



## **INSPRAAKREACTIE**

d.d. 22 augustus 2024

Gericht tegen: ontwerpbesluit verordening Luchthavenbesluit  
Publicatie: 12 april 2024 in Provinciaal blad 2024, 5039  
Ten behoeve van: vergadering commissie Ruimte d.d. 30 augustus 2024

---

- I. Deze inspraakreactie wordt ingediend door [REDACTED] advocaat, namens en in opdracht van:

de heer [REDACTED] wonende aan de [REDACTED]  
[REDACTED] die te dezer zake domicilie heeft gekozen aan mijn  
kantooradres aan de Verlengde Poolseweg 16-309 te (4818 CL) Breda;

- II. De inspraakreactie wordt ingediend ten behoeve van de vergadering van de commissie Ruimte ten behoeve van besluitvorming door **het college van PROVINCIALE STATEN van de provincie ZEELAND**;
- 

### **1. Inleiding**

- 1.1. Op 9 april 2024 is besloten tot terinzagelegging van het ontwerpbesluit verordening Luchthavenbesluit, gepubliceerd op 12 april 2024 in Provinciaal blad 2024, 5039.



- 1.2. Met voornoemd ontwerpbesluit kon indiener, hierna te noemen [REDACTED] zich niet verenigen, zodat hij daartegen op 27 mei 2024 een zienswijze heeft ingediend.

## **2. Reactie op Nota van beantwoording zienswijzen, juli 2024**

### Geluid

#### *Algemeen*

- 2.1. [REDACTED] heeft in zijn zienswijze vastgesteld dat in het ontwerpbesluit (artikel 1, onderdeel D) is bepaald dat de in (het huidige) artikel 5 lid 1 opgenomen Tabel 1 wordt vervangen door de aldaar weergegeven tabel, die andere handhavingspunten (HHP) en bijbehorende grenswaarden bevat.
- 2.2. [REDACTED] heeft gewezen op de toelichting, waarin is opgemerkt dat de rotatie en verplaatsing van de start- en landingsbaan niet zorgt voor een toename van het geluidsbudget, maar wel voor een herverdeling van het geluidsbudget, te weten een toename van de grenswaarde op de handhavingspunten bij de koppen van de baan. Het betreft een toename met circa 42% (HHP\_07) en circa 72% (HHP\_25). Binnen de wettelijk voorgeschreven Lden-contour van 48 dB(A) neemt het aantal woningen toe van 7 naar 16.
- 2.3. [REDACTED] heeft benadrukt dat HHP\_25 is gelegen op zeer korte afstand van de (bedrijfs)woning van [REDACTED] en een grenswaarde krijgt van 58,10 dB(A), hetgeen een toename van circa 72% is. [REDACTED] heeft gesteld dat dit onacceptabel is en dat met deze ernstige inbreuk op zijn belangen onvoldoende rekening is gehouden.



- 2.4. In de Nota van beantwoording zienswijzen (hierna: “de Nota”) is in hoofdstuk 13 ingegaan op het aspect Geluid. Slechts de door ZMF en d’Oranjeplaete ingebrachte zienswijze worden besproken, de zienswijze van [REDACTED] waarin hij gemotiveerd heeft gesteld dat hij met een zeer forse toename van geluid(shinder) zal worden geconfronteerd en aan zijn belangen derhalve onvoldoende gewicht is toegekend, blijft ten onrechte volledig onbesproken.
- 2.5. [REDACTED] herhaalt zijn standpunt en verzoekt u om te adviseren af te zien van ongewijzigde vaststelling van het Luchthavenbesluit, zo lang er niet aan de gerechtvaardigde belangen van [REDACTED] tegemoet wordt gekomen, al dan niet door het treffen van passende maatregelen.

