



SP Statenfractie Zeeland

Postbus 6001 4330 LA Middelburg

zeeland@sp.nl

www.zeeland.sp.nl

**Amendement met betrekking tot agendapunt 9.1.1, Statenvoorstel
(bijlage 2 - Voorgestelde wijzigingen verordening Luchthavenbesluit)
wijziging Luchthavenbesluit Midden-Zeeland - 487418**

Van Statenlid G. van Unen

Provinciale Staten van Zeeland in vergadering bijeen op 27 september 2024

Ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

- ✓ Hoofdstuk 1, Artikel 1 niet te schrappen.
Maximum startgewicht: de maximale startmassa die overeenkomt met een officieel vastgestelde waarde die specifiek is voor alle luchtvaartuigtypen, zoals aangegeven in de luchtwaardigheidsverklaring van het luchtvaartuig.
- ✓ Hoofdstuk 3, Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer eerste lid,
 1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen, helikopters, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen toegestaan

Te wijzigen in:

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen *met een maximum start-gewicht van 6.000 kg*, helikopters *met een maximaal startgewicht van 6.000 kg*, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije *ballonnen* toegestaan
- ✓ Hoofdstuk 3, Artikel 4, vierde lid niet te schrappen
 4. In afwijking van het eerste lid is het ten behoeve van incidenteel gebruik na toestemming van de havenmeester toegestaan maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.
 - ✓ Hoofdstuk 3, Artikel 4, vijfde lid niet te schrappen en te wijzigen
 5. In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.



SP Statenfractie Zeeland

Postbus 6001 4330 LA Middelburg

zeeland@sp.nl

www.zeeland.sp.nl

**Amendement met betrekking tot agendapunt 9.1.1, Statenvoorstel
(bijlage 2 - Voorgestelde wijzigingen verordening Luchthavenbesluit)
wijziging Luchthavenbesluit Midden-Zeeland - 487418**

Van Statenlid G. van Unen

en te wijzigen in:

5. In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS- vlucht, politievlucht, kustwachtvlucht of *SAR-reddingsvlucht*, *-oefenvlucht*, *-onderhoudsvlucht* en *-ferryvlucht*, toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.

Toelichting:

De regelgeving in het huidige luchtvaartbesluit 2021 biedt geen juridische basis voor de permanente stationering van de SAR helikopter. Dit geldt met name voor de noodzakelijke oefen-, onderhouds- en ferryvluchten, waardoor het vereist is deze in het gewijzigde Luchthavenbesluit op te nemen.

Het voorgestelde schrappen van het maximale startgewicht - waarmee de stationering van de SAR helikopter ook kan worden gelegaliseerd – kan onvoorziene gevolgen hebben, mede omdat het geluidsbudget van het vliegveld bijzonder ruim is.

Schrappen van het startgewicht - wegens harmonisatie van de regelgeving - is nu niet noodzakelijk en niet wenselijk. We dienen eerst grondig te onderzoeken wat de mogelijke effecten en gevolgen van het schrappen van dit startgewicht kunnen zijn voor de Zeeuwse inwoners en de ontwikkeling van de nabijgelegen recreatieve voorzieningen.

Hoogachtend,

Ger van Unen

Provinciale Statenfractie SP

Bijlage: Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland

Tijdslijn van de gebeurtenissen tot nu toe met betrekking tot de baanrotatie van vliegveld Midden-Zeeland – dit ter ondersteuning van het amendement

Waarom is er gedoe om de Search And Rescue – SAR - helikopter op vliegveld Midden-Zeeland?

