

**NB: Bijdragen van Kempen Airport zijn cursief gedrukt, de gemeentelijke reactie niet.**

### **3.6 Reclamant 6 vliegclub De Kempen**

Vliegclub de Kempen, Luchthavenweg 20, 6021 PX Budel, ingekomen op 29 januari 2017, aangevuld op 16 februari 2017.

#### **3.6.1 Algemeen**

#### **3.6.2 Samenvatting en reactie**

- 3.6.2.2 *Er ontbreekt een onderbouwing waaruit blijkt dat voorliggend bestemmingsplan DIC niet conflicteert of naar de toekomst toe gaat conflicteren met de Wet luchtvaart. Hierover dient op voorhand duidelijkheid en uitsluitel te zijn gezien de investeringen die met het DIC zijn gemoeid en de veiligheid (en dus continuïteit) van het vliegen op Kempen Airport. Graag ziet reclamant deze onderbouwing toegevoegd.*

#### Reactie:

Zoals door de reclamant aangegeven staat er in de wet geschreven dat er 'niet hoeft te worden gevlogen boven gebieden met aaneengesloten woonbebouwing of kunstwerken, met inbegrip van industrie- en havengebieden'. Indien een circuit gevlogen wordt volgens de aanbevelingen zoals opgenomen in het Aerodrome Information Publication (AIP) voor airport Budel (AIP EHBD 1.4.1.) zal dit circuit ongeveer 13.000 meter lang zijn. Wanneer dit circuit over het bestemmingsplan wordt gelegd blijkt dat van deze 13.000 meter slechts 1.500 – 2.000 meter over industriegebied gevlogen zal worden. Dit is tussen de 11% en 15% van het gehele circuit. Daarbij moet vermeld worden dat de eerste 1.000 meter vanaf het opstijgen (of de laatste 1.000 meter tot de landing) over natuurgebied gaat. Er is dus geen sprake van vliegen over gebieden met aaneengesloten bebouwing. De huidige vliegroutes vermijden juist de bebouwde kom. Daarnaast staat in de wet het woord 'hoeft'. Dat betekent dat het niet op voorhand wordt uitgesloten voor vliegers om over gebieden met aaneengesloten bebouwing te vliegen.

#### Aanpassing:

De zienswijze is ongegrond. Het bestemmingsplan is niet aangepast.

#### **REACTIE VLEGVELD 24 augustus.**

*Hier slaat de gemeente de plank volledig mis.*

*In hun reactie vergeet de gemeente gemakshalve te vermelden dat de door reclamant aangehaalde wetgeving gaat over het 'landen en opstijgen'.*

*In de wet staat dat:*

*Een vliegveld is zodanig gelegen dat:*

*a. **het landen en opstijgen** kan geschieden, zonder dat daarbij hoeft 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 verzorgslanding;*

*c. de luchthaven bereikbaar is voor voertuigen van hulpdiensten.*

*De start en landing, zal na de ontwikkeling van het DIC, altijd over een aaneengesloten bebouwing moeten plaatsvinden. "Behoeven" betekent letterlijk "nodig zijn". Zeker ook voor*

*MLA's is het onvermijdelijk (**dus altijd nodig**) om na de bebouwing van het DIC terrein in de start en landingssituatie over een aaneengesloten industriële bebouwing te vliegen.*

#### Interpretatie College van Burgemeester en Wethouders

De wettekst waarnaar verwezen wordt in de argumentatie van het vliegveld komt uit de "Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen". Deze tekst heeft uitsluitend betrekking op luchthavens die geen luchthavenbesluit hebben (bijvoorbeeld luchthavens voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik). De luchthaven Budel heeft wel een luchthavenbesluit en daarvoor gelden de voorschriften en aanbevelingen van deel I (Aerodrome Design and Operations) van bijlage 14 bij het verdrag. Deze zijn opgenomen in het Luchthavenbesluit. In het voorliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met de relevante bepalingen uit het vigerende Luchthavenbesluit. De Reactie op de zienswijze behoeft daarmee geen aanpassing.

