

Uitwerkingsdocument inclusief participatie inzake Aanpassing Entry Point en vestiging verplicht meldingspunt Breda Airport

ATM Beleidseenheid volgnummer 52-2022-12

Ref: Werkproces van de Wet Luchtvaart artikel 5.11. Procedure voor wijzigen AIP en regeling luchtverkeersdienstverlening

Initiatiefnemer: Breda International Airport NV

Externe partijen en stakeholders:

- Werkgroep Inventariserend onderzoek entry point Breda International Airport;
- Gemeente Rucphen;
- CROSE (Commissie Regionaal Overleg Seppe);
- Provincie Noord Brabant.

Inleiding

Deze notitie heeft tot doel om de uitwerking en participatie van het werkproces van de Werkprocedure 5.11. in te vullen.

Historie

In 2018 heeft de raad van de Gemeente Rucphen CROSE gevraagd om een inventariserend onderzoek met betrekking tot de ligging van het entry-point van Breda International Airport uit te laten voeren. De werkgroep Rucphen Vliegrouete Vrij heeft hiervoor bij de raad aangedrongen.

CROSE heeft ingestemd met de uitvoering van dit onderzoek en heeft hiervoor een werkgroep ingesteld. Deze werkgroep bestaat uit:

- wethouder R. Lazeroms, tevens voorzitter gemeente Rucphen;
- wethouder H. Wierikx, gemeente Halderberge;
- dhr. J. Voeten, directeur Breda International Airport;
- dhr. M. Visser, namens de Brabantse Milieu Federatie;
- mevr. M. Dams, vertegenwoordiger bewoners Halderberge;
- dhr. P. Timmerman, vertegenwoordiger bewoners Rucphen.

De werkgroep is ambtelijk ondersteund door mevr. C. Akkermans (Halderberge) en de heer A. Schrauwen (Rucphen).

Voor de resultaten van dit onderzoek wordt verwezen naar de definitieve rapportage "Inventariserend onderzoek entry-point Breda International Airport", december 2018.

In de conclusie van deze rapportage is de werkgroep van mening dat op basis van dit inventariserend onderzoek kan worden geconcludeerd dat de optie "Minimale aanpassing van het huidige locatie entry-point" de voorkeur geniet.

Bovengenoemde optie wordt samengevat als volgt:

Deze optie behelst het draaien van de pijl op de kaart ca. 15 graden, waardoor een aanvlieglijn wordt gesuggereerd tussen de bebouwde kom en de camping, waardoor druk bewoond gebied maximaal vermeden wordt.

Voordelen van deze optie zijn de volgende:

- A. Operationeel wenselijk
Er vinden geen wijzigingen plaats met betrekking tot de ligging van het entry-point en het circuit. De optie is ook operationeel haalbaar.

- B. Vliegveiligheid
Er vinden geen wijzigingen plaats met betrekking tot de ligging van het entry-point en het circuit. De vliegveiligheid wordt niet negatief beïnvloed.

- C. mate van hinder en externe veiligheid
De aanvliegeroute vermijdt de bebouwde kom van Rucphen. Dit beïnvloedt de mate van hinder en externe veiligheid positief. De ligging van het entry-point sec is neutraal omdat deze niet wijzigt.

- D. Acceptatie overheid
De bestaande situatie blijft gelijk, dus is het eenvoudig te realiseren. Slechts de voorkeur aanvliegerichting wordt op het formele kaartmateriaal aangegeven.

In de raadsvergadering van de Gemeente Rucphen dd. 8 mei 2019 is besloten om de conclusie van deze rapportage over te nemen.

In de uitwerking is in overleg met het Safety Committee nog geschaafd aan details, welke onderstaand worden weergegeven.

Uitwerking van de minimale aanpassing

De initiatiefnemer heeft op basis van wens tot uitvoering van de minimale aanpassing een principe voorstel uitgewerkt voor de daadwerkelijke implementatie hiervan. Reeds voorafgaand aan het inventariserend onderzoek heeft de initiatiefnemer op basis van de principes van Guide & Influence haar interne en externe gebruikers al aangemoedigd om middels visuele waarneming niet direct resp. zo minimaal mogelijk over de (dicht) bebouwde gebieden (de zgn. bebouwde kom) van de gemeente te vliegen om het entry point (het invoegpunt op lokaal circuitverkeer) te bereiken.

De bestaande situatie is weergegeven in Bijlage 1 Visual Approach Chart.

In de bestaande situatie wordt de wijk Kerkakkers overvlogen. Deze wijk is ontwikkeld na dat in het verleden de procedure voor het aanvliegen van het entry point is vastgesteld.

