

Provincie Zeeland
T.a.v.: Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

BETREFT
DATUM

NHN/DMO – Brief provincie Zeeland
16 november 2021

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

1. Met deze brief verzoekt NHN de provincie Zeeland ("de Provincie") duidelijkheid te geven omtrent het gebruik van luchthaven Midden-Zeeland en meer in het bijzonder de vraag te beantwoorden of een permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van search-and-rescue operaties ("SAR-operaties") met helikopters met een maximum startgewicht boven de 6.000 kg op grond van het Ontwerp Luchthavenbesluit is toegestaan.
2. In het navolgende zal NHN eerst de achtergronden van haar verzoek schetsen. Daarna gaat NHN nader in op de duiding van het begrip operationele basis en de uitleg die volgens haar aan het Ontwerp Luchthavenbesluit moet worden gegeven. Aan het slot van deze brief verzoekt NHN de Provincie op korte termijn een drietal vragen te beantwoorden.

Achtergronden

3. Het Ministerie van Defensie ("Defensie") heeft een aanbesteding gehouden voor het leveren van helikoptercapaciteit voor het verrichten van SAR-operaties voor de Nederlandse Kustwacht. Het doel van deze aanbesteding was het sluiten van een overeenkomst voor de duur van 10 jaar met één partij. Bristow Helicopters Ltd. ("Bristow") en Noordzee Helikopters Nederland B.V. ("NHN") hebben op deze aanbesteding ingeschreven.
4. Inschrijvers konden ervoor kiezen om de SAR-operaties alleen vanaf Den Helder Airport uit te voeren, maar mochten daarnaast ook een tweede permanente (24/7) operationele basis (in het zuidwesten van Nederland) aanbieden. Bristow heeft in haar inschrijving aangeboden de SAR-operaties met helikopters van het type AgustaWestland AW189 ("AW189") vanaf Den Helder Airport én vanaf Luchthaven Midden-Zeeland als tweede basis te verrichten. Een AW189 heeft een startgewicht van ca. 8.600 kg.
5. Op 7 april 2021 heeft Defensie de opdracht voorlopig aan Bristow gegund. Omdat NHN zich niet bij deze voorlopige gunningbeslissing kon neerleggen, is NHN op 26 april 2021 een kort geding procedure bij de rechtbank Den Haag gestart. Bij vonnis van 11 augustus 2021 heeft de voorzieningenrechter de door NHN ingestelde vorderingen afgewezen. Vervolgens is NHN op 7 september 2021 tegen dit vonnis in hoger beroep (spoedappel) gegaan bij het gerechtshof Den Haag.
6. Op 4 november 2021 – drie maanden na het vonnis in eerste aanleg (!) en slechts twee weken voor de zitting op 19 november 2021 van het hoger beroep (!) – heeft Defensie de opdracht zonder nadere aankondiging definitief gegund en is de overeenkomst met Bristow tot stand gekomen. Hiermee is de aanbestedingsprocedure formeel tot een einde gekomen, waardoor op grond van vaste jurisprudentie geen ruimte meer voor het

gerechtshof Den Haag bestaat om in te grijpen in de inmiddels gesloten overeenkomst met Bristow. NHN wordt daarmee, met andere woorden, gedwongen het hoger beroep in te trekken. Met deze handelswijze lijkt het er op dat Defensie een rechterlijk oordeel in hoger beroep over de rechtmatigheid van de gunning aan Bristow wil ontlopen en van een contract met Bristow een “fait accompli” wil maken.

7. NHN acht het besluit van Defensie tot definitieve gunning aan Bristow onbegrijpelijk en onrechtmatig, omdat zij van mening is dat de bepalingen in het nieuwe Ontwerp Luchthavenbesluit geen ruimte bieden voor een permanente (24/7) operationele basis en het gebruik van een AW189 (met een startgewicht van ca. 8.600 kg) op luchthaven Midden-Zeeland. Het is bovendien nooit de bedoeling van het Ontwerp Luchthavenbesluit geweest om luchthaven Midden-Zeeland open te stellen als permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties. De door Bristow beoogde dienstverlening vanaf luchthaven Midden-Zeeland is volgens NHN in strijd met het Ontwerp Luchthavenbesluit en derhalve niet toelaatbaar.

8. NHN licht dit in het navolgende toe.

Betekenis operationele basis

9. Als gezegd konden inschrijvers bij aanbesteding een tweede permanente (24/7) operationele basis aanbieden. Voor het in stand houden van een operationele basis is het niet alleen noodzakelijk dat vanaf die basis SAR-operaties moeten kunnen worden verricht, maar óók dat oefen-, onderhouds- en ferryvluchten kunnen worden uitgevoerd.
10. Zonder (vrijwel) dagelijks vanaf luchthaven Midden-Zeeland te oefenen is het onmogelijk om een veilige operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties in stand te houden. Evenmin is het zonder onderhoudsvluchten (om bijvoorbeeld te testen of een in het kader van klein onderhoud op de basis vervangen onderdeel van de helikopter conform de vereiste specificaties werkt) en ferryvluchten (alle andere noodzakelijke vluchten van en naar de basis, zoals vluchten naar een locatie waar groot onderhoud aan de helikopter kan worden verricht en het invliegen van de contractueel noodzakelijke backup-helikopter indien nodig) mogelijk een operationele helikopter permanent op luchthaven Midden-Zeeland te stationeren.

Oefenvluchten

11. In het hoger beroep nemen zowel Bristow als Defensie het standpunt in dat oefenvluchten vanaf luchthaven Midden-Zeeland niet nodig zijn om veilige SAR-operaties te kunnen garanderen. Volgens Bristow kan er ook geoefend worden vanaf Den Helder Airport.

In het processtuk van Bristow in het hoger beroep staat hierover:

“Het opstijgen en landen vanaf de thuisbasis is bij een SAR-missie het eenvoudigste deel en behoeft geen training vanaf de specifieke basis. Bristow werkt met een intern systeem dat de vaardigheden van elke piloot bewaakt om te vertrekken en aan te komen zonder zicht vanaf de thuisbasis. Daarbij maakt het niet uit waarom het zicht ontbreekt (bijvoorbeeld door duisternis of dichte mist). Waar het bij de trainingsvluchten vooral om gaat, is het deel van de vlucht boven zee, omdat daar uiteindelijk de reddingsoperaties zullen plaatsvinden. Als die training ergens boven zee plaatsvindt, is niet relevant of de helikopter is vertrokken vanaf Luchthaven Midden-Zeeland of Den Helder. In het Verenigd Koninkrijk is

Bristow gewend om vaak circa 2 uur te moeten vliegen naar de locatie waar de eigenlijke training plaatsvindt.

