betreft het aantal van 40.000 in 2014 'vliegbewegingen' of 'vluchten'?
Antwoord: Op basis van gegevens van het CBS kende Breda International Airport in 2014 in totaal 39.458 en in 2015 in totaal 37.121 vliegbewegingen. Elke vliegbeweging betreft óf een start óf een landing. De gegevens van 2016 zijn nog niet beschikbaar.

7. Kunt u aangeven wat uw definitie van 'trendvolgend beleid' is?
Antwoord: Ja. In de vigerende beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant 2010 is dat als volgt beschreven (pagina 21): "Het trendvolgende scenario houdt een optimale mix in voor de leefbaarheid, de luchtvaartbereikbaarheid en de economische ontwikkeling in Noord-Brabant. Er is in het trendvolgende scenario voldoende ruimte voor luchtvaart zonder dat andere belangen onevenredig geschaad worden. Dit betekent dat de provincie de (door het rijk) vergunde situatie in stand houdt. De geluidzones blijven ongewijzigd en voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk."

8. Bent u met ons van mening dat, in het kader van het trendvolgend beleid, de vergunde geluidsruimte teruggeschroefd kan worden, om te voorkomen dat de mate van geluidsoverlast daadwerkelijk kan stijgen tot het niveau dat hoort bij de 160.000 vliegbewegingen per jaar? Zo ja, welke middelen heeft om dit te realiseren? Zo nee, waarom niet?
Antwoord: Nee. Dit betekent een afwijking van het door PS vastgestelde beleid.

9. Bent u met ons van mening dat, in het kader van het trendvolgend beleid, de vergunde geluidsruimte teruggeschroefd kan worden, wanneer blijkt dat het aantal gebruikte vliegbewegingen aanzienlijk minder is dan binnen de huidige vergunde geluidsruimte mogelijk is, ook om de veiligheid te verbeteren en geluidsoverlast te verminderen? Zo ja, welke middelen heeft u tot uw beschikking om dit te realiseren? Zo nee, waarom niet?
Antwoord: Nee. Zie het antwoord op vraag 8.

10. Klopt het dat het NLR heeft geconstateerd dat u fouten heeft gemaakt bij het uitbreiden van de geluidscapaciteit? Zo ja, welke fouten heeft het NLR precies geconstateerd en wat zijn de gevolgen hiervan?
Antwoord: Dat is onjuist. De NLR heeft geconstateerd dat bij het omzetten van het oorspronkelijk uit 1996 stammende Aanwijzingsbesluit naar de Omzetregeling uit 2011 en de vertaling daarvan naar het Luchthavenbesluit van 2013 in principe dezelfde uitgangspunten zijn gehanteerd.

11. Kunt u aangeven waarom CROSE niet goed functioneert en weinig voortvarend is en wat u daar aan kunt doen?
Antwoord: Nee. De provincie is geen lid van de CROSE en heeft daarmee geen opvatting over het functioneren van de CROSE. Naar aanleiding van de recent uitgevoerde evaluatie van de beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant 2010 worden de, door de CROSE zelf geduide, bevindingen met hen besproken.

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter, de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk ir. A.M. Burger