Kijkend naar de toekomst is er een ruimtelijke ontwikkeling in uitvoering in Rucphen zuid-west (Hofstede). Dit betreft de bouw van ca. 180 woningen. Het voorgenomen bouwterrein is zichtbaar op de foto in Bijlage 3. Deze ontwikkeling ligt ten zuiden van Kerkakkers (ook zichtbaar in Bijlage 3: betreft de hoogbouw linksvoor in de foto). Bij het huidige entry-point loopt de richting van aanvliegen van het entry-point over dit gebied.

Ten noordwesten van Rucphen ligt eveneens het zoekgebied De Leijkens. De ontwikkeling ligt ten noorden van de Kerkakkers. Deze locatie ligt in ook in het verlengde van het entry-point. Ook hier loopt de mogelijke aanvliegeroute over dit zoekgebied.

Het is niet noodzakelijk dat het vliegverkeer over deze ontwikkelingen vliegt. De piloten kunnen om de kern Rucphen heen vliegen om het entry-point te bereiken.

Hiervoor is geconsulteerd met de Inspectie voor Leefomgeving en Transport. De Inspectie heeft te kennen gegeven dat zij hier aan mee willen werken (26 maart 2020).

Daartoe dient het werkproces van de Wet Luchtvaart artikel 5.11. Procedure voor wijzigen AIP en regeling luchtverkeersdienstverlening te worden doorlopen.

Onderdeel van dit werkproces is het consulteren van externe partijen en stakeholders. Deze zijn bovengenoemd geïdentificeerd.

De huidige ontwikkeling van ca. 180 woningen in het plan Hofstede onderbouwt de urgentie van de minimale aanpassing. Dit initiatief past in beleid van de overheid (in lijn met een van de speerpunten van de nieuwe Luchtvaartnota t.w. “Luchthaven en Omgeving”).

Aanpak

De minimale aanpassing is uitvoerig besproken in het Safety Committee van Breda Airport. Dit Veiligheidsoverleg bestaat uit de Safety Managers van de grootste vliegscholen, Vliegend Museum Seppe en ENPC (paraclub). Het doel van dit overleg is om alle veiligheid gerelateerde zaken (dagelijkse operatie, beoordeling incidenten, tijdelijke situaties zoals integratie met militaire oefeningen op de Rucphense Hei) te bespreken, toetsen en de initiatiefnemer te adviseren.

In Bijlage 2 is een concept schets van de aanpassing van het Entry Point, alsmede de locatie van het verplichte meldingspunt. Het dient twee hoofddoelen:

1. Vermijden van overvliegen van de bebouwde kom.
In de schets is aangegeven wat de contouren van de huidige “bebouwde” kom zijn. Deze is al aanmerkelijk groter dan nu weergegeven op de huidige Visual Approach Chart. Er is al contact geweest met AIS – Luchtverkeersleiding Nederland om de topografie/ondergrond bij gelegenheid aan te passen, zodat een realistisch beeld ontstaat van de “nieuwe” bebouwde kom, inclusief de lopende ontwikkeling van het plan Hofstede.

Langs de bebouwde kom vliegen is een uitstekende visuele referentie om hinder te minimaliseren.

Het onder een grotere hoek dan 90⁰ aanvliegen van het invoegpunt (of desgewenst een kleinere hoek, afhankelijk van baangebruik) is daarbij geen afbreuk aan veiligheid. In de verfijning van de uitwerking

2. Het vestigen van een verplicht meldingspunt (Compulsory Reporting Point), voorafgaand aan het aanvliegen van het Entry Point).

Breda Airport is (bij pre-COVID normen) na Lelystad het grootste les-vliegveld van Nederland. Dus veel circuitverkeer (lokaal verkeer met als doel het oefenen van starten en landen), met als potentieel conflictpunt het invoegpunt op downwind (zie bijlage 3 voor terminologie en uitleg lokaal verkeersgebied).

In tegenstelling tot veel kleine velden ontbreekt het bij Breda Airport aan een meldingspunt, voorafgaand aan het invoegen op het circuitverkeer. Het ontbreekt ook aan een geschikt “landmark” (zoals een kruising spoorlijn-weg o.i.d.). Omdat we veel circuit verkeer hebben, hebben we veel potentiële conflict situaties. Het moment van invoegen is op dit moment niet specifiek. Er wordt vaak gemeld “approaching Entry Point” om invoegen aan te kondigen. Heel verstandig, maar het is allesbehalve SMART. De melding betreft alles binnen een range van kilometers om te overbruggen tot het Entry Point tot -bij wijze van spreken- 0,3 seconden voor invoegen op downwind.

Bijlage 3 is een fotografisch beeld vanaf downwind naar het voorgestelde Compulsory Reporting Point.