- 3.6.2.3 *Reclamant stelt dat de EV-contouren zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, maar dat een gedegen analyse ontbreekt ten aanzien van de mogelijke afwijkingen van nominale vliegroutes door gezagvoerders en de gevolgen daarvan voor deze veiligheidscontouren.*

#### Reactie:

De vliegroutes zijn vastgesteld in het Aerodrome Information Publication (AIP) voor luchthaven Budel (EHBD). Deze routes zijn opgenomen in het vigerende luchthavenbesluit. Op basis van deze routes zijn ook de Externe Veiligheids- (EV) en Geluidsstudies uitgevoerd (opgenomen als bijlage 6 en 7 in het luchthavenbesluit). In het AIP staat ook dat niet van deze routes afgeweken dient te worden (AIP Budel Artikel 1.4.1.).

#### Aanpassing:

De zienswijze is ongegrond. Het bestemmingsplan is niet aangepast.

#### **REACTIE VLEGVELD 24 augustus**

*Helaas stelt de gemeente ook hier de feiten verdraaid en onjuist voor.*

*Voor het vliegverkeer wat volgens de "zicht regels" vliegt (VFR Visual Flight Rules) wat 99% van alle vliegbewegingen uitmaakt, LIGGEN GEEN VLEGROUTES VAST. De gezagvoerder bepaalt ZELF de route binnen het ministerieel vastgestelde circuitgebied (zie ook antwoord 3.6.2.2) . ALLEEN de positie van in- en uitvliegen van het circuitgebied liggen vast.*

*Voor het verkeer wat volgens de "instrument vliegregels" vliegt (IFR Instrument Flight Rules) liggen de routes wel vast (ca. 1% van het totale vliegverkeer). Hierop kan beperkt worden afgeweken op beoordeling van de gezagvoerder.*

#### Interpretatie College van Burgemeester en Wethouders

Het berekenen van de externe veiligheid (EV) rondom een luchthaven wordt gedaan aan de hand van een rekenvoorschrift dat wettelijk is vastgelegd. Hierbij is het nodig om de routes die door de vliegtuigen worden gebruikt te modelleren met behulp van nominale routes. Over het algemeen wordt gebruik gemaakt van de beschikbare informatie in het AIP. Omdat niet elk vliegtuig exact over de nominale route heen zal vliegen, is in het rekenmodel een (operationele) spreiding meegenomen rondom de vliegpaden. Op deze manier wordt dus rekening gehouden met vliegtuigen die van de nominale route afwijken.

Binnen het circuitgebied is geen vastgelegde routestructuur. Er is echter wel een inschatting mogelijk van hoe de meeste vliegpaden van de vliegtuigbewegingen zullen liggen, namelijk in een circuitbeweging richting de baankoppen tijdens een startbeweging of een landing. De bochtstralen van de circuitbewegingen van de diverse vliegtuigen die gebruik maken van het circuitgebied zullen verschillen, maar hier wordt rekening mee gehouden in het rekenmodel met behulp van de eerdergenoemde spreiding rondom de vliegroutes.

Er wordt dus naar gestreefd om in de modellering zoveel mogelijk de werkelijke situatie weer te geven, zodat de uitkomsten van de EV-berekening een benadering zullen zijn van de werkelijkheid.

De te volgen vliegroutes zijn vastgesteld in het Aerodrome Information Publication (AIP) voor luchthaven Budel (EHBD). In het AIP staat ook dat niet van deze routes afgeweken dient te worden. Deze routes zijn opgenomen in het vigerende luchthavenbesluit op basis waarvan de verschillende berekeningen zijn uitgevoerd. Het college verwijst naar de hiervoor vermelde Reactie op de ingediende zienswijze.

