



**JUSTION**  
ADVOCATEN

MIDDELBURG ROTTERDAM TERNEUZEN BREDA

Poelendaelesingel 12

P Postbus 132

4330 AC Middelburg

T 0118 62 37 19

F 0118 63 83 47

E [info@justionadvocaten.nl](mailto:info@justionadvocaten.nl)

I [www.justionadvocaten.nl](http://www.justionadvocaten.nl)

**AANTEKENEN**

Aan het College van GS  
Provincie Noord-Brabant  
Postbus 90151  
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

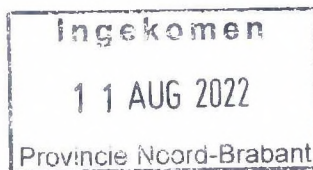


5119659

DIV\_STAN

ECO

5.1.2.e



Datum: 10 augustus 2022

Behandelend advocaat: mw. 5.1.2.e 5.1.2.e

Ons kenmerk: 5.1.2.e /zp/00220416

E-mailadres: 5.1.2.e [@justionadvocaten.nl](mailto:info@justionadvocaten.nl)

Doorkiesnr. 5.1.2.e

Inzake: Breda International Airport/Beleidskader Milieu 2030

Uw kenmerk: Beleidskader Milieu 2030 inclusief planMER (C2299552)

Geacht College,

Tot mij wendden zich Breda Airparc B.V. (voorheen Seppe Airparc B.V.), Breda Airport Holding B.V. (voorheen Seppe Holding B.V.) en Breda International Airport N.V., allen kantoorhoudende te (4744 RC) Bosschenhoofd aan de Pastoor van Breugelstraat 93c, hierna gezamenlijk aan te duiden als "BIA", in verband met het feit dat zij zich grote zorgen maken over het volgende.

Op 6 juli jl. werd BIA bijzonder onaangenaam verrast en ook overvallen door een artikel in BN De Stem dat als kop heeft "Zo wordt het een stuk stiller rondom Breda Airport" (zie **bijlage 1** bij deze brief). BN De Stem vond de terinzagelegging van de nieuwe milieuplannen waarin in hoofdstuk 5, op blz. 60 in wordt gegaan op de mogelijke aanpassing van de luchthavenbesluiten van BIA en Kempen Airport (Budel) (hierna: "Kempen"), aanleiding om hier aandacht aan te besteden. Helaas is dat bepaald niet in de juiste context gebeurd. BN De Stem heeft daarbij bovendien verzuimd BIA op voorhand om een reactie te vragen.

Niet alleen was BIA overvallen door het artikel in BN De Stem, maar ook door de insteek in het voorgenomen beleidskader van 2030. In de eerste plaats omdat het voornemen om het beleid aan te passen op geen enkele wijze op voorhand met BIA besproken is en dat is toch opmerkelijk gelet op het feit dat het direct BIA raakt.

BIA is daarnaast ook overvallen en onaangenaam verrast omdat het voorgenomen beleid breekt met het vigerende beleid en daarom ook haaks staat op alle eerder met BIA gemaakte afspraken c.q. gedane toezeggingen en besluiten zoals ook steeds in door u en ook in Provinciale Staten zijn besproken en toegelicht. Recentelijk is dit zelfs nog met



**JUSTION**  
ADVOCATEN

zoveel woorden geschied bij het geactualiseerde besluit "Tweede wijzigingsverordening Verordening Luchthavenbesluit" van 4 februari 2022, waar, na een statendebat hierover, op juiste en terechte gronden is gekozen voor handhaving van de bestaande geluidsruimte voor zowel de helikopters als de vliegtuigen.