#### *Landingsbaan en startgewicht*

- 2.6. [REDACTED] heeft zich voorts op het standpunt gesteld dat door de gemeente Middelburg en het CPO in hun vooroverlegreacties terecht is opgemerkt dat a) de landingsbaan niet verhard is (en behoort te zijn) en het ontwerpbesluit op dit punt aangepast dient te worden en b) het maximum startgewicht niet uit het Luchthavenbesluit dient te worden verwijderd.
- 2.7. In de Nota is opgemerkt dat vrijwel alle zienswijzen zich tegen deze onderdelen hebben gericht, zodat verondersteld moet worden dat de zienswijze van [REDACTED] hoewel die niet afzonderlijk benoemd of besproken is, niettemin behandeld is en geadresseerd is in hoofdstuk 3 van de Nota.

#### *Ad a)*

- 2.8. In de Nota wordt gesteld dat indieners, zoals [REDACTED] vrezen dat de onjuiste baanaanduiding – nogmaals: kennelijk een duiding van de feitelijk bestaande situatie – in de toekomst de juridische basis zal/kan vormen voor het volledig verharden van de huidige baan, die on-/halfverhard is.



- 2.9. In de daarop volgende reactie wordt gesteld en onderbouwd dat er sprake is van een beperkende factor voor de toelaatbaarheid van vliegtuigen.
- 2.10. Dat moge zo zijn, doch daarmee wordt de strekking van de zienswijzen, althans die van [REDACTED] miskend.
- 2.11. Immers moet naar het oordeel van [REDACTED] de (verdere) verharding van de baan niet alleen voorkomen worden met het oog op het beperken van de geluidsoverlast, maar moet er voor gewaakt worden dat de – het zij nogmaals benadrukt – *onjuiste* beschrijving van de feitelijke toestand de legitimatie zal vormen voor een planologische mogelijkheid tot uitbreiding van aanlegactiviteiten. Met andere woorden: verdere verharding van het terrein dient ook uit ruimtelijk oogpunt voorkomen te worden en een onjuiste baanaanduiding vormt daarin een risico.
- 2.12. Bovendien, zo merkt [REDACTED] andermaal op, brengt de rechtszekerheid met zich dat regulering van de wijze van aanleg van een start- en landingsbaan – verhard dan wel onverhard – plaats dient te vinden in een omgevingsplanprocedure.
- 2.13. In dat verband merkt [REDACTED] nog op verweerder naar zijn ten onrechte stelt dat aan het vliegveld een verharde baan “vergund” is, althans die stelling kan niet worden gevolgd zonder overlegging van of verwijzing naar (de vindplaats van) het betreffende vergunningbesluit. Bovendien betreft het hier geen omgevingsrechtelijke vergunning voor de aanleg van oppervlakteverharding.
- 2.14. Naar het oordeel van [REDACTED] kan de stelling in de Nota, dat een geasfalteerde baan ten goede komt aan geluidsreductie voor de omgeving omdat asfalt minder weerstand biedt en er dus sneller gestegen kan worden en een kortere remweg nodig is, zonder nadere onderbouwing en/of verwijzing naar verifieerbare wetenschappelijke bronnen die zulks bevestigen, niet worden gevolgd.



- 2.15. Belangrijker echter is de constatering dat in de Nota wordt aangegeven dat de exploitant de kosten voor aanleg en beheer van een verharde baan niet kan dragen. Gelet hierop valt derhalve niet in te zien waarom de baanbeschrijving naar het oordeel van verweerder tóch dient te vermelden dat sprake is van een verharde baan. Immers, als de exploitant die verharding niet kan aanleggen, dan zal de feitelijke situatie niet veranderen en dan is en blijft dus sprake van een on- of halfverharde baan. Niet valt in te zien waarom verweerder desondanks blijft volharden in de huidige formulering.