1. Midden Zeeland begon in de zeventiger jaren als een klein recreatief vliegveldje.
2. Tegelijkertijd begon de recreatie langs en op het Veerse meer te groeien.
3. Op camping “De Witte Raaf “ stonden veel caravans, waar families generaties lang hun vakanties tegen een redelijke prijs konden vieren.
4. Na 2000 werd het nodig om de boel op te knappen en verder te ontwikkelen met een zwembad en huisjes. Als gevolg van de kredietcrisis ging de camping failliet en leed de gemeente Middelburg daardoor een miljoenen verlies.
5. Door de grond van de camping te verkopen aan Driestar werd dat verlies opgeheven.
6. Driestar wil daar een ruim opgezet recreatiepark bouwen, met goede voorzieningen voor families, dat het hele jaar door gebruikt kan worden.
7. Maar dan moet wel de vliegtuigbaan gedraaid worden, zodat de vliegtuigen niet over, maar langs het recreatiepark kunnen stijgen en landen.
8. In juli 2020 wordt bij de provincie een verzoek door de gemeente Middelburg ingediend om voor het draaien van de baan een zogenoemd ‘inpassingsplan’ te maken. Dit is nodig voor aanpassing van de bestemmingsplannen van de 6 omliggende gemeenten Middelburg, Goes, Veere, Borsele, Vlissingen en Noord-Beveland.
9. Behalve het verleggen van de landingsbaan moeten ook de regels van het vliegveld worden aangepast door Provinciale Staten in het “Luchthavenbesluit”.
10. Die regels zijn eigenlijk een vergunning voor het vliegveld. Zij bepalen hoeveel vluchten er wanneer en volgens welke route mogen worden gevlogen.
11. En ze stellen het maximaal aantal vliegbewegingen (landen of stijgen) per jaar vast. Dat is nu 46.500 voor kleine vliegtuigen. Maar in de praktijk worden er nu ongeveer slechts 30.000 gebruikt.
12. Het vliegveld heeft dus nog veel ‘vliegruimte’ over.
13. In 2021 besloot Provinciale Staten om in het Luchthavenbesluit het aantal helikoptervluchten uit te breiden van 800 naar 4000, zodat het Belgisch helikopter bedrijf NHV onderhoudsvluchten kon uitvoeren naar windmolens op zee.



Bijlage: Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland

Tijdslijn van de gebeurtenissen tot nu toe met betrekking tot de baanrotatie van vliegveld Midden-Zeeland – dit ter ondersteuning van het amendement

14. Dit had niets met recreatie te maken. Deze vluchten zijn in 2022 gestopt omdat het onderhoud voortaan door speciale schepen wordt uitgevoerd.
15. In 2021 kreeg het Amerikaanse bedrijf Bristow via een tender procedure de vergunning om de Save And Rescue - SAR - vluchten met helikopters in Nederland uit te voeren.
16. Bristow had naast het verplichte vliegveld Den Helder, gekozen voor midden-Zeeland als tweede vliegveld, waarvoor het extra financieel voordeel kreeg. Een tweede vliegveld is namelijk niet verplicht.
17. Het bedrijf NHV voerde tot dan toe de SAR vluchten uit vanaf Den Helder en de Pistooldhaven op de Maasvlakte, dat ten opzichte van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren en de Noordzee gunstiger ligt dan midden-Zeeland.
18. Voor het redden van drenkelingen was de keuze voor midden-Zeeland in vergelijking met de Pistooldhaven een achteruitgang.
19. De gunning van de tender aan Bristow werd en wordt nog door enkele partijen, die meededen aan de tender, juridisch bestreden . In oktober a.s. worden er nog 3 rechtszaken over gevoerd.
20. Bovendien: de door Bristow gebruikte SAR helikopters zijn te zwaar voor midden-Zeeland.
21. Het luchthavenbesluit 2021 staat vliegtuigen en helikopters zwaarder dan 6000 kg. niet toe.
22. Maar voor SAR vluchten, zijnde echte noodvluchten met de SAR helikopter, geldt een uitzondering.
23. Er moet echter ook geoefend worden met de SAR helikopter. En na elke onderhoudsbeurt of reparatie moet er gevlogen worden of alles goed werkt. Die oefenen onderhoudsvluchten vluchten zijn volgens het geldende luchthavenbesluit niet toegestaan.
24. Daarom besloot Gedeputeerde Staten (GS) in december 2021 om een onafhankelijk advies te vragen of de SAR helikopter nu wel of niet op vliegveld midden-Zeeland permanent gestationeerd kon worden.



Tijdslijn van de gebeurtenissen tot nu toe met betrekking tot de baanrotatie van vliegveld Midden-Zeeland – dit ter ondersteuning van het amendement