Deze brief is dan ook bedoeld om 1. de verbazing en het ongenoegen van BIA over de gang van zaken uit te spreken en 2. een zienswijze/inspreekreactie in te dienen tegen de voorgenomen beleidskaders. Ik begin met het laatste omdat mede aan de hand daarvan uitgelegd kan worden waarom de berichtgeving zo zwaar op de maag ligt en ook schadelijk is voor de (vastgoed)ontwikkeling van BIA. In dat kader is het goed om de volgende algemene opmerkingen vooraf te plaatsen:

1. Het bedrijventerrein van Breda Airparc is en wordt ontwikkeld vanuit een vergund aantal vliegbewegingen en daarmee gepaard gaande geluidscontouren en -normen. Het bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling van het bedrijventerrein in fases. Hoewel wordt gewerkt om te komen tot een wat meer flexibele invulling, domineert de preferentie van de luchtvaart de vergunde geluidsruimte i.c.m. het aantal vliegbewegingen hier en is zowel door Breda Airparc, als haar huidige en aanstaande toekomstige gebruikers, hier altijd mee gerekend en is en wordt hier ook altijd op geanticipeerd.
2. Het gegeven dat in de afgelopen periode niet alle geluidruimte is gebruikt, is geen aanleiding om de geluidsruimte in te perken. In de eerste plaats is het zo dat de ontwikkeling van Breda Airparc juist in die periode is gestagneerd, onder meer als gevolg van de financiële crisis en daarna uiteraard de pandemie (en ook de beperkingen in het bestemmingsplan). Nu de financiële vooruitzichten sterk zijn verbeterd, is er zicht op de realisatie van fase 3 en 4 van het bedrijventerrein van Breda Airparc. In de tweede plaats is er ook bij de ontwikkeling en de vaststelling van het bestemmingsplan steeds gerekend met het aantal vergunde en beschikbare vliegbewegingen, waaronder de geluidsruimte van de helikopterbewegingen. Het nu inperken van de geluidsruimte zou funest zijn voor de verdere ontwikkeling van deze fases. Dit klemmt temeer vanwege de beperkingen die in het vigerende bestemmingsplan zijn gesteld, waardoor er alleen luchtvaartgebonden bedrijvigheid gevestigd mag worden.
3. Het Luchthavenbesluit is onherroepelijk en geeft rechten aan Breda Airparc met betrekking tot geluidsruimte en daarmee gebruiksruimte. Dat zijn economische rechten in de zin van artikel 1 EVRM. Breda Airparc moet op deze gegeven rechten kunnen vertrouwen. Zij heeft daar als zodanig ook een verantwoordelijkheid toe naar de (toekomstige) gebruikers als derde partijen die feitelijk tevens gebruik maken van c.q. rekenen op en met de vergunde gebruiksruimte.
4. Het vertrouwen van BIA maar ook deze derden is ook zonder meer gerechtvaardigd als gekeken wordt naar de totstandkoming van het Luchthavenbesluit.

En, in aanvulling op het voorgaande, wenst BIA met betrekking tot het Beleidskader Milieu 2030, met betrekking tot Luchtvaart, het volgende op te merken.



**JUSTION**  
ADVOCATEN

### **1. Aanhef van paragraaf 5, onderdeel "Luchtvaart":**

De aanhef gaat uit van een veronderstelling dat Brabant "zwaar bedeed" zou zijn en dat zou dan gelden voor vliegtuigen en helikopters. Militaire velden vallen onder Defensie, in casu betreft dat uiteraard landelijk beleid. Dit heeft daarom geen relatie met de operatie van Eindhoven voor zover het gaat om het civiele deel, noch met de regionale luchthavens Kempen en BIA. Het gevoel van "overbedeed zijn" heeft dus ook geen invloed of beperkingen met betrekking tot Eindhoven-civiel resp. de regionale luchthavens Kempen en BIA en naar het oordeel van BIA moet dit niet op deze wijze neergezet worden. Het is opmerkelijk dat militaire belangen, die op nationaal niveau worden bepaald, en zeker in deze tijdsgeest geen positieve vooruitzichten heeft, leiden tot een directe inperking van Kempen en BIA als een soort wisselgeld op regionaal niveau.

Dit is volgens BIA onjuist; militaire belangen dienen losgekoppeld te worden van civiele belangen van regionale luchthavens.

### **2. Het kopje "Belangrijkste beleidswijziging" gaat uit van verkeerde aannames en beeldvorming:**

Onder de aanhef wordt gesproken van "belangrijkste beleidswijziging". Daarbij wordt blijkens de tekst ingezet op: "Trendvolgend beleid gaat naar beleid van ontwikkeling in balans met de omgeving", waarbij het niet vanzelfsprekend is dat ongebruikte geluidsruimte onbeperkt vergund blijft aan de exploitant.

