



Aan
ARAG Rechtsbijstand
Dossier M93-36525-167
Postbus 230
3830 AE LEUSDEN

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen

Datum
6 MEI 1997

Ons kenmerk
DGRLD/VI/L 97.720099

Onderwerp
Bezwaar aanwijzing Seppe.

Doorkiesnummer
070 - 351 7740

Bijlage(n)

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Bij uw brief van 27 november 1996 maakt u als gemachtigde namens de heer B.M. Lauwerijssen, wonende Kerkstraat 11 te Rucphen, bezwaar tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone van de minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de minister van Volks- huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

U heeft op de door ons verstrekte antwoordstrook aangegeven niet gehoord te willen worden.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift bericht ik u als volgt.

Bezwaren

De volgende bezwaren heeft u in uw brief naar voren gebracht.

1. Als reactie op de ontwerp-aanwijzing voor vliegveld Seppe hebt u aangegeven dat het gebruik van het vliegveld beperkt moet blijven tot zakelijk verkeer;
2. er kan wel degelijk onderscheid gemaakt worden tussen zakelijk en recreatief gebruik want recreatief gebruik veroorzaakt onaanvaardbare geluidsoverlast;

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon +31 70 351 6681
Telefax +31 70 351 6329 Telex 31435 rld nl



3. de aan- en uitvliegroutes moeten in de aanwijzing worden opgenomen;
4. indien kennis was genomen van de planologische bestemmingen en infrastructuur binnen een straal van 10 à 15 km dan was deze aanwijzing niet afgegeven;
5. tenslotte verzoekt u het vliegveld geheel te sluiten.

Overwegingen

1. Vliegveld beperken tot zakelijk gebruik

Er is geen beleidslijn op basis waarvan het gebruik van de kleine velden beperkt zou moeten worden tot zakelijk gebruik. Het zakelijk verkeer is over het algemeen de reden waarom de regio positief staat ten opzichte van en eventueel deelneemt in de exploitatie van het vliegveld. Bij een beperking tot alleen zakelijk gebruik kan een vliegveld niet rendabel geëxploiteerd worden en voor deze tekorten is niemand bereid op te komen.

Het SBL beschrijft de functie van de kleine velden als het ontvangen van verkeer met kleine typen vliegtuigen. Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de regering hecht aan de bestending van de mogelijkheden voor het beoefenen van luchtvaart met kleine eenheden, zowel met een zakelijk als met een recreatief motief. Daarbij komen dan de daarvoor noodzakelijke lesvluchten.

2. Recreatief gebruik veroorzaakt onaanvaardbare geluidsoverlast

Circuitvliegen blijkt meer hinder te veroorzaken dan rechtstreeks aan- en uitvliegen. Circuitvliegen is echter een noodzakelijk onderdeel van de les- en oefenvluchten dat niet gemist kan worden. Wel is het circuit van vliegveld Seppe zo verkleind dat het aantal woningen binnen het circuitgebied aanzienlijk is teruggebracht.

Het gaat hierbij niet alleen om recreatief verkeer. Voorzover recreatief verkeer direct aan- en uitvliegt, veroorzaakt het niet meer hinder dan zakelijk verkeer. Een groot deel van het lesverkeer is bestemd voor het beroepsmatig behalen van een brevet. Het onderscheid zakelijk-recreatief is daardoor niet bruikbaar voor het beschrijven noch voor het bestrijden van de geluidhinder.

3. De aan- en uitvliegroutes moeten in de aanwijzing worden opgenomen aan- en uitvliegroutes niet betrokken bij aanwijzing

De aanwijzing heeft betrekking op de ligging van het vliegveld en de bijbehorende geluidszone. Voor de kleine luchtvaart worden over het algemeen geen routes vastgelegd. Voor Seppe zijn ook geen aan- en uitvliegroutes vastgesteld. In de aanwijzing is een aangepast circuitgebied opgenomen en de in- en uitvliegpunten, omdat deze wezenlijk zijn voor de vorm en grootte van de geluidszone.



Bij de ontwerp-aanwijzing zijn de voor de berekening gehanteerde gemodelleerde routes opgenomen als "aan- en uitvliegroutes op grond van art 20.2.d.1 van de Luchtvaartwet". Omdat dit leidde tot het misverstand dat het hier zou gaan om vastgestelde routes, die verplicht zo gevolgd moeten worden, zijn ze in het uiteindelijke besluit weggelaten.

In het zoneringsoverleg voor Seppe is met name gekeken naar het zoveel mogelijk verkleinen van de geluidszone en het beperken van de overlast. Hiertoe is een aangepast circuitgebied geïntroduceerd, waardoor Sint Willebrord veel minder wordt overvlogen dan vroeger het geval was. Er is nog geen speciale aandacht besteed aan hinder buiten de zone. Dit zou een onderwerp kunnen zijn voor een advisering door de Commissie 28 LVW. Indien het mogelijk is aan- en uitvliegroutes te ontwerpen met minimale hinder, dan kunnen deze worden vastgesteld, zo nodig worden gemarkeerd en worden opgenomen in de Luchtvaartgids Nederland. Totdat er speciale routes worden vastgesteld kan de vlieger naar eigen goeddunken, rekening houdend met de omgeving van het vliegveld, het entry-point naderen en van de exitpunten wegvliegen.

4. De aanwijzing is tot stand gekomen zonder kennis van de infrastructuur en de planologische bestemmingen ter plaatse
Begin van de aanwijzingsprocedure is het bestuurlijk overleg met provincie en gemeenten, dat voorbereid wordt in ambtelijk overleg. Bij de zonering van vliegveld Seppe heeft het ambtelijk overleg ter voorbereiding van de ontwerp-aanwijzing geduurd van juni 1991 tot juni 1992 en het bestuurlijk overleg van juli 1992 tot februari 1993. In die periode is overeenstemming bereikt over het aantal vliegtuigbewegingen waarop de zone gebaseerd zou moeten worden en over een verkleining van het circuitgebied in verband met de woningbouwplannen van de gemeente Rucphen. De vertegenwoordigers van de gemeenten in dit overleg waren zeer goed op de hoogte van de infrastructuur en de planologische bestemmingen in het gebied en hebben hun standpunten bepaald onder meer op basis van deze kennis.

5. Veld moet gesloten worden

De lopende procedure is gericht op de baanverlenging en de vaststelling van de geluidszone. Daarbij wordt enerzijds de veiligheid vergroot en anderzijds een bovengrens bepaald voor de maximale geluidsbelasting. Sluiting van het veld is niet aan de orde.

Besluit

Gelet op het voornoemde verklaar ik uw bezwaren ongegrond en handhaaf ik het bestreden besluit van 15 oktober 1996.



Beroep

Binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt, kan iedere belanghebbende ingevolge artikel 30 van de Luchtvaartwet beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift bevat naam, adres en woonplaats, alsmede de beroepsgronden. Daarnaast dient een afschrift van de betreffende beslissing waartegen het beroep zich richt te worden overgelegd. Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling. Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,

DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR

drs. Ph.M. van der Haer



Aan
de heer B.M. Lauwerijssen
Kerkstraat 11
4715 RN RUCPHEN

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen

Datum

- 6 MEI 1997.

Ons kenmerk

DGRLD/VI/L 97.720100

Onderwerp

Bezwaar aanwijzing Seppe.

Doorkiesnummer

070 - 351 7740

Bijlage(n)

Uw kenmerk

Geachte heer Lauwerijssen,

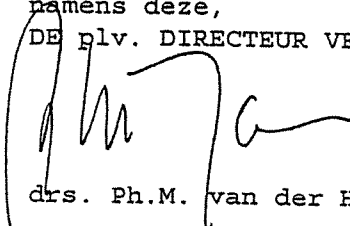
U heeft ARAG Rechtsbijstand gemachtigd namens u bezwaar te maken tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het antwoord op uw bezwaar is heden naar ARAG gezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR


drs. Ph.M. van der Haer



Aan
DAS Rechtsbijstand
t.a.v. de heer mr. J. Breeuwer
Karspeldreef 15
1102 BB AMSTERDAM

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen
Datum
- 6 MEI 1997
Ons kenmerk
DGRLD/VI/L 97.720101
Onderwerp
Bezwaar zonering Seppe.

Doorkiesnummer
070 - 351 7740
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
41X.7.93.52433

Geachte heer Breeuwer,

Bij uw brief van 20 november 1996 maakt u als gemachtigde namens mevrouw E. Baayens, Roosendaalsebaan 16 te Bosschenhoofd, de heer A. Adriaensen, Oude Bredase Postbaan 7 te Hoeven en de heer J. Segers, Roosendaalsebaan 30-32 te Bosschenhoofd bezwaar tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

De heer A. Adriaensen en mevrouw E. Baaijens hebben op 23 november nog een bezwaarschrift ingediend. Dit zal hierbij gevoegd behandeld worden. Op 10 december 1996 zijn mevrouw Baayens en de heer Adriaensen gehoord. Het verslag van deze zitting is bijgevoegd.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift bericht ik u als volgt.

Bezwaren

De volgende bezwaren heeft u in uw brief naar voren gebracht.

1. Cliënten ondervinden ernstige overlast, met name door circuitvliegen;
2. door zonering op 70.000 vliegtuigbewegingen wordt de -3bkl ontdoken;
3. de aanwijzing houdt geen adequate maatregelen voor veiligheid in.