Ad b)

- 2.16. Verweerder heeft de door de exploitant in de aanvraag gedane suggestie om de regeling van het maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kg op te heffen, mede gelet op de activiteiten van het "Search and Rescue" team (SAR), gevolgd.
- 2.17. [REDACTED] heeft in zijn zienswijze opgemerkt dat hoewel het opnemen van een maximum startgewicht thans geen wettelijk voorschrift (meer) is, verweerder wél die regels dient te stellen die zij noodzakelijk acht in verband met de in de Wet luchtvaart en/of het Besluit burgerluchthavens genoemde belangen.
- 2.18. Een van die belangen is het voorkomen van onnodige hinder voor de omgeving.
- 2.19. Verweerder stelt dat zij het Luchthavenbesluit wil laten voldoen aan de huidige wet- en regelgeving en dat de huidige wettelijke voorschriften uit gaan van het stellen van regels omtrent geluidscertificaten per vliegtuig, het daaraan verbonden geluidsbudget inclusief de geluidshandhavingpunten en het aantal toegestane vliegbewegingen (vliegtuigen en helikopters).
- 2.20. Onderdeel van een toelatings- en dus geluidscertificaat per luchtvaartuig is, zo heeft [REDACTED] in zijn zienswijze opgemerkt, het maximale startgewicht. Indien over wordt gegaan tot het laten vervallen van dit maximale startgewicht in het Luchtvaartbesluit, dan dient verweerder naar het oordeel van [REDACTED] regels



vast te stellen omtrent de toe te laten gecertificeerde luchtvaartuigen, teneinde via die 'route' te waarborgen dat er niet alsnog door zwaardere luchtvaartuigen gebruik wordt gemaakt van de luchthaven. In het ontwerpbesluit zijn dergelijke regels ten onrechte niet opgenomen.

- 2.21. Ter algemene weerlegging van de zienswijzen "verschuilt" verweerder zich achter het in paragraaf 3.1.1 geschetste wettelijk kader omtrent voorkoming van omgevingslawaaï en het in dat verband certificeren van luchtvaartuigen. In de voorlaatste alinea van die paragraaf wordt het standpunt geconcretiseerd: de toelaatbaarheid van luchtvaartuigen wordt bepaald aan de hand van een geluidsbudget, dat aan het begin van het kalenderjaar op 100% begint en na iedere verkeersbeweging (starten en/of landen) van een bepaald type luchtvaartuig afneemt.
- 2.22. Met andere woorden: er geldt geen in het Luchthavenbesluit verankerde beperkte van het type luchtvaartuig aan de hand van de geluidscertificaten, zodat de relevantie van die certificatie er slechts in is gelegen dat bij een zeker aantal verkeersbewegingen van luchtvaartuigen met een 'zwaar' certificaat (lees: groter gewicht en dus meer geluid) in de loop van het jaar het geluidsbudget sneller op zal zijn.
- 2.23. Hieruit volgt dat de omgeving bij hantering van deze systematiek niet gevrijwaard blijft van omgevingslawaaï boven een zekere dB(A)-grens, omdat zware/luidruchtige luchtvaartuigen niet op voorhand op basis van hun certificaat uitgesloten (kunnen) worden. Zodoende bestaat het niet denkbeeldige scenario dat omwonenden, zoals ████████ in de eerste x-aantal maanden van een jaar met aanzienlijke geluidhinder worden geconfronteerd, waarna het op enig moment "stil" zou moeten worden omdat het geluidsbudget opgesoupeerd is. Niet alleen leidt dit tot zeer ernstige geluidhinder in de betreffende periode, ook wordt het nadien tegengaan van geluidhinder een kwestie van handhavend optreden en daarmee dus op het bordje van de toezichthouder geschoven.



- 2.24. [redacted] volhardt in zijn standpunt dat in het Luchthavenbesluit op voorhand regels dienen te worden gesteld omtrent de toe te laten gecertificeerde luchtvaartuigen.

Economische schade: bruikbaarheid gronden [redacted]

