

Stichting Aqua Familia
t.a.v. [REDACTED]
Muidenweg 3
4341 PX ARNEMUIDEN

Per e-mail: [REDACTED]

Nijmegen, 11 november 2021

Ons kenmerk

Stichting Aqua Familia/Zeeland Airport
20211260 - [REDACTED]

Telefoonnummer

[REDACTED]

E-mail

[REDACTED]

Faxnummer

[REDACTED]

Betreft

Analyse gewijzigd
luchthavenbesluit

Geachte [REDACTED],

Namens de stichting 'Stichting Aqua Familia' heeft u ons verzocht om het bij besluit van 10 juli 2020 van het college van provinciale staten van Zeeland gewijzigde luchthavenbesluit voor de Luchthaven Midden-Zeeland te beoordelen. Onze bevindingen treft u hierna aan.

MANAGEMENTSAMENVATTING

- I. Ten aanzien van het nieuwe luchthavenbesluit constateren we verschillende tekortkomingen en gebreken. Deze zullen hierna (samengevat) de revue passeren. Een uitgebreidere toelichting op de verschillende gebreken is in dit advies opgenomen.
- II. Het nieuwe luchthavenbesluit bevat geen plafond voor het maximum startgewicht bij HEMS-, SAR-, politie- en kustwachtvluchten. Het nieuwe luchthavenbesluit staat er dan ook niet aan in de weg dat bij deze vluchten structureel wordt gevlogen met helikopters met een fors hoger startgewicht dan 6.000 kg. Denk bijvoorbeeld aan helikopters met het type AW-189 met een startgewicht > 8.000 kg - waarvan inmiddels bekend is geworden dat deze in ieder geval ingezet zullen worden (!) - of zelfs nog zwaardere helikopertypen.
- III. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is niet gewerkt c.q. gerekend met de inzet van zwaardere helikopters met een startgewicht van meer dan 6.000 kg, terwijl artikel 4 lid 4 en artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit helikoptervluchten mogelijk maken waarbij zwaardere helikopters worden ingezet. Wij stellen verder ook vast dat, bijvoorbeeld, geen rekening is gehouden met het scenario waarbij de maximale 4.000 helikoptervluchten kunnen worden ingezet ten behoeve van

HEMS-, SAR, politie- en kustwachtvluchten waarvoor geen gewichtsmaximum geldt. Dit betreft aldus een gebrek aan de verrichte milieueffectbeoordeling. Dit geldt in ieder geval voor de beoordeling van het (milieu)aspect geluid alsook het (milieu)aspect externe veiligheid.