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon +31 70 351 6681
Telefax +31 70 351 6329 Telex 31435 rld nl



In het separaat toegezonden bezwaarschrift worden verder nog de volgende bezwaren gemaakt:

4. in een motie heeft de Tweede Kamer zich uitgesproken voor een zonering op basis van 55.000 bewegingen; de provincie Noord-Brabant is tegen zonering van meer dan 55.000 bewegingen; de Cie ex art. 21 LVW is in meerderheid voor zonering van niet meer dan 55.000 bewegingen; alleen de omliggende gemeenten, die immers aandeelhouders zijn in de NV Vliegveld Seppe, hebben gekozen voor 70.000 bewegingen;
5. de geluidszone is berekend op 70.000 bewegingen, terwijl in het bestuurlijk overleg is afgesproken dat er tot 2000 niet meer dan 55.000 bewegingen gemaakt zullen worden;
6. uit het niet noemen van grote luchtvaart in het BGKL volgt dat deze op kleine velden verboden is; daarom bezwaar tegen helikopterkeer op Seppe;
7. de Cie ex art. 28 LVW is op de hand van het vliegveld;
8. Europees verdrag garandeert recht op ongestoord woongenot, 98,2% van het gebruik is pretherrie;
9. de NV Vliegveld Seppe was partner bij bestuurlijk overleg;
10. in de aanwijzing zijn geen voorschriften opgenomen betreffende het uitvoeren van circuit-, oefen- en proefvluchten; verzoek deze vluchten alleen tijdens werktijden toe te laten dan wel geheel te verbieden;
11. het vliegveld was in het gemeenteraadsbesluit van 1965 bedoeld als zakelijke infrastructuur; toelaten van andere soorten vluchten is een wijziging van dit besluit, waarop geen inspraak mogelijk is geweest;
12. de kroonuitspraak uit 1987 over het bestemmingsplan vliegveld Seppe ging uit van zonering op basis van huidig gebruik; het aantal vliegtuigbewegingen had dus bevroren moeten worden op het niveau van 1982;
13. vliegveld Seppe ligt ingeklemd tussen woongebieden en natuurgebieden; er moet een vliegverbod komen boven de "natuurgebieden" en de dorpskernen;
14. er is geen gebruiksplan ingediend; er is geen handhavingsbesluit.



Overwegingen

1. Ernstige overlast, met name door circuitvliegen

Erkend wordt dat de kans op hinder van vliegverkeer het grootst is voor mensen die binnen het circuitgebied wonen. Duidelijk is dat de één meer gevoelig is voor die hinder dan de ander. In de Commissie ex artikel 28 LVW kan worden gesproken over mogelijke beperkingen van circuitvluchten op de meest gevoelige tijden, met name de zondagen van de zes drukste maanden van het jaar. Anderzijds dient er wel rekening mee gehouden te worden dat het oefenen van starts en landingen een essentieel onderdeel is voor het leren vliegen en het op peil houden van de noodzakelijke vliegvaardigheid. Het is een gegeven dat veel mensen voor het leren vliegen en het behouden van de vliegvaardigheid zijn aangewezen op de weekends in verband met hun werkzaamheden op werkdagen en vaak ook op de zaterdagen.

2. Door zonering op 70.000 wordt -3bkl ontdoken

De omvang van de geluidszone is gebaseerd op het wenselijke verkeersniveau op de langere termijn. Voor de korte termijn heeft de exploitant met de provincie afgesproken niet meer verkeer te accommoderen dan overeenkomt met de geluidsbelasting in 1992. Er is geen beleidslijn dat er per individueel veld geen groei meer zou mogen zijn ten opzichte van 1992.

Na 2000 wordt de grenswaarde voor de kleine luchtvaart aangescherpt tot 47 bkl. Bij gelijkblijvende vloot en verdeling van het verkeer over het jaar kan dan de verkeersomvang van 1992 niet meer ingepast worden. De geluidszone na 2000 is dus een verbetering ten opzichte van de situatie vanaf 1992.

3. Geen adequate maatregelen voor veiligheid

Het aangehaalde citaat, dat letterlijk luidt: "het rijk wacht initiatief tot bespreking van de verbetering van de veiligheid", doelt erop dat het rijk, in tegenstelling tot de Commissie 21 LVW, op dit ogenblik geen behoefte heeft aan een veiligheidsanalyse. De bijdrage van de baanverlenging aan de veiligheid van het gebruik van het vliegveld is afdoende toegelicht.

Het vaststellen van externe veiligheidszones, zoals dat bij Schiphol en de regionale luchthavens wordt voorgenomen, is voor de kleine luchtvaartterreinen niet aan de orde. Gezien de impact van kleine vliegtuigen worden de bestaande bebouwingsvrije gebieden voor deze soort luchtvaart voldoende geacht.

Het beleid met betrekking tot veiligheid en ruimtelijke ordening ten aanzien van luchtvaartterreinen berust van oudsher - zoals ook op andere deelgebieden binnen de luchtvaart gebruikelijk is - op het uitgangspunt "Luchtvaart is verboden ...tenzij". Dit restrictieve beleid vloeide voort uit de complexiteit van het luchtvaartproces zelf waardoor een integrale beoordeling en toetsing door de Rijksoverheid noodzakelijk leek alsmede uit de noodzaak om in een dichtbevolkt land



als Nederland de aanleg en het veilig gebruik van luchtvaartterreinen zoveel mogelijk te reguleren. Ten aanzien van de veiligheid vormen de internationale bepalingen zoals vastgelegd in ICAO de randvoorwaarden.

Voor de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van luchtvaartterreinen worden in 't algemeen zowel de internationale eisen als de aanbevelingen (Standards and Recommended Practices) nageleefd.

Het ruimtelijke orderings-aspect ten aanzien van luchtvaartterreinen is in de Nederlandse wetgeving opgenomen in de Luchtvaartwet (LVW), te weten de artikelen 18 t/m 30. Ten behoeve van het veiligheidsbeleid zijn naast diverse verbodsbepalingen in de LVW (art 14, 17, 31, 33, 34 en 38) ook bepalingen opgenomen die de Rijksoverheid in staat stellen op adequate wijze toezicht uit te oefenen (art 62 t/m 75). Op basis van art 35 LVW kan om veiligheidsredenen een luchtvaartterrein door de Rijksoverheid tijdelijk worden gesloten. Op basis van art 76 LVW kunnen in het belang van een goede uitvoering van de wet op het gebied van luchtvaartterreinen nadere regels worden gegeven betreffende de aanleg, de inrichting en het gebruik van luchtvaartterreinen. De belangrijkste op dit artikel gebaseerde AMvB is de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL).

Op basis van eerdergenoemd beleid is in de RTL o.a. opgenomen dat de aanleg van een luchtvaartterrein ter beoordeling door de Rijksoverheid zodanig moet zijn dat luchtvaartuigen hiervan een veilig gebruik kunnen maken. Dit betekent dat alle plannen voor de aanleg en een wijziging daarvan aan de Rijksoverheid moeten worden voorgelegd (art 119 en 122 RTL). Daarnaast vereist het gestelde in art 31 LVW dat voor alle werkzaamheden op luchtvaartterreinen, welke niet als dagelijks onderhoud worden aangemerkt, door de overheid een ontheffing moet worden verleend. Voor het gebruik van luchtvaartterreinen dat afwijkend is van hetgeen bij de aanwijzing is vastgelegd (art 33 en 34 LVW) dient eveneens een ontheffing door de overheid te worden verleend. Ten aanzien van de orde en veiligheid op het luchtvaartterrein worden door de overheid voorschriften gegeven (art 132 RTL: Luchthavenreglement).

Naast de hiervoor genoemde beoordeling en toetsing ten aanzien van de aanleg en wijzigingen daarvan wordt op grond van het huidige beleid de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het luchtvaartterrein en in het bijzonder het toezicht op de veiligheid en de goede orde daarop in handen gelegd van de exploitant. Deze benoemt hiertoe een havenmeester. De keuze daarvan behoeft de goedkeuring van de overheid (art 134 RTL). Het toezicht door de Rijksoverheid bestaat naast hetgeen hierboven genoemd in principe uit een jaarlijkse inspectie, welke voor Schiphol meerdere dagen omvat. Daarnaast worden de verplichte kwartaalrapportages (art 131 RTL) en de uitgifte van berichten aan luchtvaardenden betreffende de toestand van het luchtvaartterrein bewaakt.



De baanverlenging brengt de lengte van vliegveld Seppe op de gemiddelde lengte van deze categorie vliegvelden, en dus dichterbij de richting wat de gebruikers aan baanlengte verwachten. De wijze van gebruik komt daardoor in overeenstemming met de standaard op de Nederlandse kleine velden. De verschillende ongevallen en voorvallen in de laatste 25 jaar hadden waarschijnlijk kunnen worden voorkomen bij een grotere baanlengte.

4. Iedereen was voor 50.000

In de toelichting is uitgebreid gemotiveerd waarom de na de behandeling van de aanwijzing ex art. 26 LVW in de Tweede Kamer aangenomen motie 56 niet is opgevolgd.

De provincie heeft geen speciale bevoegdheid bij de vaststelling van de geluidszone. In het bestuurlijk overleg in 1992/93 is de provincie Noord-Brabant akkoord gegaan met zonering op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In het vervolg-overleg op 3 juli 1996 heeft de provincie gesteld geen inhoudelijke redenen te hebben om van standpunt te wijzigen. Alleen op procedurele gronden (er ligt een motie van de Tweede Kamer van die strekking) heeft de provincie de voorkeur geuit voor een zonering op basis van 55.000 bewegingen.

De Cie ex art. 21 LVW heeft niet als taak en is ook niet zodanig samengesteld dat zij een afweging kan maken van de in het geding zijnde belangen.

