


Ingekomen

15 JAN. 2013

C2099723  
  
 3339740  
 ECL IMB

Provincie Noord-Brabant

AF2: Seppe Airport

Postbus 113

4710 AC

St. Wil-  
lebrord

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Postbus 90151

5200 MC 's-Hertogenbosch

Bosschenhoofd, 7 januari 2013

Onderwerp: ontwerp Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe (correspondentienummer C2099723)

Geacht college,

U hebt ons de volgende documenten toegestuurd

1. Kennisgeving ter inzagelegging ontwerp Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe d.d. november 2012;
2. Ontwerp Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe met toelichting d.d. 6 november 2012;
3. Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid luchthaven Seppe d.d. 13 augustus 2012;
4. Uitgangspuntendocument luchthaven Seppe d.d. 31 oktober 2012,

met de mededeling dat wij tot en met 14 januari 2013 hiertegen zienswijzen kunnen indienen.

Seppe Airport NV, Seppe Holding BV, alsmede Seppe Airparc BV (hierbij aangeduid als Seppe Airport respectievelijk Seppe Airparc, maken hierbij gebruik van de mogelijkheid tot het inbrengen van zienswijzen met betrekking de hiervoor genoemde Verordening met toelichting en stukken.

De zienswijzen zijn deels tekstueel en deels inhoudelijk. Voor de overzichtelijkheid zijn deze aan de hand van de documenten en in chronologische volgorde opgenomen.

Alvorens aan de artikelsgewijze opmerkingen toe te komen gaan wij eerst in op onze belangen, de ontwikkeling van Seppe Airport en het uitgangspunt bij de omzettingsregeling en dit besluit.

## 1.1 Inleiding

### Belanghebbenden

Zoals in het Uitgangspuntendocument luchthaven Seppe versie 31 oktober jl. is geschetst, werd het vliegveld Seppe eerder geëxploiteerd door N.V. Vliegveld Seppe. Daarbij werden de aandelen gehouden door dertien Brabantse gemeenten en de Kamer van Koophandel.

De gemeenten en de Kamer van Koophandel hebben de aandelen in de N.V. Vliegveld Seppe op 1 januari 2008 verkocht aan Seppe Holding BV. De exploitant van de luchthaven is sinds 1 januari de Naamloze vennootschap Seppe Airport NV (de vroegere NV Vliegveld Seppe, waarvan de naam dus is gewijzigd).

Seppe holding BV houdt voor 100% de aandelen in Seppe Airport NV .

Seppe Airparc BV is eveneens een dochtermaatschappij van Seppe Holding BV. Seppe Airparc BV ontwikkelt Seppe Airport, met welke ontwikkeling het mogelijk wordt gemaakt dat op deze gronden luchtvaart gerelateerde bedrijven zich vestigen.

Alle drie de rechtspersonen hebben vanuit hun entiteit en doelstelling recht en belang bij het indienen van zienswijzen, Seppe Holding BV als eigenaar van het vliegveld en houdster van de aandelen in haar dochteronderneming Seppe Airport NV en Seppe Airparc BV, Seppe Airport NV als de exploitant van het vliegveld, tevens de vergunninghoudster en Seppe Airparc BV als de ontwikkelaar van Seppe Airparc BV in nauwe samenwerking met Seppe Airport en waarvoor een aanpassing van de begrenzing van het luchtvaartterrein formeel noodzakelijk is.

## **1.2 Optimalisatie exploitatie Seppe Airport; uitgangspunt Provincie geen afbreuk aan bestaande rechten, één op één omzetting**

De aankoop van de aandelen van de luchthaven van Seppe is gedaan op basis van het gegeven dat een zekere groeicapaciteit en ontwikkeling van de luchthaven binnen de vigerende vergunning mogelijk is. Seppe Airport moet hierop kunnen en mogen blijven vertrouwen.

Dat Seppe Airport er op mag vertrouwen dat aan de thans vergunde situatie ook geen afbreuk wordt gedaan blijkt ook het uitgangspunt van de Provincie ter zake. Immers dit blijkt duidelijk uit de toelichting bij het ontwerpbesluit, paragraaf 3.3.1, waarin met zoveel woorden is gesteld:

*“In de Provinciale beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant Noord Brabant (PS 10 december 2010) wordt ook ingegaan op de milieugebruiksruimte van luchthavens. In de beleidsnota is gekozen voor een trendvolgend beleid voor de luchtvaartontwikkelingen op de Brabantse velden. Dit houdt in dat de thans vergunde milieuruimte wordt vastgelegd in een door PS vast te stellen luchtvaartbesluit of luchthavenregeling. In de nota is onder andere gesteld dat de geluidszones ongewijzigd moeten blijven. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is die groei tot die ruimte mogelijk.”*