- IV. Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat voor het aspect stikstof rekening is gehouden met de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar. Wij stellen vast dat de Raad van State in de PAS-uitspraak van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 33.1 en 33.2) heeft overwogen dat er – als gevolg van de vernietiging van het PAS – niet teruggevallen kan en mag worden op deze drempelwaarde. Kortom: stikstofeffecten onder de 0,05 mol/ha/j mogen niet buiten beschouwing worden gelaten. Alleen al gelet hierop deugt het stikstofonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de m.e.r.-beoordelingsnotitie niet.
- V. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is uitgegaan van een onjuiste referentiesituatie. Bij het bepalen van de referentiesituatie moest worden uitgegaan van de feitelijk legale situatie c.q. (luchtverkeers)activiteiten voorafgaand aan het gewijzigde luchthavenbesluit. Daarmee zijn de milieueffecten dus niet beschreven uitgaande van een worst case-situatie.
- VI. Het gewijzigde luchthavenbesluit maakt het feitelijk mogelijk dat de helikoptervluchten van andere vliegroutes gebruik zullen maken dan de zuidelijke sector. Dit scenario is niet meegenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie. Niet is inzichtelijk gemaakt wat de milieueffecten zijn bij dit alternatieve scenario. Dit geldt zowel voor het (milieu)aspect geluid alsook voor het (milieu)aspect externe veiligheid.
- VII. Nu sprake is van de uitbreiding of wijziging van een bestaand luchthaventerrein, dient in de eerste plaats te worden nagegaan of sprake is van een (-) structurele toename van geluid en/of (-) een vergroting van het beperkingengebied. Wij stellen vast dat in de toelichting op het gewijzigde luchthavenbesluit ten onrechte niet wordt ingegaan op de vraag of sprake is van een 'structurele toename van geluid'. Gelet op het gegeven dat geconcludeerd moet worden dat de m.e.r.-beoordelingsnotitie uitgaat van onjuiste gegevens c.q. uitgangspunten is op voorhand niet uit te sluiten dat geen sprake is van een structurele toename van geluid.
- VIII. Het gewijzigde luchthavenbesluit voorziet in de toevoeging van het begrip 'helikopterspot' in artikel 1 en in artikel 3 van het luchthavenbesluit. Wij leiden uit (de stukken behorende bij) het gewijzigde luchthavenbesluit af dat de helikopterspot wordt aangelegd aan de westzijde van de luchthaven. Wij stellen vast dat de plaatsing van het helikopterspot aan de westzijde van de luchthaven een onveilig(ere) situatie met zich brengt. De landingsplaats van de helikopters en de betreffende veiligheidscontour ligt daarmee immers dicht bij woningen en recreatiewoningen dan voorheen en zorgt daarmee voor het onveiliger worden van de situatie. Gelet hierop en in verband met veiligheidsredenen zou het helikopterspot dan ook verplaatst moeten worden naar de oostkant van het vliegveld.

1. Inleiding

Zeeland Airport B.V. (hierna: *'Zeeland Airport'*) heeft bij brief van 1 februari 2019 bij de provincie Zeeland een aanvraag ingediend tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (hierna: *'luchthavenbesluit'*) conform artikel 6 van de Luchtvaartverordening Zeeland. De belangrijkste aanleiding voor de aanvraag is het kunnen uitvoeren van helikoptervluchten ten behoeve van de bouw en het onderhoud van offshore windparken in de monding van de Westerschelde. Uit de aanvraag blijkt dat de volgende wijzigingen van het vigerende luchthavenbesluit zijn aangevraagd:

- het verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000;
- het verlagen van het aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200 per jaar;
- het toevoegen van een helikopterspot met de daarbij behorende in- en uitvliegroutes in zuidelijke richting;
- het wijzigen van het luchthavengebied; en
- het incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximum startgewicht dan 6.000 kg.

Op 10 juli 2020 heeft het college van provinciale staten van de provincie Zeeland (hierna: *'provinciale staten'*) het besluit tot de wijziging van de Verordening Luchthaven Midden-Zeeland conform de aanvraag vastgesteld (hierna: *'het gewijzigde luchthavenbesluit'*). Het definitieve besluit is – voor zover ons bekend – nog niet bekendgemaakt/gepubliceerd.

Hierna geven wij in de paragrafen 2 en 3 de regelingen weer uit Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (2014), het (ontwerp)besluit tot de wijziging van de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (2019). In paragraaf 4 gaan wij in op de verschillende kanttekeningen bij en tekortkomingen in het gewijzigde luchthavenbesluit en de stukken c.q. (milieu)rapporten die daaraan ten grondslag liggen. Wij geven onze conclusie weer in paragraaf 5 en sluiten af in paragraaf 6.

2. Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (2014)

Artikel 4 van de Verordening Luchthaven Midden-Zeeland (hierna: *'het luchthavenbesluit 2014'*) luidt als volgt:

"Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen met een maximum startgewicht 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."

Het Luchthavenbesluit 2014 bepaalt ten aanzien van helikopters specifiek dat:

1. op de luchthaven uitsluitend burgerluchtverkeer met helikopters met een maximumstartgewicht van 6.000 kg is toestaan;
2. het gebruik van (o.a.) militaire helikopters alleen is toegestaan indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die voor bijzonder personenvervoer noodzakelijk zijn, operationeel noodzakelijke vluchten en oefenvluchten;
3. per gebruiksjaar het toegestaan maximaal aantal vliegbewegingen met helikopters 800 bedraagt, 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.

