

Reactie Provincie Zeeland op de voorgenomen wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met de implementatie van Doc 29 en NORAH

In een zogenaamde scenarioberekening voor onderbouwing bij een aanvraag tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit of luchthavenregeling worden alle landende en startende luchtvaartuigen (inclusief helikopters) met een maximaal startgewicht (MTOW) > 150 kg meegenomen. Daarbij wordt maatschappelijk vliegverkeer wel meegenomen in de geluidbelastingberekening voor de bepaling van de Lden-geluidbelastingcontouren, maar niet in de berekening van de Lden-geluidbelasting in handhavingspunten. Dit betekent ons inziens dat deze vluchten wel worden meegenomen in de bepaling van de ruimtelijke impact van de luchthaven op de (ruimere) omgeving, maar dat ze niet zullen worden beperkt bij het “vollopen” van de handhavingspunten.

Omdat ons inziens niet geheel duidelijk is, wat het ministerie hier nu exact mee bedoeld en ook de definitie van “maatschappelijk vliegverkeer” niet in de Regeling burgerluchthavens terug te vinden is, kan dit mogelijk een risico opleveren voor de handhaafbaarheid wanneer het geluidbudget opraakt. Het lijkt dan namelijk niet meer vanzelfsprekend dat de luchthaven binnen de geldende geluidcontouren blijft, wanneer de handhavingspunten tegen het einde van een gebruiksjaar dreigen “vol te lopen”.

Met de voorgenomen aanpassing van de Regeling burgerluchthavens zijn de directe gevolgen beperkt. De huidige besluiten die zijn vastgesteld o.b.v. de huidige rekenvoorschriften kunnen in de toekomst volgens de bestaande voorschriften gehandhaafd worden, middels overgangsrecht.

Uit de consultatiestukken blijkt niet duidelijk wat de gevolgen van de wijziging in het rekenvoorschrift zijn op de ruimtelijke consequenties van de aanwezigheid van een individuele luchthaven van regionale betekenis op diens omgeving. Met andere woorden, onduidelijk is vooralsnog of toepassing van de nieuwe bepalingmethoden rondom de luchthavens grotere, kleinere of grosso modo vergelijkbare geluidcontouren oplevert in vergelijking met de contouren die met de oude bepalingmethoden waren vastgesteld. Dit kan per luchthaven verschillen en is – op basis van navraag bij een luchtvaarttechnisch adviesbureau – waarschijnlijk afhankelijk van de specifieke vlootsamenstelling die een bepaalde luchthaven aandoet. Daarom is dan ook niet op voorhand duidelijk wat de wijziging betekent voor (beperkingen van) de bouw- en ontwikkelmogelijkheden van gronden in de (directe) omgeving van de luchthavens van regionale betekenis waarvoor de provincie

bevoegd gezag is.

Tenslotte zijn de regels ten aanzien van het wel of niet meenemen van maatschappelijke vluchten in scenario- en handhavingsberekening, mede in relatie tot de definitie van “maatschappelijke vluchten” onvoldoende duidelijk. Dit kan mogelijk leiden tot problemen met de handhaafbaarheid van luchthavenbesluiten wanneer het geluidbudget dat daarin is opgenomen opraakt.

De Provincie Zeeland dient hierbij de volgende zienswijze in:

- a) het verzoek om de term “maatschappelijke vluchten” duidelijk te definiëren, zodanig dat deze niet voor meerdere interpretaties vatbaar is.
- b) het verzoek om de regeling ten aanzien van het al dan niet – en op welke wijze - meenemen van maatschappelijke vluchten in scenario- en handhavingsberekeningen te verduidelijken en daarbij toe te lichten wat dit betekent ten aanzien van de handhaafbaarheid van de na het invoeren van deze regeling vast te stellen luchthavenbesluiten (en luchthavenregelingen).

Middelburg, 3 juni 2024