En in de toelichting bij het ontwerpbesluit staat ook onder 2 met zoveel woorden opgenomen:

*“het belangrijkste uitgangspunt is dat het Luchthavenbesluit voor luchthaven Seppe een één op één omzetting zal zijn van de Omzettingsregeling luchthaven Seppe, welke op 1 oktober 2011 in werking is getreden, naar het luchthavenbesluit. Er is geen sprake van een wijziging van de toen vergunde situatie en er wordt uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als in de omzettingsregeling. Wel zal als gevolg van nieuwe regelgeving het nieuwe aspect van externe veiligheid worden toegevoegd.”*

Seppe Airport merkt op dat bovendien uit de betreffende omzettingsregeling zelve genoegzaam blijkt dat het ook in 2011 absoluut niet de bedoeling is om te tornen aan hetgeen vergund is. Seppe Airport legt over de officiële publicatie in de Staatscourant met toelichting. Onder 2 in de toelichting staat:

*“Uitgangspunt bij omzetting van de aanwijzing in omzettingsregelingen is dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde geluidsruijme en gebruiksregels van de luchthaven.”*

Seppe Airport en Seppe Airparc moeten evenwel constateren dat met de combinatie van artikel 5, het maximum aantal helikopterbewegingen tezamen met de invoering van de Lden van 58.7 en 58.2 op de handhavingpunten, zoals verwoord in het schema in artikel 6, hoewel dit waarschijnlijk onbedoeld is geweest, wel degelijk afbreuk wordt gedaan aan de thans vergunde situatie.

Immers in de huidige situatie is het Seppe Airport toegestaan om 900 helikopter bewegingen te maken (en 30 extra in verband met humanitaire of militaire operationele vluchten), zonder dat daarbij een geluidsbepijrking in is opgenomen ten aanzien van enigerlei kwalificatie of categorie. Door de combinatie van artikel 5 en 6 is er echter de facto wel een beperking opgenomen in zwaarte en daardoor wordt Seppe Airport een stukje van de reeds vergunde mogelijke groei onthouden. Dat is in strijd met alle uitgangspunten en nimmer de bedoeling geweest.

Seppe Airport wil, kortom, gebruik kunnen blijven maken van de groeiruimte die thans binnen de reeds aan haar vergunde situatie aan haar vergund is, niets meer en niets minder. Seppe Airport zet er op om die ruimte die er nog is te vullen met zakelijke vliegbewegingen, die dus kwalitatief een spin off opleveren niet alleen voor Seppe Airport maar ook voor Seppe Airparc. In die mogelijkheid dreigt zij nu echter beperkt te worden.

Het voorgaande wordt hieronder bij de zienswijze per artikel bij artikel 5 en 6 nog verder toegelicht.

### **1.3 Begrenzing Luchtvaartterrein in verband met ontwikkeling Seppe Airparc BV**

Zoals ook uiteengezet is op blz. 9 van het uitgangspuntendocument van 31 oktober 2012 dat aan ontwerpbesluit ten grondslag ligt, wordt Seppe Airparc ontwikkeld. Deze ontwikkeling is inmiddels zodanig concreet dat deze ook vertaald in het bestemmingsplan dat door de gemeente Halderberge in procedure is gebracht. Met deze ontwikkeling wordt het in de nabije toekomst mogelijk om op deze gronden luchtvaart gerelateerde bedrijven te vestigen. In verband met de strijdigheid met de Verordening Ruimte (vr) wordt de Verordening ruimte aangepast. Deze wordt medio februari in PS vastgesteld.

Het is daarbij van groot belang om te onderkennen dat de groei niet zit in een verhoging van de geluidsbelasting als zodanig, maar juist in de mogelijkheid om op het te ontwikkelen Seppe Airparc luchtvaart gerelateerde bedrijven te vestigen. De ontwikkeling betreft dus alleen gebouwen (bedrijfsgebouwen met hangars) en betekent op generlei wijze een verruiming van de geluidsniveaus in Lden.

Om die bedrijven aan te kunnen trekken en te kunnen faciliteren, is het ook om deze reden, zowel voor Seppe Airport als voor Seppe Airparc wel van het grootste belang dat in de omzettingsregeling vastgehouden wordt aan de reeds vergunde situatie en daar dus geen afbreuk aan wordt gedaan.