Door de vestiging van een Compulsory Reporting Point worden meerdere doelen bereikt om veiligheid aanmerkelijk te bevorderen.

- a. Het stimuleert binnenvliegende gezagvoerders naar meer nauwkeurigheid en bewustzijn om voorspelbaar te vliegen (voorbeeld: nu zijn er soms bezoekende vliegtuigen die mid-downwind als Entry Point beschouwen, omdat dat nu eenmaal de “standaard” is, zoals gepubliceerd in de wetgeving). Het bevordert ook een goede en adequate vluchtvoorbereiding.
- b. Het geeft het lokale circuitverkeer dat op “crosswind” of “early downwind” vliegt (zie Bijlage 4 voor terminologie) een veel betere mogelijkheid om invoegend verkeer visueel te onderscheppen. Het voorgestelde Compulsory Reporting Point ligt buiten de nieuwe bebouwde kom, maar vermijdt ook het overvliegen van een grote camping. Visueel is dus het Reporting Point goed te definiëren. Omdat vliegers nu eenmaal vanuit hun fysiek vereiste capaciteiten een uitstekend onderscheid kunnen maken tussen “bebouwde kom rechts, camping links”.

Het voornemen is om het verplichte meldingspunt de naam ZULU (de letter Z in het luchtvaart alfabet) te geven.

De keuze voor de benaming is vastgesteld na een controle op reeds in gebruik zijnde benamingen van reporting points binnen de CTR van Woensdrecht.

3. In aanvulling kan op de Visual Approach Chart de “nieuwe” bebouwde kom gemarkeerd worden weergegeven, met de notitie “Area to be avoided”. Zie voorbeeldmarkering op de Visual Approach Chart voor begraafplaats Zegestede (Bijlage 1).

De combinatie van 1. en 2. en 3., omvat een win-win resultaat. Maximaal vermijden van de (nieuwe) bebouwde kom en een verbeterde beheersing ter voorkoming van potentiële conflicten tussen lokaal verkeer en invoegend verkeer.

Participatie

De voorgenomen participatie is samengevat als volgt:

Gemeente Rucphen- adviseren
Gemeente Halderberge - informeren
Provincie Noord-Brabant – informeren
Commissie Regionaal Overleg Seppe – adviseren
Safety Committee Breda Airport – adviseren
ATM beleidseenheid – meebeslissen

In het voorgaande is door de gemeenteraadsvergadering van Rucphen dd. 8 mei 2019 is besloten om de conclusie van de rapportage met betrekking tot het Inventariserend Onderzoek met betrekking tot de ligging van het entry point over te nemen. Dit is het begin van het huidige 5.11. traject.

In een verdere uitwerking is dit wederom voorgelegd aan de Gemeente Rucphen, middels een notitie, waarvan de tekst nagenoeg gelijk is aan bovenstaande uiteenzetting, met enkele verfijningen. Het antwoord van de Gemeente Rucphen is bijgevoegd in Bijlage 5.

In de vergaderingen van CROSE (Commissie Regionaal Overleg Seppe) is het onderwerp regelmatig besproken (ref verslaglegging CROSE), hetgeen heeft geresulteerd in een brief waarin instemming met het voorstel wordt bevestigd. Deze brief is weergegeven in Bijlage 6.

CROSE bestaat uit vertegenwoordigers van de 4 omliggende gemeenten (m.n. de wethouders met de portefeuille Breda Airport), hun resp. vertegenwoordigers van omwonenden, de Brabantse Milieu Federatie, een onafhankelijk voorzitter benoemd door de Provincie, een onafhankelijk secretaris vanuit de Provincie, de exploitant Breda Airport, de vertegenwoordiger van de gebruikers van Breda Airport en (ad-hoc) ondersteuning van de ambtenaar van de Provincie met de portefeuille Breda Airport.

Hiermede is ook een integrale informatievoorziening naar alle als stakeholders benoemde partijen verzekerd.

Het initiatief voor de aanpassing is vervolgens nog uitvoerig besproken in het Safety Committee, waarin de CROSE-vertegenwoordiger van gebruikers van Breda Airport ook zitting heeft. Dit heeft zijn beslag gekregen in de Safety Committee vergadering van 1 december 2022 middels een akkoord op de indiening van het "Aanvraagformulier wijziging luchtruim of vliegprocedure van structurele aard" bij de ATM (Air Traffic Management) Beleidseenheid.

Het aanvraagformulier is met de betrokken stakeholders gedeeld in de vergadering van CROSE dd. 16 december 2022.

De reactie van de ATM Beleidseenheid is als Bijlage 7 bijgevoegd. Aan de hand van dit advies is dit uitwerkingsdocument samengesteld.