In de Tweede Kamer is de wens naar voren gebracht de geluidszone te baseren op 55.000 vliegtuigbewegingen. In het bestuurlijk overleg in 1992/93 was de discussie over de basis voor de geluidszonering ook gevoerd. De exploitant, de NV Vliegveld Seppe, vroeg om een geluidszone op basis van 90.000 vliegtuigbewegingen. De provincie Noord-Brabant koos op basis van haar streekplanbeleid voor stand still op basis van 1990, wat neerkomt op ca 55.000 bewegingen. Uiteindelijk is gekozen voor een geluidszone gebaseerd op 70.000 vliegtuigbewegingen omdat bij een kleinere geluidsruimte na 2000 op termijn gevreesd wordt voor de overlevingskansen van de op het luchtvaartterrein gevestigde bedrijven. Als gevolg van de in de BGKL vastgelegde aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl in het jaar 2000 wordt na 2000, bij gelijkblijvende vloot, de capaciteit van de geluidszone gehalveerd. Een teruggang van 55.000 naar 27.500 bewegingen, die aan de orde zou zijn als het niet mogelijk is tijdig voldoende vliegtuigen voldoende stiller te maken dan wel te vervangen door stillere typen, biedt te weinig ruimte voor de bedrijven op Seppe voor een gezonde exploitatie. De geluidszonering is een procedure om de maximale geluidsbelasting vast te leggen en houdt geen sanering in. Het is niet de bedoeling van het instrument zonering om beëindiging of vertrek van bedrijven te bewerkstelligen.

Een tweede reden voor zonering op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen is de ontwikkeling van de capaciteit voor de kleine luchtvaart in de Randstad. Na Schiphol wil ook Rotterdam de kleine luchtvaart beperken.



Een geluidszone op basis van 70.000 bewegingen biedt na het jaar 2000 de mogelijkheid tot opvang van een deel van dit verkeer binnen de reeds bestaande afspraak van stand still voor de kleine luchtvaart in Nederland op basis van het aantal vliegtuigbewegingen in 1992.

In de geluidszone op basis van 70.000 bewegingen werden 600 woningen binnen de 50 bkl geteld. Na de correctie in februari 1996 van de invoerfout in de berekening van de geluidszone liggen er 300 woningen binnen de 50 bkl. Daarnaast is van belang dat de op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen vast te stellen geluidszone voor de periode tot het jaar 2000 niet maatgevend is voor het gebruik van het luchtvaartterrein en de geluidsbelasting in de omgeving. De exploitant heeft immers met de provincie afgesproken tot het jaar 2000 niet meer dan 55.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen. Er is op dit ogenblik dus geen geluidshinder-argument om te kiezen voor een kleinere zone.

Uit overwegingen van een zorgvuldige belangenafweging hebben de ministers alvorens het aanwijzingsbesluit te nemen, opnieuw overleg gevoerd met de regio. Het bestuurlijk overleg heeft niet geleid tot nieuwe standpunten. De gemeenten Hoeven, Roosendaal en Nispen en Rucphen deelden mede dat hun standpunt ongewijzigd was en zij voorstander waren van zonering op basis van 70.000 bewegingen. De provincie Noord-Brabant gaf om procedurele redenen de voorkeur aan het opvolgen van motie 56.

5. Er komen tot 2000 toch niet meer dan 55.000 bewegingen

Seppe is sinds jaar en dag aangewezen en opengesteld voor burgerlijke vliegtuigen, daaronder vallen ook helikopters.

Het was denkbaar geweest op dit moment voor luchtvaartterrein Seppe een geluidszone vast te stellen op basis van 55.000 bewegingen, en in 1998 bij de vaststelling van de maatregelen die moeten zorgen dat na 2000 de grenswaarde van 47 bkl niet wordt overschreden, een nieuwe afweging te maken. Het BGKL biedt immers ook de mogelijkheid op dat moment een grotere geluidszone vast te stellen. Deze mogelijkheid is in de praktijk niet goed uitvoerbaar. Een vergroting van de geluidszone is uit oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenst omdat er op korte termijn bouwmogelijkheden gemaakt worden die op langere termijn weer zouden moeten verdwijnen. Er kunnen dan woningen gebouwd worden op plaatsen waar ze later ongewenst zijn. De tweede reden is de aangenomen motie 53, die zeer sterk aandringt op het niet groter maken van geluidszones in het jaar 2000. Het kleiner maken van een geluidszone is wel een vrij eenvoudige procedure.

6. Bgkl geeft geen ruimte voor helikopters

De bgkl regelt de normstelling voor de kleine luchtvaart op de regionale luchthavens en op de kleine luchtvaartterreinen. Het bgkl doet daarmee geen uitspraak over welke activiteiten al dan niet toelaatbaar zijn op kleine luchtvaartterreinen. Helikopters zijn normale vliegtuigen, die altijd al gebruik konden maken van kleine luchtvaartterreinen.



Het ging en gaat echter steeds om kleine aantallen bewegingen. Als helikopters geen gebruik zouden mogen maken van kleine luchtvaartterreinen, dan zou daarvoor een eigen infrastructuur moeten worden aangelegd, wat uit het oogpunt van goed ruimtegebruik en concentreren van overlast geen goede keuze zou zijn.

7. Cie 28 is op de hand van het vliegveld
Niet relevant voor dit besluit.

8. Europees verdrag vs 98% van het gebruik is pretherrie
Het bedoelde Europese verdrag houdt geen regeling in voor het luchtvaartterreinverkeer.

De vermelde 98,2% pretherrie berust op een misvatting over het gebruik van kleine luchtvaartterreinen in het algemeen en vliegveld Seppe in het bijzonder. In het jaar 1995 had 10% van het verkeer een maatschappelijk nut, waaronder ook de vervoersfunctie begrepen wordt, 60% van de vliegtuigbewegingen werd gemaakt door het lesverkeer en slechts 30% was privé of recreatief.

9. Vliegveld was partner bij bestuurlijk overleg

Dat is niet correct. De exploitant was op verzoek van de Rijksluchtvaartdienst aanwezig als deskundige, maar had, voorzover dit relevant is, geen stemrecht. Het zou overigens niet normaal zijn indien de exploitant de resultaten van het bestuurlijk overleg uit de krant zou moeten vernemen.

10. Beperken les- en oefenvluchten, qua tijd en qua aantallen

Bij de voorbereiding van de zonering zijn geen bijzondere gebruiksbeperkingen, hetgeen op andere velden wel gebeurd is, voorgesteld. Dit soort nadere bepalingen kan binnenkort aan de orde komen bij de vaststelling van de maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de 3bkl reductie van de geluidsbelasting gehaald wordt.

11. Vliegveld was bedoeld als zakelijke infrastructuur

Het gebruik van een vliegveld wordt geregeld in de aanwijzing tot luchtvaartterrein. De aanwijzing van 24 juni 1975 bevatte geen beperkingen ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein.

Er is geen beleidslijn op basis waarvan het gebruik van de kleine velden beperkt zou moeten worden tot zakelijk gebruik. Het zakelijk verkeer is over het algemeen de reden waarom de regio positief staat ten opzichte van en eventueel deelneemt in de exploitatie van het vliegveld. Bij een beperking tot alleen zakelijk gebruik kan een vliegveld niet rendabel geëxploiteerd worden en voor deze tekorten is niemand bereid op te komen.



Het SBL beschrijft de functie van de kleine velden als het ontvangen van verkeer met kleine typen vliegtuigen. Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de regering hecht aan de bestemming van de mogelijkheden voor het beoefenen van luchtvaart met kleine eenheden, zowel met een zakelijk als met een recreatief motief. Daarbij komen dan de daarvoor noodzakelijke lesvluchten.

12. Kroonuitspraak 1987 sprak over zonering op basis van huidig gebruik. De Kroonuitspraak ten aanzien van het bestemmingsplan luchtvaartterrein Seppe wordt selectief geciteerd. Huidig gebruik slaat in de context van de baanverlenging veel eerder op het type vliegtuigen dan op het aantal in welk jaar dan ook (1982 uit bezwaarschrift of 1986 als meest recente jaar dat bekend was op het moment van de kroonuitspraak). In de uitspraak wordt verder verwezen naar het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, waar voor Seppe een capaciteit van 50.000 vliegtuigbewegingen wordt aangegeven zolang het zweefvliegen moet worden ingepast, anders 70.000 à 90.000 vliegtuigbewegingen.

13. Vliegveld ingeklemd tussen woongebieden en natuurgebieden
Het vliegveld ligt niet in niemandsland. Bij de vaststelling van het circuitgebied ten behoeve van de zonering is daarmee rekening gehouden en is een optimalisatie uitgevoerd om het aantal woningen en de nieuwbouwplannen zoveel mogelijk te ontzien. De geluidszone is in het bestuurlijk overleg aanvaard.
Een deel van Sint Willebrord ligt onder het circuitgebied, en de geluidszone heeft beperkingen van nieuwbouw tot gevolg. De baan ligt echter parallel aan de autosnelweg A58 van Etten-Leur naar Roosendaal, zodat een deel van de geluidsbelasting daarmee samenvalt.

14. Er is geen gebruiksplan en geen handhavingsvoorschrift
De verplichting een gebruiksplan in te dienen ontstaat eerst door de aanwijzing. De NV Vliegveld Seppe heeft op 10 december 1996 het gebruiksplan voor 1997 ter vaststelling aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Het handhavingsbesluit wordt opgesteld en moet op z'n laatst beschikbaar zijn een jaar na de vaststelling van de aanwijzing. Het handhavingsbesluit ziet overigens alleen op geluidsbelasting, veiligheid is op een andere manier geregeld.

Besluit

Gelet op het voornoemde verklaar ik uw bezwaren ongegrond en handhaaf ik het bestreden besluit van 15 oktober 1996.



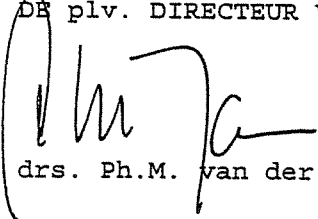
Beroep

Binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt, kan iedere belanghebbende ingevolge artikel 30 van de Luchtvaartwet beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift bevat naam, adres en woonplaats, alsmede de beroepsgronden. Daarnaast dient een afschrift van de betreffende beslissing waartegen het beroep zich richt te worden overgelegd. Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling. Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,

DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR


drs. Ph.M. van der Haer



Deelnemers RLD, VROM: Vlam (voorzitter), Knapen, Malaihollo, van Duin, Vermeulen, Drijver (verslag). Insprekers: Adriaanse, Baayens. Belanghebbenden namens de luchthaven: Ossewaard, Kerstens.

