

## Groei geluidsruimte in het Luchthavenbesluit 2013 van vliegveld Seppe

### 1 -Bestuurlijke besluitvorming

In 2013 heeft Provinciale Staten van Noord-Brabant het besluit genomen om de oude vergunning (aanwijzing 2003) van Seppe, 1 op 1 om te zetten naar een nieuwe vergunning (luchthavenbesluit 2013). De Aanwijzing 2003 moet hiermee gelijkwaardig zijn aan het Luchthavenbesluit 2013. Dit is niet goed gegaan want Gedeputeerde Staten heeft in de nieuwe vergunning veel meer geluid toegestaan voor helikopters. Dit is in 2016 vastgesteld in een onafhankelijk onderzoek wat is uitgevoerd door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) op verzoek van CROSE.

### 2 –Uitgangspunten van de stapsgewijze uitbreiding van de geluidsbelastingen

In de onderstaande overzichten zijn per vergunning aangegeven welk type helikopter is gebruikt en de hierbij behorende maximale geluidsbelasting in KE, op de grens van het luchthaventerrein. Deze KE bepaalt de hoeveelheid geluid wat door het vliegveld gemaakt mag worden. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de hoeveelheid geluid waaraan de omgeving blootgesteld mag worden. In de huidige wetgeving is de oude KE-systematiek vervangen door een nieuwe eenheid, de dB(A) Lden.

#### **A -Aanwijzing 2003**

- \* 900 kleine helikopters (geluidscategorie 10)
- \* geluidsbelasting op grens luchthaventerrein 10 a 15 KE
- \* totale geluidsruimte (vliegtuigen en helikopters) in dB(A) Lden is niet berekend

#### **B -Ontwerp luchthavenbesluit 2013**

- \* 900 helikopters (4 geluidscategorieën)
- \* geluidbelasting op grens luchthaventerrein 20 KE
- \* totale geluidsruimte (vliegtuigen en helikopters) 58,7 dB(A) Lden

#### **C -Luchthavenbesluit 2013**

- \* 900 zware helikopters (geluidscategorie 14)
- \* geluidsbelasting op grens luchthaventerrein 35 KE
- \* totale geluidsruimte (vliegtuigen en helikopters) 60,9 dB(A) Lden

### 3 –Grenswaarde van de geluidsbelasting in de handhavingpunten

De geluidsruimte in de vergunning wordt bepaald door een grenswaarde uitgedrukt in dB(A) Lden, in 2 vastgestelde handhavingpunten nabij het vliegveld. In de onderstaande tabellen is de toename van deze grenswaardes in deze 2 punten te volgen.

#### **A –Aanwijzing 2003**

De bepaling van de grenswaarde voor helikopters is helaas niet vastgesteld. Deze zijn niet gemaakt door de provincie Noord-Brabant. Ook het NLR heeft dit nagelaten tijdens het onafhankelijk

onderzoek. Deze informatie is echter essentieel en was een van de kernvragen van het onafhankelijk onderzoek. Hierdoor is de mate van ongelijkwaardigheid niet vast te stellen.

#### B –Ontwerp Luchthavenbesluit 2013 (bron Provincie N-Br)

Tabel 1

Handhavingspunt	X	Y	grenswaarden $L_{den}$ in dB(A)
HP01	96.700	396.359	<b>58.7</b>
HP02	97.649	396.761	<b>58.2</b>

#### C -Luchthavenbesluit 2013 (bron provincie N-Br)

Tabel 1

Handhavingspunt	Baankop	Coördinaten		grenswaarden $L_{den}$ in dB(A)		
		nr.	X	Y	vliegtuigen	helikopters
HP01	07	96.700	396.359	<b>58.1</b>	<b>57,6</b>	<b>60,9</b>
HP02	25	97.649	396.761	<b>57.3</b>	<b>58,6</b>	<b>61,0</b>