Vervolg

Dit uitwerkingsdocument wordt aangeboden aan de ATM Beleidseenheid van het Ministerie van I&W en de Vakgroep VLA van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport.

Bij goedkeuring van het voorstel wordt contact opgenomen met Bureau AIS (Aeronautical Information Service) van de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) voor de uitwerking van de aanpassing van de "Visual Approach Chart" op 4 punten:

1. Positionering van compulsory reporting point Zulu;
2. Routing tussen CRP Zulu en het punt van "Joining Downwind";
3. Een arcering van de bebouwde dorpskom van Rucphen met het verzoek "Area to be avoided".
4. Planning voor de formele publicatiedatum in het AIP.

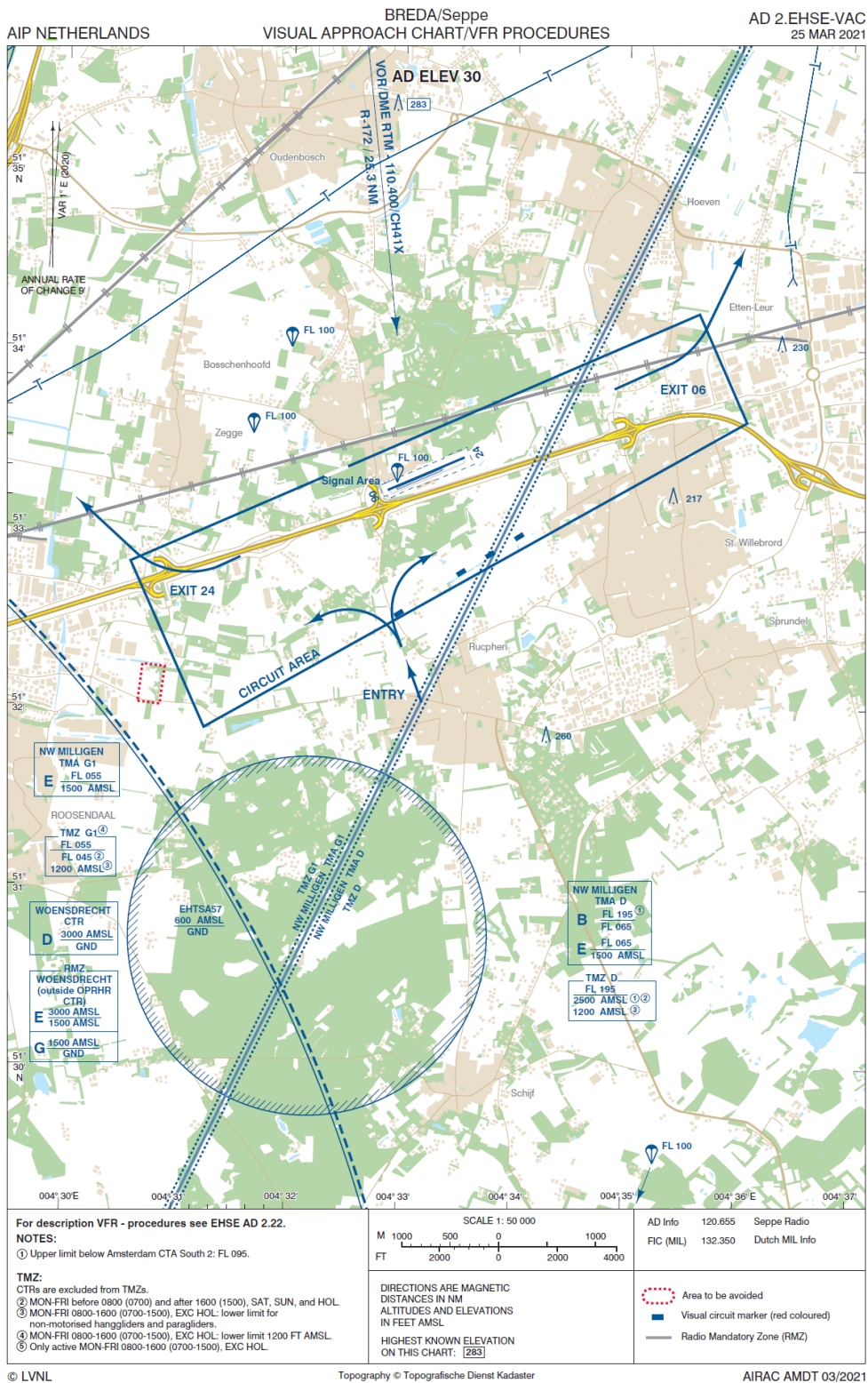
De formele indiening zal worden gedeeld met CROSE, en daarmee de direct betrokkenen in de participatie, alsmede de leden van het Safety Committee Breda Airport.