Afschrift aan
Insprekers, belanghebbenden

Van	Nummer
Mr. M. Vlam	070-3517421
Opgemaakt door	Doorkiesnummer
Mr. W. Drijver	070-3517421
Datum bespreking	Bijlage(n)
10-12-96	div.
Plaats bespreking	Aanvang/einde
RWS Den Haag	14.30-15.45
Onderwerp	
Seppe	

Voorzitter Vlam: opent de zitting en legt de procedure uit.

Adriaanse: zie pleitnotitie

Voorzitter: ik ben enig lid van deze hoorcommissie en niet direct betrokken geweest bij de voorbereiding van het besluit.

Adriaanse: Ik maak bezwaar tegen het verouderde topografische materiaal dat gebruikt is voor deze aanwijzing.

Knapen: Er is het meest actuele topografische materiaal gebruikt.

Adriaanse: Dat bestrijd ik met klem.

Voorzitter: Welke beperkingen wenst U opgenomen te zien in het aanwijzingsbesluit?

Adriaanse: Ik ben op zich niet tegen zakenvluchten. Wel tegen lesvluchten, met name die in het weekend. De exploitant wil hierover niet met ons spreken.

Ossewaard: In het weekend moet er juist gelest worden omdat mensen door de week werken. Wij proberen het lessen door de week wel te stimuleren.

Baayens: Het is niet mijn bedoeling geweest bezwaar te maken tegen het verbod om in westelijke richting een motorstoring na de start te oefenen.



Adriaanse: Voor mens en dier moet de motorstoring oefening in oostelijke richting verboden worden. Men komt bij mij over op een hoogte van 20-25 meter.

Ossewaard: geeft uiteenzetting over procedure motorstoring.

Voorzitter: Waar ondervindt U het meeste last van?

Adriaanse: Van les- en oefenvluchten in het weekend.

Ossewaard: Na 20.00 uur is vliegveld gesloten.

Adriaanse: na 20.00 worden zakenvluchten wel toegelaten en alles na 20.00 uur is zakenvlucht.

Ossewaard: Bestrijdt laatste opmerking en stelt dat circuitvliegen nodig is ter oefening.

Kerstens: De meeste ongelukken gebeuren bij het starten en landen en dat moet dus ook het meeste geoefend worden.

Adriaanse: Tegen overtreding van regels wordt niet opgetreden.

Ossewaard: Wij doen als exploitant ons uiterste best om de gebruikers zich aan de regels te laten houden.

Knapen: geeft uiteenzetting over zoneringsprocedure Seppe.

Ossewaard: verklaart aantal geprognostiseerde helioperbewegingen.

van Duin: verklaart aantal geprognostiseerde bewegingen op Seppe.

Nu volgt een gedachtewisseling over een groot aantal bezwaren. In dit verband wordt verwezen naar de bandopnamen.

Voorzitter: geeft gelegenheid tot een laatste woord.

Kerstens: zie pleitnota.

Adriaanse: bestrijdt verhaal Kerstens.

Voorzitter: sluit de zitting.



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Aan

de heer J.F.J. Segers
Roosendaalsebaan 30-32
4744 SM BOSSCHENHOOFD

Contactpersoon

ir. J.Th.M. Knapen

Datum

6 MEI 1997

Ons kenmerk

DGRLD/VI/L 97.720103

Onderwerp

Bezwaar aanwijzing Seppe.

Doorkiesnummer

070 - 351 7740

Bijlage(n)

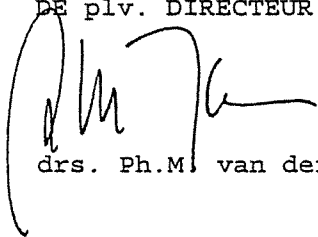
Uw kenmerk

Geachte heer Segers,

U heeft DAS Rechtsbijstand gemachtigd namens u bezwaar te maken tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het antwoord op uw bezwaar is heden naar DAS gezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR



drs. Ph.M. van der Haer

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon +31 70 351 6681
Telefax +31 70 351 6329 Telex 31435 rld nl



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Aan
de heer A.A.A. Adriaensen
Oude Bredase Postbaan 7
4741 SM HOEVEN

Contactpersoon

ir. J.Th.M. Knapen

Datum

- 6 MEI 1997

Ons kenmerk

DGRLD/VI/L 97.720102

Onderwerp

Bezwaar aanwijzing Seppe.

Doorkiesnummer

070 - 351 7740

Bijlage(n)

Uw kenmerk

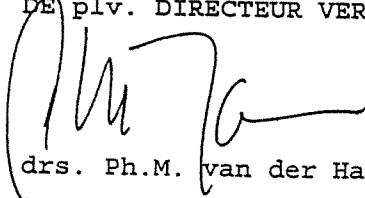
Geachte heer Adriaensen,

U heeft DAS Rechtsbijstand gemachtigd namens u bezwaar te maken tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Uw separaat ingezonden bezwaar d.d. 23 november 1996 wordt hierbij gevoegd behandeld. Het antwoord op uw bezwaar is heden naar DAS gezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,

DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR



drs. Ph.M. van der Haer



Aan
mevrouw E. Baayens
Roosendaalsebaan 16
4744 SM BOSSCHENHOOFD

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen
Datum
- 6 MEI 1997
Ons kenmerk
DGRLD/VI/L 97.720102
Onderwerp
Bezwaar aanwijzing Seppe.

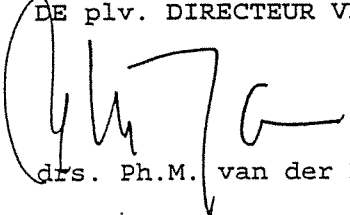
Doorkiesnummer
070 - 351 7740
Bijlage(n)
Uw kenmerk

Geachte heer Adriaensen,

U heeft DAS Rechtsbijstand gemachtigd namens u bezwaar te maken tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Uw separaat ingezonden bezwaar d.d. 23 november 1996 wordt hierbij gevoegd behandeld. Het antwoord op uw bezwaar is heden naar DAS gezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR


drs. Ph.M. van der Haer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

MINISTERIE

Aan
de heer A.C. v.d. Woude
Kromme Elleboog 8
4714 PK RUCPHEN

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen

Doorkiesnummer
070 - 351 7740

Datum

Bijlage(n)

L - 6 MEI 1997

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGRLD/VI/L 97.720104

Onderwerp

Bezwaar aanwijzing Seppe.

Geachte heer V.d. Woude,

Bij uw brief van 14 november 1996 maakt u bezwaar tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift bericht ik u als volgt.

Bezwaren

De volgende bezwaren heeft u in uw brief naar voren gebracht.

1. Het gebruik van het vliegveld moet beperkt worden tot zakelijk gebruik;
2. als dit niet mogelijk is moet het veld gesloten worden.

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon +31 70 351 6681
Telefax +31 70 351 6329 Telex 31435 rld nl



Overwegingen

1. Vliegveld beperken tot zakelijk gebruik

Er is geen beleidslijn op basis waarvan het gebruik van de kleine velden beperkt zou moeten worden tot zakelijk gebruik. Het zakelijk verkeer is over het algemeen de reden waarom de regio positief staat ten opzicht van en eventueel deelneemt in de exploitatie van het vliegveld. Bij een beperking tot alleen zakelijk gebruik kan een vliegveld niet rendabel geëxploiteerd worden en voor deze tekorten is niemand bereid op te komen.

Het SBL beschrijft de functie van de kleine velden als het ontvangen van verkeer met kleine typen vliegtuigen. Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de regering hecht aan de bestending van de mogelijkheden voor het beoefenen van luchtvaart met kleine eenheden, zowel met een zakelijk als met een recreatief motief. Daarbij komen dan de daarvoor noodzakelijke lesvluchten.

2. Veld moet gesloten worden

De lopende procedure is gericht op de baanverlenging en de vaststelling van de geluidszone. Daarbij wordt enerzijds de veiligheid vergroot en anderzijds een bovengrens bepaald voor de maximale geluidsbelasting.

Artikel 29 van de Luchtvaartwet geeft limitatief aan in welke gevallen de aanwijzing van een luchtvaartterrein kan worden ingetrokken:

- schriftelijk verzoek van de exploitant van het luchtvaartterrein;
- indien het gebruik van het luchtvaartterrein dermate bij de gedachte ontwikkeling ten achter blijft dat de aanwijzing niet langer gerechtvaardigd kan worden;
- indien de bij de aanwijzing gestelde bepalingen of voorschriften niet worden nageleefd.

Geen van deze gevallen doet zich hier voor.

Besluit

Gelet op het voornoemde verklaar ik uw bezwaren ongegrond en handhaaf ik het bestreden besluit van 17 oktober 1996.

Beroep

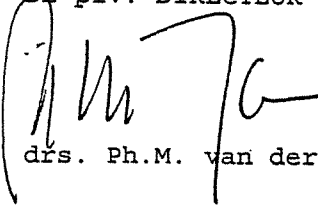
Binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt, kan iedere belanghebbende ingevolge artikel 30 van de Luchtvaartwet beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift bevat naam, adres en woonplaats, alsmede de beroepsgronden. Daarnaast dient een afschrift van de betreffende beslissing waartegen het beroep zich richt te worden overgelegd.



Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling. Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR



drs. Ph.M. van der Haer



Aan
de heer M.A. v.d. Woude
Schuitvaart 26
4715 ET RUCPHEN

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen
Datum

Doorkiesnummer
070 - 351 7740
Bijlage(n)

[- 6 MEI 1997
Ons kenmerk
DGRLD/VI/L 97.720105

Uw kenmerk

Onderwerp
Bezwaar aanwijzing Seppe.

Geachte heer V.d. Woude,

Bij uw brief van 22 november 1996 maakt u bezwaar tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift bericht ik u als volgt.

Bezwaren

De volgende bezwaren heeft u in uw brief naar voren gebracht.