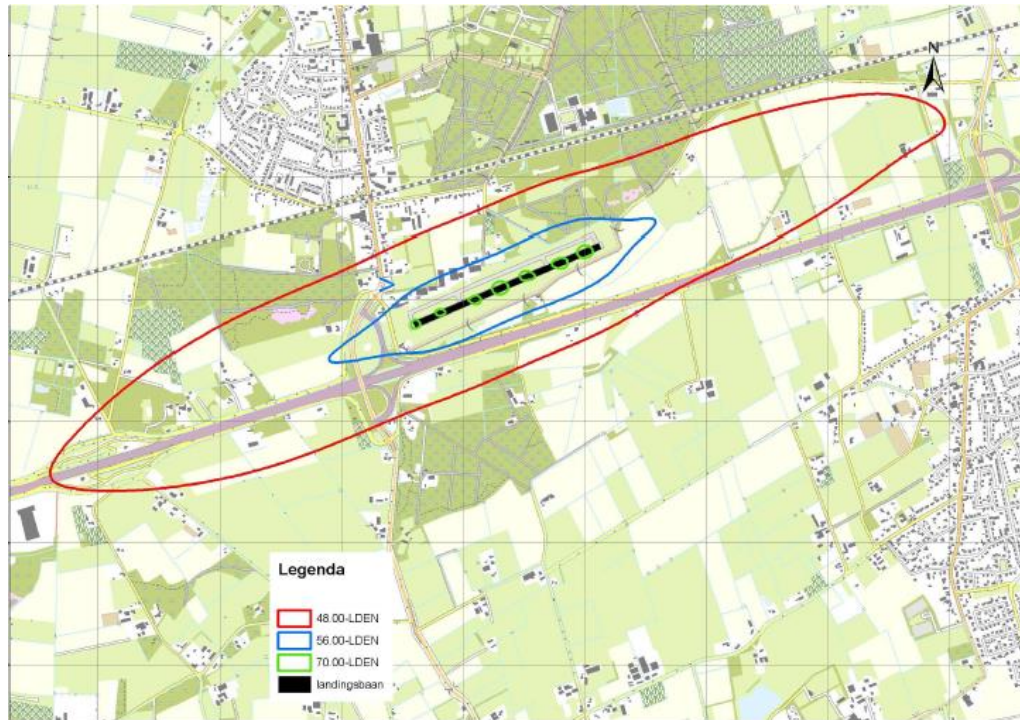
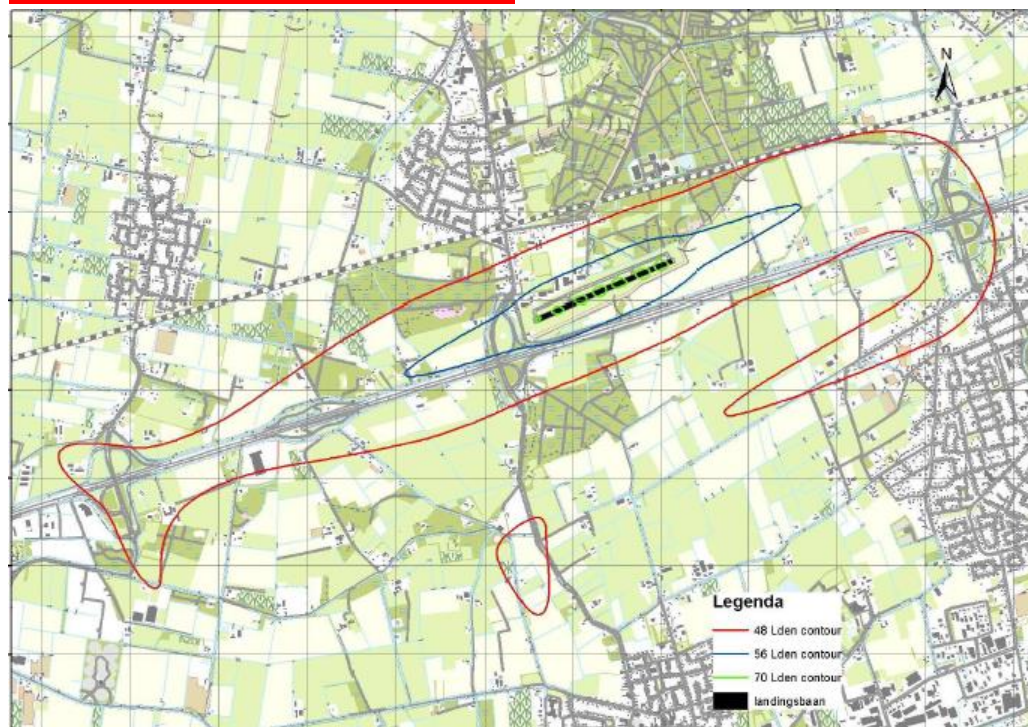
Uit de bovenstaande informatie kan afgeleid worden dat tussen het Ontwerp Luchthavenbesluit 2013 en het uiteindelijke Luchthavenbesluit 2013, bijna een verdubbeling van de geluidsruidruimte heeft plaatsgevonden. Een toename van 2,2 dB(A)  $L_{den}$  in handhavingspunt 01 en 2,8 dB(A)  $L_{den}$  in handhavingspunt 02. Een verdubbeling van het geluid is gelijk aan een toename van 3 dB(A)  $L_{den}$ . Dit komt omdat er zware helikopters (geluidscategorie 14) in de berekeningen gebruikt zijn. Aannemelijk is dat tussen de Aanwijzing 2003 en het Ontwerp Luchthavenbesluit 2013 hetzelfde aan de hand is. Er zijn echter geen berekeningen beschikbaar van de Aanwijzing 2003, waardoor de totale toename niet is te bepalen.