2-2-2023

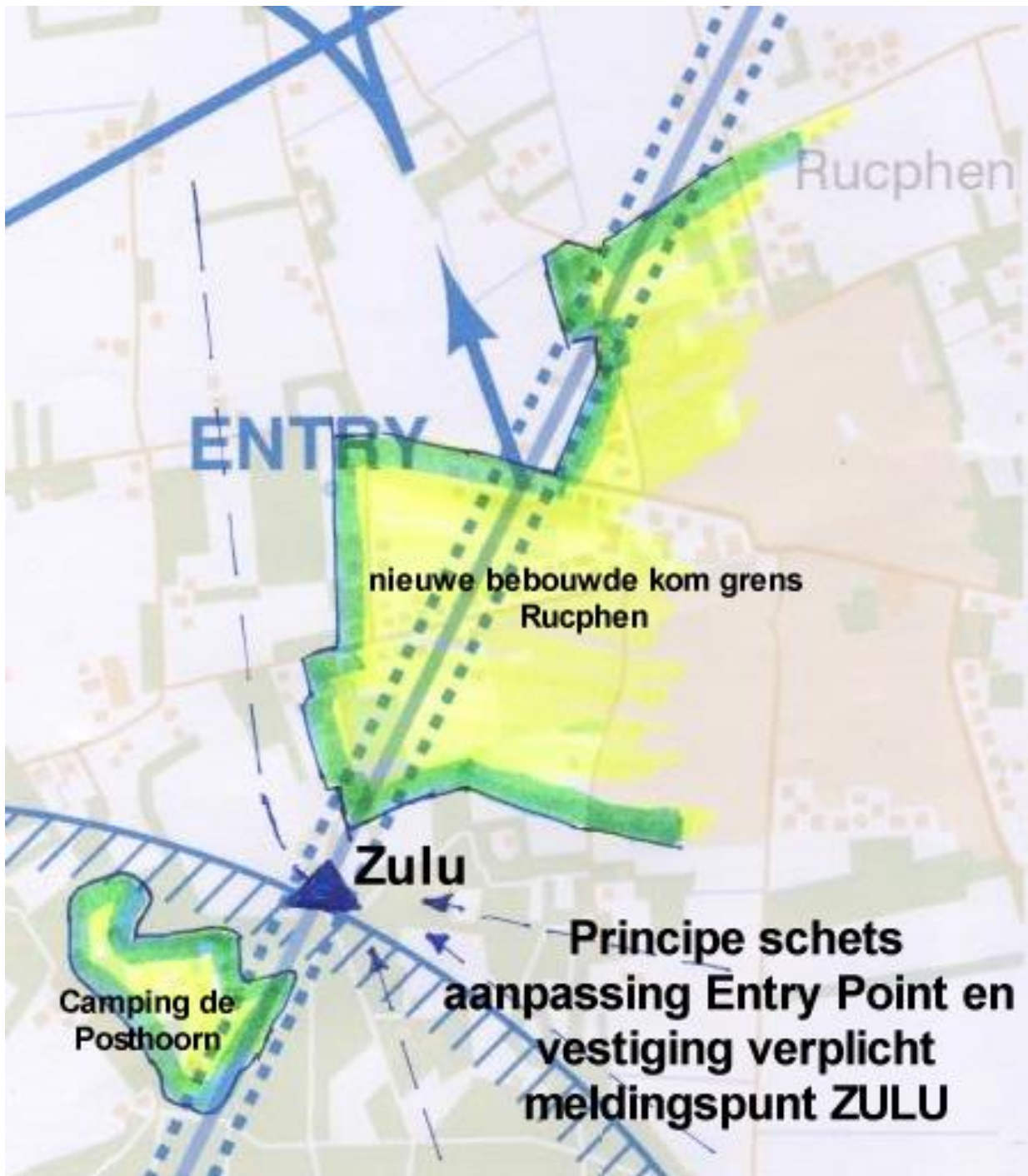
J.M. Voeten

DIR/HM Breda International Airport N.V.