In de beeldvorming gaat hier echter heel veel fout. Vliegveld Seppe (thans onderdeel van BIA) is in 2008 geprivatiseerd, met de opdracht van de overdragende gemeentes aan BIA om het vliegveld "winstgevend te maken" en "toegevoegde waarde te leveren". Dit, onder de voorwaarde van niet méér vliegen. Hieraan is en wordt nog altijd voldaan. De voorwaarde dat niet meer dan toen gevlogen kan worden is ook langs alle kanten geborgd, recentelijk weer in de Tweede wijzigingsverordening Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant van 4 februari jl.

Winstgevend maken is overigens niet zo zeer een opdracht van de overheid, maar een interne overweging. Niettemin lijkt BIA nu na 15 jaar kansen te hebben om gezonde en zwarte cijfers te bereiken. Dat is lang niet zo geweest. Meteen na 2008 kwam immers de financiële crisis, waardoor er slechte jaren zijn geweest. In 2022 is BIA in een opgaande lijn eindelijk zo ver dat er een zicht is op zwarte cijfers met in 2021 46.500 bewegingen.

De luchthaven blijft weliswaar binnen de vergunde ruimtes, maar de vooruitzichten zijn dat vanuit het enkele luchthaven perspectief, dus deze als zodanig, rode cijfers zal blijven draaien. Daarbij moet bedacht worden dat hét economische kapitaal hier de (vergunde) geluidsruimte is. De geluidsruimte voor vliegtuigen is grotendeels ingevuld, maar wel met een reserve die de ontwikkeling van de vastgoedpoot van Breda Airparc kan invullen.

Immers, Breda International Airport is geprivatiseerd met een perspectief om er een rendabel bedrijf van te maken. Het verlies aan geluidsruimte, en zeker zoals het in de pers verwoord is, zou desastreus zijn voor de verschillende ontwikkelingen op Fase 3



**JUSTION**  
ADVOCATEN

en 4. Los daarvan is het zo dat het vliegveld nota bene ten behoeve van maatschappelijke/publieke taken ook een belangrijke functie vervult, waarover hieronder meer.

### **3. Onder het kopje "Ambitie en Doelstellingen":**

BIA is van mening dat de hier geformuleerde ambities zo niet geformuleerd kunnen worden, omdat deze naar alle waarschijnlijkheid niet waargemaakt kunnen worden. Luchtvaart kan zo niet benaderd worden.

#### **"Ambitie 2050":**

Op pagina 58 van het ontwerp beleidsdocument staat ook de doelstelling voor 2050 beschreven. Daarin wordt als doelstelling beschreven dat de geluidsproductie en emissie significant is afgenomen *"doordat in en boven Brabant alleen nog luchtvaartuigen vliegen die dan de meest duurzame techniek gebruiken"*.

Alhoewel gezegd kan worden dat het maar een ambities is, gaat deze ambitie volgens BIA voorbij aan de internationale verdragen en landelijke regelgeving en daarom valt naar het oordeel van BIA op dit moment in deze context hier ook niets over te zeggen, laat staan een beleidsvoornemen over te formuleren.

#### **"Ambitie 2030":**

De verwoorde doelstelling is dat het geluid geproduceerd door luchtvaartuigen in Brabant in 2030 is afgenomen ten opzichte van 2023 (feitelijk ook een ander moment dat nu nog in de toekomst ligt).

Hier geldt feitelijk hetzelfde voor als hierboven is aangegeven; het is bovendien veel te grof omdat, zoals hierboven al is aangegeven, militaire luchthavens hier geheel los van staan en militaire belangen losgekoppeld dienen te worden van civiele belangen van regionale luchthavens.

### **4. Onder het kopje "Hoe staan we ervoor?":**

Hier gaat het BIA vooral om het gestelde in het tweede deel van deze paragraaf. Volgens het ontwerp document zijn tussen 2010 en nu de geluidsruimtes niet "vol gevlogen". Deze constatering is op zich juist, maar die constatering dient naar het oordeel van BIA in de eerste plaats wel in de juiste context geplaatst te worden. Dat dit namelijk het geval is, geweest, is bepaald niet verbazingwekkend, want er is in deze periode volop crisis geweest en die is feitelijk nog niet afgelopen.