1. Bezwaar tegen de gekozen lokatie van het entrypoint;
2. de rucphense bossen zijn stiltegebied;
3. geen recente topografische ondergronden gebruikt voor kaarten.

Overwegingen

1. Bezwaar tegen gekozen lokatie van entrypoint
Het entrypoint ligt al zeker 20 jaar op deze plaats en tijdens de voorbereiding van en de inspraak op de zonering is geen andere plaats als beter alternatief naar voren gekomen.

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon +31 70 351 6681
Telefax +31 70 351 6329 Telex 31435 rld nl



De door u voorgestelde plaats van het entrypoint leidt tot een zodanige andere situatie dat de geluidszone aanzienlijk verandert. Dit vergt een nieuwe start van de aanwijzingsprocedure; in dit bezwaar kan derhalve niet in de bezwarenfase worden voorzien.

2. Rucphense bossen zijn stiltegebied

Dat is niet correct. De Rucphense bossen zijn niet zodanig opgenomen in het provinciale streekplan. De term stiltegebieden is in de wetgeving overigens inmiddels vervangen door "milieu-beschermingsgebieden".

3. Geen recente topografische ondergronden gebruikt voor kaarten

De ondergronden in de ontwerp-aanwijzing zijn door de Topografische Dienst te Emmen uitgegeven in 1990, de in die tijd meest recente topografische ondergronden. Deze ondergronden zijn gebruikt voor het zoneringsoverleg, de ontwerp-aanwijzing en het uiteindelijke besluit. Bij het overleg gaat het niet alleen over de bestaande situatie, maar ook over de nieuwe woningbouwplannen, die niet op de kaart voorkomen. De kennis hieromtrent is wel aanwezig bij de gemeente, die op basis van deze kennis haar oordeel vormt over de ontwerp-geluidszones.

Sinds kort zijn er nieuwere ondergronden beschikbaar, uitgegeven in 1995. Het was mogelijk geweest deze nieuwe ondergronden te gebruiken voor de kaarten in het uiteindelijke besluit, maar in de besluitvorming hebben ze geen rol kunnen spelen.

Besluit

Gelet op het voornoemde verklaar ik uw bezwaren ongegrond en handhaaf ik het bestreden besluit van 15 oktober 1996.

Beroep

Binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt, kan iedere belanghebbende ingevolge artikel 30 van de Luchtvaartwet beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift bevat naam, adres en woonplaats, alsmede de beroepsgronden. Daarnaast dient een afschrift van de betreffende beslissing waartegen het beroep zich richt te worden overgelegd.



Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling. Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,

DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR

drs. Ph.M. van der Haer



Aan
Stichting Keerpunt
Lavadijk 38
4706 KS ROSENDAAL

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen

Doorkiesnummer
070 - 351 7740

Datum

Bijlage(n)

6 MEI 1997

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGRLD/VI/L 97.720106

Onderwerp

Bezwaar aanwijzing Seppe.

Geachte heer/mevrouw,

Bij uw brief van 11 november 1996 maakt u bezwaar tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In uw brief van 4 december 1996 heeft u aangegeven geen gebruik te willen maken van de mogelijkheid uw bezwaren mondeling toe te lichten.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift bericht ik u als volgt.



Bezwaren

De volgende bezwaren heeft u in uw brief naar voren gebracht.

1. De luchthaven ligt ingeklemd tussen aanleundende woonplaatsen Roosendaal, Zegge, Oudenbosch, Hoeven, Bosschenhoofd, Etten-Leur, St. Willebrord, Rucphen, Schijf en Sprundel; ligt ingeklemd tussen diverse natuur- en stiltegebieden, totaal ongeveer groot 2050 hectare, en ligt ingeklemd tussen 6 kampeerbedrijven voor verblijfsrecreatie, met een totale oppervlakte van ruim 80 hectare, geschikt voor ca 50.000 bezoekers;
2. de aan- en uitvliegroutes zijn niet betrokken bij aanwijzingen; de luchthaven beschikt namelijk niet over eigen grond waarboven gevlogen zou kunnen worden; vliegveld moet over andermans grond voor opstijgen en dalen;
3. onaanvaardbaar is de bewering dat het door de luchtvaart veroorzaakte geluidsniveau rond pand Kromme Elleboog 8 te hoog zou zijn als gevolg van aan- en uitvliegroutes; betreft het hier een gebied met een straal van 10 km?
4. het bestuur van de Stichting Keerpunt heeft door eigen geluidmetingen vastgesteld dat dezelfde te hoge geluidsniveaus gelden voor alle hierboven genoemde bestemmingen in een straal van 15 km rondom deze luchthaven;
5. de aanwijzing is gegeven zonder te beschikken over een in 1995/1996 gemaakte duidelijke topografische ondergrondkaart, waarop de planologische bestemmingen en opgerichte infrastructuur duidelijk zichtbaar zijn in een straal van 15 km rond de luchthaven; hierdoor heeft een goede belangenafweging niet kunnen plaatsvinden; er zou een ondergrond gebruikt zijn van vóór 1980!
6. de in het verleden gegeven aanwijzingen moeten worden ingetrokken.

Overwegingen

1. Het vliegveld ligt ingeklemd

Het vliegveld ligt niet in niemandsland. Bij de vaststelling van het circuitgebied ten behoeve van de zonering is daarmee rekening gehouden en is een optimalisatie uitgevoerd om het aantal woningen en de nieuwbouwplannen zoveel mogelijk te ontzien. De geluidszone is in het bestuurlijk overleg aanvaard.

Een deel van Sint Willebrord ligt onder het circuitgebied, en de geluidszone heeft beperkingen van nieuwbouw tot gevolg. De baan ligt echter parallel aan de autosnelweg A58 van Etten-Leur naar Roosendaal, zodat een deel van de geluidsbelasting daarmee samenvalt.



2. Aan- en uitvliegroutes niet in aanwijzing

In Nederland, en overigens overal ter wereld, is het toegestaan bij het opstijgen en dalen en in de kruisvlucht over andermans grond te vliegen.

De aanwijzing heeft betrekking op de ligging van het vliegveld en de bijbehorende geluidszone. Voor de kleine luchtvaart worden over het algemeen geen routes vastgelegd. Voor Seppe zijn ook geen aan- en uitvliegroutes vastgesteld. In de aanwijzing is een aangepast circuitgebied opgenomen en de in- en uitvliegpunten, omdat deze wezenlijk zijn voor de vorm en grootte van de geluidszone.

Bij de ontwerp-aanwijzing zijn de voor de berekening gehanteerde gemodelleerde routes opgenomen als "aan- en uitvliegroutes op grond van art 20.2.d.1 van de Luchtvaartwet". Omdat dit leidde tot het misverstand dat het hier zou gaan om vastgestelde routes, die verplicht zo gevolgd moeten worden, zijn ze in het uiteindelijke besluit weggelaten.

In het zoneringsoverleg voor Seppe is met name gekeken naar het zoveel mogelijk verkleinen van de geluidszone en het beperken van de overlast. Hiertoe is een aangepast circuitgebied geïntroduceerd, waardoor Sint Willebrord veel minder wordt overvlogen dan vroeger het geval was. Er is nog geen speciale aandacht besteed aan hinder buiten de zone. Dit zou een onderwerp kunnen zijn voor een advisering door de Commissie 28 LVW. Indien het mogelijk is aan- en uitvliegroutes te ontwerpen met minimale hinder, dan kunnen deze worden vastgesteld, zo nodig worden gemarkeerd en opgenomen worden in de Luchtvaartgids Nederland. Totdat er speciale routes worden vastgesteld kan de vlieger naar eigen goeddunken, rekening houdend met de omgeving van het vliegveld, het entrypoint naderen en van de exitpunten wegvliegen.

3. Het door luchtvaart veroorzaakte geluidsniveau

Het betreft hier een zienswijze ingebracht tegen de ontwerp-aanwijzing. De commissie ex art. 21 heeft geadviseerd de gekozen routestructuur nader te bezien. Bij kleine luchtvaartterreinen worden in de aanwijzing geen routes vastgelegd, zodat het bezwaar geen betrekking heeft op het besluit.

4. Keerpunt heeft eigen geluidmetingen

Het is niet duidelijk over welke geluidsniveaus het gaat. De meetresultaten en het meetprotocol zijn niet overgelegd. Het meest waarschijnlijke is dat de metingen betrekking hebben op maximale geluidsniveaus terwijl het bij elke normering steeds gaat om equivalente geluidsniveaus.

5. Geen recente ondergronden

De ondergronden in de ontwerp-aanwijzing zijn door de Topografische Dienst te Emmen uitgegeven in 1990, de in die tijd meest recente topografische ondergronden. Deze ondergronden zijn gebruikt voor het zoneringsoverleg, de ontwerp-aanwijzing en het uiteindelijke besluit.



Sinds kort zijn er nieuwere ondergronden beschikbaar, uitgegeven in 1995. Deze hebben in de besluitvorming geen rol gespeeld.

6. De oude aanwijzingen intrekken

Artikel 29 van de Luchtvaartwet geeft limitatief aan in welke gevallen de aanwijzing van een luchtvaartterrein kan worden ingetrokken:

- schriftelijk verzoek van de exploitant van het luchtvaartterrein;
- indien het gebruik van het luchtvaartterrein dermate bij de gedachte ontwikkeling ten achter blijft dat de aanwijzing niet langer gerechtvaardigd kan worden;
- indien de bij de aanwijzing gestelde bepalingen of voorschriften niet worden nageleefd.

Geen van deze gevallen doet zich hier voor.

Besluit

Gelet op het voornoemde verklaar ik uw bezwaren ongegrond en handhaaf ik het bestreden besluit van 15 oktober 1996.

