

ZIENSWIJZE

Verstuurd per e-mail: inproces@omwb.nl
en gewone post

Aan: Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant
Postbus 75
5000 AB Tilburg

Betreft: Ontwerpbeschikking uitgebreid Wabo - Nyrstar Budel BV - Hoofdstraat 1
te Budel-Dorplein - OLO 6763871 - 2022-011903 Zaaknummer: 202305187/1/R2

Kenmerk 2022-011903

Veldhoven, 4 oktober 2023

LS,

Naar aanleiding de aankondiging dat Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant dat zij voornemens zijn om in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aan Nyrstar Budel BV een vergunning te verlenen voor de aanleg van een zonneveld, voor de inrichting gelegen aan Hoofdstraat 1 te Budel-Dorplein, heeft ing. A.P.M. Franssen, directeur van Brabant Luchtvaart Beheer BV, handelende onder de naam Kempen Airport, gevestigd te (6021 PX) Budel aan de Luchthavenweg 20, mij, mr. dr. R.M. Schnitker van Rechtspraak Schnitker, gevestigd te (5509 NP) Veldhoven, aan de Burcht 50, verzocht een zienswijze in te dienen. Een daartoe strekkende volmacht heb ik als **Productie 1** bijgevoegd.

Toetsingskader

De luchthaven Kempen Airport (Budel) is een luchthaven van regionale betekenis als bedoeld in artikel 8.1a, derde lid van de Wet luchtvaart waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist.

Het luchthavenbesluit voor de luchthaven Kempen Airport is vastgelegd in de Verordening van Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant houdende regels omtrent luchthavenbesluit luchthaven verordening Budel Noord-Brabant (Verordening luchthavenbesluit luchthaven Budel Noord-Brabant).

De luchthaven Kempen Airport heeft een geasfalteerde start- en landingsbaan voor lichte en zakelijke luchtvaart (de hoofdbaan) en een grasbaan voor MLA-vliegtuigen waarvoor afzonderlijke eisen m.b.t. inrichting en gebruik gelden.

Beperkingengebied luchthaven Budel

Op grond van artikel 9 van Verordening luchthavenbesluit luchthaven Budel is een beperkingengebied ingesteld, een zone waar planologische beperkingen van

kracht zijn. Een beperkingengebied dat op grond van het gestelde in artikel 8.47 van de Wet luchtvaart is vastgesteld. De gebieden waar dit om gaat (geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid) worden genoemd in § 5 van het luchthavenbesluit in de artikelen 10, 11 en 12; de omvang is vastgelegd in de bijlagen 5, 6 en 7.

Regels omtrent ruimtelijke ordening

In § 5 van het luchthavenbesluit zijn regels omtrent de ruimtelijke indeling van effecten van het vliegverkeer opgenomen:

Artikel 10 Geluid

De geluidcontouren van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70dB(A) Lden, bedoeld in artikel 9, onder b, c en d van het Besluit burgerluchthavens, zijn weergegeven op de kaart in bijlage 5.

Artikel 11 Externe veiligheid

De 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren bedoeld in artikel 9, onder a van het Besluit burgerluchthavens, zijn weergegeven op de kaart in bijlage 6.

Artikel 12 Vliegveiligheid

1 De veiligheidsgebieden, bedoeld in artikel 9, onder e, van het Besluit burgerluchthavens, zijn weergegeven op de kaart in bijlage 7.

2 Het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, bedoeld in artikel 9, onder e en f, van het Besluit burgerluchthavens, is weergegeven op de kaart in bijlage 7.

Ruimtelijke indeling

Op de ruimtelijke indeling buiten het vliegveld zijn voorts de volgende wettelijke bepalingen van toepassing:

De Europese Verordening (EU) Nr. 965/2012 van de Commissie, waarin technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering. In artikel 66 van deze verordening is de volgende definitie opgenomen:

Vijandige omgeving: een omgeving waarin:

- a) geen veilige noodlanding kan worden verricht doordat het oppervlak ongeschikt is;
- b) er sprake is van een onaanvaardbaar risico voor personen of goederen op de grond.
- c) en in elk geval de volgende omgevingen:
- d) delen van een agglomeratie zonder adequate gebieden voor een veilige noodlanding.

Verder is voor Nederland van toepassing de **Regeling Veilig gebruik luchthavens en andere terreinen** (RVGLT).

De Regeling Veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVGLT) bevat de eisen waaraan een start- en landingsterrein voor luchtvaartuigen moet voldoen.