Het is daarom ook niet zuiver om de cijfers te bekijken vanaf 2010, maar deze dienen juist op een langere termijn, over een periode van 30 jaar, beschouwd te worden. De cijfers van 1999 (63.000 bewegingen) met een (minder geluidsarme) vlootmix geeft meer en betere informatie, waarbij bedacht dient te worden dat er sinds 1999 al grote stappen zijn gemaakt om de gemiddelde geluidsproductie per vliegtuigbeweging omlaag te brengen.

In de tweede plaats gaat het voorbij aan het feit dat "het niet vol gevlogen zijn" hoegenaamd niets zegt over de (toekomstige) behoefte aan een bepaalde ruimte en juist ook de behoefte aan enige marge op dit punt (met een maximum tot hetgeen vergund is



**JUSTION**  
ADVOCATEN

uiteraard), ook vanuit de publieke functie die de luchthaven aantoonbaar vervult, als het gaat om een belangrijk deel van de helikoptervluchten, en waarvan de verwachting bestaat dat dat aantal zeker niet minder zal worden. Op dit aspect wordt hierna nog teruggekomen.

#### **5. Onder het kopje "relatie met gezondheid & natuur":**

Op blz. 59 van het ontwerp beleidsdocument wordt hier melding van gemaakt en gesuggereerd dat er "mogelijk negatieve gevolgen zouden zijn voor de gezondheid", waarbij gewezen wordt op geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen.

Ook hier geldt dat in het ontwerp beleidsdocument ten onrechte alles op een hoop wordt gegooid en dat geeft voeding aan onjuiste beeldvorming. Het is juist die beeldvorming waar BIA steeds last van heeft.

De geproduceerde geluidsbelasting is aantoonbaar binnen de vergunde normen en wordt constant gemonitord.

Wat betreft de uitstoot van schadelijke stoffen, wordt in het ontwerp beleidsdocument geen enkele nuance aangebracht. Deze is echter verwaarloosbaar voor BIA. Deze zijn gerelateerd aan de jaarlijkse omzet van ca 350.000 liter brandstof. Deze jaarlijkse omzet komt overeen met brandstofverbruik van KLM op haar vluchten naar (alleen) New York in (enkel) twee dagen.

Wat in het ontwerp beleidsdocument ook niet vermeld wordt maar wel relevant is, is dat globaal verbruik op de naastgelegen A58, over de lengte van de baan (830 meter), twee keer zo hoog is. Kortom, vervuiling is geen issue in de kleine luchtvaart en het is – in elk geval voor wat betreft BIA – niet juist dat in het document zo massief gebracht wordt, alsof het ook voor BIA geldt. Dat is aantoonbaar niet het geval.

#### **6. Onder het kopje "B. Verkleinen vergunde geluidsruimte regionale luchthavens":**

Volgens het beleidsvoornemen op blz. 60 zou het gaan om het aanpassen van de geluidsruimte aan het daadwerkelijke gebruik door de luchthaven. Zie ook de algemene opmerkingen hiervoor en het gestelde onder 4. Dat die geluidsruimte structureel niet gebruikt is, is niet juist als gekeken wordt naar de bijgaande grafiek (**bijlage 2**) van de vliegbewegingen van de laatste 30 jaren (1990-2021)!

Het aanpassen van die geluidsruimte is – zoals hiervoor uiteen is gezet – bijzonder ongewenst, want de huidige vergunde ruimte past bij een gezonde maar ook beperkte groei, die past bij een ontwikkeling zoals voorzien voor Breda Airport en die ook altijd is toegezegd.

BIA benoemt in dat kader graag nog de volgende ontwikkelingen die van invloed zijn op de beschikbare geluidsruimte en waar rekening mee moet worden gehouden.

**NB:** Als het gaat om de te verwachten groei en de behoefte aan het aantal vliegbewegingen van de helikopters, dan moet met de volgende factoren/ontwikkelingen rekening worden gehouden, waarbij bedacht moet worden dat er maximaal



**JUSTION**  
ADVOCATEN

900 helikopterbewegingen per jaar vergund zijn. Dus omgerekend gaat het dan om 450 landingen per jaar, gemiddeld 1,3 helikopter landingen per dag.

