

Op weg naar Technology Base Twente

Vliegen, vliegroutes en vliegveiligheid

De voormalige vliegbasis Twenthe wordt ontwikkeld tot een iconisch bedrijventerrein op het gebied van de moderne maakindustrie met behoud van een vliegfunctie: de Technology Base Twente (www.technologybasetwente.nl). Om die vliegfunctie te behouden is onder andere nodig dat vliegroutes worden ontworpen en dat er een testvlucht gedaan wordt. Ook is het van belang te weten dat er geen commerciële burgerluchthaven meer komt. Hieronder vindt u meer informatie daarover.

Er wordt op dit moment al gevlogen door de vliegclub, zweefvliegclub en de vliedschool. Als de ontheffingen definitief zijn, mogen vanaf april 2016 ook Aeronextlife en de 3 Business jet operators van en naar Twente vliegen.

Er komt geen commerciële burgerluchthaven meer. Dus er komen geen vakantievluchten/charters.

Er komen wel businessjets, dat worden soms ook charters genoemd, businesscharters.

Lengte van de start/landingsbaan is 3.000m. Waarvan zo'n 2.400m als start- en landingsbaan en zo'n 600m voor een verplichte veiligheidszone gebruikt wordt. De vliegtuigen die Aeronextlife ontvangt, hebben die lengte nodig. Opstijgende transportvliegtuigen en sommige businessjets ook.

De baan is in 2002 nog compleet vernieuwd en in goede conditie.

Het ontwerp Luchthavenbesluit komt in het tweede kwartaal van 2016 ter inzage te liggen en daarop kunnen zienswijzen worden ingediend.

Het Luchthavenbesluit legt niet de aantallen vliegbewegingen vast maar de maximaal toegestane geluidbelasting op bepaalde punten rond de luchthaven. Die is berekend op grond van de aantallen vliegbewegingen. De bij de berekening toe te passen methodiek is vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens.

Aantallen vliegtuigbewegingen

Een vliegtuigbeweging is een start of een landing.

Op dit moment

Luchthaven Twente is momenteel nog officieel een militair luchthaventerrein.

Aeronextlife heeft daarom net als 3 business operators (zakenjets) ontheffing bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit gevraagd om te mogen vliegen. Dit is een vergelijkbare ontheffing als de vliegclub, zweefvliegclub en de vliedschool op dit moment al hebben.

- Aeronextlife heeft een ontheffing aangevraagd voor 16 landingen van te ontmantelen vliegtuigen en 24 starts- en landingen voor transportvliegtuigen (vervoer onderdelen).
- ASL BV heeft ontheffing aangevraagd voor 50 vliegtuigbewegingen per jaar.
- BBjet Aviation heeft ontheffing aangevraagd voor 50 vliegtuigbewegingen per jaar.
- Exxaero heeft ontheffing aangevraagd voor 100 vliegtuigbewegingen per jaar.

Op dit moment zijn er 2.500 bewegingen van de Vliegclub en de vliedschool op Twente zelf. Daarnaast zijn er zweefvliegbewegingen. Vliegtuigen van 'buiten' mogen nu niet landen.

Straks

In de Milieueffectrapportage (MER) worden voor de luchthaven een zogenaamde start- en een groei/trendvariant onderzocht. De startvariant bestaat uit:

- 60 vtb voor EOL (End of Life, dat zijn de vliegtuigen die Aeronextlife ontvangt). Dat is ca. 1 vtb in de 5 á 6 dagen.
- Geen aparte vliegbewegingen voor MRO (Maintenance, Repair en Overhaul)
- 600 vtb Business Aviation (zaken vluchten, ca 1,5 vtb per dag).
- 10.000 vtb General Aviation (ca. 25 à 30 vtb per dag).

De groei/trendvariant bestaat uit:

- 240 vtb voor EOL (End of Life, dat zijn de vliegtuigen die Aeronextlife ontvangt) en (ca. 0,7 vtb per dag).
- 200 MRO (Maintenance, Repair en Overhaul) (voor BA en GA, 1 vtb per 2 dagen)
- 1.800 vtb Business Aviation (zaken vluchten, ca. 5 vtb per dag).
- 18.000 vtb General Aviation (ca. 50 vtb per dag).

Het aantal kansrijke vliegtuigbewegingen in de toekomst hangt af van markt. In het kader van het Luchthavenbesluit worden daarvoor onderzoeken gedaan. Die onderzoeken wijzen uit dat zo'n 20.000 vliegbewegingen het natuurlijk aandeel is. De onderzoeken zijn straks beschikbaar als bijlage bij het Luchthavenbesluit.

Veiligheid

Een vliegtuig mag niet vliegen als het niet veilig is. Hierop wordt streng toegezien door onder andere de Inspectie Luchtvaart en Transport. Aeronextlife ontvangt alleen vliegtuigen die aan het eind van hun economische levensduur zijn. Dit zijn dus technisch nog prima vliegtuigen, die zijn goedgekeurd om te vliegen. Hergebruik van onderdelen van deze vliegtuigen levert meer op dan doorvliegen tot het einde van de technische levensduur. Met een unieke 'upcycle'-methode gaat het bedrijf de onderdelen van vliegtuigen die uit de leasing komen een nieuw leven geven.

Testvlucht

De testvluchten zijn in december 2015 en februari 2016 uitgevoerd. De vluchten zijn uitgevoerd door Het Nederlands Luchtvaart- en Ruimtevaartcentrum met het testvliegtuig PH Lab: een Cessna Citation II, twin jet.

Getest zijn onder andere:

- Coördinatie met verkeersleiding
- Kwaliteit satelliet signalen
- Separatie van Duits luchtruim
- Radar monitoring
- Juistheid routes en waypoints
- Obstakel omgeving