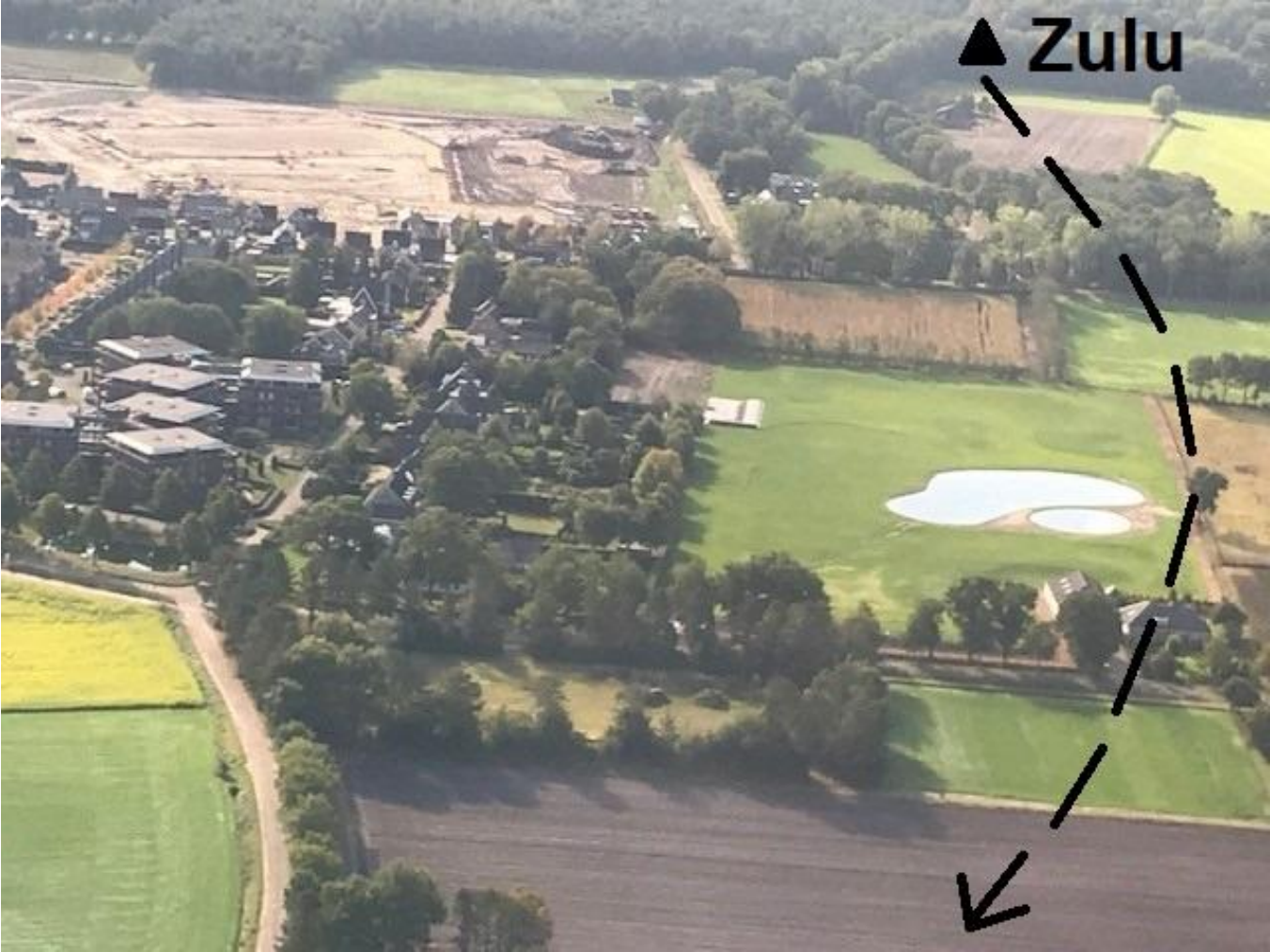
Bijlage 1: bestaande situatie Visual Approach Chart



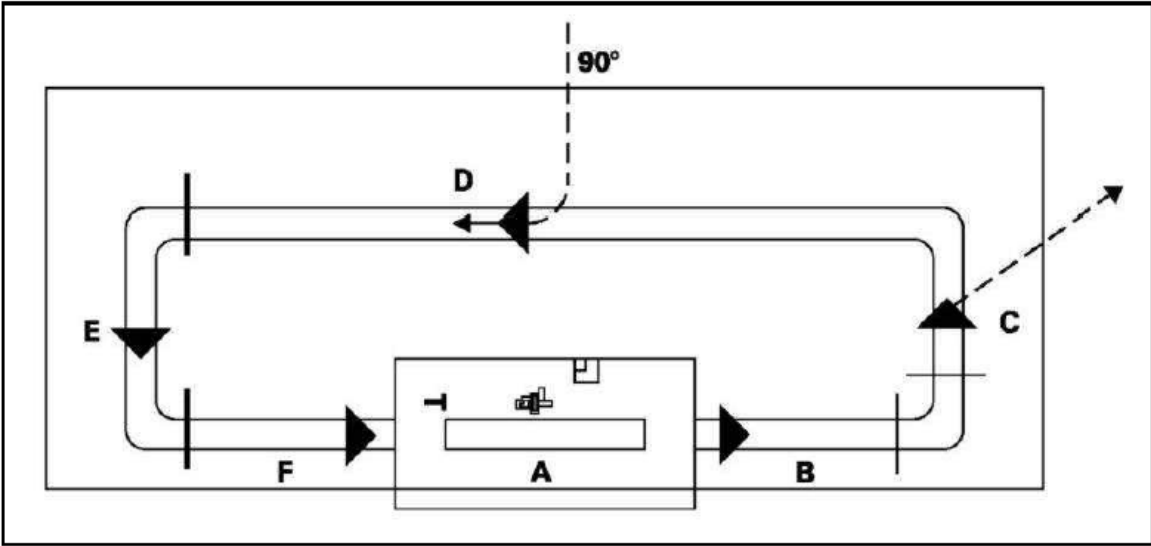
Bijlage 2: principe schets aanpassing entrypoint en locatie verplicht meldingspunt ZULU