Los daarvan is een ander onderwerp de begrenzing van het luchtvaartterrein. Dit staat geheel los van geluidscontouren, maar raakt het onderhavige besluit wel maar louter vanwege de begrenzing van het luchtvaartterrein.

De ontwikkeling van Seppe Airparc betekent namelijk dat de formele begrenzing van het luchtvaartterrein zoals nu opgenomen is in Bijlage C van het ontwerpbesluit nog moet worden aangepast. In de bijgaande kaart (**Bijlage 1.**) is de aanpassing van de begrenzing opgenomen zoals die nu volgt uit het ontwerpbestemmingsplan dat in procedure is.

Wij verzoeken u hierbij om de begrenzing hiermee alvast in overeenstemming te brengen, althans hierop zodanig te anticiperen dat alsdan niet opnieuw het Luchthavenbesluit in procedure gebracht hoeft te worden. Alsdan sluit de begrenzing van het luchtvaartterrein in de Verordening Luchthavenbesluit ook meteen en genoegzaam aan op de aanstaande herziening in de Verordening Ruimte zoals die is beschreven in het bestemmingsplan en medio februari 2013 door Provinciale Staten zal worden vastgesteld.

Daarnaast is er nog een aantal andere punten die wij in deze zienswijze naar voren willen brengen in chronologische volgorde.

## 2. LUCHTHAVENBESLUIT DD 6-11-2012

### Zienswijze per artikel

#### Artikel 3 lid 2 respectievelijk artikel 8 en Bijlage C

Onder verwijzing naar het hierboven gestelde in paragraaf 1.3 verzoeken wij u de begrenzing aan te passen conform de aan deze zienswijze aangehechte kaart (bijlage 1) of althans daar op een zodanige wijze op te anticiperen dat die begrenzing op een zodanig spoedige wijze gerealiseerd kan worden dat de begrenzing op generlei wijze de ontwikkeling en de exploitatie van Seppe Airparc en Seppe Airport in de weg kan staan.

#### Artikel 5 en Artikel 6

Artikel 5 onder 2: *Het aantal bewegingen op de luchthaven mag maximaal 900 per gebruiksplanjaar bedragen, in combinatie met het schema in Artikel 6 op blz. 3.*

Seppe Airport verwijst allereerst naar het hiervoor gestelde in paragraaf 1.2 en de daarbij genoemde bijlage.

De provincie moet de geluidsbelasting van de 900 heli's in de Verordening toevoegen aan de geluidsbelasting van de vliegtuigen in de handhavingspunten. Daar bestaat bij Seppe Airport op zich alle begrip voor, echter daarbij dient wel als uitgangspunt gehandhaafd te blijven dat bestaande rechten niet aangetast mogen worden en dat is nu als gezegd, onbedoeld, echter wel aan de orde. Indien in de berekening op de handhavingspunten rekening wordt gehouden met dit uitgangspunt en derhalve met de thans toegestane 900 helibewegingen zoals nu het geval is, dus zonder toekenning van enige geluidscategorie dan dient het schema aldus aangepast te worden:

Baan	Baanlengte in meters	Handhavingspunt bij baankop	Coördinaten handhavingspunten		Reparatiewaarden in handhavingspunten in dB(A) Lden	Grenswaarden in handhavingspunten in dB(A) Lden	Gebruik helicopters omgezet in handhavingspunten in dB(A) Lden
			X	Y			
HHP07	830	07	96,7	396,359	60,94	58,1	2,84
HHP25		25	97,649	396,761	61	57,3	3,7

PM

Van belang is te onderkennen dat er geen aanpassing is van de geluidszone; er is in dat geval sprake van een zuivere één op één omzetting, conform het bovenvermelde uitgangspunt.

Artikel 5, onder 4: *“en in het bezit van het Vliegend Museum Seppe”*. wijzigen in: *“ten behoeve van de Stichting Vliegend Museum Seppe. Het museum heeft namelijk geen vliegtuigen in bezit. Deze fout is per abuis ontstaan bij de verlening van de ontheffing in 2002 voor het gebruik van de grasbaan door vliegtuigen met staartslof. De grasbaan moet – incidenteel – gebruikt kunnen worden door deze vliegtuigen.*

Artikel 5 onder 5 (moet onder 6 zijn): *“Tussen 19.00 uur en 09.00 uur mogen geen circuitvluchten worden uitgevoerd.”*

Dit kan vervallen omdat het kan worden toegevoegd aan artikel 7.

