



Verklaring veilig gebruik luchtruim luchthaven Middenmeer, Inspectie Leefomgeving en Transport

Datum 2 juli 2021

Nummer ILT-2021/33561

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;

Gelezen de aanvraag van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied in opdracht van de provincie Noord-Holland, ontvangen 5 januari 2018, voor een Verklaring veilig gebruik luchtruim voor de luchthaven Middenmeer gelegen op een perceel aan de Flevoweg 1 in Middenmeer, gemeente Hollands Kroon;

Overwegende:

- dat bij de afgifte van deze Verklaring veilig gebruik luchtruim de omstandigheden voor het gebruik van het luchtruim boven en in de directe omgeving van de luchthaven opnieuw zijn getoetst;
- het besluit (78-2017) van provinciale staten van Noord-Holland van 18 december 2017 over de Luchthavenregeling Middenmeer die volgens artikel 8.64, zesde lid, van de Wet luchtvaart niet in werking treedt dan nadat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd;

Gezien:

- het rapport Plan-/objectanalyse obstakels i.v.m. Luchthavenregeling Middenmeer;
- Aeronautical Study luchthaven Middenmeer van 23 november 2015 en aanvulling van 28 juni 2018;

Gelet op artikel 8.49, eerste lid, jo. artikel 8.64, zesde lid, van de Wet luchtvaart;

Besluit:

Artikel 1

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat verklaart dat met de inwerkingtreding van dit besluit het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer, zoals genoemd in de Luchthavenregeling Middenmeer, is gewaarborgd op grond van de door de provincie aangeleverde informatie die is beoordeeld op technisch-operationele veiligheidscriteria, voortvloeiende uit (inter)nationale luchtvaartwet- en regelgeving.

Artikel 2

Aan deze verklaring zijn de volgende voorschriften en beperkingen verbonden:

- iedere operationele wijziging, zoals een nieuwe luchtvaartactiviteit op de luchthaven of wijziging in ruimtelijke ordening, zoals het plaatsen van obstakels in de omgeving, die een veilige vluchtuitvoering negatief beïnvloedt, betekent een wijziging van de uitgangspunten waarop deze verklaring is gebaseerd en leidt tot ongeldigheid van deze verklaring;
- het operationeel gebruik van de luchthaven is pas dan weer toegestaan nadat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat opnieuw heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim is gewaarborgd;
- de luchthavenexploitant is verantwoordelijk voor het signaleren en melden van gewijzigde omstandigheden.

Artikel 3

Deze beschikking treedt in werking met ingang van de dag na publicatie in de Staatscourant en geldt, behoudens intrekking op grond van artikel 2, onderdeel a, voor onbepaalde tijd.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/LUCHTVAART.



Beroep

Indien u zich niet met bovenstaande beslissing kunt verenigen dan kunt u binnen zes weken, na ingang van de dag na die waarop de beslissing is verzonden, beroep instellen bij de:

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- 1) naam en adres van de indiener;
- 2) de dagtekening;
- 3) vermelding van de datum en het nummer of kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- 4) een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift een fotokopie te worden gevoegd van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van het beroepschrift wordt een bedrag aan griffie geheven.

Voorts wijs ik u erop dat u de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kunt verzoeken een voorlopige voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen dat vereist.

Voor meer informatie verwijst ik u naar www.raadvanstate.nl



TOELICHTING

De huidige Luchthavenregeling luchthaven Middenmeer staat het gebruik van micro light airplanes (verder: MLA) met een startgewicht tot maximaal 450 kg toe. De exploitant van de luchthaven Middenmeer wil twee nieuwe categorieën luchtvaartuigen accommoderen op zijn luchthaven, nl. de light sports aircraft en very light aircraft (verder resp. LSA en VLA). Deze toestellen hebben een maximum startgewicht dat zwaarder is dan de reeds op de luchthaven opererende luchtvaartuigen vallend onder de categorie MLA. De luchtvaartuigen vallend onder de categorie LSA hebben hierbij een maximum startgewicht van 600 kg en de luchtvaartuigen vallend onder de categorie VLA een maximum startgewicht van 750 kg.

