

Toelichting en argumentatie opheffen bepaling maximaal startgewicht 6000kg

In 2022 is door Gedeputeerde Staten richting Provinciale Staten gecommuniceerd dat bij de wijziging van het Luchthavenbesluit ten behoeven van draaiing van de start- en landingsbaan ook een bepaling in het Luchthavenbesluit opgenomen zal worden met een maximum aan oefen- en onderhoudsvluchten met de SAR-helikopter. Om deze reden is onderzoek gedaan naar de wettelijke vereisten van een Luchthavenbesluit ten aanzien van dit soort vluchten en is ook in IPO-verband navraag gedaan hoe andere Provincies dit geregeld hebben. Dat heeft geleid tot nieuwe inzichten, zodanig dat sprake is van gewijzigde omstandigheden tot modernisering van het Luchthavenbesluit.

De redeneerlijn hierbij is als volgt.

- Uitgangspunt in de oude werkwijze was de veronderstelling dat hoe zwaarder een toestel, hoe meer geluid deze produceerde. Destijds werd het geluid beperkt met het stellen van een maximum gewicht van luchtvaartuigen (6.000 kg).
- Inmiddels zegt gewicht niet alles meer over de geluidsbelasting richting de omgeving. Lichtere toestellen kunnen heuse lawaaimakers zijn, en omgekeerd kunnen zware toestellen dermate modern zijn dat ze relatief stil zijn. Om deze reden is in 2009 nationale regelgeving gewijzigd (op basis van de Europese richtlijn) die bepaalde dat de geluidsbelasting niet afhankelijk is van het gewicht van een toestel, maar van de geluidproductie.
- Vanuit deze constatering is bij de meeste regionale luchthavens de werkwijze met een gewichtslimiet inmiddels losgelaten. In plaats daarvan wordt gewerkt met geluidscertificaten en een geluidsbudget aan de hand van handhavingspunten rondom het vliegveld. Dat betekent dat na elke vliegbeweging de werkelijke geluidsemissie in mindering wordt gebracht op het jaarlijks beschikbare geluidsbudget. Op vliegveld Midden-Zeeland wordt al gewerkt met een geluidsbudget, maar staat ook het verbodsgewicht hoger dan 6.000 kg nog in het Luchthavenbesluit. Dit hindert het functioneren van het vliegveld in haar activiteiten, met name ten aanzien van de oefen- en onderhoudsvluchten van de SAR-helikopter. Vliegveld Midden-Zeeland is één van de laatste regionale luchthavens waar het Luchthavenbesluit dan ook nog moet worden gemoderniseerd.

Opheffen bepaling maximum gewicht is geen verruiming van de gebruiksmogelijkheden

Het loslaten van het gewicht betekent geen verruiming van de voorschriften. Het betekent wel dat er veel preciezer gestuurd en gehandhaafd kan worden op de daadwerkelijke geluidsbelasting van de luchthaven afhankelijk van de luchtvaartuigen. Het beschikbare geluidsbudget en het aantal toegestane vliegbewegingen blijft namelijk onveranderd.

Daarbij komt dat de bestaande, maar ook toekomstige start- en landingsbaan niet uitgerust is c.q. wordt om grote luchtvaartuigen toe te laten. In artikel 3 van het Luchthavenbesluit staat dat de baan maximaal 1.000 meter lang en 30 meter breed mag zijn, dit overeenkomstig de internationale voorschriften uit het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. De baan heeft namelijk codenummer 2 en codeletter B, zoals opgenomen in bijlage 14 van dat verdrag. Dit houdt in dat de baanlengte maximaal 1200 meter mag zijn en de spanwijdte van toelaatbare vliegtuigen maximaal 24 meter mag bedragen.

In de praktijk betekent dit dat enkel kleine vliegtuigen tot ongeveer een gewicht van circa 6.000 kg gebruik kunnen maken van deze start- en landingsbaan. Er is namelijk geen enkel groot passagierstoestel dat een spanwijdte tot 24 meter heeft. Zo heeft een Boeing 737-800 al een spanwijdte van 34 meter en een City hopper een spanwijdte van 28.70 meter. Dergelijke passagierstoestellen hebben ook een baan nodig van minimaal 2.000 meter voor starten en landen. Zie Schiphol of Eindhoven met banen tot meer dan 3.500 meter.

De internationale regelgeving is voldoende argumentatie om artikel 4 ten aanzien van de gewichtsbepaling aan te passen.

Ten overvloede wordt gerefereerd aan de Luchthavenbesluiten van vergelijkbare regionale vliegvelden. De meeste regionale vliegvelden in Nederland beschikken namelijk over een verharde start- en landingsbaan overeenkomstig codenummer 2 codeletter B in het bijbehorende Luchthavenbesluit. Hieronder volgen twee voorbeelden van dergelijke besluiten, vergelijkbaar met het ontwerpbesluit van vliegveld Midden-Zeeland:

1. Luchthavenbesluit Teuge:

Artikel 3 Op de luchthaven zijn gelegen:

een verharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 086° – 266°, met een lengte van 1.199 meter en een breedte van 27 meter, met daarbij behorende verharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 2 en codeletter B;

een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 027° – 207°, met een lengte van 700 meter en een breedte van minimaal 25 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B;

2. Luchthavenbesluit Breda:

Artikel 3 Baanaanduiding

1. Op de luchthaven is gelegen een verharde start- en landingsbaan in de geografische richting 066°-246° met een lengte van 830 meter en een breedte van 23 meter, met daarbij behorende verharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

Tenslotte is de gehele infrastructuur van vliegveld Midden-Zeeland niet ingericht voor grote vliegtuigen: er is geen ruimte voor taxiën, geen grootschalige opslag voor brandstof(auto's), geen opslag van trappen, geen parkeerruimte auto's voor passagiers, etc. Ook het Provinciale omgevingsbeleid en milieubeleid staan niet toe dat hier ruimte is voor grote vliegtuigen met bijbehorende infrastructuur. Mocht daar überhaupt een beleidswens toe zijn, dan vraagt dat te allen tijde een politieke afweging.

Bovenstaande argumenten, vastgelegd in internationale regelgeving zijn voor ons voldoende argumentatie om artikel 4 ten aanzien van de gewichtsbepijking aan te passen.