De vooruitzichten op dit moment zijn dat er voorlopig voldoende ruimte is met 900 bewegingen per jaar. Verschuivingen in die behoefte worden grotendeels bepaald door regionaal en nationaal belang: meer hulpdiensten, meer maatschappelijke vluchten. De bestaande infrastructuur zal daar in moeten voorzien. Afbraak nu is een slecht perspectief voor de regionale en nationale belangen in de toekomst.

Binnen voormelde context spelen op dit moment de volgende ontwikkelingen:

#### **Met betrekking tot helikopters:**

- **Ontwikkeling in de luchtvaartomgeving**  
BIA heeft potentie voor activiteiten met zwaardere helikopters, ook in de relatie en samenwerking met vliegbasis Gilze-Rijen en vliegbasis Woensdrecht op geavanceerde technologische ontwikkelingen. Met de beperkingen in geluidsruijnte van Woensdrecht en Gilze-Rijen, kan BIA een voor haar exploitatie belangrijke niche invullen, uiteraard binnen de begrenzing van de vergunde ruimte. Maar dat betekent dat die ruimte wel beschikbaar moet blijven!
- **Technologische ontwikkelingen**  
Het gebruik van tiltrotors opent een nieuw perspectief in de toekomstige ontwikkelingen. Deze hybride vorm van vliegen is noodzakelijk voor het bereiken van een grotere efficiëntie in transport en logistiek. Tiltrotors starten en landen als een helikopter en vliegen als een vliegtuig. Door de grote diameter van de schroeven, kan de tiltrotor niet opstijgen als een vliegtuig. Na de verticale start kantelt de schroef voorwaarts en werkt deze als een conventionele propeller. In het geval deze tiltrotors worden gerubriceerd onder de categorie helikopters, zullen de vliegbewegingen van invloed zijn op het aantal vergunde bewegingen. Ook vanwege die onzekerheid is het van groot belang om geen beperkingen voor te stellen op de vergunde ruimte.
- **Toename politie en ambulance vluchten**  
Politie- en ambulancevluchten vertonen een toename. Ambulancevluchten worden meer en meer een dagelijks verschijnsel. Efficiënte inzet van deze helikopters vraagt ook om faciliteiten op de grond, in de huidige situatie voornamelijk inname van brandstof of een oppikpunt voor slachtoffers. Een pop-up hospitaal met helikopter en ambulances is al eerder vertoond op Breda International Airport.

In de omgeving zijn alleen Rotterdam, BIA en Midden-Zeeland tankplaatsen voor een efficiënte en strategische inzet. Gezien de ligging in het gebied Midden- en West-Brabant, Zeeland, een deel van Gelderland en Zuid-Holland, is het voor de hand liggend dat Breda International Airport een grotere rol gaat spelen in het totale hulpverleningssysteem.

Aangezien nu al 24 uur per dag vluchten zijn toegestaan voor politie- en ambulancevluchten, zal er bij nachtelijke operaties gezien de straffactoren, die uiteraard ook elders gelden, een grotere aanspraak gemaakt gaan op de



**JUSTION**  
ADVOCATEN

beschikbare geluidsruimte. Afgezien van het feit dat de hulpdiensten steeds meer gebruik gaan maken van zwaardere robuuste helikopters.

Naar BIA overigens heeft begrepen is het beleid van de Provincie dat alle luchtvaartactiviteiten met vliegtuigen en helikopters maximaal wordt geconcentreerd op BIA en Kempen, ter voorkoming van allerlei ontheffingen of voorzieningen elders in de Provincie. Geen privé helikopters aan huis e.d.

### **En, wat betreft de vliegbewegingen:**

Wat betreft vliegbewegingen is het zo dat de geluidsproductie de afgelopen jaren al aanmerkelijk is afgenomen per vliegbeweging.