Het is dan ook onjuist dat trainingen vanaf Den Helder niet zouden aansluiten bij wat in de (internationale) praktijk gebruikelijk is, "door iedere SAR-piloot" volstrekt onvoldoende zouden worden geacht, of "onrealistisch en onveilig" zouden zijn, zoals NHN stelt. De appeldagvaarding bevat geen enkele onderbouwing van die stellingen. Ook de brief van de NVN [bedoeld is: VNV] (Productie 32 NHN) ondersteunt die stellingen niet, aangezien de NVN [bedoeld is: VNV] enkel uitgaat van het uitvoeren van trainingsvluchten vanaf Luchthaven Midden-Nederland [bedoeld is: Midden-Zeeland] (hetgeen echter niet is vereist). De NVN [bedoeld is: VNV] onderschrijft hooguit dat het van belang is dat vliegers op een specifieke locatie c.q. ter plekke kunnen trainen. Vanaf welke basis zij vertrekken om op die locatie c.q. ter plekke aan te komen is daarvoor niet relevant."

In het processtuk van Defensie in het hoger beroep staat hierover:

"Een voorschrift dat er op neerkomt dat die trainingen persé moeten plaatsvinden vanaf de Second Base [luchthaven Midden-Zeeland] is in het PoR niet te vinden."

"Daarbij komt dat NHN in de appeldagvaarding een volstrekt vertekend beeld geeft van de noodzaak tot uitvoeren van deze trainingen specifiek vanaf de basis waarop de helikopter is gestationeerd. De premisse dat geen veilige SAR operaties kunnen worden uitgevoerd vanaf Midden-Zeeland als niet ook getraind kan worden vanaf die basis is echt onjuist."

"Het landen en opstijgen van een luchthaven betreft een algemene vliegvaardigheid die elke vlieger moet beheersen. Het trainen voor SAR-operaties kenmerkt zich juist door hele andere vaardigheden (die niets van doen hebben met opstijgen of landen op een luchthaven). Er zal getraind moeten worden voor operaties op zee, waarvoor specifieke vaardigheden benodigd zijn zoals laag vliegen boven zee, het uitvoeren van zogenaamde hoist operaties in een dynamische omgeving en het landen op (olie/gas)platformen en op schepen. Het PoR stelt als vereiste dat de piloot een bepaald aantal uren ervaring moet hebben met dergelijke operaties (...). De piloot moet deze ervaring en training al bij aanvang van de dienstverlening hebben (op)gedaan. Een specifieke eis dat ook (al) ervaring moet bestaan met landen en opstijgen vanaf de tweede basis (of vanaf Den Helder) is niet aan de orde. Dat valt onder algemene vliegvaardigheid."

12. NHN acht de standpunten van Bristow en Defensie onbegrijpelijk vanuit het oogpunt van veiligheid. Het (uitsluitend) oefenen op SAR-operaties door deze na te bootsen met behulp van een simulator of het oefenen vanaf een andere luchthaven c.q. locatie sluit niet aan bij wat in de (internationale) praktijk gebruikelijk is en wordt bovendien door iedere SAR-piloot volstrekt onvoldoende geacht om een veilige uitvoering van SAR-operaties te waarborgen.
13. Ook de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers ("VNV") is deze mening toegedaan, zoals blijkt uit de brief van VNV van 6 september 2021 ([bijlage 1](#)) en de vragen aan verscheidene Tweede Kamerleden die zij op 8 september 2021 heeft gesteld ([bijlage 2](#)):

"Daarnaast blijkt uit het nieuwe luchthavenbesluit van de Provincie Zeeland (juli 2020) dat na zonsondergang alleen vliegbewegingen mogen plaatsvinden t.b.v. helikopters in kader van spoedeisende hulpverlening of politietaken. Die uitzondering is beperkt tot maximaal 60 vliegbewegingen in totaal per jaar, te delen met ANWB en politie. Daarmee is er in praktijk geen mogelijk voor trainingsvluchten voor SAR-operaties aangezien die niet spoedeisend zijn, terwijl trainingen ook buiten daglichtperiode cruciaal zijn. Dat wordt ook erkend door Bristow en de overheid. Vliegers moeten voor een complexe operatie in de nacht op specifieke locatie kunnen oefenen. Daar wordt nu niet aan voldaan. Het trainen op een

andere locatie of simulator is daar geen sluitend alternatief voor. Het in de nacht uitvoeren van Search and Rescue acties vanaf luchthaven Midden-Zeeland zonder voorafgaande trainingsoefeningen ter plekke, is onrealistisch en onveilig. Wij vragen ons af of de minister daarvan op de hoogte is en hoe zij denkt dit probleem op te lossen voor aanvang van die nieuwe aanbesteding (juli 2022)?” (onderstreping toegevoegd)

14. Overigens heeft VNV nog geen antwoorden op deze vragen ontvangen. Om die reden heeft VNV besloten haar zorgen ook aan IL&T kenbaar te maken. Indien mogelijk zal NHN deze brief alsnog zo snel mogelijk nazenden.

Onderhouds- en ferryvluchten

15. Voor wat betreft onderhoudsvluchten en ferryvluchten (ook wel transfervluchten genoemd) stelt Defensie zich in het hoger beroep op het standpunt dat dergelijke vluchten niet vanaf luchthaven Midden-Zeeland hoeven plaats te vinden. Onderhoudsvluchten zijn volgens Defensie dus kennelijk niet nodig voor het in stand houden van een tweede operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties.

In het processtuk van Defensie in het hoger beroep staat hierover:

“Allereerst zij opgemerkt dat onderhouds- en transfervluchten niet zijn uitgevraagd onder de overeenkomst. Het onderhoud van helikopters is door Opdrachtnemer zelf in te vullen. Dat daartoe onder de aanbestede overeenkomst hoe dan ook onderhoudsvluchten vanaf Midden-Zeeland zouden moeten plaatsvinden is onjuist. Het is de Staat niet duidelijk wat NHN precies verstaat onder transfervluchten, waarom deze vluchten nodig zijn, hoe vaak deze vluchten zouden plaatsvinden en waarom deze persé vanaf de Second Base moeten worden uitgevoerd.”

16. Anders dan Defensie, erkent Bristow in het hoger beroep daarentegen – terecht! – dat dergelijke vluchten voor een operationele basis wél noodzakelijk zijn.

In het processtuk van Bristow in het hoger beroep staat hierover:

“Zowel de onderhouds- als de ferryvluchten zijn daarmee direct gerelateerd aan de SAR-missies. Beide zijn immers noodzakelijk om de SAR-missies uit te kunnen (blijven) voeren.”

“Het zou bovendien zinledig zijn als het nieuwe Luchthavenbesluit voor Luchthaven Midden-Zeeland wel de SAR-missies zelf zou toestaan, maar niet dat een daartoe benodigde helikopter wordt ingevlogen en/of ten behoeve van onderhoud naar de onderhoudslocatie wordt gevlogen. Daarmee zouden de SAR-missies per saldo alsnog niet mogelijk zijn, terwijl het juist expliciet de bedoeling is om met de wijziging van het Luchthavenbesluit maatschappelijke vluchten (zoals kustwacht en HEMS) met zwaardere luchtvaartuigen mogelijk te maken.”

17. Met betrekking tot de hiervoor genoemde oefen-, onderhouds- en ferryvluchten stellen zowel Bristow als Defensie in hoger beroep dat dergelijke vluchten – of zij nu noodzakelijk zijn of niet – op grond van het Ontwerp Luchthavenbesluit hoe dan ook zouden kunnen worden uitgevoerd.
18. In het navolgende licht NHN toe dat deze stellingname apert onjuist is.