#### Artikel 7

In artikel 7 zijn onze eerdere opmerkingen op het uitgangspuntendocumenten niet verwerkt. De eerder gemaakte afspraken tussen de gebruikers van de luchthaven en de omwonenden omtrent de

openingstijden zijn hier echter niet geheel juist weergegeven. Wij verzoeken u daarom artikel 7 geheel te wijzigen als volgt:

1. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats **binnen de daglichtperiode** overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in artikel 3, afdeling 3 van het Luchtverkeersreglement.
2. De luchthaven is geopend van 08.00 uur tot 20.00 uur op werkdagen en op zondagen tussen 09.00 uur en 20.00 uur binnen de daglichtperiode.
3. Incidenteel kan de havenmeester toestemming verlenen om tussen 20.00 uur en 08.00 uur binnen de daglichtperiode van de luchthaven gebruik te maken.
4. Buiten de daglichtperiode kan van de luchthaven - indien nodig - gebruik worden gemaakt door een traumahelikopter of een andere helikopter van de hulpdiensten. “
5. Tussen 19.00 uur en 09.00 uur worden geen circuitvluchten uitgevoerd, tenzij het gaat om een circuitvlucht na een uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijke afbreking van een ingezette landing.

### **3. TOELICHTING LUCHTHAVENBESLUIT DD 05-11-2012**

**Wat betreft de toelichting op het luchthavenbesluit merkt Seppe Airport nog het volgende op:**

#### **Algemene toelichting**

Onder 3.4, 3<sup>e</sup> regel van onder: “vliegtuigbewegingen ” wijzigen in “geluidsbewegingen van vliegtuigen” en tussen “en” en “900” toevoegen “van”.

#### **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 3: voorlaatste en laatste regel (...) “luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6000 kg” wijzigen als volgt: “gebruikt door vliegtuigen met een startmassa van minder dan 6000 kg en helikopters.”

Ter toelichting wordt verwezen naar paragraaf 1.2 en het gestelde bij artikel 5 en 6; er is nooit een maximum gewicht voor helikopters gegeven en er landen en stijgen soms zwaardere helikopters.

Artikel 7: “lid 2 t/m 4” wijzigen in “lid 2 tot en met 5” en “luchthaven en de omwonenden” wijzigen in “, de gebruikers van de luchthaven en de omwonenden”.

### **4. UITGANGSPUNTENDOCUMENT DD 31-10-2012**

Wat betreft het voorgelegde uitgangspunten document, dat deel uitmaakt van de gepubliceerde stukken en daarmee duidelijk beoogt te dienen als onderlegger daarvan, merkt Seppe Airport nog het volgende op:

Blz. 4, voorlaatste regel: De NV Vliegveld Seppe is niet verkocht. Zoals hiervoor in de inleiding onder 1.1. is aangegeven hebben alle aandeelhouders van de N.V. Vliegveld Seppe (de dertien gemeenten en de Kamer van koophandel) hun aandelen verkocht aan Seppe Holding B.V.

Blz. 7, .3.3 zie hiervoor paragraaf 2 en 3 opmerkingen bij LHB artikel 7. Tekst aanpassen aan voorgestelde wijzigingen van artikel 7.

Blz. 8, 3.5 bij laatste \* toevoegen: “of op grotere hoogte”

Tot zover onze zienswijzen.

Uiteraard zijn wij graag bereid onze zienswijzen desgewenst mondeling zowel ambtelijk als bestuurlijk toe te lichten. Wij zullen het in dit verband op prijs stellen tijdig te worden geïnformeerd

wanneer behandeling van de ontwerp Verordening in een adviescommissie van Provinciale Staten en vaststelling van de Verordening in Provinciale Staten zal plaats vinden.