- 3.6.2.7 *Reclamant zou graag onomstotelijk vastgesteld willen hebben dat er in alle berekeningen (onder andere de veiligheidscontouren) van de firma Adecs die in het bestemmingsplan zijn opgenomen met foutloze software tot stand zijn gekomen.*

Reactie:

Er bestaat geen twijfel over de kundigheid en objectiviteit van het bureau dat het onderzoek uitvoert. Het onderzoek is inhoudelijk getoetst door de ODZOB, wiens kundigheid en objectiviteit ook niet in twijfel wordt getrokken.

Aanpassing:

De zienswijze is ongegrond. Het bestemmingsplan is niet aangepast.

**REACTIE VLEGVELD 24 augustus**

*De vraag was niet of er twijfel is over de deskundigheid en objectiviteit van ADECS en ODZOB. Los van deze vraag, is het overigens ADECS zelf die toegeeft dat er per abuis foutieve software is gebruikt.*

*Ook het second opinion onderzoek van het onderzoeksbureau To70 (ook hier is geen enkele twijfel over de deskundigheid van dit Bureau) weerlegt de juistheid van de gegevens uit het ADECS onderzoek .*

*Het onderzoeksrapport van To70 is in opdracht van de provincie door het onderzoeksbureau NLR getoetst. Ook NLR komt tot hetzelfde resultaat als To70. De provincie heeft naar aanleiding van dit gegeven toegezegd een nieuw luchthavenbesluit te zullen opstellen waarin de correcte gegevens zijn opgenomen.*

*Dit gewijzigde luchthavenbesluit wordt ter vaststelling op 30 oktober 2017 aan de Provinciale staten voorgelegd.*

*De Gemeente is d.m.v. documenten op de hoogte gebracht van de gevolgde procedure, de resultaten van de diverse onderzoeksresultaten en de standpunten van de Provincie.*

*Toch kiest zij ervoor zich vast te houden aan het vigerend luchthavenbesluit inclusief de foutieve gegevens en gaan zij niet in op de vraag van reclamant het bewijs te leveren dat er foutloze software is gebruikt.*

*De Gemeente neemt hiermee geen enkele eigen verantwoordelijkheid over het veiligheidsniveau van het vliegverkeer maar beroept zich enkel en alleen op het vigerende luchthavenbesluit, goed wetende dat dit luchtvaartbesluit **inhoudelijk onjuistheden bevat** en mede daarom op korte termijn zal worden herzien.*

**VREEMD EN NIET CONSEQUENT!**

*Gemeente houdt in de DIC procedure vast aan het vigerende luchtvaartbesluit terwijl de procedure “Paraplu bestemmingsplan Buitengebied” door dezelfde gemeente al in mei 2016 “ON HOLD” is gezet in afwachting van de correctie van de FOUTEN in het vigerende luchthavenbesluit. (meeting 12 mei 2016 op Kempen Airport met gemeente en provincie). Op zijn minst een bedenkelijke werkwijze.*

*Men gaat ook niet in op de wettelijke bepalingen m.b.t. het beschikbaar zijn van voldoende geschikte gronden voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding Ook op de verschuiving van het MLA circuit naar het noordoosten gaat men niet verder op in. Men blijft domweg uitgaan van het NACO rapport zoals dat er in de eerste instantie lag, dit ondanks het feit dat ook dit rapport in een later stadium door NACO zelf is genuanceerd.*

#### Interpretatie College van Burgemeester en Wethouders

Tijdens het berekenen van de benodigde contouren voor de aanvraag van het luchthavenbesluit is er geen sprake geweest van het gebruik van foutieve software. De ligging van de MLA-vliegroutes moesten echter wel gecorrigeerd worden. Op de verschuiving van het MLA-circuit naar het noordoosten is in deze notitie dus wel ingegaan. Hierbij zijn de verschillen tussen de berekeningen met de oorspronkelijke MLA-routes en de berekeningen met de gecorrigeerde MLA-routes inzichtelijk gemaakt. De conclusie is dat correctie van de MLA-routes geen invloed heeft op de ligging van de PR-contouren, zie het document PNB130402.not. d.d. 12 april 2013 en er dus geen groter risico op het gebied van externe veiligheid is.

