

# Statenmededeling

**Onderwerp**

Regionaal vliegveld Breda International Airport

**Datum**

6 februari 2024

**Documentnummer**

C2296590/5847844

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

**Kennisnemen van**

Uitspraak Raad van State over de tweede wijziging van de 'Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant'.

**Aanleiding**

Op woensdag 17 januari heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de tweede wijziging van de 'Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant'. De Raad van State is van oordeel dat het besluit tot vaststelling van de tweede wijziging op onderdelen niet voldoende is onderbouwd en heeft daarop het besluit vernietigd.

De uitspraak van de Raad van State treft u [hier](#) aan.

**Bevoegdheid**

Op grond van de Wet luchtvaart ligt de bevoegdheid tot vaststelling en wijziging van een luchthavenbesluit voor een luchthaven van regionale betekenis bij Provinciale Staten. Breda International Airport (voorheen luchthaven Seppe) is zo'n luchthaven van regionale betekenis. Een luchthavenbesluit wordt vastgesteld bij provinciale verordening. Ook een wijziging van een luchthavenbesluit wordt vastgesteld bij provinciale verordening. Gedeputeerde Staten bereiden de vaststelling van een provinciale verordening voor.

De verordening 'Tweede wijzigingsverordening Verordening luchthaven Seppe Noord-Brabant' is vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van 4 februari 2022. Aanleiding voor de tweede wijziging was het afstemmen van het luchthavenbesluit op nieuwe regelgeving die geldt voor externe veiligheid. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt om ook het rekenmodel voor geluid te

actualiseren, de daaruit volgende geluidbelastingen op te nemen als geluidgrenswaarden en een klachtenregistratie verplicht te stellen. Verder zijn nog een aantal technische aanpassingen doorgevoerd, zoals de naamswijziging van het vliegveld.

**Datum**

6 februari 2024

**Documentnummer**

C2296590/5847844

## **Kernboodschap**

*1. De wijziging van de geluidsbelasting op handhavingspunten is volgens de Raad van State niet goed voorbereid en onvoldoende onderbouwd*

Met de tweede wijziging van het luchthavenbesluit is het rekenmodel voor geluid dat ten grondslag ligt aan het luchthavenbesluit geactualiseerd. De uit het geactualiseerde rekenmodel volgende rekenresultaten zijn gehanteerd als nieuwe grenswaarden in het luchthavenbesluit.

Het geactualiseerde rekenmodel laat vooral in het verlengde van de start- en landingsbaan andere rekenresultaten zien voor helikopter, de rekenresultaten voor vliegtuigen wijzigen nagenoeg niet. Daarbij is het opvallend dat dicht bij het vliegveld de geluidbelastingen hoger zijn en op grotere afstand juist lager. Naast het verschuiven van het landingspunt voor de helikopters, is dat vooral het gevolg van het hanteren van een ander vliegprofiel. Het huidige rekenmodel biedt de mogelijkheid om een vliegprofiel voor helikopters te hanteren dat meer aansluit bij de werkelijkheid.

Aan de westzijde, op 100 meter van de baan, is de berekende geluidbelasting ten gevolge van helikopters ongeveer 8 dB hoger en de totale geluidbelasting (helikopters en vliegtuigen) ongeveer 5 dB. Aan de oostzijde, op 100 meter van de baan, is de geluidbelasting ten gevolge van helikopters ongeveer 2 dB hoger en de totale geluidbelasting ongeveer 1 dB. De totale berekende geluidbelasting op ongeveer 1.400 meter aan de oostzijde van het vliegveld, in het verlengde van de baan, is ongeveer 5 dB lager.

De provincie heeft gemotiveerd dat de hiervoor omschreven wijziging van de grenswaarden voor geluid een gevolg is van de actualisering van het rekenmodel voor geluid en dat er feitelijk, in de praktijk, niks verandert. De Raad van State is hierin niet meegegaan en stelt dat met de tweede wijziging van het luchthavenbesluit in juridische zin een ander vliegprofiel en een ander landingspunt voor helikopters mogelijk zijn gemaakt. De hogere vergunde geluidbelasting die dit ten gevolg heeft, zijn volgens de Raad van State niet deugdelijk gemotiveerd en afgewogen. Dit is de belangrijkste reden waarop de Raad van State het besluit heeft vernietigd.

Formeel klopt het dat het vliegprofiel en landingspunt voor helikopters in juridische zin mogelijk worden gemaakt met het vastleggen van geluidgrenswaarden in een luchthavenbesluit. Het vliegprofiel en landingspunt vormen namelijk invoergegevens voor het rekenmodel dat ten grondslag ligt aan de geluidgrenswaarden in een luchthavenbesluit. Vervolgens wordt getoetst aan deze geluidgrenswaarden door gebruik te maken van ditzelfde rekenmodel.

Aankomende en vertrekkende helikopters (en vliegtuigen) worden ingevoerd in het rekenmodel en zo wordt de zogenaamde vullingsgraad van het rekenmodel bepaald. Een vullingsgraad tot maximaal 100% gedurende een gebruiksjaar is toegestaan, daarop wordt gestuurd. Hoe er exact wordt gevlogen, volgens welke vliegprofielen en landingspunten, maakt geen onderdeel uit van de toetsing aan een luchthavenbesluit.