Uitleg Ontwerp Luchthavenbesluit Bristow en Defensie kan niet worden gevolgd

19. In het Ontwerp Luchthavenbesluit is in artikel 4 onder meer het volgende bepaald:

“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. (..)
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 6.000 kg.
6. (..)”

20. Op grond van artikel 4 lid 5 geldt het maximum startgewicht van 6.000 kg op luchthaven Midden-Zeeland niet meer voor SAR-vluchten. In dit lid wordt gesproken over landen/opstijgen ten behoeve van een SAR-vlucht. Deze bepaling moet – in de optiek van NHN – niet ruim worden uitgelegd. Het gaat enkel om incidentele spoedeisende vluchten. Oefen-, onderhouds- en/of ferryvluchten vallen daar niet onder. NHN leidt dit af uit de navolgende feiten.

21. Als wordt gekeken naar de letterlijke tekst van artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit, valt allereerst op dat wordt gesproken over landen/opstijgen ten behoeve van een (enkelvoud!) SAR-vlucht. Uit dit enkele (taalkundige) feit kan al worden afgeleid dat deze bepaling strikt moet worden uitgelegd.

22. Dit volgt ook uit de toelichting op het Ontwerp Luchthavenbesluit. In deze toelichting staat dat de uitzondering van artikel 4 lid 5 enkel ziet op een Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)-vlucht, Search And Rescue (SAR)-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht (bijlage 3). Oefen-, onderhouds- en/of ferryvluchten vallen dus niet onder de uitzondering.

“Naast de door de commissie geadviseerde kustwacht en HEMS vluchten hebben wij, overeenkomstig het gestelde in de “Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014”, besloten de 12 keer per jaar niet van toepassing te verklaren op een Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)-vlucht, Search And Rescue (SAR)-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht.”

23. Dat artikel 4 lid 5 strikt moet worden uitgelegd, volgt ook uit bewoordingen van artikel 4 lid 2 van het Ontwerp Luchthavenbesluit, waarin in het kader van het gebruik van militaire helikopters wél expliciet naar “operationeel noodzakelijke vluchten” (zoals onderhouds- en ferryvluchten) en “oefenvluchten” wordt verwezen.

24. Als ook met artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit zou zijn beoogd dat “operationeel noodzakelijke vluchten” (zoals onderhouds- of ferryvluchten) of “oefenvluchten” onder deze uitzondering zouden vallen, dan zouden deze expliciet moeten

zijn benoemd, zoals bij artikel 4 lid 2 wel het geval is. Nu daarvan geen sprake is, volgt ook daar uit dat van een strikte uitleg van artikel 4 lid 5 moet worden uitgegaan.

25. Uit het gegeven dat de milieu-, externe veiligheids- en geluidsberekeningen in het kader van de MER beoordelingsnotities ten behoeve van het Ontwerp Luchthavenbesluit zijn gebaseerd op lichte helikopters (van het type Airbus EC (1)35 en (1)45), en niet de veel zwaardere SAR-helikopters (van het type AW189 met een startgewicht ruim boven de 6.000 kg), volgt ook dat een restrictieve uitleg is beoogd (bijlage 4). Als een permanente 24/7 stationering van een zware SAR-helikopter zou zijn beoogd, dan zouden deze zware helikopters ook moeten zijn meegenomen in de berekeningen. Bij een permanente (24/7) operationele basis is immers geen sprake meer van incidentele vluchten waarmee geen rekening hoeft te worden gehouden in de milieu-, externe veiligheids- en geluidsberekeningen.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie ten behoeve van aanpassing van het luchthavenbesluit staat hierover:

“4.1 Milieugevolgen

De voorgestelde wijzigingen hebben mogelijk verschillende gevolgen voor mens en milieu. In deze analyse is gekeken naar geluid, externe veiligheid, beschermde natuur (depositie), geur en emissies, en verkeer en vervoer. De effecten op landschap archeologie, cultuurhistorie, bodem en (grond)water zijn minder relevant en worden daarom in deze analyse kwalitatief beschouwd. Deze milieugevolgen worden hieronder beschreven.

4.1 Geluid

De uitgangssituatie qua geluid betreft de in 2013 door de provincie uitgevoerde berekening voor het huidige luchthavenbesluit (ref. 4). De L_{den}-toolprojecten van deze berekening zijn door de provincie geleverd.

Hierbij is aangenomen dat 60 nachtelijke helikopterbewegingen van maatschappelijke helikopter worden uitgevoerd met typen vergelijkbaar met de EC35 en dat deze helikopterbewegingen uitsluitend tussen 23.00 en 7.00 lokale tijd plaatsvinden. Gedurende de dag- en avondperiode worden deze vluchten meegenomen in het overige helikopterverkeer.”

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.

26. Deze strikte benadering geldt naar het oordeel van NHN eveneens voor de uitleg van artikel 6 lid 4 van het vigerende luchthavenbesluit, dat met het Ontwerp Luchthavenbesluit niet wordt gewijzigd. In dit artikel is het volgende is bepaald:

“Artikel 6 Openingstijden

1. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats binnen de daglichtperiode overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 3 van het Luchtverkeersreglement.
2. De luchthaven is, binnen de daglichtperiode, geopend van 9.00 uur tot 20.00 uur.

3. Incidenteel kan de luchthavenmeester toestemming verlenen om buiten de openingstijden genoemd in het tweede lid, maar binnen de daglichtperiode, van de luchthaven gebruik te maken.
4. Op de luchthaven is het alleen toegestaan buiten de daglichtperiode bewegingen te laten 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.”

27. Ook deze bepaling moet in de optiek van NHN niet ruim worden uitgelegd. Het gaat volgens de toelichting bij artikel 6 lid 4 van het vigerende luchthavenbesluit enkel om “specifieke vluchten die in het ontwerp luchthavenbesluit met name worden genoemd” (bijlage 5). Nu oefen-, onderhouds- en ferryvluchten in het vigerende luchthavenbesluit niet worden genoemd, mogen alleen incidentele spoedeisende vluchten buiten de daglichtperiode plaatsvinden.

“Artikel 4 derde lid wijkt af van de tekst in artikel 6 vierde lid terwijl het over dezelfde bewegingen met helikopters gaat. De in het derde lid opgenomen aantal van 60 vliegbewegingen komt in de praktijk niet voor. Daarnaast wordt, om te voorkomen dat helikopters onbedoeld ’s nachts op de luchthaven landen, voorgesteld extra voorschriften op te nemen.