Beroep

Binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt, kan iedere belanghebbende ingevolge artikel 30 van de Luchtvaartwet beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift bevat naam, adres en woonplaats, alsmede de beroepsgronden. Daarnaast dient een afschrift van de betreffende beslissing waartegen het beroep zich richt te worden overgelegd. Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling. Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,

DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR

drs. Ph.M. van der Haer



Aan
Werkgroep Stop Overlast Seppe
t.a.v. dr. J.P.A. Zuidgeest
Bremstraat 174
4711 RP ST WILLEBRORD

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen
Datum
6 MEI 1997
Ons kenmerk
DGRLD/VI/L 97.720107
Onderwerp
Bezwaar aanwijzing Seppe.

Doorkiesnummer
070 - 351 7740
Bijlage(n)
Uw kenmerk

Geachte heer Zuidgeest,

Bij uw brief van 24 november 1996 maakt u namens de werkgroep Stop Overlast Seppe bezwaar tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidzone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

U heeft op de door ons verstrekte antwoordstrook aangegeven niet gehoord te willen worden.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift bericht ik u als volgt.



Bezwaren

In uw brief geeft u aan bezwaar te hebben tegen de volgende elementen in de aanwijzing/zonering:

1. het aantal bewegingen waarop de zone gebaseerd is;
2. het niet mee-wegen van 900 heli-bewegingen;
3. de baanverlenging tot 832 meter;
4. de routestructuur;
5. een tussentijdse wijziging in de aanvliegroutes;
6. het ontbreken van een handhavingsvoorschrift;
7. het ontbreken van belangrijke invoergegevens waarop de zone gebaseerd is;
8. onvoldoende veiligheidsvoorzieningen.

Overwegingen

1. Basis voor de geluidszone

Er is gekozen voor een zonering op basis van 70.000 bewegingen per jaar om te bereiken dat het vliegveld en de op het vliegveld gevestigde bedrijven ook na de -3bkl-operatie rendabel geëxploiteerd kunnen worden.

2. Niet mee-wegen van 900 helikopterbewegingen

Helikopterverkeer is bestaand verkeer, dat op grond van de vigerende aanwijzingen van het veld gebruik mocht maken. De bkl-berekeningsmethode voorziet niet in het meenemen van helikoptergeluid in de bkl-zone. Er is daarom voor al het verkeer dat wel van het veld gebruik mag maken, maar niet in de bkl-zone meegenomen kan worden, een KE-zone berekend. De 35 KE-contour hiervan valt binnen het veld, en hoeft dus niet te worden vastgesteld. Om te zorgen dat het helikopterverkeer buiten het veld niet meer dan 35 KE veroorzaakt, is een maximum aantal bewegingen vastgesteld.

3. Baanverlenging tot 832 meter

De baanverlenging is reeds opgenomen in het bestemmingsplan, onherroepelijk geworden 18 maart 1987. De baanverlenging is een noodzakelijke veiligheidsvoorziening.

4. De routestructuur, lopend over aaneengesloten woonbebouwing in noordwest St. Willebrord

Het circuitgebied is zodanig aangepast dat er zo min mogelijk woningen binnen de zone vallen en de woningbouwplannen van de gemeente Rucphen zoveel mogelijk worden ontzien. Het was niet mogelijk het circuitgebied zodanig vorm te geven en te situeren dat daardoor de gehele woonbebouwing van St. Willebrord buiten de zone kwam te vallen.



5. Een tussentijdse wijziging in de aanvliegeroutes

Ten behoeve van de berekening van de geluidszone heeft het NLR op basis van onderzoek ter plaatse een schematisering van de gevlogen routes gemaakt. Deze kaart is opgenomen in het berekenings-rapport NLR CR 93324 L, en opgenomen als bijlage C in de ontwerp-aanwijzing. Hierdoor werd de indruk gewekt dat het hier ging om voorgeschreven en te handhaven aan- en uitvliegroutes. Om dit misverstand weg te nemen is in het besluit een nieuwe kaart opgenomen met alleen het circuitgebied en de entry en exit points van het circuit. Voor het naderen van het entry point en het wegvliegen van het exit point worden in de aanwijzing geen voorschriften gegeven. Er is derhalve geen sprake van een verandering in de aanvliegeroutes, want ze zijn nooit vastgesteld.

6. Het ontbreken van een handhavingsvoorschrift

De verplichting een handhavingsvoorschrift vast te stellen ontstaat met de vaststelling van de aanwijzing en volgt dus daarop.

7. Het ontbreken van belangrijke invoergegevens waarop de zone gebaseerd is

De invoergegevens waarmee de geluidszone berekend is zijn opgenomen in rapport NLR CR 93324 L, en zijn samengevat in bijlage B van de aanwijzing.

8. Onvoldoende veiligheidsvoorzieningen

De veiligheidsvoorzieningen op een luchtvaartterrein worden niet geregeld in de aanwijzing.

Het beleid met betrekking tot veiligheid ten aanzien van luchtvaartterreinen berust van oudsher - zoals ook op andere deelgebieden binnen de luchtvaart gebruikelijk is - op het uitgangspunt "Luchtvaart is verbodentenzij". Dit restrictieve beleid vloeide voort uit de complexiteit van het luchtvaartproces zelf waardoor een integrale beoordeling en toetsing door de Rijksoverheid noodzakelijk leek alsmede uit de noodzaak om in een dichtbevolkt land als Nederland de aanleg en het veilig gebruik van luchtvaartterreinen zoveel mogelijk te reguleren. Ten aanzien van de veiligheid vormen de internationale bepalingen zoals vastgelegd in ICAO de randvoorwaarden. Voor de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van luchtvaartterreinen worden in 't algemeen zowel de internationale eisen als de aanbevelingen (Standards and Recommended Practices) nageleefd.

Op basis van dit beleid is in de RTL o.a. opgenomen dat de aanleg van een luchtvaartterrein ter beoordeling door de Rijksoverheid zodanig moet zijn dat luchtvaartuigen hiervan een veilig gebruik kunnen maken. Dit betekent dat alle plannen voor de aanleg en een wijziging daarvan aan de Rijksoverheid moeten worden voorgelegd (art. 119 en 122 RTL). Daarnaast vereist het gestelde in art. 31 LVW dat voor alle werkzaamheden op luchtvaartterreinen, welke niet als dagelijks onderhoud worden aangemerkt, door de overheid een ontheffing moet worden verleend.



Voor het gebruik van luchtvaartterreinen dat afwijkend is van hetgeen bij de aanwijzing is vastgelegd (art. 33 en 34 LVW) dient eveneens een ontheffing door de overheid te worden verleend. Ten aanzien van de orde en veiligheid op het luchtvaartterrein worden door de overheid voorschriften gegeven (art. 132 RTL: Luchthavenreglement).

Ten aanzien van mogelijke belemmeringen rondom luchtvaartterreinen welke van invloed kunnen zijn op het veilig kunnen landen op en opstijgen van luchtvaartterreinen worden alle streekplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen door de overheid beoordeeld. Ten aanzien van de inrichting, de uitrusting en het gebruik van luchtvaartterreinen worden in de RTL voorschriften gegeven welke zijn gebaseerd op en afgeleid van de eerdergenoemde internationale voorschriften ter zake (Annex 14, Volume I en II). Teneinde zoveel mogelijk invloed uit te kunnen oefenen op de tot stand koming van de internationale voorschriften terzake met het oogmerk een zo veilig mogelijk gebruik van Nederlandse Luchtvaartterreinen te bewerkstelligen is het beleid erop gericht daadwerkelijk bij de voorbereiding van de internationale regelgeving te worden betrokken.

Naast de hiervoor genoemde beoordeling en toetsing ten aanzien van de aanleg en wijzigingen daarvan wordt op grond van het huidige beleid de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het luchtvaartterrein en in het bijzonder het toezicht op de veiligheid en de goede orde daarop in handen gelegd van de exploitant. Deze benoemt hiertoe een havenmeester. De keuze daarvan behoeft de goedkeuring van de overheid (art. 134 RTL).

Het toezicht door de Rijksoverheid bestaat daarnaast in principe uit een jaarlijkse inspectie, welke voor Schiphol meerdere dagen omvat. Daarnaast worden de verplichte kwartaalrapportages (art. 131 RTL) en de uitgifte van berichten aan luchtvaardenden betreffende de toestand van het luchtvaartterrein bewaakt.

Besluit

Gelet op het voornoemde verklaar ik uw bezwaren ongegrond en handhaaf ik het bestreden besluit van 17 oktober 1996.

Beroep

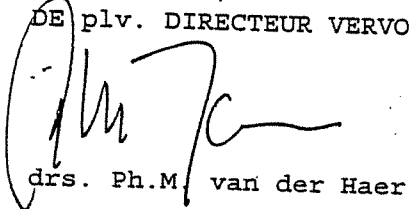
Binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt, kan iedere belanghebbende ingevolge art. 30 van de Luchtvaartwet beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift bevat naam, adres en woonplaats, alsmede de beroepsgronden. Daarnaast dient een afschrift van de betreffende beslissing waartegen het beroep zich richt te worden overgelegd.



Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige
voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling.
Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige
voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR



drs. Ph.M. van der Haer



Aan
Kampeerdery Landgoed de Wildert
t.a.v. de heer F.H. Polak
Pagnevaartdreef 3
4744 RE BOSSCHENHOOFD

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen
Datum
- 6 MEI 1997
Ons kenmerk
DGRLD/VI/L 97.720108
Onderwerp
Bezwaar aanwijzing Seppe.

Doorkiesnummer
070 - 351 7740
Bijlage(n)
Uw kenmerk

Geachte heer Polak

Bij uw brief van 24 november 1996 maakt u bezwaar tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In uw brief heeft u aangegeven uw bezwaren mondeling toe te lichten, maar u heeft van de daartoe geboden gelegenheid geen gebruik gemaakt.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift bericht ik u als volgt.