Een gewijzigd luchthavenbesluit is inderdaad in voorbereiding.

Dit Luchthavenbesluit zal naar verwachting niet eerder dan in december 2017 in Provinciale Staten worden behandeld.

De berekende geluidscontouren houden reeds rekening met de relevante zaken uit dit ontwerp-luchthavenbesluit en zijn tevens gebaseerd op de meest recente rekenmodellen.

Met betrekking tot het eventueel wijzigen van de veiligheidscontouren is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid krijgt om de betreffende veiligheidscontour te kunnen wijzigen in de periode na vaststelling. Hiermee tracht de gemeente de proceduretijd te verkorten.

Het voorliggend bestemmingsplan biedt naar mening van het college van burgemeester en wethouders ten aanzien van de veiligheidscontouren voldoende flexibiliteit om op eventuele wijzigingen in het luchthavenbesluit te kunnen inspelen.

### **3.7 Reclamant 7 Brabant Luchthaven beheer BV**

RECHTSPRAKTIJK SCHNITKER, namens Brabant Luchthaven beheer BV (Kempen Airport), Burcht 50, 5509 NP VELDHOVEN, ingekomen op 31 januari 2017 en aangevuld op 1 februari 2017 en 16 februari 2017.

#### **3.7.1 Algemeen**

#### **3.7.2 Samenvatting en reactie**

- 3.7.2.1 *Reclamant stelt dat de externe veiligheidscontouren in het bestemmingsplan zijn gebaseerd op onjuiste invoergegevens en berekeningen op een inmiddels verouderd GEVERS model. De invloed van de EV-contour is groter dan eerder foutief werd berekend en ligt voor het GA-vliegverkeer over het geplande DIC (bebouwingszone A, B en C) en voor wat betreft het MLA- verkeer over DIC 1 (bebouwingszone C).*

Reactie:

In de huidige situatie wordt uitgegaan van het vigerende luchthavenbesluit en bijbehorende contouren. Dit besluit kan niet worden teruggedraaid. Pas wanneer er een nieuw luchthavenbesluit is, wordt het huidige luchthavenbesluit vervangen. Op het moment wordt er een alternatief voor het vigerende luchthavenbesluit onderzocht. Echter is deze studie nog niet afgerond en gaat men bij het bestemmingsplan uit van het huidige en wetsgeldige luchthavenbesluit.

Aanpassing:

De zienswijze is ongegrond. Het bestemmingsplan is niet aangepast.

**REACTIE VliegVELD 24 – 8**

*Het is inmiddels bewezen en toegegeven, door zowel het onderzoeksbureau als ook door de provincie dat de invoergegevens met onjuiste settings in het computerprogramma zijn berekend voor de veiligheid- en geluidscontouren van het vliegverkeer. Desondanks gaat de gemeente toch uit van het vigerende luchthavenbesluit (met de fout berekende veiligheidscontouren) en neemt de gemeente tegen beter weten in bewust grote risico's t.a.v. de luchtverkeersveiligheid. De gemeente gaat ook niet in op de zienswijze over de verantwoordelijkheid van het rijk, de provincie en de **eindverantwoordelijkheid van de gemeente** m.b.t. het veiligheidsniveau in relatie met het bestemmingsplan.*

**WEDEROM, VREEMD EN NIET CONSEQUENT!**

*Gemeente houdt in de DIC procedure vast aan het vigerende luchtvaartbesluit terwijl de procedure "**Paraplu bestemmingsplan Buitengebied**" door dezelfde gemeente al in mei 2016 "ON HOLD" is gezet in afwachting van de correctie van de FOUTEN in het vigerende luchthavenbesluit. (meeting 12 mei 2016 op Kempen Airport met gemeente en provincie). Op zijn minst een bedenkelijke werkwijze.*