Bijlage 3: Globale impressie gezien vanuit het aansluitpunt op downwind



Bijlage 4: Terminologie /principe lokaal verkeerscircuit



8.3 Names of the components

- A. Runway
- B. Take-off leg
- C. Crosswind leg
- D. Downwind leg
- E. Base leg
- F. Final leg

Bijlage 5: Bericht Gemeente Rucphen inz. het voorstel tot aanpassing Entry-Point en verplicht meldingspunt dd. 30 september 2021.

(bericht van beleidsmedewerker in overleg met Wethouder R. Lazeroms, portefeuillehouder Breda Airport, van de Gemeente Rucphen)

Jan Voeten

Van: Ad Schrauwen <A.Schrauwen@rucphen.nl>
Verzonden: donderdag 30 september 2021 12:52
Aan: Jan Voeten
Onderwerp: RE: concept notitie aanpassing entry point

Beste Jan,

Sorry dat het allemaal langer duurt, de coronacrisis en onze krapte aan personeel is daarvan mede de oorzaak.

Ik heb met René het volgende besproken.

Wij zijn van mening dat het concept moet worden ingebracht in CROSE.

CROSE is opdrachtgever geweest voor het onderzoek en CROSE moet ook het advies geven over de conceptnotitie. Alle leden van CROSE kunnen hun mening geven over het concept. Zo ook de gemeente Rucphen. Wanneer CROSE akkoord is met de notitie kan een positief advies door CROSE worden afgegeven. De procedure kan dan door BIA verder worden doorlopen.

Wij zien in de adviesprocedure richting CROSE geen extra taken weggelegd voor de gemeente Rucphen.

Met vriendelijke groet,

Ad Schrauwen | Beleidsmedewerker Duurzaamheid en Mobiliteit
Gemeente Rucphen | Postbus 9 | 4715 ZG Rucphen
T +31165349762 | 0629634687/ E a.schrauwen@rucphen.nl I www.rucphen.nl



Bijlage 6: Brief inzake instemming met voorstel aanpassing Entry Point en vestiging van een verplicht meldingspunt.



Secretariaat CROSE:
Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
secretaris@cro-seppe.nl

**Aan: Breda International Airport
De heer J. Voeten
Pastoor van Breugelstraat 93
4744 RC Bosschenhoofd**

23 februari 2022

Geachte heer Voeten,

Tijdens de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg Seppe van 17 november 2021 is gesproken over de aanpassing van het entrypoint.

Breda International Airport stelt voor om een aangepaste procedure in te willen stellen om de nieuw te bouwen woonwijk van de gemeente Rucphen zoveel mogelijk te ontzien. U heeft aangegeven dat hiervoor een aangepaste procedure voor gemaakt moet worden en een verplicht meldingspunt Z, tussen de bebouwing en de camping en de discipline van aansluiten moet worden verbeterd wat de veiligheid ten goede komt.

De CROSE kan u mededelen dat zij positief kan adviseren voor wat betreft de aanpassing van het Entrypoint. Wij zijn erop gericht dat de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Namens CROSE verblijf ik,



Mw. J.C. Willems-Kardol
Voorzitter Commissie Regionaal Overleg Seppe airport

Bijlage 7: Reactie ATM beleidseenheid

Jan Voeten

Van: ATM beleidseenheid <ATMbeleidseenheid@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 23 december 2022 13:02
Aan: Jan Voeten
CC: ATM beleidseenheid; Vakgroep-VLA
Onderwerp: RE: indiening aanmeldformulier aanpassing Entry Point en vestiging verplicht Meldingspunt
Bijlagen: Aanmeldformulier luchtruimwijziging EHSE-EP v.1 ingevuld.docx

Geachte heer Voeten, beste Jan,

Wij hebben uw aanmeldformulier in goede orde ontvangen en kunnen beoordelen. We hebben uw voorstel als een 'medium' geclassificeerd, waarmee we ook graag een participatieplan zouden ontvangen. Het is voldoende om hiervoor een overzicht aan te leveren waarin is aangegeven wanneer met de verschillende stakeholders gesproken is en wat er uit deze overleggen is gekomen.