Wat betreft de aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van de luchthaven is met name voor wat betreft de vliegtuigen die behoren tot de categorie General Aviation (GA) - hieronder worden begrepen de recreatieve en de zakelijke luchtvaart - die gebruik maken van de instrument verharde baan, paragraaf 2 van de RVGLT van toepassing. Dit houdt in dat de luchthaven is ingericht en uitgerust volgens de Internationale burgerluchtvaartvoorschriften zoals opgenomen in de ICAO annex 14 Aerodromes, volume I (art. 10).

Wat betreft de **MLA-vliegtuigen** die gebruik maken van de grasbaan gelden de volgende bepalingen:

Artikel 13 van deze regeling stelt dat op het deel van een luchthaven, buiten het deel van de luchthaven dat wordt gebruikt voor en ten behoeve van de hoofdbaan, dat wordt gebruikt door een van de luchtvaartuigen als bedoeld in de paragrafen 4 tot en met 12 van hoofdstuk 3 van deze regeling, de eisen die in deze paragrafen zijn opgenomen met betrekking tot een luchthaven en het gebruik hiervan door een dergelijk luchtvaartuig van overeenkomstige toepassing zijn. Dit houdt in dat paragraaf 4, dat handelt over MLA's (art. 25) van toepassing is op Kempen Airport.

In artikel 25 RVGLT staat dat een luchthaven die gebruikt wordt door een MLA en het gebruik hiervan voldoen, onverminderd het bepaalde in § 2, aan de daarna opgesomde eisen. Hiervoor is al opgemerkt dat in § 2 de algemene aanleg-, inrichtings-, uitrustings- en gebruiksvoorschriften staan. Van belang is hier artikel 20 RVGLT waarin staat dat een luchthaven is zodanig gelegen dat:

- a. het landen en opstijgen kan geschieden, zonder dat daarbij behoeft te worden gevlogen boven gebieden met aaneengesloten woonbebouwing of kunstwerken, met inbegrip van industrie- en havengebieden;
- b. **in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven voldoende geschikte gronden aanwezig zijn voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding.**

Naar de mening van Kempen Airport is bij het opstellen van het ontwerp-besluit omgevingsvergunning geen rekening gehouden met specifieke wet- en regelgeving die bepalen dat in de directe omgeving van een luchthaven geschikte gronden aanwezig zijn voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding. Uit de onderliggende stukken bij de vergunningaanvraag blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de vraag of na de aanleg van het zonneveld nog steeds voldaan kan worden aan de Europese en nationale eis dat luchtvaartuigen die starten en landen op Kempen Airport in geval van een motorstoring een veilige noodlanding kunnen uitvoeren.

Een zonneveld is als zodanig ongeschikt om daarop of daartussen een veilige noodlanding uit te voeren. Inzittenden van een luchtvaartuig worden daardoor blootgesteld aan onaanvaardbaar risico's. De kans op een fatale afloop is in dat geval bijzonder groot.

Dat zich noodlandingen in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld kunnen voordoen en ook hebben voorgedaan, wordt door de rechtbank Oost-Brabant van 5 juli 2023 onderkend (in r.o. 15). Dit risico wordt nog eens vergroot als het

zonnepark, genaamd Nyrstar II wordt gerealiseerd en de MLA-vliegers die nu nog over dit terrein vliegen met het oog op de vliegveiligheid hun vliegroute zullen verleggen richting Budel-Dorplein (met als gevolg dat ook de geluidzone zal wijzigen).

Hetzelfde geldt nu ook voor het voorliggende geplande zonneveld op de "Driehoek". Het General Aviation (GA) en Business Aviation (BA) verkeer zal dit veld vermijden en doorklimmen in de baanrichting van baan 21 (zoals de gezagvoerder in het belang van de veiligheid behoort te doen om een veilige hoogte te bereiken) en daarmee Budel-Dorplein zwaarder belasten.

Bij de eindnadering baan 03 zal het omgekeerde plaatsvinden en zal een langere stabielere eindnadering gemaakt kunnen worden (voorkeur in de luchtvaart). Ook hier wordt de belasting voor de woonbebouwing dan naar alle waarschijnlijkheid Budel-Dorplein groter.

In zowel de vertreksituatie als in de naderingssituatie wordt de routekeuze bepaald door de gezagvoerder en alleen hij is daarvoor verantwoordelijk en niet de luchthaven. Er is geen verkeersleiding op Kempen Airport die aan gezagvoerders van vliegtuigen opdrachten kan verstrekken.