Vriendelijke groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e

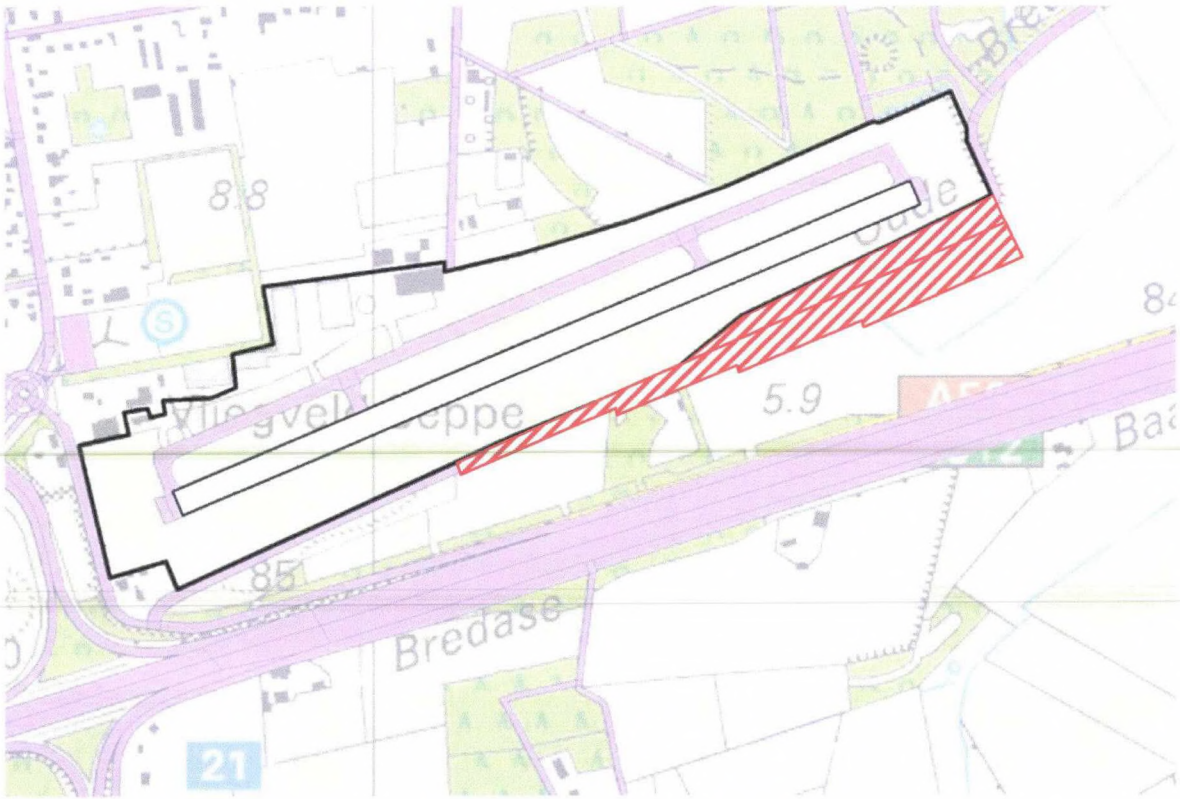
Seppe Holding BV

5.1.2.e

5.1.2.e

di

Huidig luchthavengebied en toekomstig luchthaven gebied



— Huidig luchthavengebied

▨ Uitbreiding luchthavengebied

---

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

5.1.2e

Postbus 90151

5200MC 's-Hertogenbosch

Ingekomen

15 JAN. 2013

Provincie Noord-Brabant

---

AANTEKENEN



NL Frankrijk Botland 0 1110

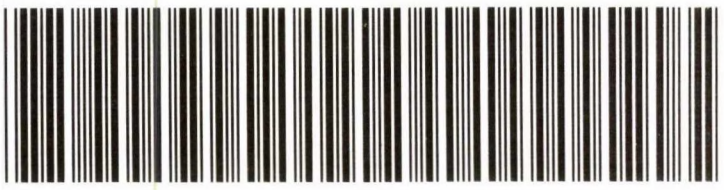
PostNL

53gr

112628 12-01-2013 12:12

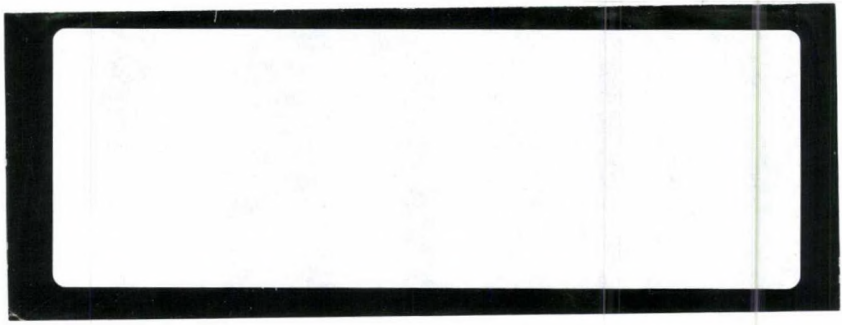
RECOMMANDÉ

NL



3SRPKS953568245

90151



*EC / MB*

Ingekomen

15 JAN. 2013

Provincie Noord-Brabant

Postbus 113  
4710 AC St. Willebrord  
The Netherlands