

Geachte heer de Reu,

Op uw verzoek zal ik hierbij trachten kort te onderbouwen waarom wij het verzoek tot uitbreiding van het aantal helikoptervluchten zijn gekomen.

Eerst wat gegevens:

Het vliegveld heeft een maximaal aantal vergunde bewegingen van 46.558. Een beweging is een start of een landing. Dit betekent theoretisch dus fysiek 23279 vliegtuigen op ons veld. Onze vergunning laat daarnaast jaarlijks een maximale hoeveelheid geluid toe. Elke beweging “gebruikt” hier een deel van deze vergunde hoeveelheid geluid. Elk luchtvaartuig heeft een geluidscertificaat. Dit certificaat bepaalt hoeveel er van onze hoeveelheid geluid “gebruikt” wordt als het vliegtuig bij ons land of opstijgt. Elke vliegbeweging wordt bij ons geregistreerd en daarmee ook de hoeveelheid geluid die bij deze beweging hoort. Jaarlijks worden zowel de totale hoeveelheid geluid die is geproduceerd als het aantal bewegingen gecontroleerd door de provincie.

De huidige vergunning bepaalt dus hoeveel geluid wij als luchthaven maximaal mogen maken met als extra borging een maximaal aantal vliegbewegingen. Anders om geldt natuurlijk ook, het gaat er om wat het eerste op is, het “geluidsbudget” of het aantal vliegbewegingen.

Maximaal 800 van het totaal vergunde aantal bewegingen mag worden gemaakt door helikopters. Een helikopterbeweging “gebruikt” meer van de beschikbaar geluidsruimte dan een vleugelvliegtuig. Als er meer helikopters gaan vliegen wordt de beschikbare geluidsruimte voor vleugelvliegtuigen kleiner. De “papieren” reserve in de vergunning tussen het vergunde aantal vliegbewegingen is dus meer een buffer voor de beschikbare geluidsruimte en niet zo zeer voor de aantallen vliegbewegingen.

Met het huidige fysieke aantal vleugelvliegtuigbewegingen is het gebruik van de geluidsruimte erg variabel want afhankelijk van het geluidscertificaat maakt het ene vliegtuig meer geluidsruimte op dan het andere vliegtuig. Met

hetzelfde aantal bewegingen van vleugelvliegtuigen kan dus meer of minder geluid gebruikt worden en gaat dit ten koste van de toegestane maximale hoeveelheid geluidsruimte. Zo is het dus mogelijk dat er minder vliegbewegingen kunnen worden gemaakt omdat de geluidsruimte op is. Het is noodzakelijk een “buffer” te hebben tussen bewegingen en geluidsverbruik en andersom.

In onze aanvraag vragen wij meer helikopterbewegingen aan om de onderhoudsvluchten naar de windmolenparken voor de kust van Walcheren te kunnen faciliteren. Op de bestaande en in gebruik zijnde aantallen vragen we een verruiming van 3200 stuks. Fysiek is dat een verruiming van 1600 helikopters. Hiervoor leveren we 3200 vleugelvliegtuigbewegingen in. Omdat een helikopter meer geluid maakt dan een vleugelvliegtuig wordt de buffer van geluid dus kleiner, het aantal vliegbewegingen blijft gelijk.

Om de buffer voor geluid in stand te houden is enige verruiming in geluid noodzakelijk.

Omdat wij niet precies weten of de partijen die windmolenparken op de Noordzee gaan bouwen gebruikt willen maken van de (helikopter)faciliteiten van onze luchthaven zijn wij bij het bepalen van het aantal aan te vragen extra helikopterbewegingen uitgegaan van onze maximale afhandelingscapaciteit van maximaal 30 extra helikopters per week (60 bewegingen) en hebben dat afgerond op 3200 extra bewegingen. Dit betekent dat er niet volgend jaar of de jaren daarop weer een nieuwe aanvraag ligt voor nog meer helikopterbewegingen. Wij hebben in de m.e.r.-beoordelingsnotitie onze maximale capaciteit voor het afhandelen van helikopters opgenomen.

Om de geluidbelasting van de omwonenden, met name Oranjeplaat niet te verhogen hebben wij een m.e.r.-beoordelingsnotitie laten maken met een nieuwe uitvliegroute direct naar het havengebied. Deze notitie geeft aan dat de huidige geluidsbelasting gering afneemt op Oranjeplaat en dat de extra geluidsbelasting weinig of geen belasting vormt voor het (on) bewoonde gebied richting Sloehaven. Tevens ontlasten we het Natura 2000 gebied, Veerse Meer.

Het alternatief hiervoor is de normale routes blijven volgen echter dit zal de huidige geluidbelasting ernstig verhogen, met name op de camping en Oranjeplaat. Reeds in 2016 en begin 2017 hebben wij onze omwonenden, incl. de inwoners van Lewedorp, Nieuwland en Arnemuiden geïnformeerd over de mogelijke komst van de helikopters en ons voornemen een andere uitvliegroute te realiseren. Deze goed bezochte informatieavonden hebben ons suggesties en aanbevelingen opgeleverd die we in de notitie hebben verwerkt.

Uit de vragen en opmerkingen die wij hebben ontvangen blijkt telkens weer de complexiteit van aantallen vliegbewegingen en hoeveelheden geluid. Deze twee gegevens zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en moeten ook onlosmakelijk worden gebruikt. Het is niet mogelijk een conclusie te trekken op grond van aantallen te trekken zonder daarbij de hoeveelheid geluid te betrekken en andersom. Ons inziens is een maximaal aantal bewegingen geen goede maatstaf meer door nieuwe technieken en ontwikkelingen in luchtvaarttechniek. Toestellen maken steeds minder geluid en elektrisch vliegen is inmiddels een feit. Door het invoeren van geluidcertificaten is de

geluidbelasting van toestellen goed in kaart te brengen en is een totale geluidbelasting een simpele optelsom geworden. De luchthaven zal op deze wijze zelfregulerend zijn door luchtvaartuigen met een hoge geluidsbelasting te weren om overschrijding van het conto te vermijden.

Met betrekking tot uw vraag over een dependance in het Sloegebied wil ik aangeven dat dit financieel niet haalbaar is. Het gaat niet alleen maar om het neerleggen van een plaat beton als helikopterspot maar er moeten ook voorzieningen worden getroffen. Zo moet er een hangaar worden gebouwd, moet brandstof getankt kunnen worden en moet er een brandblusvoertuig aanwezig met bemanning aanwezig zijn tijdens het opstijgen en landen. Ook moeten er faciliteiten zijn voor het afhandelen van de passagiers.

Hopende u hiermee voldoende te hebben ingelicht en gaarne bereid e.a. mondeling toe te lichten,

Met vriendelijke grøet,

Enno Belderok

Directeur Zeeland Airport BV.
Arnemuiden 25-06-2018