Zodra de ILT de veiligheidstoets heeft uitgevoerd kunt u het resultaat daarvan naar ons sturen. Wij zullen het voorstel vervolgens bij de minister ter akkoord neerleggen.

Als er nog verdere vragen zijn gedurende het proces hoor ik dat graag.

Fijne feestdagen!

Met vriendelijke groet,

Arjan Vermeij
Senior beleidsmedewerker

.....
Directie Luchtvaart
Afdeling Luchtruim en Regionale Luchthavens
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
☎: +31 6 153 59 685
✉ arjan.vermeij@minienw.nl

Aanvraagformulier wijziging luchtruim of vliegprocedure van structurele aard*

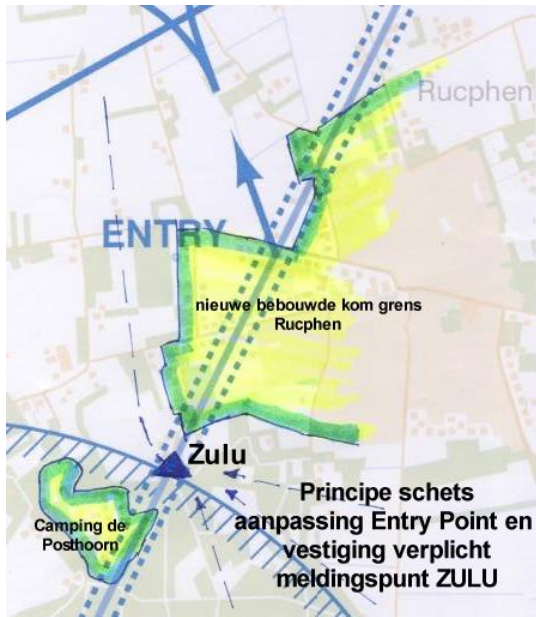
Dit aanvraagformulier maakt deel uit van het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures en is bedoeld om een wijzigingsinitiatief in luchtruim of vliegprocedure aan te melden bij de gezamenlijke ATM beleidseenheid van DGLM en MLA (ATMB). Op basis van deze aanvraag zal de ATMB de vervolgstappen bepalen en terugkoppelen met de aanvrager.

Dit formulier kan worden verzonden aan: atmbeleidseenheid@minienw.nl

Aanvrager/Initiatiefnemer (organisatie en contactpersoon)	Breda International Airport N.V. J.M. Voeten (Directeur-Havenmeester) j.voeten@breda-airport.eu 06-51549558
Airspace/ Flight procedure design organisatie indien niet de initiatiefnemer	Initiatiefnemer

Voorgestelde wijziging (korte omschrijving van de wijziging evt aangevuld met afbeelding. Kan als bijlage worden meegezonden)**

Kleine aanpassing aan Entry Point en vestiging verplicht meldingspunt ZULU



AIP referentie (sectie en hoofdstuk)

EHSE AD 2.22 Flight Procedures
AD 2 EHSE Visual Approach Chart

Motivatie

Het aanvliegen om aan te sluiten op het circuit ligt momenteel al boven de bebouwde kom van Rucphen. Deze bebouwde kom wordt momenteel uitgebreid met nog een 180 woningen, die direct overvlogen gaan worden in de huidige situatie.

Daarnaast kent EHSE zeer veel circuitbewegingen. Dat geeft veel potentiële conflicten bij het invoegen door aankomende vluchten. Het vestigen van een verplicht meldingspunt ("Zulu") geeft voorwaarschuwing aan circuitverkeer en spoort aankomend verkeer tot correct en op de juiste plaats aansluiten.

Sluit aan bij 4 speerpunten van de Luchtvaartnota in volgorde van impact: veilig, duurzaam, omgevingsbewust en vlotte verkeersafhandeling.

Verwachte impact op de omgeving (geluid, milieu)

De aanvraag is ingegeven door een (grote) verbetering voor de omgeving, zowel in geluid als externe veiligheid.

Geïdentificeerde stakeholders

Gemeente Rucphen - adviseren
Gemeente Halderberge - informeren
Provincie Noord-Brabant – informeren
Commissie Regionaal Overleg Seppe – adviseren
Safety Committee Breda Airport – adviseren
ATM beleidseenheid - meebeslissen

Realisatiedatum

Zo spoedig mogelijk vanuit veiligheidsoogpunt.
Voorstel
is gereed voor indiening bij Vakgroep VLA.