3. Vastgesteld ontwerpbesluit tot de wijziging van de Verordening Luchthaven Midden-Zeeland (2020)

Het op 10 juli 2020 vastgestelde besluit tot de wijziging van de Verordening Luchthaven Midden-Zeeland (hierna: '*het gewijzigde luchthavenbesluit*') bevat de volgende wijzigingen ten opzichte van het Luchthavenbesluit 2014:

- 1) er wordt voorzien in een helikopterspot;
- 2) het aantal toegestane helikoptervluchten wordt gewijzigd van maximaal 800 per gebruiksjaar naar maximaal 4.000 per gebruiksjaar; en
- 3) het wordt (-) mogelijk om ten behoeve van incidenteel gebruik maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg én (-) ten behoeve van HEMS-vluchten, SAR-vluchten, politievvluchten of kustwachtvluchten is het toegestaan om op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.

Helikopterspot

Aan de artikelen 1 en 3 van het Luchthavenbesluit wordt een regeling toegevoegd voor een helikopterspot. De regeling luidt als volgt:

"Artikel I

De verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt toegevoegd:

Helikopterspot: locatie/platform vanwaar de helikopters aankomen en vertrekken.

B

In artikel 3 wordt na "zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109)" ingevoegd "en een "helikopterspot".

Toegestaan maximumaantal helikopervluchten wordt verhoogd

Het aantal helikopervluchten van maximaal 800 per gebruiksjaar zoals genoemd in artikel 4 lid 3 van het Luchthavenbesluit 2014 wijzigt naar maximaal 4.000 per gebruiksjaar:

"C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, wordt "800" vervangen door "4000".

Wijzigingen in het toegestane maximumgewicht van helikopters

Aan artikel 4 van het luchthavenbesluit worden drie nieuwe artikelliden toegevoegd. Hierdoor wordt het mogelijk om (I) ten behoeve van incidenteel gebruik maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg. Daarnaast is bepaald dat (II) het ten behoeve van HEMS-vluchten, SAR-vluchten, politievluchten of kustwachtvluchten is toegestaan om op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg. Verwezen wordt naar onderdeel C, onder 2, van het besluit tot de wijziging tot het luchthavenbesluit 2014:

"C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(...)

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 afwijkingsmogelijkheid wordt tenminste 1 uur van te voren daarvan digitaal melding gedaan aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (luchtvaart@rud-zeeland.nl)."
(onderstreping onzerzijds, [REDACTED]).*

Hierna behandelen wij de verschillende kanttekeningen en tekortkomingen die wij constateren.

4. Kanttekeningen bij het gewijzigde luchthavenbesluit

4.1. Geen begrenzing opgenomen voor het aantal HEMS-, SAR-, politievluchten

In het gewijzigde luchthavenbesluit worden er drie nieuwe artikelliden toegevoegd aan artikel 4 van het Luchthavenbesluit 2014. Deze toevoegingen luiden als volgt:

"C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(...)

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 afwijkingsmogelijkheid wordt tenminste 1 uur van te voren daarvan digitaal melding gedaan aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (luchtvaart@rud-zeeland.nl)."
(onderstreping onzerzijds, [REDACTED]).

Artikel 4 lid 1 van het Luchthavenbesluit 2014 – waarin de maximale startgewichten van vliegtuigen en helikopters is opgenomen – blijft aldus ongewijzigd. Voor de overzichtelijkheid geven wij dit artikellid nogmaals weer:

"1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg, helikopters met een maximaal startgewicht van 6.000 kg, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen toegestaan."

De artikelleden 4 en 5 van artikel 4 van het gewijzigde luchthavenbesluit komen neer op het volgende:

- artikel 4 lid 4 van het gewijzigde luchthavenbesluit wijkt af van **lid 1**, waarbij is bepaald dat het ten behoeve van incidenteel gebruik na toestemming van de havenmeester is toegestaan om maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg; en
- artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit wijkt af van **lid 1** en **lid 4**, waarbij is bepaald dat ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht is toegestaan op om de luchthaven te landen/stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.