*Verlies gronden*

- 2.25. In hoofdstuk 12 van de Nota wordt ingegaan op de zienswijze van [redacted] voor zover deze ziet op de door hem te ondervinden economische schade als gevolg van wijziging van het Luchthavenbesluit.
- 2.26. Vooraf merkt [redacted] op dat zijn zienswijze zich richt tegen draaiing van de start- en landingsbaan, omdat deze tot gevolg heeft dat hij tot zijn bedrijf behorende agrarische percelen zal verliezen ter plaatse van de gewenste nieuwe ligging. In zoverre is de zienswijze dus gericht tegen de draaiing zelf en niet 'slechts' tegen de gevolgen daarvan.
- 2.27. [redacted] heeft in zijn zienswijze gewezen op het feit dat op grond van het bepaalde in art. 8.47 Wet Luchtvaart jo. art. 19 Besluit burgerluchthavens een afweging dient te worden gemaakt over de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van het gebied gelegen tussen de geluidcontour van 56 dB(A) Lden en de geluidcontour van 48 dB(A) Lden in relatie tot het gebruik van de luchthaven. De gronden van [redacted] zijn in dat gebied gelegen, getuige de in de zienswijze opgenomen (bewerkte) luchtfoto/kaart.
- 2.28. [redacted] heeft in de zienswijze gemotiveerd gesteld schade te lijden, nu draaiing en verplaatsing van de start- en landingsbaan tot gevolg heeft dat 12 van de 20 hectare ter plaatse van de start- en landingsbaan aan zijn areaal zullen worden onttrokken, hetgeen substantieel is.



- 2.29. Bovendien is de resterende grond niet meer recht van vorm en daardoor lastig te bewerken en ook wordt deze van beregeningsputten afgesneden, terwijl bovendien de mogelijkheid om deze putten te gebruiken voor de berenging van de huiskavels van 60 hectare vervalt.
- 2.30. In de Nota wordt, nota bene onder verwijzing naar de bespreking van een andere zienswijze, gesteld dat [REDACTED] een niet objectief gemotiveerde zienswijze zou hebben ingediend én dat deze onvoldoende zou zijn om aanpassing van het ontwerpbesluit te overwegen.
- 2.31. [REDACTED] bestrijdt het vorenstaande. [REDACTED] heeft gesteld dat zijn zakelijke belangen onevenredig worden geschaad door het verlies van 60% van zijn areaal ter plaatse van de start- en landingsbaan, door de slechte bewerkbaarheid van de resterende 40% van dat areaal en door het verlies van de mogelijkheid om de aanwezige beregeningsputten te gebruiken voor dat kavel en het huiskavel. Dit zijn objectief vastgestelde en te verifiëren gevolgen van het (ontwerp) Luchthavenbesluit.
- 2.32. [REDACTED] handhaaft zijn standpunt dat zijn (zakelijke) belangen door het (ontwerp) Luchthavenbesluit schromelijk worden veronachtzaamd en dat derhalve redelijkerwijs niet tot vaststelling daarvan, in de huidige vorm, overgegaan behoort te worden.

#### *Stikstof*

- 2.33. In hoofdstuk 6 van de Nota merkt verweerder op dat de Aerius-berekening is ontworpen voor de berekening van stikstofdepositie op Natura2000-gebieden en niet op “akkers” en dat om die reden de ingediende zienswijze niet leidt tot wijziging van het Luchthavenbesluit.



- 2.34. Deze motivering is onnavolgbaar. [REDACTED] heeft niet gesteld dat zijn “akkers” (agrarische bedrijfspercelen) door middel van de Aerius-berekening beoordeeld dienen te worden. Wél heeft [REDACTED] gesteld dat de teelt op die percelen hinder zal ondervinden van toename van stikstofdepositie en dat daaraan onvoldoende gewicht is toegekend.
- 2.35. Niet alleen Natura2000-gebieden ondervinden hinder van stikstofdepositie. Verweerder heeft geen aandacht (gehad) voor de effecten van de verplaatsing van de baan en de als gevolg van de daarvan gebruikmakende luchtvaartuigen uitgestoten stikstof op de omgeving in bredere zin, waaronder de teelt op agrarische bedrijfspercelen. Zulks ten onrechte, aldus [REDACTED]

## **Conclusie**

[REDACTED] volhardt in het in zijn zienswijze gedane verzoek om af te zien van het nemen van het beoogde besluit dan wel dat besluit slechts met inachtneming van die zienswijze te nemen. [REDACTED] verzoekt uw commissie om hetgeen in die zienswijze en deze inspraakreactie is opgemerkt bij de nadere besluitvorming te betrekken en zijn verzoek alsnog te honoreren.

Breda/Arnhem, 22/30 augustus 2024

advocaat