De tekst van beide leden is aangepast. Het aantal van 60 vliegbewegingen met helikopters buiten de daglichtperiode is door het vliegveldbestuur aangevraagd en een deugdelijke motivatie om dit aantal naar beneden bij te stellen ontbreekt. Opgemerkt wordt dat het gaat om een maximum aantal vliegbewegingen dat niet hoeft te worden bereikt maar wel voldoende ruimte biedt voor de aangevraagde activiteit. In het ontwerp luchthavenbesluit is opgenomen dat het landen buiten de daglichtperiode alleen mogelijk is voor specifieke vluchten die in het ontwerp luchthavenbesluit met name genoemd worden. Als een helikopter niet voldoet aan de in het ontwerp luchthavenbesluit opgenomen voorwaarden voor het landen buiten de daglichtperiode en toch op luchthaven Midden-Zeeland landt dan wordt handhavend opgetreden. Het opnemen van extra voorschriften om het landen van helikopters buiten de daglichtperiode verder gaand te reguleren is ongewenst en zou belemmerend kunnen werken voor de vliegbewegingen met helikopters waarvoor het derde lid van artikel 4 bedoeld is.” (onderstreping toegevoegd)

28. Anders dan NHN leggen Bristow en Defensie artikel 4 lid 5 en artikel 6 lid 4 van het Ontwerp Luchthavenbesluit dermate ruim uit dat álle (ondersteunende) vluchten die voor SAR-operaties nodig zijn vanaf luchthaven Midden-Zeeland zouden zijn toegestaan. Volgens hen zou met de bewoordingen “ten behoeve van” in artikel 4 lid 5 en “in het kader van” in artikel 6 lid 4 van het Ontwerp Luchthavenbesluit voor een ‘ruime benadering’ zijn gekozen, op grond waarvan óók oefen-, onderhouds- en ferryvluchten vanaf luchthaven Midden-Zeeland mogelijk zouden zijn.

In het processtuk van Defensie in het hoger beroep staat hierover:

“In lijn met de bedoeling van de Provincie om SAR-operaties vanaf Midden-Zeeland mogelijk te maken mogen ook alle vluchten die ten behoeve van een SAR-operatie nodig zijn worden uitgevoerd.”

“Voorts kent het Luchthavenbesluit inderdaad een beperking voor vliegen buiten de daglichtperiode. Maar ook daarop is een uitzondering gemaakt middels artikel 6 lid 4 van het Luchthavenbesluit die het mogelijk maakt buiten de daglichtperiode bewegingen te laten plaatsvinden in het kader van spoedeisende hulpverlening.”

“Gelet op deze ruimere bewoordingen is dus overigens ook het uitvoeren van oefenmissies of trainingen ten behoeve van een SAR- of Kustwachtvlucht toelaatbaar op Midden-Zeeland onder het Luchthavenbesluit (...).”

29. Mede gelet op het voorgaande kan deze uitleg van Bristow en Defensie niet worden gevolgd. Alles wijst er op dat de artikelen 4 lid 5 en 6 lid 4 van het Ontwerp Luchthavenbesluit juist niet ruim moet worden uitgelegd. De bewoordingen “ten behoeve van” komen in de toelichting op artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit ook niet voor (zie hiervoor onder punt 22). Slechts in het geval van daadwerkelijke acute noodsituaties (bijvoorbeeld indien brandstof moet worden bijgetankt tijdens een SAR-operatie en luchthaven Midden-Zeeland de dichtstbijzijnde mogelijkheid is) kan van luchthaven Midden-Zeeland gebruik worden gemaakt, maar niet in geval van andere (reguliere) vluchten zoals oefen-, onderhouds- en ferryvluchten.
30. Oftewel: naar het oordeel van NHN zijn oefen-, onderhouds- en ferryvluchten vanaf luchthaven Midden-Zeeland niet toegestaan, terwijl dergelijke vluchten (in ieder geval onderhouds- en ferryvluchten volgens Bristow) wel noodzakelijk zijn voor het in standhouden van een permanente (24/7) operationele basis.

Bedoeling Ontwerp Luchthavenbesluit: geen permanente (24/7) operationele basis op luchthaven Midden-Zeeland

31. Dat met het Ontwerp Luchthavenbesluit sowieso niet is beoogd om van luchthaven Midden-Zeeland een permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties te maken, zoals door Bristow en Defensie betoogd, is ook uit verschillende documenten af te leiden.
32. Allereerst volgt uit een verslag van de Provincie van een vergadering van 9/10 juli 2020 (nr. 20017418) over het wijzigen van het vigerende Luchthavenbesluit (bijlage 6) dat “*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*”. Helikopters met een maximum startgewicht groter dan 6.000 kg zouden slechts incidenteel worden toegelaten, aldus de brief.
33. Ook uit de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2021, nummer 214 onder nummer 4 (bijlage 7) blijkt dat met artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit slechts is beoogd dat helikopters met een maximum startgewicht van meer dan 6.000 kg *incidenteel* in het geval van maatschappelijk noodzakelijke spoedeisende vluchten van luchthaven Midden-Zeeland gebruik kunnen maken.

In deze notulen staat het volgende:

“Doel van dit artikel is te voorkomen dat maatschappelijk noodzakelijke (spoedeisende) vluchten, die soms ook gebruik maken van luchtvaartuigen met een startgewicht > 6.000 kg, geen gebruik van de luchthaven zouden kunnen maken wanneer het maximaal aantal van 12 incidentele starts en landingen voor luchtvaartuigen met een startgewicht > 6.000 kg in enig gebruiksjaar reeds zou zijn verbruikt.”

34. Uit deze notulen blijkt ook dat de uitzondering voor SAR-operaties (in lijn met de toelichting op artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit) wordt gekoppeld aan slechts 12 incidentele starts en landingen (lees: 6 vluchten). Ook hier blijkt het incidentele karakter

uit, dat niet in lijn is met de minstens 150 te verwachten vluchtbewegingen (starts en landingen) voor SAR-operaties op jaarbasis vanaf de zuidelijke basis. Hierboven op komen dan nog de noodzakelijke oefen-, onderhouds- en ferryvluchten.

35. Daarnaast blijkt uit een e-mail van 14 oktober 2021 van mevrouw Walraven-Janssen (statenlid van GroenLinks) naar aanleiding van een bespreking op 7 oktober 2021 tussen mevrouw Walraven-Janssen, de heer Temmink (fractievoorzitter GroenLinks), [redacted] (jurist van de Provincie) en [redacted] (coördinator Milieu van de Provincie) dat *“het huidige ontwerp-luchthavenbesluit niet is gebaseerd op vestiging met permanente basis van de “zwarte helikopters van Bristow”.* Indien dat wel zou gebeuren, dan zou *“er opnieuw een vergunning moet[en] worden aangevraagd!”* (bijlage 8).
36. Uit deze e-mail – die een bevestiging is van de bespreking van 7 oktober 2021 – blijkt dat het nooit de bedoeling van de Provincie is geweest dat luchthaven Midden-Zeeland wordt opengesteld als een permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties.
37. Ook leden van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (CRO) stellen zich op dit standpunt, zo blijkt uit een e-mail van 2 november 2021 van [redacted] (CRO-lid namens de Zeeuwse Milieu Federatie) (bijlage 9) en een brief van 11 oktober 2021 van [redacted] (CRO-leden omwonenden gemeente Middelburg) (bijlage 10).
38. In zijn e-mail van 2 november 2021 schrijft [redacted] dat *“Dit deel van het ontwerpbesluit (..) niet bedoeld [is] geweest voor de stationering van SAR vluchten, alsook dat dit onderwerp “in de CRO ter discussie” zal worden gesteld.*
39. Verder volgt uit de brief van omwonenden van 11 oktober 2021 dat het belang van zogenaamde maatschappelijke vluchten door de CRO-leden unaniem wordt onderschreven *“als het gaat om incidenteel gebruik voor spoedeisende hulp”* en dat *“De stap naar het creëren van een structurele capaciteit voor deze humanitaire vlucht capaciteit voor commerciële reden (..) nooit [is] besproken in de context van de uitzonderingsregels voor vliegbewegingen, frequenties en maximale start- en landingsgewichten zoals nu opgenomen in het luchthavenbesluit.”*
- NB.** Gelet hierop is het opmerkelijk dat [redacted] directeur van Zeeland Airport en tevens CRO-lid, achter de schermen met Bristow contact heeft gehad over het verrichten van SAR-operaties vanaf luchthaven Midden-Zeeland en bij e-mail op 24 juni 2021 aan Bristow heeft laten weten (bijlage 11): *“Zoals eerder aangegeven voorzien wij geen belemmeringen voor jullie beoogde SAR operaties.”*
40. Inmiddels zijn door de fracties van de politieke partijen van GroenLinks, Partij voor de Dieren en SP kritische vragen aan gedeputeerde staten van de Provincie gesteld over het voorgenomen gebruik van Luchthaven Midden-Zeeland als permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties door Bristow (bijlage 12). Uit deze vragen valt op te maken dat deze politieke partijen ook van mening zijn dat het door Bristow en Defensie beoogde gebruik van luchthaven Midden-Zeeland niet is toegestaan:

“GroenLinks voorziet dan ook dat indien gebruik van Luchthaven Midden-Zeeland als permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties wordt

toegestaan, de druk op de omwonenden en natuur enorm zal toenemen, terwijl o.i. een (bestuursrechtelijke) basis ontbreekt.”

41. Verder wijst NHN op de brief van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van 31 augustus 2021 aan RUD Zeeland (bijlage 13), waaruit blijkt dat de helikopter van het type AW189, dat is gebruikt om aan te tonen dat de in- en uitvliegrichtingen van de helikopterluchthaven obstakelvrij zijn, afwijkt van de helikopters van het type Airbus EC (1)35 en (1)45, die zijn gebruikt bij het opstellen van de geluids- en het externe veiligheidscontour en dat RUD Zeeland daar ook al meerdere keren op is gewezen. Daarnaast blijkt uit deze brief dat de milieueffectrapportage bij het Ontwerp Luchthavenbesluit is gebaseerd op veel lichtere helikopters van het type Airbus EC (1)35 (startgewicht 2.835 kg) en (1)45 (startgewicht 3.700 kg), die normaliter worden ingezet voor bijvoorbeeld de bouw en het onderhoud van windmolens op zee. Dit terwijl Bristow helikopters van het type AW189 beoogt in te zetten. Dit type helikopter heeft een startgewicht van 8.600 kg, is veel groter en zwaarder (2 respectievelijk 3 keer zo zwaar), maakt meer dan 10 keer meer geluid en verbruikt meer dan 2 keer zoveel brandstof (waardoor de toename van stikstofdepositie ook wordt verdubbeld).
- NB.** Los hiervan betwijfelt NHN ten eerste of het uitgevoerde stikstofonderzoek in het kader van de m.e.r.-beoordelingsnotitie deugt en of in de toelichting op het gewijzigde luchthavenbesluit wel in voldoende mate is ingegaan op de vraag of sprake is van een 'structurele toename van geluid' indien sprake zou worden van een permanente (24/7) operationele basis voor SAR-operaties, waardoor geen sprake meer zou zijn van incidentele vluchten met zware helikopters.
42. Gelet op deze sterke aanwijzingen, kan het volgens NHN ook nooit de bedoeling van de Provincie zijn geweest om luchthaven Midden-Zeeland op grond van het Ontwerp Luchthavenbesluit open te stellen als een permante (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties met helikopters met een maximum startgewicht boven de 6000 kg.

Vragen aan de Provincie

43. Gelet op het voorgaande verzoekt NHN de Provincie de volgende vragen over de uitleg van het Ontwerp Luchthavenbesluit en het gebruik van luchthaven Midden-Zeeland op kortst mogelijke termijn te beantwoorden:
- i. Is met het Ontwerp Luchthavenbesluit beoogd om van luchthaven Midden-Zeeland een permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties met helikopters met een maximum startgewicht boven de 6.000 kg mogelijk te maken?
 - ii. Moet artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit dermate ruim worden uitgelegd dat ook andere vluchten dan daadwerkelijke acute noodsituaties (zoals SAR-operaties), zoals oefen- onderhouds- en ferryvluchten, vanaf luchthaven Midden-Zeeland met helikopters met een maximum startgewicht boven de 6.000 kg zijn toegestaan?
 - iii. Moet artikel 6 lid 4 van het vigerende Luchthavenbesluit en het Ontwerp Luchthavenbesluit dermate ruim worden uitgelegd dat ook buiten de

daglichtperiode vanaf luchthaven Midden-Zeeland met helikopters met een maximum startgewicht boven de 6.000 kg mag worden getraind?

44. NHN ziet een reactie van de Provincie graag uiterlijk binnen 14 dagen tegemoet.
45. Mocht de Provincie naar aanleiding van deze brief vragen hebben of behoefte hebben aan overleg, dan is NHN daartoe uiteraard graag bereid.

Met vriendelijke groet,



, Gevolmachtigd Directeur Noordzee Helikopters Nederland B.V.



Bijlage 1



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

NHV Group
T.a.v. het management
Luchthavenweg 4
1786 PP DEN HELDER

Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp

Dellaertlaan 61
1171 KZ Badhoevedorp
T 020 449 8585
www.vnv.nl

E-mail: infoNHV@nhv.be
Datum: 6 september 2021
Ons kenmerk: 2109-0095
Betreft: Zorgen nieuwe Search & Rescue-operatie
Blad: 1 van 2

Geachte heer, mevrouw,

Rondom de invulling van de SAR-operatie vanaf volgend jaar (vanaf het moment van het aflopen van het huidige contract) leven er bij ons vragen en zorgen. Wij hebben onze vragen en zorgen ook bij de politiek onder aandacht gebracht, langs de lijn van onderstaande positie. Middels deze brief deel ik deze positie met u.

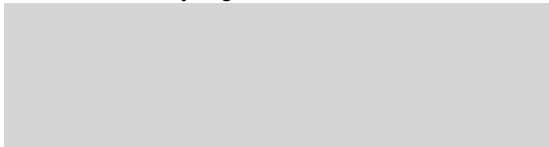
Notice tijd en trainingsmogelijkheid nieuwe Search & Rescue-operatie op gespannen voet met veiligheid