Interpretatie College van Burgemeester en Wethouders

Tijdens het berekenen van de benodigde contouren voor de aanvraag van het luchthavenbesluit is er geen sprake geweest van het gebruik van foutieve software. De ligging van de MLA-vliegroutes moesten echter wel gecorrigeerd worden. Hierbij zijn de verschillen tussen de berekeningen met de oorspronkelijke MLA-routes en de berekeningen met de gecorrigeerde MLA-routes inzichtelijk gemaakt. De conclusie is dat correctie van de MLA-routes geen invloed heeft op de ligging van de PR-contouren, zie het document PNB130402.not. d.d. 12 april 2013 en er dus geen groter risico op het gebied van externe veiligheid is.

Een gewijzigd luchthavenbesluit is inderdaad in voorbereiding.

Dit Luchthavenbesluit zal naar verwachting niet eerder dan in december 2017 in Provinciale Staten worden behandeld.

De berekende geluidscontouren houden reeds rekening met de relevante zaken uit dit ontwerp-luchthavenbesluit en zijn tevens gebaseerd op de meest recente rekenmodellen.

Met betrekking tot het eventueel wijzigen van de veiligheidscontouren is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid krijgt om de betreffende veiligheidscontour te kunnen wijzigen in de periode na vaststelling. Hiermee tracht de gemeente de proceduretijd te verkorten.

Het voorliggend bestemmingsplan biedt naar mening van het college van burgemeester en wethouders ten aanzien van de veiligheidscontouren voldoende flexibiliteit om op eventuele wijzigingen in het luchthavenbesluit te kunnen inspelen.

- 3.7.2.3 *Reclamant concludeert dat op de 'driehoek' zonnepanelen worden gerealiseerd en dat als afgeleide hiervan piloten mogelijk over Dorplein zullen gaan vliegen. Het zonnepark is ongeschikt voor het uitvoeren van een noodlanding. Uit het bestemmingsplan blijkt niet dat rekening is gehouden met het verblindend effect van*

*piloten door weerkaatsing van zonlicht op de zonnepanelen. Dit effect doet zich vooral voor bij de zonnepanelen op de bestemming Bedrijventerrein-2.*

Reactie:

Eén van de twee vertrekroutes buigt af voor de genoemde driehoek. De andere route is slechts een klein stuk over de driehoek en kan verder normaal gevlogen worden. Er is dus voor de piloten geen reden om over Budel-Dorplein te vliegen. Middels voorlichting door de luchthaven kan gezorgd worden voor het gebruik van de afgesproken routes (DAM-tracé). Daarnaast blijkt uit een studie voor Lelystad Airport dat zonnepanelen welke zich in de vliegroute bevinden geen negatieve invloed op de vliegers hebben. In deze studie is in eerste instantie een testopstelling geplaatst en inmiddels is de plaatsing van de zonnepanelen goedgekeurd door de Luchtvaartdienst<sup>1</sup>.

Voor het DIC betreft het hier een bestemmingsplantraject. Er zijn nog geen concrete installatie procedures voor deze zonnepanelen. Pas wanneer er concrete installatie procedures zijn zou een studie kunnen uitwijzen of de zonnepanelen op de bewuste locatie een negatieve invloed hebben op de vliegers.

Tevens heeft reclamant zelf tijdens een commissievergadering van juni 2015 aangegeven in te kunnen stemmen met zonnepanelen op deze locatie, mede op basis van deze uitspraak is de bestemming tot stand gekomen.

Het bewust of onbewust afwijken van de vastgestelde routes waardoor er meer vliegverkeer boven Budel-Dorplein zal vliegen, kan leiden tot een hogere geluidsbelasting op Handhavingspunten HH1 en HH2. Het overschrijden van de grenswaarden voor geluidsbelasting, zoals vastgesteld in het luchthavenbesluit, leidt tot ongewenste situaties. Het overschrijden van de maximale geluidsbelasting kan gevolgen hebben (Staatscourant Nr. 5664; 31 maart 2011, zie paragraaf 2.4.1.3 voor een tekstuitsnede).