**Datum**

6 februari 2024

**Documentnummer**

C2296590/5847844

## *2. Rekenmodel meer in overeenstemming met de praktijk*

Voor Breda International Airport geldt dat het vliegprofiel en het landingspunt van helikopters in de praktijk altijd al afwijkend zijn geweest ten opzichte van het rekenmodel. Ze komen niet overeen met het rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het oorspronkelijke luchthavenbesluit voor Breda International Airport. Om het luchthavenbesluit meer in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie, is het rekenmodel voor geluid hierop aangepast. Met een ander rekenmodel wijzigen ook de rekenresultaten. Daarop is hiervoor nader ingegaan.

Door het hanteren van een aangepast rekenmodel zoals hiervoor aangegeven verandert de manier waarop er feitelijk, in de praktijk, wordt gevlogen niet met de tweede wijziging van het luchthavenbesluit. Het rekenmodel is aangepast. De mate van geluidshinder die omwonenden ondervinden blijft ongewijzigd, er wordt enkel uitgegaan van een ander rekenmodel.

De werking van een luchthavenbesluit en met name de manier van toetsen aan de vergunde geluidbelastingen op basis van een vaststaand rekenmodel, is niet voldoende duidelijk naar voren gebracht in de motivering van het besluit.

## *3. De Raad van State stelt dat er voorwaarden mogen worden opgenomen ten aanzien van motorchecks*

Anders dan gemotiveerd in de nota van zienswijzen, is de Raad van State van mening dat er voorwaarden opgenomen kunnen worden voor motorchecks in een luchthavenbesluit. Het gaat dan niet om geluidgrenswaarden, maar om operationele bepalingen. In het bijzonder kan daarbij gedacht worden aan de locaties waar het proefdraaien plaats mag vinden.

## *4. De Raad van State heeft het beroep ten aanzien van externe veiligheid ongegrond verklaard*

De beroepen ten aanzien van externe veiligheid zijn door de Raad van State ongegrond verklaard. De wijziging van de externe veiligheidscontouren zijn voldoende gemotiveerd. En ten onrechte is door een appellant gesteld dat er de mogelijkheid wordt geboden om over zijn huis te vliegen.

*5. De Raad van State heeft het beroep ten aanzien van de klachtenprocedure ongegrond verklaard*

De beroepen ten aanzien van de regeling die is opgenomen over de registratie van klachten treffen volgens de Raad van State geen doel. Anders dan appellant beweert, gaat het om de registratie van klachten en niet het toezicht en de handhaving op die klachten. Voor het laatste, de toezicht en handhaving, is de provincie als bevoegd gezag verantwoordelijk.

**Datum**

6 februari 2024

**Documentnummer**

C2296590/5847844

**Consequenties**

*1. De eerste wijziging van het Luchthavenbesluit Seppe is weer van toepassing*

Bij de toetsing aan de geluidgrenswaarden wordt gebruik gemaakt van het rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het geldende luchthavenbesluit. Nu de tweede wijziging van het luchthavenbesluit voor Breda International Airport is vernietigd, is het luchthavenbesluit zoals dat eruitziet na de eerste wijziging weer van toepassing. Bij de toetsing aan de geluidgrenswaarden zal dan ook weer gebruik gemaakt worden van het rekenmodel dat hoort bij deze versie van het luchthavenbesluit.

*2. Een hernieuwde tweede wijziging van het Luchthavenbesluit worden op een later moment aan uw Staten voorgelegd*

Het is belangrijk dat het luchthavenbesluit voor Breda International Airport gebaseerd is op actuele regelgeving wat betreft externe veiligheid. Een hernieuwde tweede wijziging van het luchthavenbesluit, dat hierin voorziet, wordt op een later moment aan Provinciale Staten voorgelegd voor besluitvorming.

*3. Aanpassing van de klachtenafhandeling wordt meegenomen in de hernieuwde tweede wijziging van het Luchthavenbesluit*

Van de noodzaak tot actualisering van het luchthavenbesluit wordt gebruik gemaakt om opnieuw een regeling voor de klachtenafhandeling op te nemen en een paar ondergeschikte aanpassingen worden door te voeren. Bij het laatste gaat het bijvoorbeeld om de naamswijziging van het vliegveld (Breda International Airport in plaats van vliegveld Seppe).

*4. Het rekenmodel voor geluid dat ten grondslag ligt aan het luchthavenbesluit wordt nu niet geactualiseerd*

Er is geen directe noodzaak om het rekenmodel voor geluid dat ten grondslag ligt aan het luchthavenbesluit voor Breda International Airport (na de eerste wijziging) te actualiseren. Het ligt meer voor de hand en in lijn met de uitspraak van de Raad van State om een actualisering van het rekenmodel mee te nemen bij een volgende integrale herziening van het luchthavenbesluit voor Breda International Airport. Wij zullen u hier op een later moment nader over informeren.

**Europese en internationale zaken**

Niet van toepassing.

**Communicatie**

De Commissie Regionaal Overleg voor Breda International Airport is op de hoogte gesteld van de uitspraak van de Raad van State.

**Datum**

6 februari 2024

**Documentnummer**

C2296590/5847844

**Vervolg**

Wij gaan dit jaar een hernieuwde tweede wijziging van het luchthavenbesluit Breda International Airport opstellen en leggen dit ter besluitvorming aan uw Staten voor.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

G.H.E. Derks