Bezwaren

De volgende bezwaren heeft u in uw brief naar voren gebracht:

1. elke toename van vliegtuigbewegingen is slecht voor camping;
2. opvang van verkeer vanuit Rotterdam is niet gewenst;
3. de uitbreiding is slechts bedoeld voor een handjevol hobbyisten;
4. er wordt veelvuldig laag gevlogen boven de camping;
5. men vliegt slechts op 500 ft; het gebied was vroeger veel beter beschermd;
6. er wordt te weinig rekening gehouden met 4.000 recreanten.

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon +31 70 351 6681
Telefax +31 70 351 6329 Telex 31435 rld nl



Overwegingen

1. Toename van vliegtuigbewegingen slecht voor camping

Het aantal vliegtuigbewegingen ligt vanaf 1990 tussen 50.000 en 55.000 en er is tot het jaar 2000 een bevestiging op de bij dit aantal van 55.000 vliegtuigbewegingen behorende hinder afgesproken.

2. Opvang vanuit Rotterdam niet gewenst

Landelijk gezien is een beperkte opname van lesverkeer vanuit Rotterdam wenselijk, en vormt een van de redenen om de zone te baseren op 70.000 bewegingen. Tot het jaar 2000 is er een afspraak tussen de provincie en de exploitant dat er niet meer dan 55.000 bewegingen geaccommodeerd zullen worden.

3. Uitbreiding ten behoeve van hobbyisten

Het plafond voor Seppe wordt hoger gelegd dan het huidige gebruik om een zekere doorgroei mogelijk te houden, ook na aanscherping van de norm naar 47 bkl. Deze verruiming van de mogelijkheden komt ten goede aan zowel het zakelijke als het recreatieve verkeer.

4. Er wordt veelvuldig laag gevlogen boven de camping

Dit bezwaar wordt niet aannemelijk gemaakt. De circuithoogte ligt op 700 ft, bij het naderen van het circuit zal meestal een grotere hoogte aangehouden worden. Klachten over te laag vliegen kunnen doorgegeven worden aan de havendienst, die de vlieger vaak meteen hierop kan aanspreken. Verder kent de Commissie ex art. 28 LVW een klachtenprocedure met klachtenformulier.

5. Vroeger was het gebied veel beter beschermd

De verwijzing is niet correct. Verwezen wordt naar een kaartje met een noordelijk circuitgebied en (met de hand ingetekende) gebieden die vermeden dienen te worden. Dit betreft geen vroegere situatie, maar een van de alternatieven die in het kader van de zonering zijn overwogen, maar die niet het best scoorde. Mogelijk is dit alternatief beter voor de camping de Wildert, maar zeker slechter voor de woonbebouwing van Hoeven.

6. Te weinig rekening gehouden met 4.000 recreanten

De normering voor luchtvaart houdt alleen rekening met woonbestemming en geluidsgevoelige bestemmingen. De hinder wordt berekend over de periode van een jaar. Tijdelijk verblijf telt daarom niet zo zwaar mee.

Besluit

Gelet op het voornoemde verklaar ik uw bezwaren ongegrond en handhaaf ik het bestreden besluit van 15 oktober 1996.

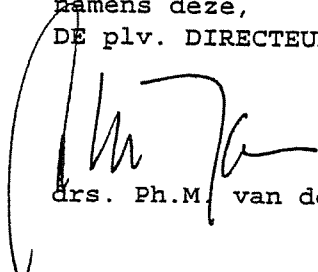


Beroep

Binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt, kan iedere belanghebbende ingevolge artikel 30 van de Luchtvaartwet beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift bevat naam, adres en woonplaats, alsmede de beroepsgronden. Daarnaast dient een afschrift van de betreffende beslissing waartegen het beroep zich richt te worden overgelegd. Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling. Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR



drs. Ph.M. van der Haer



Aan
Stop Uitbreiding Seppe (SUS)
t.a.v. de heer A.A.A. Adriaensen
Oude Bredase Postbaan 7
4741 SM HOEVEN

Contactpersoon
ir. J.Th.M. Knapen

Doorkiesnummer
070 - 351 7740

Datum
- 6 MEI 1997

Bijlage(n)

Ond kenmerk
DGRLD/VI/L 97.720109

Uw kenmerk

Onderwerp
Bezwaar aanwijzing Seppe.

Geachte heer Adriaensen,

Bij uw brief van 23 november 1996 maakt u namens Stop Uitbreiding Seppe (SUS)/ Leefbaar Hoeven bezwaar tegen het besluit van 15 oktober 1996 (nr. DGRLD/VI/L 96.006779), houdende wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Seppe alsmede vaststelling van de geluidszone, van de Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Naar aanleiding van uw bezwaarschrift bericht ik u als volgt.

Bezwaren

De volgende bezwaren heeft u in uw brief naar voren gebracht:

1. in een motie heeft de Tweede Kamer zich uitgesproken voor een zonering op basis van 55.000 bewegingen; de provincie Noord-Brabant is tegen zonering van meer dan 55.000 bewegingen; de Cie ex art. 21 LVW is in meerderheid voor zonering van niet meer dan 55.000 bewegingen; alleen de omliggende gemeenten, die immers aandeelhouders zijn in de NV Vliegveld Seppe, hebben gekozen voor 70.000 bewegingen;



2. door zonering op 70.000 wordt -3bkl ontdoken;
3. De geluidszone is berekend op 70.000 bewegingen, terwijl in het bestuurlijk overleg is afgesproken dat er tot 2000 niet meer dan 55.000 bewegingen gemaakt zullen worden;
4. uit het niet noemen van grote luchtvaart in het BGKL volgt dat deze op kleine velden verboden is; daarom bezwaar tegen helikopter-terverkeer op Seppe;
5. de baanverlenging maakt het vliegveld onveiliger (risicocompensatie);
6. de Cie ex art. 28 LVW is op de hand van het vliegveld;
7. Europees verdrag garandeert recht op ongestoord woongenot, 98,2% van het gebruik is pretherrie;
8. de NV Vliegveld Seppe was partner bij bestuurlijk overleg;
9. in de aanwijzing zijn geen voorschriften opgenomen betreffende het uitvoeren van circuit-, oefen- en proefvluchten; verzoek deze vluchten alleen tijdens werktijden toe te laten dan wel geheel te verbieden;
10. het vliegveld was in het gemeenteraadsbesluit van 1965 bedoeld als zakelijke infrastructuur; toelaten van andere soorten vluchten is een wijziging van dit besluit, waarop geen inspraak mogelijk is geweest;
11. de kroonuitspraak uit 1987 over het bestemmingsplan vliegveld Seppe ging uit van zonering op basis van huidig gebruik; het aantal vliegtuigbewegingen had dus bevroren moeten worden op het niveau van 1982;
12. vliegveld Seppe ligt ingeklemd tussen woongebieden en natuurgebieden; er moet een vliegverbod komen boven de "natuurgebieden" en de dorpskernen;
13. er is geen gebruiksplan ingediend; er is geen handhavingsbesluit;



Overwegingen

1. Iedereen was voor 55.000

In de toelichting is uitgebreid gemotiveerd waarom de na de behandeling van de aanwijzing ex art. 26 LVW in de Tweede Kamer aangenomen motie 56 niet is opgevolgd.

De provincie heeft geen speciale bevoegdheid bij de vaststelling van de geluidszone. In het bestuurlijk overleg in 1992/93 is de provincie Noord-Brabant akkoord gegaan met zonering op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In het vervolg-overleg op 3 juli 1996 heeft de provincie gesteld geen inhoudelijke redenen te hebben om van standpunt te wijzigen. Alleen op procedurele gronden (er ligt een motie van de Tweede Kamer van die strekking) heeft de provincie de voorkeur geuit voor een zonering op basis van 55.000 bewegingen.

De Cie ex art 21 LVW heeft niet als taak en is ook niet zodanig samengesteld dat zij een afweging kan maken van de in het geding zijnde belangen.

In de Tweede Kamer is de wens naar voren gebracht de geluidszone te baseren op 55.000 vliegtuigbewegingen. In het bestuurlijk overleg in 1992/93 was de discussie over de basis voor de geluidszonering ook gevoerd. De exploitant, de NV Vliegveld Seppe, vroeg om een geluidszone op basis van 90.000 vliegtuigbewegingen. De provincie Noord-Brabant koos op basis van haar streekplanbeleid voor stand still op basis van 1990, wat neerkomt op ca 55.000 bewegingen. Uiteindelijk is gekozen voor een geluidszone gebaseerd op 70.000 vliegtuigbewegingen omdat bij een kleinere geluidsruimte na 2000 op termijn gevreesd wordt voor de overlevingskansen van de op het luchtvaartterrein gevestigde bedrijven. Als gevolg van de in de BGKL vastgelegde aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl in het jaar 2000 wordt na 2000, bij gelijkblijvende vloot, de capaciteit van de geluidszone gehalveerd. Een teruggang van 55.000 naar 27.500 bewegingen, die aan de orde zou zijn als het niet mogelijk is tijdig voldoende vliegtuigen voldoende stiller te maken dan wel te vervangen door stillere typen, biedt te weinig ruimte voor de bedrijven op Seppe voor een gezonde exploitatie. De geluidszonering is een procedure om de maximale geluidsbelasting vast te leggen en houdt geen sanering in. Het is niet de bedoeling van het instrument zonering om beëindiging of vertrek van bedrijven te bewerkstelligen.



Een tweede reden voor zonering op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen is de ontwikkeling van de capaciteit voor de kleine luchtvaart in de Randstad. Na Schiphol wil ook Rotterdam de kleine luchtvaart beperken. Een geluidszone op basis van 70.000 bewegingen biedt na het jaar 2000 de mogelijkheid tot opvang van een deel van dit verkeer binnen de reeds bestaande afspraak van stand still voor de kleine luchtvaart in Nederland op basis van het aantal vliegtuigbewegingen in 1992.