- Op woensdag 11 augustus is het [vonnis](#) door de voorzieningsrechter gepubliceerd over de zaak die de huidige SAR aanbestedder, NHN, heeft aangespannen tegen de overheid en Bristow (nieuwe SAR aanbestedder). Op basis van een aanbesteding heeft de overheid vanaf juli 2022 de SAR operatie aan Bristow gegund. De VNV staat in principe neutraal in welke uitvoerder de SAR operatie uitvoert, mits het aan de hoogste kwaliteits- en veiligheidsvoorschriften voldoet. Wel zouden wij de gunning bij voorkeur zien aan een in de EU gevestigd bedrijf, hetgeen hier niet het geval lijkt.
- De VNV maakt zich op basis van het gepubliceerde vonnis zorgen over de toekomstige veiligheid en kwaliteit van de SAR operatie in Nederland. Zo blijkt dat Bristow voornemens is onder andere vanuit een basis in midden-Zeeland de SAR operatie uit te voeren. Met deze keus zien wij de veiligheid en kwaliteit van de SAR operatie onder druk gezet:
 - Op midden-Zeeland zijn geen trainingsmogelijkheden voor helikopter zwaarder dan 6000 kilogram. Daarmee wordt zonder training onder moeilijke omstandigheden geopereerd.
 - Door een basis in midden-Zeeland en te kunnen voldoen aan de gestelde aankomsttijd (90 minuten) op de Noordzee, kan de notice tijd (van melding tot opstijgen) – gezien de vaste vliegtijd – niet meer dan 10 minuten bedragen, ook gedurende de nacht. Hiermee is de overheid akkoord gegaan. Die veel kortere notice tijd staat wat de VNV betreft haaks op internationale vermoeidheidsstudies en zet ongekende druk op vliegers.
- Daarnaast staat het haaks op de conclusies van ANTEA die op verzoek van de overheid een beleidsevaluatie van de SAR-zorgnorm heeft opgesteld (op 27 november 2020). Daarin concludeert ANTEA dat een notice tijd van 20 minuten realistisch is, niet 10 minuten.
- De VNV heeft zich daar in combinatie met 24 uurroosters vanuit veiligheidsoverwegingen overigens tegen verzet, omdat een notice tijd van 20 minuten al op gespannen voet staat met de internationale erkende vermoeidheidsstudies in de luchtvaart.

- Wij vragen ons af hoe de overheid deze 10 minuten notice tijd kan verenigen met een veilige operatie en wij vragen ons af of de minister het eens is met de constatering dat dit uitsluitend kan in combinatie met korte diensten waarbij de vliegers gedurende deze dienst niet slapen.
- Daarnaast blijkt uit het nieuwe luchthavenbesluit van de Provincie Zeeland (juli 2020) dat na zonsondergang alleen vliegbewegingen mogen plaatsvinden t.b.v. helikopters in kader van spoedeisende hulpverlening of politietaken. Die uitzondering is beperkt tot maximaal 60 nachtelijke vliegbewegingen in totaal per jaar, te delen met ANWB en politie. Daarmee is er in praktijk geen mogelijk voor trainingsvluchten voor SAR-operaties aangezien die niet spoedeisend zijn, terwijl trainingen cruciaal zijn. Dat wordt ook erkend door Bristow en de overheid. Vliegers moeten voor een complexe operatie dag en nacht op specifieke locatie kunnen oefenen. Daar wordt nu niet aan voldaan. Het trainen op een andere locatie of simulator is daar geen sluitend alternatief voor. Het in de nacht uitvoeren van Search and Rescue acties vanaf luchthaven Midden-Zeeland zonder voorafgaande trainingsoefeningen ter plekke, is onrealistisch en onveilig.

Hopend u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,



vicepresident

Bijlage 2

Vragen VNV tweede kamer, 8 september 2021

Notice tijd en trainingsmogelijkheid nieuwe Search & Rescue-operatie op gespannen voet met veiligheid

- Op woensdag 11 augustus is het [vonnis](#) door de voorzieningsrechter gepubliceerd over de zaak die de huidige SAR aanbesteder, NHN, heeft aangespannen tegen de overheid en Bristow (nieuwe SAR aanbesteder). Op basis van een aanbesteding heeft de overheid vanaf juli 2022 de SAR operatie aan Bristow gegund. De VNV staat in principe neutraal in welke uitvoerder de SAR operatie uitvoert, mits het aan de hoogste kwaliteits- en veiligheidsvoorschriften voldoet. Wel zouden wij de gunning bij voorkeur zien aan een in de EU gevestigd bedrijf, hetgeen hier niet het geval lijkt.
- De VNV maakt zich op basis van het gepubliceerde vonnis zorgen over de toekomstige veiligheid en kwaliteit van de SAR operatie in Nederland. Zo blijkt dat Bristow voornemens is onder andere vanuit een basis in midden-Zeeland de SAR operatie uit te voeren. Met deze keus zien wij de veiligheid en kwaliteit van de SAR operatie onder druk gezet:
 - Op midden-Zeeland zijn geen trainingsmogelijkheden in de nacht. Daarmee wordt zonder training onder moeilijke omstandigheden geopereerd.
 - Door een basis in midden-Zeeland en te kunnen voldoen aan de gestelde aankomsttijd (90 minuten) op de Noordzee, kan de notice tijd (van melding tot opstijgen) – gezien de vaste vliegtijd – niet meer dan 10 minuten bedragen, ook gedurende de nacht. Hiermee is de overheid akkoord gegaan. Die veel kortere notice tijd staat wat de VNV betreft haaks op internationale vermoeidheidsstudies en zet ongekende druk op vliegers.
- Daarnaast staat het haaks op de conclusies van ANTEA die op verzoek van de overheid een beleidsevaluatie van de SAR-zorgnorm heeft opgesteld (op 27 november 2020). Daarin concludeert ANTEA dat een notice tijd van 20 minuten realistisch is, niet 10 minuten.
- De VNV heeft zich daar in combinatie met 24 uurroosters vanuit veiligheidsoverwegingen overigens tegen verzet, omdat een notice tijd van 20 minuten al op gespannen voet staat met de internationale erkende vermoeidheidsstudies in de luchtvaart.
- Wij vragen ons af hoe de overheid deze 10 minuten notice tijd kan verenigen met een veilige operatie en wij vragen ons af of de minister het eens is met de constatering dat dit uitsluitend kan in combinatie met korte diensten waarbij de vliegers gedurende deze dienst niet slapen.
- Daarnaast blijkt uit het nieuwe luchthavenbesluit van de Provincie Zeeland (juli 2020) dat na zonsondergang alleen vliegbewegingen mogen plaatsvinden t.b.v. helikopters in kader van spoedeisende hulpverlening of politietaken. Die uitzondering is beperkt tot maximaal 60 vliegbewegingen in totaal per jaar, te delen met ANWB en politie. Daarmee is er in praktijk geen mogelijk voor trainingsvluchten voor SAR-operaties aangezien die niet spoedeisend zijn, terwijl trainingen ook buiten daglichtperiode cruciaal zijn. Dat wordt ook erkend door Bristow en de overheid. Vliegers moeten voor een complexe operatie in de nacht op specifieke locatie kunnen oefenen. Daar wordt nu niet aan voldaan. Het trainen op een andere locatie of simulator is daar geen sluitend alternatief voor. Het in de nacht uitvoeren van Search and Rescue acties vanaf luchthaven Midden-Zeeland zonder voorafgaande trainingsoefeningen ter plekke, is onrealistisch en onveilig. Wij vragen ons af of de minister daarvan op de hoogte is en hoe zij denkt dit probleem op te lossen voor aanvang van die nieuwe aanbesteding (juli 2022)?