Zo is er bij (les)vliegtuigen grote vooruitgang geboekt door inzet van stillere en zuinigere vliegtuigen. U treft in **bijlage 3** aan hoe het percentage geluidsarme vliegtuigen zich verhoudt met het totaal aantal bewegingen. Uit de cijfers kan worden afgeleid dat het geproduceerde geluid per beweging dus daalt.

Dat geldt ook voor de parachutisten vliegtuigen: deze zijn door investeringen stiller en efficiënter geworden, van Klasse 3 gedaald naar Klasse 4.

Als het gaat om meer gewenste sturing op geluid is het zo dat dat feitelijk al zo gedaan wordt door BIA; zij rekent namelijk af op geluid, zo is er ook een zondag toeslag. Daarnaast is er voor landingen na 19.00 uur ook een toeslag. Voorts zijn oefenlandingen niet toegestaan voor 09.00 uur en na 19.00 uur. En dat werkt in die zin dat veel vliegtuigen in de hogere geluidsklassen Breda Airport juist mijden vanwege de beprijzing. Hetgeen ook gereflecteerd wordt in bijlage 2.

Met dit beleidsvoornemen worden inspanningen door vlootvernieuwing en/of investeringen in aanpassingen juist niet beloond en dat staat haaks op het beleidsvoornemen zoals geformuleerd in het ontwerp beleidsdocument, onder d op blz. 61, zie hierna:

*"De provincie ziet het belang van de verduurzaming van de luchtvaart. Als innovatieregio wil de provincie kijken op welke wijze ze hier een rol in kan spelen. We willen een rol spelen in het opzetten van een netwerk waarin innovatie tot stand kan komen. We willen kijken of en op welke wijze we de verduurzaming van juist de luchtvaartuigen die bij het vorige punt zijn genoemd kunnen versnellen."*

### **7. Onder het kopje "Stimuleren door innovatie":**

BIA hecht er aan om op te merken dat zij hier al volop aan mee doet. BIA hangt de 4 speerpunten aan van de – nationale – Luchtvaartnota: 1. Nederland goed verbinden, 2. Luchtvaart en veiligheid, 3. Luchtvaart en omgeving en 4. Luchtvaart en duurzaamheid.

BIA is namens de Nederlandse Vereniging van Luchthavens vertegenwoordigd in de Focus Groep General Aviation, een subtafel van de Duurzame Luchtvaart Tafel. BIA is een van de weinige vliegvelden in Nederland met een mobiele lader voor elektrische vliegtuigen. BIA is op dit moment waarschijnlijk de enige luchthaven ter wereld waar elektrische vliegtuigen gratis landen en gratis laden.



**JUSTION**  
ADVOCATEN

BIA wijst ook vanuit dit aspect op de nadelige effecten van het terugschroeven van geluidsruimte op potentiële cross sectorale samenwerkingen en verdere innovaties. Ook mist BIA iedere visie op Urban Air Mobility.

Als de vergunde geluidsruimte wordt ingeperkt kan ook niet meer goed om worden gegaan met innovatie. BIA noemt bij wijze van voorbeeld de discussie over Gyrocopters: de ontwikkelaar van de vliegende auto, PAL-V, kreeg geen ruimte voor het stichten van een apart veldje bij Raamsdonksveer. Dit vanwege het terechte beleid van de Provincie om alles op bestaande luchthavens te concentreren. Het is dan echter niet logisch om te besluiten om op die bestaande luchthavens de geluidsruimte in te gaan krimpen.

### **Conclusie en verzoek**

BIA meent dat er gegronde redenen zijn om het beleidsvoornemen zoals nu geformuleerd in het Beleidskader Milieu 2030, drastisch aan te passen en te nuanceren en zij verzoekt u daarbij af te zien van het verkleinen van de aan haar vergunde geluidsruimte, nu zij daardoor beslist economische schade zal oplopen en het ongewenst een rem zal betekenen op innovaties en de maatschappelijke taken die zij uitvoert.

Daarnaast vraagt BIA (nogmaals) uw aandacht voor de communicatie; dit soort documenten zo maar ongenueanceerd in de media poneren, waarbij militaire luchthavens, civiele luchthavens en regionale luchthavens op een hoop woorden gegooid, zonder nuances, zonder onderbouwing en zonder voorafgaande informatie over de inhoud en de mogelijke gevolgen, kunnen bijzonder schadelijk uitpakken voor de exploitatie van een luchthaven.