Wij stellen vast dat het gebruik van het begrip 'incidenteel' niet is opgenomen in het bepaalde in artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit. Sterker nog, er is – naar aanleiding van het advies van de CRO – geheel afgeweken van het incidentele gebruik. Zie hierover ook de volgende passage uit p. 8 van het gewijzigde luchthavenbesluit:

"Bij punt C.2 artikel 4 wordt een maximum van 12 maal per jaar aangegeven. Omdat een groot aantal van deze uitzonderingen kunnen bestaan uit Maatschappelijke vluchten, Hems vluchten, Politie en Kustwacht vluchten verzoeken wij u om deze vluchten als zodanig niet mee te tellen voor het quota van 12 maal en deze hierom afzonderlijk te benoemen en vrij te stellen van dit maximaal toegelaten gewicht.
Mede naar aanleiding van het advies van de CRO (zie punt 9) hebben wij besloten de in artikel 4 vierde lid aangegeven 12 keer per jaar niet van toepassing te verklaren op genoemde vluchten." (onderstreping onzerzijds, [REDACTED]).

Kortom: de nieuwe artikelleden 4 en 5 van artikel 4 van het gewijzigde luchthavenbesluit zien alleen op een afwijkende regeling ten aanzien van het maximum startgewicht van helikopters. Daarbij geldt dat het juist is dat er bij HEMS-, SAR, politie- en

kustwachtvluchten **geen** begrenzing is opgenomen voor het aantal vluchten waarbij de helikopters een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg hebben. Uit artikel 4 lid 3 van het gewijzigde luchthavenbesluit volgt slechts voor alle helikoptervluchten een algeheel maximum van 4.000 vliegbewegingen per gebruiksjaar.

Met andere woorden: er is geen plafond bepaald voor het maximum startgewicht bij HEMS-, SAR-, politie- en kustwachtvluchten. Het gewijzigde luchthavenbesluit staat er dan ook niet aan in de weg dat bij deze vluchten structureel wordt gevlogen met helikopters met een fors hoger startgewicht dan 6.000 kg. Denk bijvoorbeeld aan helikopters met het type AW-189 met een startgewicht > 8.000 kg – waarvan inmiddels bekend is geworden dat deze in ieder geval ingezet zullen worden (!) – of zelfs nog zwaardere helikoptertypen.

4.2. *De m.e.r.-beoordelingsnotitie is volledig uitgegaan van de inzet van lichte helikopters met typen EC35 en EC45, terwijl het gewijzigde luchthavenbesluit de inzet van zwaardere helikopters niet beperkt*

Zoals hiervoor in paragraaf 4.1 is aangegeven, stellen wij vast dat artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit bij HEMS-, SAR, politie- en kustwachtvluchten (1) **geen** begrenzing kent voor het aantal vluchten waarbij de helikopters een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg hebben, met dien verstande dat er in artikel 4 lid 3 van het gewijzigde luchthavenbesluit voor alle helikoptervluchten een algeheel maximum van 4.000 bewegingen per gebruiksjaar geldt, en (2) **geen** plafond kent voor het toegestane maximum startgewicht.

Wij stellen verder vast dat aan de aanvraag van Zeeland Airport de m.e.r.-beoordelingsnotitie 'Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland m.e.r.-beoordelingsnotitie ten behoeve van aanpassing van het luchthavenbesluit', opgesteld door ADECS Airinfra van 11 mei 2018 met kenmerk ehmz171002not/pH/kd (hierna: 'de m.e.r.-beoordelingsnotitie') ten grondslag ligt.

Wij stellen in ieder geval vast dat in de m.e.r.-beoordelingsnotitie ten behoeve van geluid slechts is gewerkt met het helikoptertype EC35¹ en ten behoeve van externe veiligheid slechts is gewerkt met de helikoptertypen EC35 en EC45² en dus niet met zwaardere helikopters. Zie ook tabel 16 bij de m.e.r.-beoordelingsnotitie:

Tabel 16 Indeling helikopters (gebaseerd op een inschatting van de luchthaven*).