25. In februari 2022 verschijnt dit advies van het bedrijf To70 waarin, met een uitvoerige analyse, wordt geconcludeerd dat het stationeren van de SAR helikopter NIET zonder meer mogelijk is.
26. Daarna wordt het stil. Tot 27 september 2022, als GS besluit om de SAR helikopter per november 2022 te stationeren, onder de kop Stationering SAR-helikopter op Midden-Zeeland redt mensenlevens.
27. In oktober 2022 geeft GS, op navraag van de SP en GL, het document vrij waarop GS deze beslissing heeft gebaseerd.
28. Dit document bevat een tegenanalyse van het To70 advies, opgesteld door het advocatenkantoor Norton Fulbright in opdracht van Bristow, dat concludeert dat de SAR helikopter wel kan worden gestationeerd.
29. Deze conclusie is al in april 2022 aan GS is gestuurd.
30. GS heeft direct na ontvangst op 12 april 2022, deze conclusie aan de RUD gezonden, met het verzoek hierover een advies uit te brengen.
31. De RUD adviseert op 20 april 2022 aan GS om de conclusie van To70 als de enige juiste te aanvaarden, en stelt dat de analyse van Norton fout is.
32. In augustus 2022 stuurt de RUD een schriftelijke waarschuwing aan airport Midden-Zeeland, dat zij handhavend op zal treden tegen de niet toegelaten oefen- en onderhoudsvluchten met de SAR helikopter.
33. Deze correspondentie van GS met de RUD en de handhavingsbrief van de RUD aan de luchthaven, zijn nooit aan de provinciale fracties gestuurd.
34. In de periode november 2022 – januari 2023 vliegt de SAR helikopter regelmatig op midden-Zeeland, maar staat ook vaak in Den Helder. Het is onduidelijk of de beperkte aanwezigheid op midden-Zeeland iets te maken heeft met geldende regelgeving.
35. Op 9 februari 2024 stuurt GS / RUD een concept luchthavenbesluit dat is aangepast voor het draaien van de baan aan de gemeente Middelburg.
36. Behalve de noodzakelijke aanpassingen voor de geluidscontouren e.d., is tevens artikel 4, betreffende het maximale startgewicht van 6000 kg. geschrapt, met de argumentatie dat dit artikel verouderd is en niet voorkomt in andere luchthavenbesluiten.



Tijdslijn van de gebeurtenissen tot nu toe met betrekking tot de baanrotatie van vliegveld Midden-Zeeland – dit ter ondersteuning van het amendement

37. Dat hiermee de stationering van de SAR helikopter de facto wordt gelegaliseerd, wordt niet vermeld.
38. Op 6 maart 2024 reageert het Middelburgse college met het dringende verzoek om het maximum startgewicht nu niet te schrappen wegens eventuele beroepsprocedures tegen mogelijke uitbreiding van het vliegverkeer en de daaruit voortvloeiende vertraging van de uitvoering van het draaien van de baan.
39. Daarbij stelt het Middelburgse college voor om de regels voor de SAR helikopter zodanig aan te passen dat de stationering daarvan wordt gelegaliseerd.
40. In hun reactie van 2 april 2024 blijven GS/RUD bij hun standpunt: “Het Luchthavenbesluit wensen wij te laten voldoen aan de actuele wet- en regelgeving. Het maximum startgewicht is al geruime tijd > 20 jaar) geen wettelijk voorschrift meer. De wettelijke voorschriften zijn de geluidscertificaten per type vliegtuig, het daaraan verbonden geluidsbudget inclusief de geluidshandhavingspunten en het aantal toegestane vliegbewegingen (vliegtuigen en helikopters).”
41. Met het argument dat het maximum startgewicht al 20 jaar verouderd is gaan GS / RUD voorbij aan het feit dat deze bepaling in 2021 nog is gehandhaafd en aangepast.
42. Daarnaast heeft de luchthaven een (te) ruim geluidsbudget waarvan slechts iets meer dan de helft wordt gebruikt. In combinatie met het schrappen van het startgewicht krijgt de luchthaven nog aanzienlijk meer ruimte om uit te breiden.
43. Op het voorstel van Middelburg om de regelgeving voor de SAR helikopter in te passen, wordt met geen letter in gegaan.
44. Het maximale startgewicht is al in 2000 opgenomen in het luchthavenbesluit, vanwege het kleine recreatieve karakter van het vliegveld.
45. In 2014 wordt het startgewicht gekoppeld aan de eigenschappen van de baan: ingedeeld onder codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).
46. Een baan met code 2B, zoals op de luchthaven Midden-Zeeland, wordt voornamelijk gebruikt door luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg.
47. In 2021 zijn voor de SAR en andere noodvluchten nog extra bepalingen opgenomen, om de beperkingen van de 6000 kg. te omzeilen, waarbij de luchthaven overigens geen extra administratie hoefde uit te voeren



Bijlage: Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland

Tijdslijn van de gebeurtenissen tot nu toe met betrekking tot de baanrotatie van vliegveld Midden-Zeeland – dit ter ondersteuning van het amendement

- 48. Waarom is dat maximum startgewicht toen niet geschrapt en waarom is het dan nu zo urgent terwijl het niet noodzakelijk is?
- 49. Het ligt voor de hand om te veronderstellen dat het gebeurt om de regelgeving voor de SAR helikopter “geruisloos” aan te passen.
- 50. Met deze maatregel wordt de gemeente Middelburg, als hoofdaanvrager van de aanpassingen in het luchthavenbesluit en als bestuurder van de grond waarop de luchthaven ligt, wel zeer opvallend gepasseerd.

September 2024, Fractie SP Zeeland

