

Oranjeplaat, 11 oktober 2021

Geachte Secretaris,

In onze laatste CRO-vergadering op 18 juni jongstleden kwam de mogelijkheid van verplaatsing van enkele Search-and-Rescue (SAR) activiteiten van Rotterdam naar vliegveld Midden-Zeeland ter sprake. Dit werd in de vergadering afgedaan als een onderwerp zonder relevantie voor de CRO. Berichtgeving in de media na - maar ook zelfs voor- die CRO-vergadering geven nu echter een ander beeld. Wij zouden het dan ook waarderen als dit onderwerp "SAR en andere humanitaire support activiteiten op vliegveld Midden Zeeland" in de vergadering van 5 november aan de orde komt en dat deze notitie behandeld kan worden indien nodig met ter zake kundige toelichting van provincie Zeeland en van de vliegveld exploitant.

In de CRO-vergadering van 18 juni 2021 werd informatie over het bestaan van plannen om de secundaire uitvalsbasis voor SAR activiteiten van vliegveld Pistoohlaven op de Maasvlakte te Rotterdam over te plaatsen naar vliegveld Midden-Zeeland besproken. Zowel vertegenwoordigers van vliegveld Midden-Zeeland als van de provincie Zeeland ontkenden het bestaan van gesprekken over dit onderwerp. Na nu blijkt was er echter wel degelijk sprake van plannen in die richting want;

- De gunningsbeslissing voor het contract dat onder andere verplaatsing van de SAR functie van vliegveld Piloothaven naar vliegveld Midden-Zeeland voorstelt was al op 7 april 2021 uitgegaan.
- De winnende partij voor dit contract heeft een verklaring van vliegveld Midden-Zeeland bijgesloten in haar offerte waarin vliegveld Midden-Zeeland schriftelijk heeft bevestigd dat de SAR activiteiten voor een secundaire basis vanuit vliegveld Midden-Zeeland uitgevoerd kunnen worden voor een periode van 10 jaar.
- Naar aanleiding van deze gunningsbeslissing was er al een kort geding aangespannen door de verliezende partij op 26 april 2021.
- een vertegenwoordiger van de provincie heeft per e-mail aan DMO (Staat der Nederlanden (Ministerie van Defensie, Defensie Materieel Organisatie) en aan de rechtbank op 17 juni bevestigd dat inwerking treden van het juli 2020 luchthavenbesluit zeer waarschijnlijk is.

Bovenstaande feiten geven op zijn minst aan dat de CRO-vertegenwoordigers van vliegveld en provinciale staten door hun organisaties niet goed worden geïnformeerd over wat er speelt met betrekking tot ontwikkelingen op en rond het vliegveld. Dit is jammer voor de geloofwaardigheid en effectiviteit van het CRO in het uitvoeren van de aan haar toegewezen taken. Hoe kan dit het beste aangepakt en verbeterd worden zodat de CRO op de hoogte is van wat er speelt en dat relevante informatie voortijdig beschikbaar is en niet via de media vernomen moet worden?

Alle informatie in voorgaande paragrafen zijn gebaseerd op informatie uit het vonnis van de rechtbank Den Haag van 11 augustus 2021 in het kort geding aangespannen door de huidige SAR-aannemer tegen de DMO.

Ditzelfde vonnis benadrukt een aantal aspecten van het nieuwe SAR contract en van het op 20 juli 2020 door PS goedgekeurde Luchthavenbesluit voor vliegveld Midden-Zeeland die nadere duiding vragen met betrekking tot de interpretatie van dit juli 2020 luchthaven besluit.

In het juli 2020 luchthavenbesluit voor vliegveld Midden-Zeeland wordt duidelijk aangegeven dat er belang gehecht wordt aan het toelaten van humanitaire vluchten door hulpdiensten, militair, medische diensten etc. en voor deze incidentele vluchten worden uitzonderingen toegestaan in het luchthavenbesluit.

Met het voornemen om vanaf 1 juli 2022 onder het nieuwe SAR contract vliegveld Midden-Zeeland te gebruiken als secundaire SAR basis hebben deze humanitaire vluchten voor commerciële redenen een structureel karakter gekregen en gaan deel uitmaken van de geplande activiteiten van vliegveld Midden-Zeeland.

Bij haar oordeel betreft de voorzieningenrechter; quote “ dat uit het advies van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (CRO), waarin alle direct betrokkenen (waaronder omwonenden en milieuorganisaties) zitting hebben, blijkt dat het belang van zogenaamde maatschappelijke vluchten (waarvan de blijkens rov. 5.4.2 vanaf deze basis uit te voeren SAR-vluchten onmiskenbaar deel uitmaken) unaniem wordt onderschreven....” Unquote.