Door het gebruik van de luchthaven door LSA's en VLA's gelden er op grond van de regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVGLT), die in de Wet luchtvaart is geborgd door middel van artikel 8a.1 van deze wet, stingentere obstakelbeperkingen in de directe omgeving van de luchthaven dan voor gebruik van de luchthaven door uitsluitend en alleen MLA's.

Artikel 25, tweede lid, van de RVGLT stelt het volgende:

Indien een luchthaven als bedoeld in het eerste lid eveneens gebruikt wordt door een vliegtuig, niet zijnde een mla, met een maximaal startgewicht van 890 kg, zijn, in afwijking van het eerste lid, de artikelen 10, 11, 12, 14a en 14b van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de voorschriften en aanbevelingen van onderdeel 9.2 van deel I van bijlage 14 niet van toepassing zijn.

Voor de luchthaven Middenmeer betekent dit dat de, onder de Internationale Burgerluchtvaartcriteria, zoals verwoord in de ICAO Annex 14 (verder: Annex 14), gestelde obstakelvlakken (obstacle limitation surfaces (verder: OLS)) van toepassing zijn.

In hoofdstuk 4 van Annex 14 zijn in Table 4-1, kolom (2) de dimensies en hellingen van deze obstakelvlakken aangegeven, meer concreet gaat het om de take-off en approach, transitional, conical en inner horizontal surfaces.

De Annex 14 schrijft voor dat de approach en transitional surfaces vrij moeten zijn van obstakels. Verder zijn de conical en inner horizontal surface van toepassing. Voor de omgeving van de luchthaven heeft de exploitant van de luchthaven geïnventariseerd in hoeverre deze obstakelvlakken vrij zijn van obstakels. Hierbij heeft de exploitant geconstateerd dat meerdere obstakels (o.a. windturbines, communicatiemast en windmeetmast) de obstakelvlakken behorende bij het gewenste toekomstige gebruik penetreren. Om aan te tonen dat ondanks deze obstakels er veilig gebruik kan worden gemaakt van de luchthaven, heeft de exploitant de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een rapport Plan-/objectanalyse obstakels i.v.m. Luchthavenregeling Middenmeer aangeboden dat als onderdeel van de aanvraag voor een Verklaring veilig gebruik luchtruim (verder: Vvgl) is meegezonden.

Voor de communicatiemast en enkele windturbines waarvan de hoogtes strijdig zijn met de conical en inner horizontal surface is in opdracht van de exploitant van de luchthaven een aeronautical study uitgevoerd. Het betreft de bijlage bij de aanvraag genaamd 'Aeronautical Study luchthaven Middenmeer' van 23 november 2015.

In 2018 is er nabij de luchthaven een windmeetmast geplaatst met een hoogte van circa 140 meter. Deze windmeetmast is geplaatst binnen het gebied van de inner horizontal surface waar een hoogte is toegestaan van maximaal 45 meter. Het betreft een kritische locatie gelegen direct nabij het verkeerscircuit van de luchthaven Middenmeer. Deze windmeetmast overschrijdt dit vlak in ruime mate.

N.a.v. de plaatsing van deze windmeetmast is een aanvullende 'Aeronautical Study' uitgevoerd, gedateerd 28 juni 2018'.

Beide rapportages zijn aangeboden aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (verder: Inspectie) als onderdeel van het verzoek tot afgifte van de Vvgl.

Gezien de kritische obstakelsituatie rond de luchthaven Middenmeer zijn er mitigerende maatregelen en gebruiksvoorwaarden door de exploitant uitgewerkt, waardoor het gebruik van de luchthaven door SLA en VLA verantwoord wordt geacht. De mitigerende maatregelen en gebruiksvoorwaarden zijn hierbij dat de luchthaven alleen mag worden gebruikt door gebruikers na verkregen toestemming van de exploitant. Het gebruik van de luchthaven is onder de voorwaarde van 'prior permission required' (PPR). Hierbij worden de gebruikers van de luchthaven vooraf gebriefd over de obstakelsituatie ter plaatse waaronder begrepen de aanwezigheid van de windmeetmast.