BIA is tenslotte graag bereid om het voorgaande nader toe te lichten c.q. hierover met u in gesprek te gaan.

Met vriendelijke groet.

5.12.e





**JUSTION**  
ADVOCATEN

**BIJLAGE 1: Artikel BN De Stem d.d. 6 juli 2022**

## ► Provincie hoopt op meer elektrische vliegtuigen

# Het wordt stuk stiller rondom Breda Airport

Hoe krijg je een regionale luchthaven zoals Breda Airport een stuk milieuvriendelijker? De provincie Brabant weet het wel: verbeter de luchtkwaliteit en verminder de overlast voor omwonenden. Daar wordt nu werk van gemaakt.

**Wim van den Broek**  
**Bosshoofd**

In het streven naar een schoon, gezond en veilig milieu gaat de provincie Noord-Brabant beperkingen opleggen aan zowel Breda Airport als Budel. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant willen op alle aspecten beter presteren dan het wettelijk minimum. Dat staat

nu in een plan dat vanaf maandag is vrijgegeven voor inspraak.

De provincie wil stappen zetten om het lawaai terug te dringen. De reeds lang geldende geluidsnormen kunnen nu worden aangepast. Als op vliegveld Seppe al jaren minder lawaai gemaakt wordt dan volgens het luchtbesluit is toegestaan, dan kan de provincie die zogeheten geluidsruijme afschalen. In de woorden van de provincie: de niet gebruikte geluidsruijme wordt dan niet langer vergund. Daarmee komen deze twee luchthavens meer in balans met de omgeving.

### **Gyrocopters**

Als op Breda Airport minder vliegbewegingen worden gemaakt dan voorgaande jaren, raakt het vliegveld die geluidsruijme dus kwijt.

### ► **In 2030 wil de provincie voldoen aan de normen van WHO voor fijnstof en stikstofdioxide**

Daarnaast heeft de provincie hoge verwachtingen van innovaties zoals elektrisch vliegen, waardoor het ook stiller zal worden in de lucht en op de start- en landingsbanen. Ook wordt bezien of het aantal lesvliegtuigen, parachutistenvliegtuigen of gyrocopters kan worden beperkt.

Volgens provinciewoordvoerder Ran gebeurt alles stap voor stap, omdat niet duidelijk is in welk

tempo technische innovaties op Breda Airport praktijk worden. De nieuwe milieumaatregelen leiden overigens niet tot andere geluidscouturen. De omliggende gemeenten Halderberge, Rucphen en Roosendaal moeten zich niet rijk rekenen over nieuwe woningbouwlocaties binnen het 'oude beperkingengebied'.