Risicobeoordeling

Volgens de Europese Verordening (EU) 2017/373 moet een **risicobeoordeling** uitgevoerd om de omvang van het risico te bepalen en om vast te stellen of maatregelen nodig zijn om het binnen bepaalde grenzen te houden. Risicobeoordeling moet bijdragen tot de beheersing van risico's tot een aanvaardbaar niveau. Risicobeoordeling in de luchtvaart is gebaseerd op de evaluatie van de volgende criteria: de ernst van een gevaar, de waarschijnlijkheid (frequentie) van het optreden ervan en de verdraagbaarheid van de effecten ervan (ICAO Doc 9859 - Safety Management Manual).

Uit de ontwerp-besluit omgevingsvergunning blijkt niet dat enig onderzoek is verricht naar mogelijke risico's van een noodlanding en, zo die er zijn, de vraag of het risico van ernstig of fataal letsel aanvaardbaar moet worden geacht.

Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim

Voordat een luchthavenbesluit of regeling in werking kan treden moet namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) worden afgegeven. De provincie Noord-Brabant heeft destijds, ook namens Kempen Airport, een VVGL aangevraagd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Bij de beoordeling van de aanvraag toetst de ILT of de beoogde luchtvaartactiviteiten passen binnen de bestaande luchtruimstructuur. Daarbij is rekening gehouden met de gescheiden vertrek- en naderingsprocedures voor zowel MLA dat gebruik maakt van de grasbaan als voor recreatief- en zakelijk vliegverkeer (General Aviation) die van de hoofdbaan gebruik maken. Aanleg van zonnepark en nu ook de zonneweide leiden ertoe dat MLA vliegtuigen die in zuidwestelijke richting starten niet meer links wegdraaien, maar rechtdoor vliegen richting Budel-Dorplein. De beperkte separatie die tussen

General Aviation vliegtuigen en MLA's overblijft zal door IlenT mogelijk als onvoldoende bestempeld worden, hetgeen gevolgen kan hebben voor het voortbestaan van het luchthavenbesluit. Uit de onderliggende stukken blijkt niet dat dat ILT heeft verklaard dat een wijziging van de vliegprocedures de VVGL en daarmee het luchthavenbesluit) niet in gevaar brengt.

Toekomstige geluidsbelasting

Een onderzoek naar de toekomstige geluidsbelasting op Budel-Dorplein is niet uitgevoerd. Ten onrechte wordt ervan uitgegaan dat de routes die MLA-vliegtuigen vliegen hetzelfde blijven en dat de geluidszonering ook wel hetzelfde zal blijven. Na realisatie van Zonneweide Nyrstar II en zonneveld zoals aangevraagd, zal de geluidsbelasting richting Budel-Dorplein meer toenemen. Kempen Airport heeft op deze mogelijke consequentie in het verleden herhaaldelijk gewezen en is van mening dat zij niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor toekomstige klachten van omwonenden.

Conclusie

Naar de mening van Kempen Airport wordt nu met de aanleg van het zonneveld een situatie gecreëerd die strijdig is met de Europese en nationale luchtvaartwetgeving die bepalen dat voldoende vrije ruimte moet blijven bestaan voor het kunnen uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding. Er is in ieder geval geen onderzoek verricht naar de vraag of er na realisatie van het zonnepark en het zonneveld voldoende mogelijkheden overblijven voor een noodlanding of voorzorgslanding.

Aanleg van het zonnepark en de zonneweide hebben onvermijdelijk tot gevolg dat de MLA-vliegers hun vliegroutes om veiligheidsredenen gaan verleggen in die zin dat zij langer richting Budel-Dorplein zullen doorklimmen en het kan niet anders dan dat dit van invloed is op de hinderbeleving door omwonenden. Gewijzigde luchtroutes zijn uiteindelijk ook van invloed op de bestaande geluidscintour rond de luchthaven.

Mogelijke consequenties voor veiligheid en geluidsbelasting zijn niet onderzocht zodat naar de mening van Kempen Airport geen goede ruimtelijke ordening is toegepast.

Tot slot merkt Kempen Airport op dat zij hoger beroep heeft ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen de uitspraak van de Rechtbank Oost-Brabant van 5 juli 2023, zaaknummers: SHE 22/2751 en SHE 22/2730.

Hoogachtend,

Mr. dr. R.M. Schnitker