In de geluidszone op basis van 70.000 bewegingen werden 600 woningen binnen de 50 bkl geteld. Na de correctie in februari 1996 van de invoerfout in de berekening van de geluidszone liggen er 300 woningen binnen de 50 bkl. Daarnaast is van belang dat de op basis van 70.000 vliegtuigbewegingen vast te stellen geluidszone voor de periode tot het jaar 2000 niet maatgevend is voor het gebruik van het luchtvaartterrein en de geluidsbelasting in de omgeving. De exploitant heeft immers met de provincie afgesproken tot het jaar 2000 niet meer dan 55.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen. Er is op dit ogenblik dus geen geluidshinder-argument om te kiezen voor een kleinere zone.

Uit overwegingen van een zorgvuldige belangenafweging hebben de ministers alvorens het aanwijzingsbesluit te nemen, opnieuw overleg gevoerd met de regio. Het bestuurlijk overleg heeft niet geleid tot nieuwe standpunten. De gemeenten Hoeven, Roosendaal en Nispen en Rucphen deelden mede dat hun standpunt ongewijzigd was en zij voorstander waren van zonering op basis van 70.000 bewegingen. De provincie Noord-Brabant gaf om procedurele redenen de voorkeur aan het opvolgen van motie 56.

2. Door zonering op 70.000 wordt -3bkl ontdoken

De omvang van de geluidszone is gebaseerd op het wenselijke verkeersniveau op de langere termijn. Voor de korte termijn heeft de exploitant met de provincie afgesproken niet meer verkeer te accommoderen dan overeenkomt met de geluidsbelasting in 1992. Er is geen beleidslijn dat er per individueel veld geen groei meer zou mogen zijn ten opzichte van 1992.

Na 2000 wordt de grenswaarde voor de kleine luchtvaart aangescherpt tot 47 bkl. Bij gelijkblijvende vloot en verdeling van het verkeer over het jaar kan dan de verkeersomvang van 1992 niet meer ingepast worden. De geluidszone na 2000 is dus een verbetering ten opzichte van de situatie vanaf 1992.

3. Er komen tot 2000 toch niet meer dan 55.000 bewegingen

Het was denkbaar geweest op dit moment voor luchtvaartterrein Seppe een geluidszone vast te stellen op basis van 55.000 bewegingen, en in 1998 bij de vaststelling van de maatregelen die moeten zorgen dat na 2000 de grenswaarde van 47 bkl niet wordt overschreden, een nieuwe afweging te maken. Het BGKL biedt immers ook de mogelijkheid op dat moment een grotere geluidszone vast te stellen. Deze mogelijkheid is in de praktijk niet goed uitvoerbaar.



Een vergroting van de geluidszone is uit oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenst omdat er op korte termijn bouwmogelijkheden gemaakt worden die op langere termijn weer zouden moeten verdwijnen. Er kunnen dan woningen gebouwd worden op plaatsen waar ze later ongewenst zijn. De tweede reden is de aangenomen motie 53, die zeer sterk aandringt op het niet groter maken van geluidszones in het jaar 2000. Het kleiner maken van een geluidszone kan geschieden middels een vrij eenvoudige procedure.

4. Bgkl geeft geen ruimte voor helikopters

De bgkl regelt de normstelling voor de kleine luchtvaart op de regionale luchthavens en op de kleine luchtvaartterreinen. Het bgkl doet daarmee geen uitspraak over welke activiteiten al dan niet toelaatbaar zijn op kleine luchtvaartterreinen. Helikopters zijn normale vliegtuigen, die altijd al gebruik konden maken van kleine luchtvaartterreinen. Seppe is sinds jaar en dag aangewezen en opengesteld voor burgerlijke vliegtuigen, daaronder vallen ook helikopters. Het ging en gaat echter steeds om kleine aantallen bewegingen. Als helikopters geen gebruik zouden mogen maken van kleine luchtvaartterreinen, dan zou daarvoor een eigen infrastructuur moeten worden aangelegd, wat uit het oogpunt van goed ruimtegebruik en concentreren van overlast geen goede keuze zou zijn.

5. Vergroting onveiligheid door baanverlenging

Deze stelling wordt niet goed onderbouwd. De stelling dat elke maatregel ter verbetering van de veiligheid leidt tot verlegging van de risico-grens en daarmee tot grotere onveiligheid, is niet houdbaar. In deze redeneertrant komt een verkorting van het veld de veiligheid ten goede.

De baanverlenging brengt de lengte van vliegveld Seppe op de gemiddelde lengte van deze categorie vliegvelden, en dus dichterbij de richting wat de gebruikers aan baanlengte verwachten. De wijze van gebruik komt daardoor in overeenstemming met de standaard op de Nederlandse kleine velden. De verschillende ongevallen en voorvallen in de laatste 25 jaar hadden waarschijnlijk kunnen worden voorkomen bij een grotere baanlengte.

6. Cie 28 is op de hand van het vliegveld

Niet relevant voor dit besluit.

7. Europees verdrag vs 98% van het gebruik is pretherrie

Het bedoelde Europese verdrag houdt geen regeling in voor het luchtvaartterreinverkeer.

De vermelde 98,2% pretherrie berust op een misvatting over het gebruik van kleine luchtvaartterreinen in het algemeen en vliegveld Seppe in het bijzonder. In het jaar 1995 had 10% van het verkeer een maatschappelijk nut, waaronder ook de vervoersfunctie begrepen wordt, 60% van de vliegtuigbewegingen werd gemaakt door het lesverkeer en slechts 30% was privé of recreatief.



8. vliegveld was partner bij bestuurlijk overleg

Dat is niet correct. De exploitant was op verzoek van de Rijksluchtvaartdienst aanwezig als deskundige, maar had, voorzover dit relevant is, geen stemrecht. Het zou overigens niet normaal zijn indien de exploitant de resultaten van het bestuurlijk overleg uit de krant zou moeten vernemen.

9. Beperken les- en oefenvluchten, qua tijd en qua aantallen

Bij de voorbereiding van de zonering zijn geen bijzondere gebruiksbeperkingen, hetgeen op andere velden wel gebeurd is, voorgesteld. Dit soort nadere bepalingen kan binnenkort aan de orde komen bij de vaststelling van de maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de 3bkl reductie van de geluidsbelasting gehaald wordt.

10. Vliegveld was bedoeld als zakelijke infrastructuur

Het gebruik van een vliegveld wordt geregeld in de aanwijzing tot luchtvaartterrein. De aanwijzing van 24 juni 1975 bevatte geen beperkingen ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein.

Er is geen beleidslijn op basis waarvan het gebruik van de kleine velden beperkt zou moeten worden tot zakelijk gebruik. Het zakelijk verkeer is over het algemeen de reden waarom de regio positief staat ten opzichte van en eventueel deelneemt in de exploitatie van het vliegveld. Bij een beperking tot alleen zakelijk gebruik kan een vliegveld niet rendabel geëxploiteerd worden en voor deze tekorten is niemand bereid op te komen.

Het SBL beschrijft de functie van de kleine velden als het ontvangen van verkeer met kleine typen vliegtuigen. Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de regering hecht aan de bestemming van de mogelijkheden voor het beoefenen van luchtvaart met kleine eenheden, zowel met een zakelijk als met een recreatief motief. Daarbij komen dan de daarvoor noodzakelijke lesvluchten.

11. Kroonuitspraak 1987 sprak over zonering op basis van huidig gebruik
De Kroonuitspraak ten aanzien van het bestemmingsplan luchtvaartterrein Seppe wordt selectief geciteerd. Huidig gebruik slaat in de context van de baanverlenging veel eerder op het type vliegtuigen dan op het aantal in welk jaar dan ook (1982 of 1986). In de uitspraak wordt verder verwezen naar het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. In deel a wordt op pag 70 voor Seppe een capaciteit van 50.000 vliegtuigbewegingen wordt aangegeven zolang het zweefvliegen moet worden ingepast, anders wordt het 70.000 à 90.000 vliegtuigbewegingen.

12. Vliegveld ingeklemd tussen woongebieden en natuurgebieden

Het vliegveld ligt niet in niemandsland. Bij de vaststelling van het circuitgebied ten behoeve van de zonering is daarmee rekening gehouden en is een optimalisatie uitgevoerd om het aantal woningen en de nieuwbouwplannen zoveel mogelijk te ontzien. De geluidszone is in het bestuurlijk overleg aanvaard.



Een deel van Sint Willebrord ligt onder het circuitgebied, en de geluidszone heeft beperkingen van nieuwbouw tot gevolg. De baan ligt echter parallel aan de autosnelweg A58 van Etten-Leur naar Roosendaal, zodat een deel van de geluidsbelasting daarmee samenvalt.

13. Er is geen gebruiksplan en geen handhavingsvoorschrift. De verplichting een gebruiksplan in te dienen ontstaat eerst door de aanwijzing. De NV Vliegveld Seppe heeft op 10 december 1996 het gebruiksplan voor 1997 ter vaststelling aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Het plan is inmiddels vastgesteld.

Het handhavingsbesluit wordt opgesteld en moet op z'n laatst beschikbaar zijn een jaar na de vaststelling van de aanwijzing. Het handhavingsbesluit ziet overigens alleen op geluidsbelasting, veiligheid is op een andere manier geregeld.

Besluit

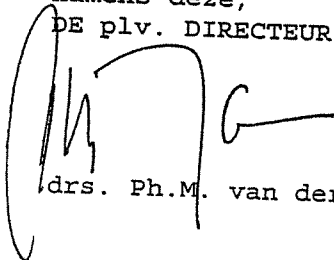
Gelet op het voornoemde verklaar ik uw bezwaren ongegrond en handhaaf ik het bestreden besluit van 15 oktober 1996.

Beroep

Binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt, kan iedere belanghebbende ingevolge artikel 30 van de Luchtvaartwet beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift bevat naam, adres en woonplaats, alsmede de beroepsgronden. Daarnaast dient een afschrift van de betreffende beslissing waartegen het beroep zich richt te worden overgelegd. Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling. Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE plv. DIRECTEUR VERVOER EN INFRASTRUCTUUR


drs. Ph.M. van der Haer