Bovenstaande samenvatting van de voorzieningen rechter is zeker juist als het gaat om incidenteel gebruik voor spoedeisende hulp. De stap naar het creëren van een structurele capaciteit voor deze humanitaire vlucht capaciteit voor commerciële reden is echter nooit besproken in de context van de uitzonderingsregels voor vliegbewegingen, frequenties en maximale start- en landingsgewichten zoals nu opgenomen in het luchthavenbesluit.

Daarom zijn wij van mening dat de CRO bevestiging dient te krijgen dat de beperkingen en uitzonderingen waar binnen de humanitaire vluchten plaatsvinden inclusief de daarop van toepassing zijnde uitzonderingen identiek zijn voor incidentele en structurele humanitaire vluchten. In het bijzonder willen wij nadere uitleg of bevestiging van de volgende punten;

- de helikopters die gebruikt worden door de aannemer voor de SAR vluchten vanaf vliegveld Midden-Zeeland zijn geen militaire helikopters of vliegtuigen.
- training, oefen, demonstratie en niet spoedeisende SAR vluchten vallen volledig binnen de bepalingen van het luchthavenbesluit met dien verstande dat SAR helikopters zwaarder dan 6000 kg die gebruikt worden voor training, oefen en niet-spoedeisende SAR vluchten gelimiteerd zijn door de maximale toelaatbare 12 bewegingen per jaar voor vluchten zwaarder dan 6000 kg.
- Artikel 4.5 van het juli 2020 luchthavenbesluit bespreekt geen formele limiet met betrekking tot het aantal toegestane vluchten voor humanitair verkeer met een gewicht groter dan 6000 kg. In de toelichting van het juli 2020 luchthavenbesluit punten 8.1, 8.2 en 8.9 wordt een vliegbewegingen budget besproken voor deze vluchten van maximaal 60 per jaar. Kunt u bevestigen dat dit inderdaad het maximum is voor vluchten die vallen onder Artikel 4.5.
- Bestaan er restricties voor de vliegroutes die de spoedeisende humanitaire vluchten (incl. SAR) kunnen volgen.
- Niet-spoedeisende humanitaire vluchten inclusief militaire vluchten zijn gebonden aan de in het luchthavenbesluit opgenomen aanvliegroutes.
- Rapportage wordt tweemaal per jaar beschikbaar gesteld aan de CRO waarin alle vluchten die gebruik maken van de geboden uitzonderingen in het luchthavenbesluit onder artikel 4.2, 4.3, 4.4 en 4.5 .
- Provinciale Zeeland ondersteunt geen en heeft ook geen intenties om verdere uitbreiding van de mogelijkheden voor humanitaire, militaire en maatschappelijke vluchten (waaronder de SAR vluchten) toe te staan.
- Wat is de frequentie van het militair verkeer dat gebaseerd is op toepasbare uitzonderingen van gewicht, aanvliegroute en nachtvliegen en wat zijn de geldende limieten voor deze militaire vluchten.

Met vriendelijke groeten en uitkijkend naar een constructieve dialoog over dit onderwerp,

Pieter Vierhout en Hein Hilhorst,

CRO Leden Omwonenden Gemeente Middelburg

Bijlage Artikel 4 uit Luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland 2014 en 2020

Hoofdstuk 3 Regels en Grenswaarden

Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer

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.
2. In afwijking van het eerste lid is op de luchthaven gebruik van militaire vliegtuigen of militaire helikopters alleen toegestaan indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die voor bijzonder personenvervoer noodzakelijk zijn, operationeel noodzakelijke vluchten en oefenvluchten.
3. Het maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar met burgervliegtuigen, helikopters, gyroplanes en militaire vliegtuigen en helikopters op de luchthaven is 46.558. Binnen dit maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar is het toegestaan maximaal 800 bewegingen met helikopters te laten plaatsvinden, waarvan maximaal 60 bewegingen buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

Wijzigingen in Artikel 4

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, wordt "800" vervangen door "4000".
2. Aan artikel 4 wordt een vierde, vijfde en zesde lid toegevoegd, luidende:
 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.
 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.
 6. Indien gebruik wordt gemaakt van de in het vierde lid aangegeven afwijkmogelijkheid wordt tenminste 1 uur van te voren daarvan digitaal melding gedaan aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (luchtvaart@rud-zeeland.nl).