### 3 -Plattegrond met geluidscontouren

Onderdeel van de vergunning is ook een plattegrond met contour-lijnen die de hoogte van de geluidsbelasting rond het vliegveld aangeven. Hoe groter het oppervlak binnen eenzelfde contour-lijn, hoe hoger de geluidsbelasting waar de omgeving aan wordt blootgesteld. Voor de vergunningen zijn de plattegronden afgebeeld, voorzover deze gemaakt zijn. De contour-lijnen zijn aangegeven als rode, blauwe en groene lijnen.

#### A –Aanwijzing 2003

Voor de aanwijzing 2003 zijn berekeningen en plattegronden met contour-lijnen niet beschikbaar. Deze zijn niet gemaakt door de provincie Noord-Brabant. Ook het NLR heeft dit nagelaten tijdens het onafhankelijk onderzoek. Deze informatie is echter essentieel om een volledige analyse te kunnen maken van wat er destijds vergund is en hoe dit eruit ziet ten opzichte van de nieuwe situatie.

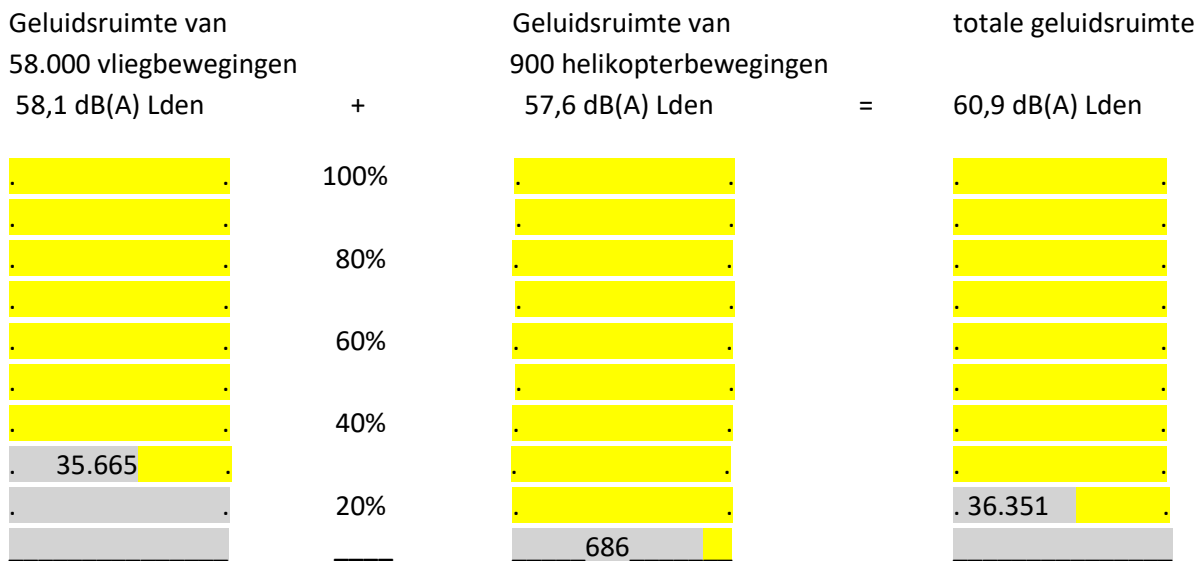
**B –Ontwerp Luchthavenbesluit 2013** (bron Provincie N-Br)**C -Luchthavenbesluit 2013** (bron provincie N-Br)