Aanpassing:

De zienswijze is ongegrond. Het bestemmingsplan is niet aangepast.

**REACTIE VliegVeld 24 – 8**

*Reclamant heeft in betreffende commissievergadering aangegeven dat zonnepanelen worden gezien als obstakels die een veilige noodlanding in de weg staan. Ook heeft hij aangegeven dat reflectie van de zonnepanelen hinderlijke gevolgen heeft voor de piloten. Reclamant **heeft zeker niet toegezegd** dat hij geen bezwaar heeft voor het inrichten van een zonnepark in de in- en uitvliegroute van de luchthaven.*

***Wel** heeft reclamant aangegeven dat het wellicht nuttig is te onderzoeken of het gebruik van zonnepanelen uitgevoerd als **vlakke platen op grondniveau**, zoals die volgens ingewijden momenteel in ontwikkeling zijn (fietspaden en wegen uitgevoerd als zonnepaneel), een oplossing kunnen bieden. Hij gaf hierbij aan dat er verder onderzoek vereist is naar ondermeer de impact van de reflectie voor piloten, de mogelijkheid van een noodlanding en het effect van een elektrische kortsluiting bij een crash. Ook het Ministerie (ILT), geeft aan zeer omzichtig om te gaan met zonnepanelen in de omgeving van vliegvelden. Het Europese parlement heeft wetgeving in voorbereiding m.b.t. reflecterende oppervlakten in de omgeving van luchthavens. Deze wetgeving zal ook van toepassing worden op zonnepanelen op of rondom luchthavens. Jongsleden heeft de heer Nijhuis, directie Schiphol, verklaart dat:*

<sup>1</sup> Bron: <https://solarmagazine.nl/nieuws-zonne-energie/i10641/hg-zonnepanelen-plaatst-1-840zonnepanelen-bij-mkp-agro>

### **Zonne-energie nog gevaarlijk door reflectie**

*De overeenkomst die Schiphol en Eneco sloten, betreft alleen windenergie, maar beide partijen sluiten niet uit dat een deel van de stroom in de toekomst ook van de zon komt. „We hebben natuurlijk een enorme oppervlakte”, zegt Nijhuis. „Drieduizend hectare, daar kun je wel iets mee. Maar nu is het nog lastig, omdat de huidige generatie panelen licht reflecteert. Dat is gevaarlijk bij het landen.”(Bron ED 15-8-2017)*

***De bewering van gemeente: Daarnaast blijkt.....goedgekeurd door de Luchtvaartdienst”** Is ONJUIST, de informatie wordt verdraaid en niet waarheidsgetrouw door gemeente gedeeld:*

- 1. Er is inderdaad een boerderij in de buurt van de luchthaven Lelystad met zonnepanelen op enkele daken van de landbouwloodsen.*
- 2. De locatie ligt NIET in de aan of uitvliegrouete van de luchthaven, maar als de locatie vergeleken wordt met Budel, zou deze op de Jarosiet velden bij Nyrstar liggen en dus niet op de “driehoek” waar juist uitgeklimmen of gedaald wordt van of naar de luchthaven.*
- 3. De panelen oppervlakte bij Lelystad is zeer beperkt en ZEKER niet te vergelijken met de geplande oppervlaktes bij het DIC.*
- 4. In de diverse bijlagen van de DIC documenten worden foto's van velden zonnepanelen bij een luchthaven getoond. Dit klopt, maar belangrijk is de positie van deze velden (ook op de foto's): ALTIJD NAAST de start- en landingsbaan NOOIT in het verlengde hiervan.*

### Interpretatie College van Burgemeester en Wethouders

Het voorbeeld van Lelystad is uitsluitend gegeven als een voorbeeld dat het gebeurt. Naast Lelystad zijn er ook plannen op Groningen Airport Eelde (op het luchthaventerrein) voor pv-panelen, ook Schiphol plaatst pv-panelen en ook rondom andere luchthavens rondom de wereld worden panelen geplaatst, zoals in de Verenigde Staten, Zuid-Afrika en India. De regelgeving hierover staat in de kinderschoenen en richt zich momenteel op onderzoeken voor de specifieke gevallen.