Helikoptertype	Soort	MTOW (kg)	Aantal luchtvaartuigbewegingen
EC35	Multi Engine Turbine	2.910	2.000
EC45	Multi Engine Turbine	3.585	2.000
Totaal			4.000

*Gezien de onzekerheden omtrent de helikopter operators is gekozen voor een eenduidige keuze van deze twee helikoptertypen voor zowel de geluid- als de externe veiligheidsberekeningen.

¹ M.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 11 mei 2018, paragraaf 4.1, p. 10.

² M.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 11 mei 2018, paragraaf 4.2, p. 16.

Dit wordt ook vastgesteld in de brief van [REDACTED], Senior Inspecteur bij ILT, van 31 augustus 2021 met kenmerk: ILT-2021/35650. Wij wijzen op p. 2:

"Tot slot wil ik u, zoals reeds aangegeven in mijn e-mails van 12 juli 2021 en 16 augustus 2021, er op attenderen dat de ontwerphelikopter, helikopter van het type AgustaWestland AW-189, welke gebruikt is om aan te tonen dat de in- en uitvliegrichtingen van de helikopterluchthaven obstakelvrij zijn afwijkt van de helikoptertypes, helikopters van het type Airbus helikopter EC (1)35 en (1)45, welke gebruikt zijn bij het opstellen van de geluids- en externe veiligheidscontour. Ondanks dat de Minister niet bevoegd is iets te zeggen over zowel de geluids- als de externe veiligheidscontour, breng ik dit graag (nogmaals) onder uw aandacht." (onderstreping onzerzijds, [REDACTED]).

Gelet op het voorgaande concluderen wij dat in de m.e.r.-beoordelingsnotitie **niet** is gewerkt c.q. gerekend met de inzet van zwaardere helikopters met een startgewicht > 6.000 kg, terwijl artikel 4 lid 4 en artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit helikoptervluchten mogelijk maken waarbij zwaardere helikopters worden ingezet. Wij stellen verder ook vast dat, bijvoorbeeld, geen rekening is gehouden met het scenario waarbij de maximale 4.000 helikoptervluchten kunnen worden ingezet ten behoeve van HEMS-, SAR, politie- en kustwachtvluchten waarvoor geen gewichtsmaximum geldt. Dit betreft aldus een gebrek aan de verrichte milieueffectenbeoordeling. Dit geldt in ieder geval voor de beoordeling van het (milieu)aspect *geluid* alsook het (milieu)aspect *externe veiligheid*.

4.3. *In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is ten onrechte rekening gehouden met een drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar ten aanzien van het aspect stikstofdepositie*

Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat er stikstofberekeningen met het programma AERIUS zijn uitgevoerd. Wij wijzen op de volgende passage:

"Vanuit de berekeningen volgend uit de AERIUS-tool online blijkt dat de drempelwaarde (0,05 mol/ha/j) in geen van de omliggende natuurgebieden gehaald wordt. Dit betekent dat er geen vergunning aangevraagd hoeft te worden voor de PAS bij wijziging van de huidige situatie. Als aparte bijlage is het document met de resultaten van stikstofberekening opgenomen, hierin is aangetoond dat de depositie ten gevolge van de voorgenomen activiteit onder de drempelwaarde ligt.".³

Daarbij merken wij op dat uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat rekening is gehouden met de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar. Wij stellen vast dat de Raad van State in de PAS-uitspraak van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 33.1 en 33.2) heeft overwogen dat er – als gevolg van de vernietiging van het PAS – **géén** grens- en drempelwaarde (meer) geldt. Kortom: stikstofeffecten onder de 0,05 mol/ha/j mogen niet buiten beschouwing worden gelaten. Alleen al gelet hierop deugt het stikstofonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de m.e.r.-beoordelingsnotitie niet.