In de plattegronden is te zien dat het oppervlak binnen de 48 Lden contourlijn van het Luchthavenbesluit 2013, aanzienlijk groter is dan het oppervlak binnen dezelfde 48 Lden contourlijn van het Ontwerp Luchthavenbesluit. Het vliegveld heeft dus aanzienlijk meer geluidsruimte gekregen. Veel meer woningen in de omgeving van het vliegveld worden blootgesteld aan hogere geluidsbelastingen. Vooral ten noorden van Sint-Willebrord neemt de geluidsbelasting fors toe.

Aannemelijk is dat tussen het Ontwerp Luchthavenbesluit 2013 en de Aanwijzing 2003 op dezelfde wijze het oppervlak binnen de 48 Lden contour-lijn is toegenomen. Immers de geluidsbelasting op de grens van het luchthaventerrein in Het Ontwerp Luchthavenbesluit 2013 is ook aanmerkelijk hoger dan in de Aanwijzing 2003. Naar de mate van toename is helaas geen verder onderzoek gedaan.

#### **4 -De gebruikte geluidsruimte van vliegtuigen en helikopters (opgave Seppe).**

Jaarlijks moet vliegveld Seppe een overzicht inleveren bij de provincie Noord-Brabant waarin is aangegeven hoeveel geluidsruimte ze hebben gebruikt en hoeveel vliegbewegingen ze hierbij hebben gemaakt. Over het jaar 2014-2015 zijn onderstaande gegevens bekend gemaakt.



- Ongebruikte geluidsruimte
- Gebruikte geluidsruimte met het aantal gerealiseerde vliegbewegingen

In de periode 2014-2015 is 84% van de totale geluidsruimte van Sepp niet gebruikt. 73% van de geluidsruimte voor vliegtuigen wordt niet gebruikt en 92% van de geluidsruimte voor helikopters wordt niet gebruikt.

Dit geeft Seppe enorme groeimogelijkheden voor de toekomst. Daarbij heeft vliegveld Seppe aangegeven dat het streeft naar het loslaten van het gemaximeerde aantal vliegbewegingen van helikopters en over te stappen naar een geluidsequivalent aantal vliegbewegingen. Dit zou een fysieke groei opleveren van ca. 9.000 helikopterbewegingen. In lijn met bovenstaande redenering kan verder ook uitwisselbaarheid tussen geluid van helikopters en vliegtuigen nagestreefd worden.

#### **5 -Toekomst**

De CROSE vergadering heeft kennis genomen van het onderzoek. Echter ondanks dat er een brief van CROSE-leden ligt waarin expliciet gevraagd wordt de Ausgangssituation van de Aanwijzing 2003 vast te stellen, is een voorstel aangenomen om de geluidsbelasting van helikopters maar gedeeltelijk aan te passen. Waarom het uitgangspunt niet conform het besluit van PS is, blijft onbeantwoord.