De kern van de Reactie van burgemeester en wethouders op de zienswijze zit hem in de tweede alinea van de Reactie.

“Voor het DIC betreft het hier een bestemmingsplantraject. Er zijn nog geen concrete installatie procedures voor deze zonnepanelen. Pas wanneer er concrete installatie procedures zijn zou een studie kunnen uitwijzen of de zonnepanelen op de bewuste locatie een negatieve invloed hebben op de vliegers”.

Met andere woorden: concrete studies naar veiligheid kunnen pas uitgevoerd worden bij concrete plannen, omdat dan onder meer duidelijkheid is over details, zoals het type panelen gebruikt worden, en welke oriëntatie wordt gebruikt. Typische zaken die onderzocht moeten worden zijn (zonlicht)reflectie en invloed op communicatie- en navigatieapparatuur.

Ingeval van concrete toekomstige plannen voor het plaatsen van zonnepanelen op de genoemde driehoek, zal een studie uitgevoerd worden naar de eventuele negatieve invloed hiervan op de vliegers. Uiteraard worden Kempen Airport en Vliegclub de Kempen hierbij betrokken.

### **REACTIE VliegVELD 24 – 8 ten aanzien van bestemmingsplan.**

#### **Bestemmingsplan:**

*Om zich zelf in te dekken is er m.b.t. de veiligheidszones van het vliegveld een bevoegdheid opgenomen om deze contouren na vaststelling van het bestemmingsplan te wijzigen.*

*Bestemmingsplan (blz. 83.)*

*Op de verbeelding en in de regels is de 10-6 PR-contour (hierbinnen valt ook de 10-5 PR-contour) van het vliegveld vastgelegd met de aanduiding 'Veiligheidszone – vliegveld'. Er is voor het college van*

*burgemeester en wethouders een bevoegdheid opgenomen om deze contour te wijzigen, naar aanleiding van bijvoorbeeld een aanpassing van het beperkingengebied*

*Dit is een dubieuze tekst waarmee naar alle kanten geredeneerd kan worden maar geen enkele garantie inhoudt voor de continuïteit en toekomst van de Luchthaven.*

#### Interpretatie College van Burgemeester en Wethouders

Het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in een bestemmingsplan is een zeer gebruikelijk juridisch instrument om flexibiliteit te bieden. Het is een zwaarder instrument dan de in dit bestemmingsplan veel vaker opgenomen mogelijkheid om af te wijken via een omgevingsvergunning. Zwaarder omdat er een extra planologische procedure wettelijk is voorgeschreven (artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening). Door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan delegeert de gemeenteraad de bevoegdheid om een specifiek onderdeel van het bestemmingsplan te wijzigen naar het college van burgemeester en wethouders. In voorliggend geval is de wijzigingsbevoegdheid opgenomen omdat de betreffende veiligheidscontour zou kunnen wijzigen in de periode na de vaststelling. Om dit vervolgens goed te kunnen vertalen in de juridisch-planologische regeling ter plaatse kan de wijzigingsbevoegdheid worden gebruikt. Omdat dit in feite een technische, en niet een beleidsmatige wijziging is, wordt aan de gemeenteraad voorgesteld deze bevoegdheid te delegeren aan het college.

Deze bevoegdheid is enkel opgenomen om in voorkomend geval (bijvoorbeeld bij wijzigingen in het luchthavenbesluit) de betreffende veiligheidscontour te kunnen wijzigen.