³ M.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 11 mei 2018, paragraaf 4.6, p. 23.

4.4. *In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is uitgegaan van een onjuiste referentiesituatie*
Bij m.e.r.-beoordelingsnotities bij ruimtelijke besluiten dient te worden uitgegaan van (de representatieve invulling van) de maximale mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt. De milieueffecten moeten dus worden beschreven uitgaande van een worst case-situatie. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is uitgegaan van een onjuiste referentiesituatie. Bij het bepalen van de referentiesituatie moest worden uitgegaan van de feitelijk legale situatie c.q. (luchtverkeers)activiteiten voorafgaand aan het gewijzigde luchthavenbesluit.⁴

4.5. *In de m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt ten onrechte uitgegaan van 92,5% gebruik van de zuidelijke vliegroute*

Aan het gewijzigde luchthavenbesluit ligt de inschatting c.q. verwachting ten grondslag dat de helikopters 'over het algemeen' gebruik zullen maken van de in te richten helikopterspot met daarbij de zuidelijke in- en uitvliegroute. Zie bijvoorbeeld p. 9 van de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 11 februari 2018:

"De verwachting is dat de helikopter over het algemeen gebruik gaan maken van de zuidelijke sector (92,5%). Dit is zowel de meest veilige optie als de kortste afstand tot de windmolenparken en levert naar verwachting de minst hinder op voor de omgeving. Het is mogelijk dat gezien de metrologische omstandigheden toch via de overige sectoren gevlogen dient te worden. Voor deze omstandigheden zijn de sectoren Oost en West vastgesteld." (onderstreping onzerzijds, [REDACTED]).⁵

Deze verwachting is ook overgenomen op p. 9 van het gewijzigde luchthavenbesluit:

*"10.3. Vliegroutes helikopters
Nagenoeg alle helikopters (92,5%) zullen gebruik gaan maken van de zuidelijke in- en uitvliegroute waardoor niet over Oranjeplaat/de camping De Witte Raaf wordt gevlogen. De helikopterspot is de startplaats van de helikopters maar bij het opstijgen en landen zullen de helikopters gebruik maken van de bestaande baan en via een verkorte route (afhankelijk van de wind en windrichting na circa 10 tot 20 meter) naar het zuiden wegdraaien om het circuitgebied in zuidelijke richting te verlaten".⁶*

Wij stellen in de eerste plaats vast dat geen onderbouwing is gegeven voor de verwachting dat 92,5% van de helikopters gebruik zal gaan maken van de zuidelijke sector. Daarnaast stellen wij vast dat het gewijzigde luchthavenbesluit geen vluchtroutes voorschrijft. Er is dan ook **geen** zekerheid dat de verwachting dat 92,5% van de vluchten – wat van de juistheid van deze verwachting ook zij – zich daadwerkelijk zal verwezenlijken. Kortom, dit verwachte gebruik is niet geborgd in het luchthavenbesluit.

Met andere woorden: het gewijzigde luchthavenbesluit maakt het feitelijk mogelijk dat de helikoptervluchten alsnog van andere vliegroutes gebruik zullen maken dan de zuidelijke sector. Dit scenario is – zoals terecht wordt opgemerkt – niet meegenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie. Niet is inzichtelijk gemaakt wat de milieueffecten zijn bij dit

⁴ Vgl. o.a. AbRS 15 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:694, r.o. 13.4.

⁵ M.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 11 mei 2018, paragraaf 3.1, p. 9.

⁶ Vastgesteld ontwerpbesluit d.d. 10 juli 2020, kenmerk: 20017419, p. 10.

alternatieve scenario. Dit geldt zowel voor het (milieu)aspect *geluid* alsook voor het (milieu)aspect *externe veiligheid*.