Daarnaast is de windmeetmast duidelijk aangegeven op de zogenaamde *Visual Approach Chart* voor de luchthaven Middenmeer, die als zodanig is gepubliceerd op de website van de exploitant van de luchthaven Middenmeer.

Verder zal de exploitant van luchthaven Middenmeer voor openstelling van het vliegveld een minimum vliegzicht van 5.000 meter aanhouden bij een minimale wolkenbasis van 1000 ft. Met deze



openstellingsbeperkingen wordt er dus alleen gevlogen onder condities waarbij de obstakels rondom de luchthaven, waaronder de genoemde windmeetmast, tijdig kunnen worden waargenomen. De in 2018 geplaatste windmeetmast, die kritisch is gelegen nabij het verkeerscircuit, is van adequate obstakellichten voorzien om de zichtbaarheid te vergroten.

Mede op grond van deze aeronautical studies is door de exploitant geconcludeerd dat er op de luchthaven Middenmeer veilig kan worden geopereerd met luchtvaartuigen, niet zijnde een MLA, die een maximaal startgewicht hebben van 890 kg. De exploitant heeft onderzoek gedaan naar obstakels in de nabijheid van het circuitgebied en heeft geconstateerd dat deze obstakels, waaronder begrepen de in 2018 geplaatste windmeetmast, geen gevolgen hebben voor het veilig gebruik van luchthaven Middenmeer. De exploitant heeft aanvullende voorzieningen getroffen voor een verder veilig gebruik en zal de inrichting van de luchthaven in overeenstemming brengen met de eisen zoals deze zijn opgenomen in de RVGLT voor het gebruik door luchtvaartuigen met een maximaal startgewicht van 890 kg.

Eventuele toekomstige uitbreiding naar luchtvaartuigen behorend tot de categorie GA is, vanwege de huidige en nieuw te plaatsen windturbines, nu en in de toekomst niet mogelijk.

Voor de vluchtvoorbereiding is het van belang dat de vliegers over goede informatie beschikken. Met betrekking tot name informatie over de ligging van het verkeerscircuit en de lokale obstakelsituatie. Om de luchthaven informatie toegankelijk te maken wordt de luchthaven Middenmeer opgenomen in de Nederlandse luchtvaartpublicaties (AIP). De eerder benoemde *Visual Approach Chart*, waarop o.a. het verkeerscircuit en de obstakels zijn aangegeven, zal onderdeel uitmaken van deze publicatie.

Aangezien de beoordeling van een verzoek tot afgifte Vvgl, in onderhavig geval voor de uitbreiding van het gebruik van activiteiten met luchtvaartuigen met een maximaal startgewicht van 890 kg, zich beperkt tot de ter plaatse geldende luchtruimstructuur incl. beoordeling van de obstakelvlakken (Annex 14, OLS), maakt de beoordeling van de inrichting en uitrusting van de luchthaven geen onderdeel uit van de beoordeling. Het is aan de exploitant van de luchthaven Middenmeer om de inrichting en uitrusting van de luchthaven, daar waar dit nog niet het geval is, deze voor gebruik van de SLA en VLA te laten voldoen aan de eisen zoals gesteld in de artikelen 10, 11, 12, 14a en 14b van de RVGLT, met dien verstande dat de voorschriften en aanbevelingen van onderdeel 9.2 van deel I van bijlage 14 niet van toepassing zijn. Een van de voorwaarden is dat de ICAO Annex 14 approach en transitional surface vrij zijn en vrij worden gehouden van obstakels.

De door de aanvrager overlegde documenten, waaronder de beide aeronautical studies, zijn door de Inspectie beoordeeld. Met de uitvoering van de door de exploitant voorgestelde mitigerende maatregelen en gebruiksvoorschriften kan de Inspectie een Verklaring veilig gebruik luchtruim voor de gewijzigde Luchthavenregeling luchthaven Middenmeer afgeven.