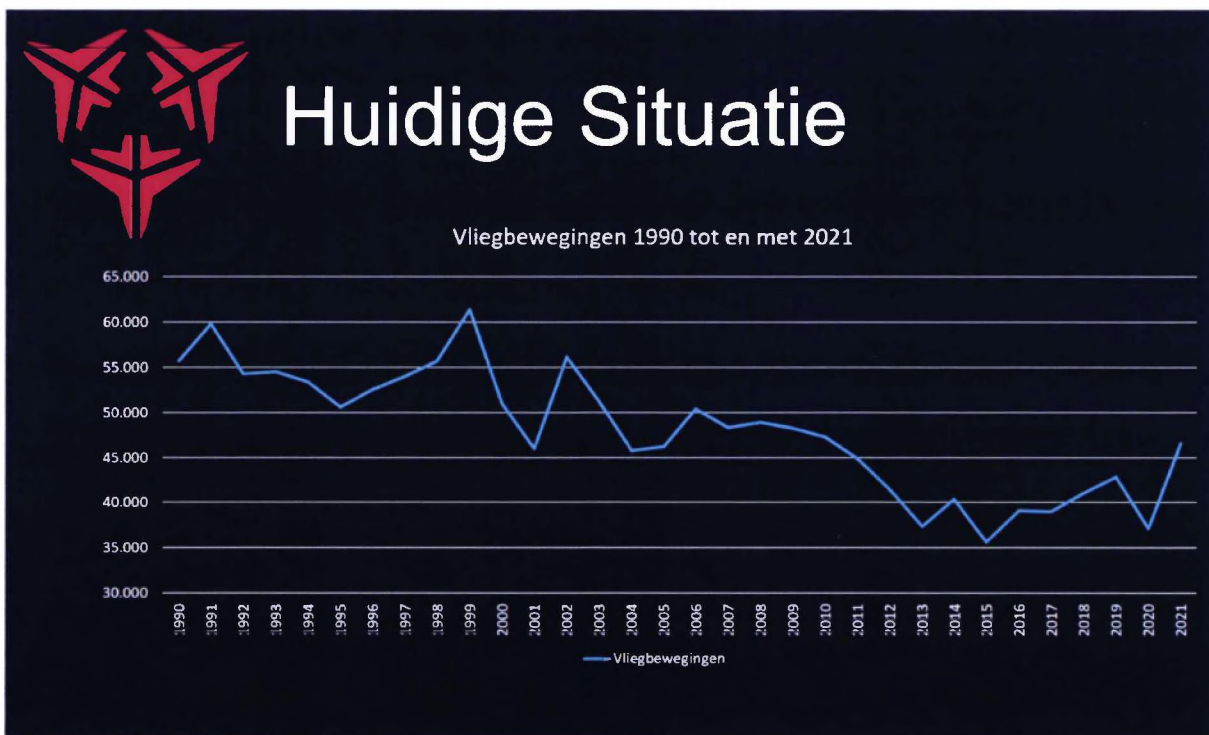
In 2030 wil de provincie voldoen aan de normen van WHO voor fijnstof en stikstofdioxide. De streefwaarden sluiten aan bij de doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord. Dit akkoord dat de provincie en vele Brabantse gemeenten getekend hebben, streeft naar 50 procent gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016.

De milieuplannen liggen van 4 juli tot en met 15 augustus ter inzage voor inspraak.



**JUSTION**  
ADVOCATEN

## BIJLAGE 2: Grafiek vliegbewegingen periode 1990 tot en met 2021





**JUSTION**  
ADVOCATEN

### **BIJLAGE 3: Verhouding bewegingen per geluidsklasse versus totale bewegingen (vliegtuigen)**

#### **2021 cijfers (kalenderjaar):**

Er zijn 8 geluidsklassen voor vliegtuigen

Klasse 8: 41,5% van alle bewegingen. Klasse 8 is de stilste categorie.

Klasse 7+8: 51%

Klasse 6+7+8: 75%

Klasse 5+6+7+8: 80%

Klasse 1: 1,2% (zwaarste geluidsklasse)

Klasse 1+2: 2,5% (twee zwaarste geluidsklassen)

Klasse 3+4: 17%, betreft grote en/of moderne zakenvliegtuigen, paravliegtuig e.d.

Bewegingen na 19.00 uur: 0,5%

#### **2022 cijfers (eerste halfjaar):**

Klasse 8: 45% van alle bewegingen. Klasse 8 is de stilste categorie.

Klasse 7+8: 54%

Klasse 6+7+8: 77%

Klasse 5+6+7+8: 81%

Klasse 1: 1,2% (zwaarste geluidsklasse)

Klasse 1+2: 1,6% (twee zwaarste geluidsklassen)

Klasse 3+4: 17%, betreft grote en/of moderne zakenvliegtuigen, paravliegtuig e.d.

Bewegingen na 19.00 uur: 0,7%

Voorzichtige trend geeft aan dat het geproduceerde geluid per beweging dus daalt.



JUSTION  
ADVOCATEN

220416

JUSTION ADVOCATEN  
Poelendaelesingel 12  
4335JA MIDDELBURG  
THE NETHERLANDS



Frankering betaald



**R** Aangetekend

D-A-1

Aan het College van GS  
Provincie Noord-Brabant  
Postbus 90151  
5200MC 'S-HERTOGENBOSCH

**3STKGE570038834**

Recommandé

NL



3STKGE570038834

P2202

ingekomen  
11 AUG 2022  
Provincie Noord-Brabant

Postbus 132  
4330 AC Middelburg