4.6. *De toets aan het 'Omgevingsplan Zeeland 2018' is ondeugdelijk*

Ter plaatse van de luchthaven geldt (o.a.) het provinciale 'Omgevingsplan Zeeland 2018'. Paragraaf 5.6 van het Omgevingsplan Zeeland 2018 ziet op luchtvaart. Wij wijzen (o.a.) op de volgende passage uit deze paragraaf:

"Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied, tenzij het terrein zich bevindt in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieuimpact gelijksoortig zijn (concentratie gebied, bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in geval van raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) hiervan kan worden afgeweken."

Nu het in dit geval een uitbreiding of wijziging van een bestaand luchthaventerrein betreft, dient in de eerste plaats te worden nagegaan of sprake is van een (-) structurele toename van geluid en/of (-) een vergroting van het beperkingengebied.

Wij stellen vast dat in de toelichting op het gewijzigde luchthavenbesluit ten onrechte niet wordt ingegaan op de vraag of sprake is van een 'structurele toename van geluid'. In deze plaats wijzen wij kortheidshalve op de kanttekeningen die we in de paragrafen 4.1 t/m 4.4 van deze brief naar voren hebben gebracht. Gelet op het gegeven dat geconcludeerd moet worden dat de m.e.r.-beoordelingsnotitie uitgaat van onjuiste gegevens c.q. uitgangspunten is op voorhand niet uit te sluiten dat geen sprake is van een structurele toename van geluid.

4.7. *Onduidelijkheid over de vraag of trainingsvluchten/oefenvluchten vallen onder het regime van artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit*

In artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit is het volgende bepaald:

"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."

In deze opsomming komen alleen de volgende vier termen aan de orde: (1) HEMS-vlucht, (2) SAR-vlucht, (3) politievlucht of (4) kustwachtvlucht. Een definitie van deze termen ontbreekt in het gewijzigde luchthavenbesluit. Gelet hierop is (o.a.) onduidelijk of bijvoorbeeld ook de trainingsvluchten/oefenvluchten van de SAR vallen onder het regime van artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit.

4.8. *Locatie helikopterspot onveilig*

Het gewijzigde luchthavenbesluit voorziet zoals blijkt uit paragraaf 3 van deze brief (o.a.) in de toevoeging van het begrip 'helikopterspot' in artikel 1 en in artikel 3 van het luchthavenbesluit. Wij leiden uit (de stukken behorende bij) het gewijzigde

luchthavenbesluit af dat de helikopterspot wordt aangelegd aan de westzijde van de luchthaven. Deze locatie licht vlakbij de recreatieparken en woningen in het gebied. Het helikopterspot was voorheen (in het vigerende luchthavenbesluit) niet gedefinieerd, wat feitelijk inhield dat de helikopters in het midden van de landingsbaan opstegen en landden. Wij stellen vast dat de plaatsing van het helikopterspot aan de westzijde van de luchthaven een onveilig(ere) situatie met zich brengt. De landingsplaats van de helikopters en de betreffende veiligheidscontour ligt daarmee immers dichterbij woningen en recreatiewoningen dan voorheen en zorgt daarmee voor het onveiliger worden van de situatie. Gelet hierop en in verband met veiligheidsredenen zou het helikopterspot dan ook verplaatst moeten worden naar de oostkant van het vliegveld.

5. Conclusie

Gelet op het voorgaande concluderen wij – kort samengevat – dat aan het (milieu)onderzoek dat ten grondslag ligt aan het gewijzigde luchthavenbesluit verschillende (fundamentele) gebreken kleven. Hierdoor zijn de milieueffecten (met name van het bepaalde in artikel 4 lid 5 van het gewijzigde luchthavenbesluit) niet deugdelijk in kaart gebracht. Daarnaast, en tevens in het verlengde hiervan, stellen wij ook vast dat aan het gewijzigde luchthavenbesluit zelf meerdere motiveringsgebreken kleven. Gelet hierop kan het gewijzigde luchthavenbesluit geen stand houden.

6. Afsluiting

Tot zover onze bevindingen. Wij zijn uiteraard desgewenst beschikbaar voor het geven van een toelichting op deze brief.

Met vriendelijke groet,
Hekkelman Advocaten N.V.



Advocaten