Bijlage 3

ONTWERP BESLUIT

Besluit van provinciale staten van 10 juli 2020, houdende het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

Provinciale staten van Zeeland,

- gelezen de aanvraag d.d. 1 februari 2019 van de exploitant van de luchthaven Midden-Zeeland;
- gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van 2 juni 2020, nr. ;
- gezien de adviezen van de Commissie Regionaal overleg voor luchthaven Midden-Zeeland van 15 december 2017 en 12 november 2019;
- gelet op besluit van Provinciale Staten d.d. 26 oktober 2018 dat voor de aangevraagde activiteiten geen m.e.r. nodig is;
- gelet op artikel 8.43 van de Wet luchtvaart;

besluiten tot het vaststellen van de volgende wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland:

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”.

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).

D

In artikel 5, tweede lid wordt tabel 1 vervangen door:

Tabel 1: Grenswaarden in handhavingspunten.

Handhavings-punt	Baankop	Coördinaten	Grenswaarden binnen daglichtperiode L _{den} in dB(A)	Grenswaarden buiten daglichtperiode L _{den} in dB(A)
HHP 09	09	x: 39.513 y: 392.778	56,45	43,8
HHP 27	27	x: 40.713 y: 392.790	55,73	45,3
HHP 01	n.v.t.	x: 38.252 y: 393.297	46,21	33,2

HHP 02	n.v.t.	x: 38.123 y: 392.852	47,16	34,7
HH Oost	oost	x: 39.836 y: 392.858	61,48	n.v.t.
HH West	west	x: 39.638 y: 392.875	60,71	n.v.t.
HH Zuid	zuid	x: 39.710 y: 392.761	73,28	n.v.t.

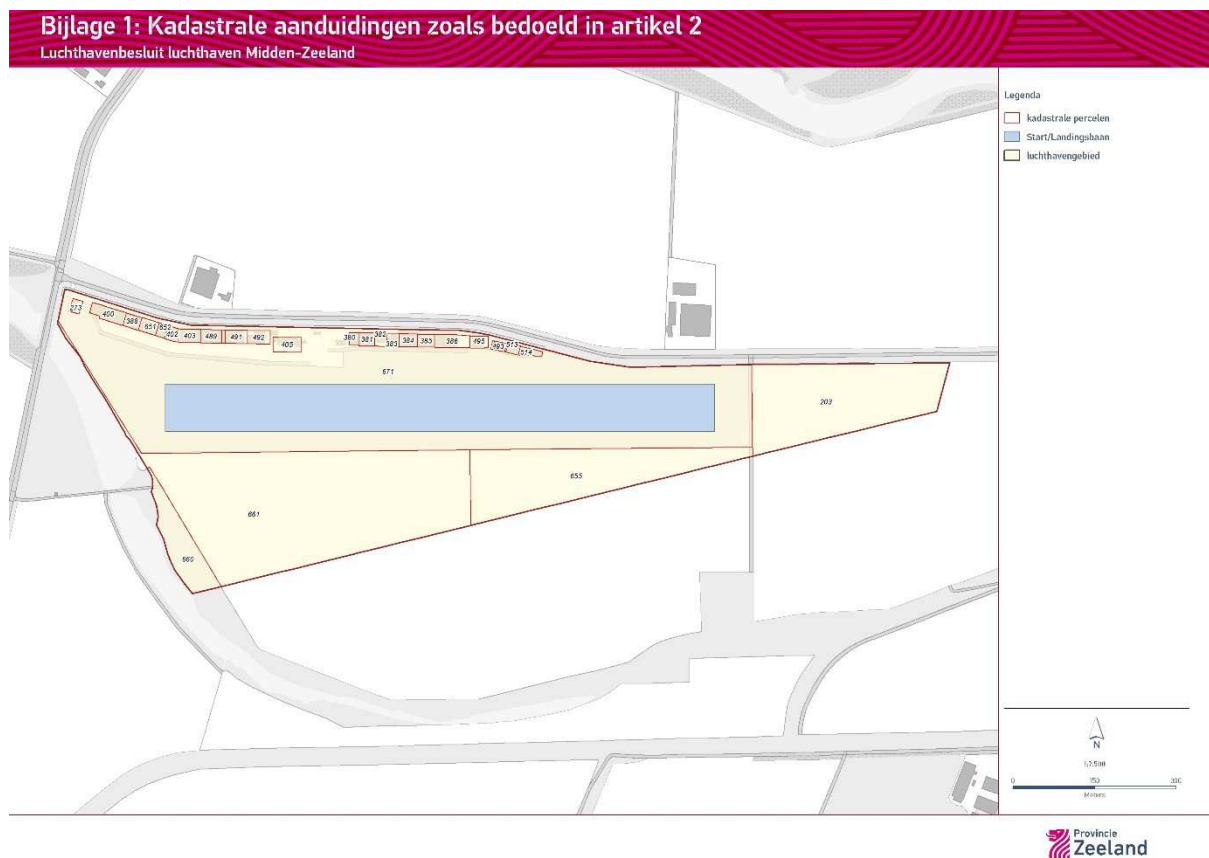
E

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

De tekst in het eerste lid wordt vervangen door “Het gebruik van de luchthaven vindt plaats binnen de (uniforme) daglichtperiode en binnen de in deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 opgenomen zichtweersomstandigheden, zichtvliegvoorschriften, speciale zicht- en instrumentvliegvoorschriften.”

F

Bijlage 1: Kadastrale aanduidingen zoals bedoeld in artikel 2 bij artikel 2 komt te luiden:



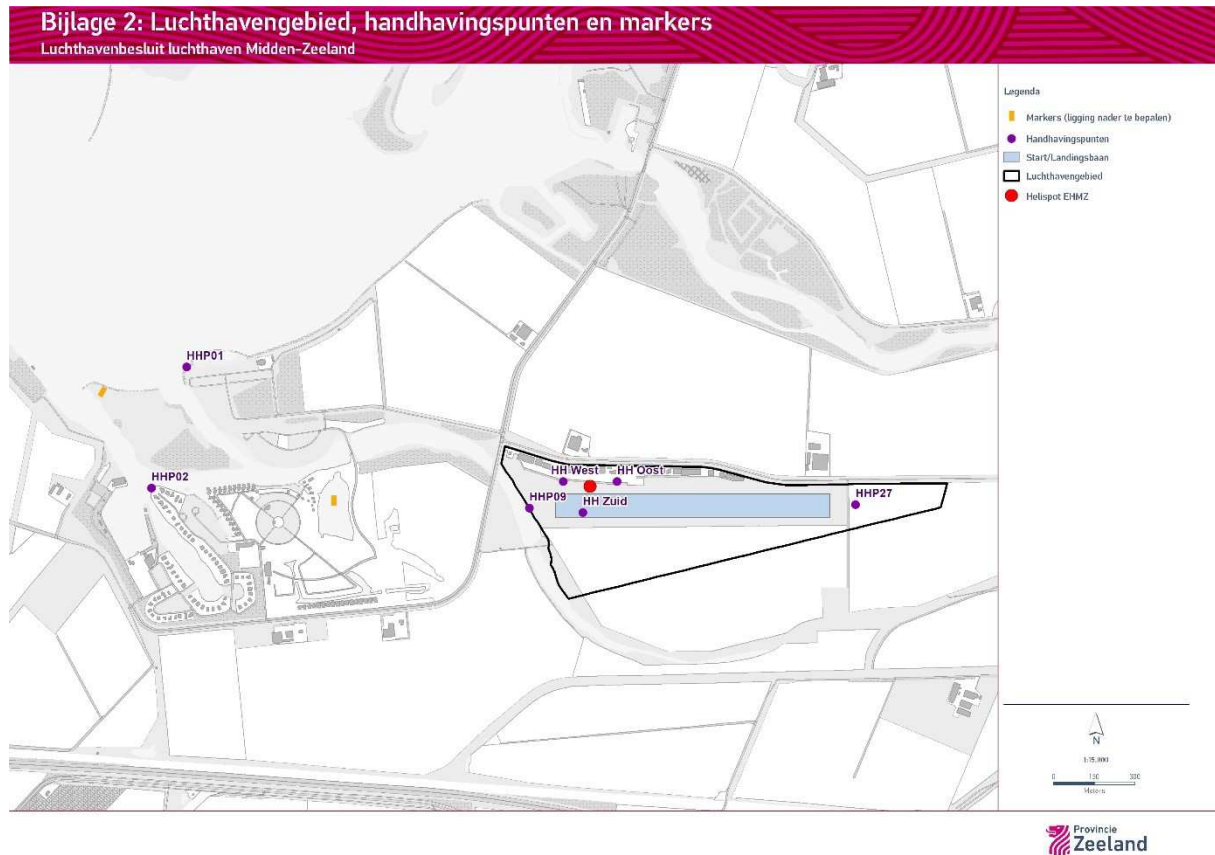
Tot de luchthaven behorende kadastrale percelen:

Gemeente	Sectie	Perceelnummer
Arnhem (ANM)	001	203
Arnhem (ANM)	001	273
Arnhem (ANM)	001	321
Arnhem (ANM)	001	322
Arnhem (ANM)	001	380
Arnhem (ANM)	001	381
Arnhem (ANM)	001	382
Arnhem (ANM)	001	383
Arnhem (ANM)	001	384

Arnemuiden (ANM)	001	385
Arnemuiden (ANM)	001	386
Arnemuiden (ANM)	001	388
Arnemuiden (ANM)	001	400
Arnemuiden (ANM)	001	401
Arnemuiden (ANM)	001	402
Arnemuiden (ANM)	001	403
Arnemuiden (ANM)	001	405
Arnemuiden (ANM)	001	489
Arnemuiden (ANM)	001	491
Arnemuiden (ANM)	001	492
Arnemuiden (ANM)	001	493
Arnemuiden (ANM)	001	495
Arnemuiden (ANM)	001	513
Arnemuiden (ANM)	001	514
Arnemuiden (ANM)	001	515
Arnemuiden (ANM)	001	651
Arnemuiden (ANM)	001	652
Arnemuiden (ANM)	001	655
Arnemuiden (ANM)	001	660
Arnemuiden (ANM)	001	661
Arnemuiden (ANM)	001	671

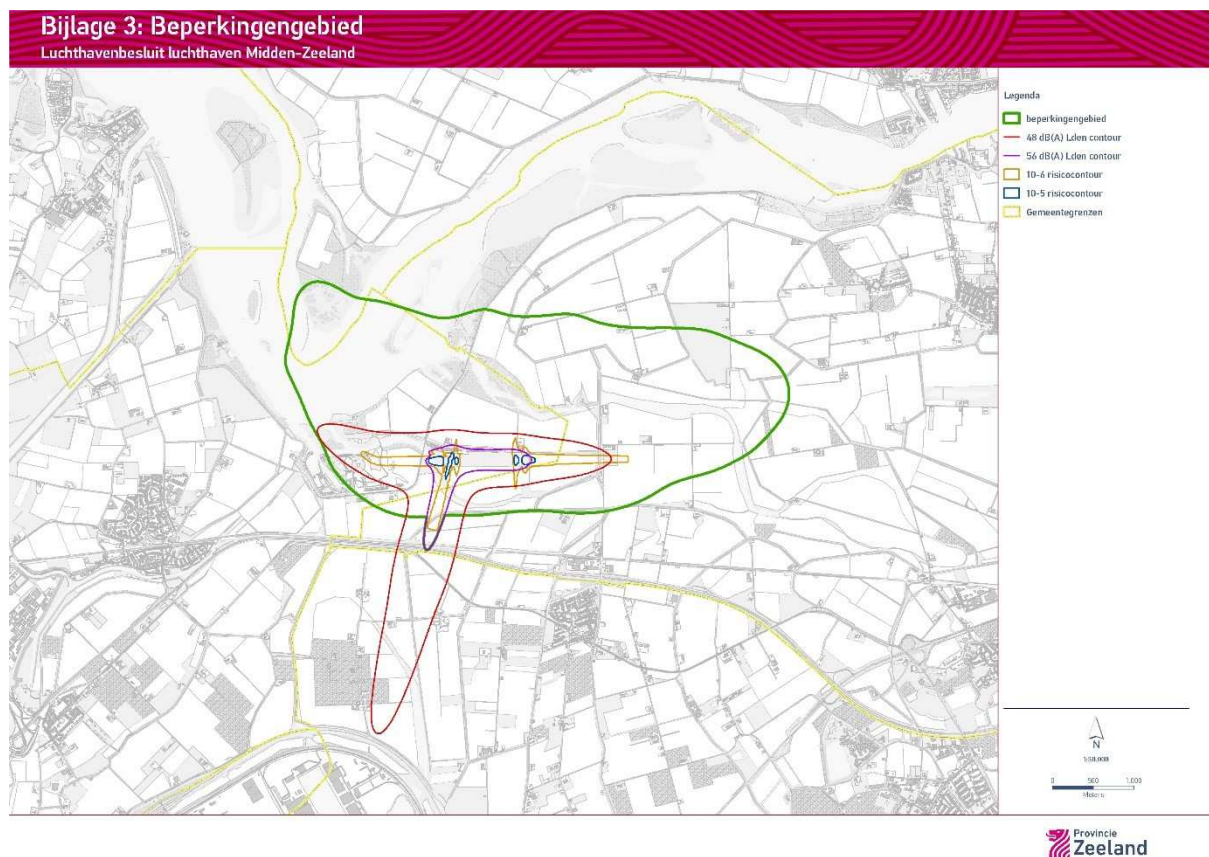
G

Bijlage 2: Luchthavengebied, handhavingspunten en markers komt te luiden: .



H

Bijlage 3: Beperkingengebied komt te luiden:

**Artikel II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt bekend gemaakt.

Aldus vastgesteld in de vergadering van provinciale staten van 10 juli 2020,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter
drs. F.J. van Houwelingen MPA, griffier

Toelichting

1. Inleiding

Op 1 februari 2019 hebben wij van Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (in werking getreden 15 mei 2014) ontvangen. 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. Daartoe worden de volgende wijzigingen van het luchthavenbesluit aangevraagd:

- verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000 per jaar;
- verlagen van het aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200 per jaar;
- toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes en handhavingspunten;
- wijzigen van het luchthavengebied;
- incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6000 kg.

2. Bevoegdheden Rijk/Provincie

Provinciale Staten zijn bevoegd gezag voor het vaststellen van een (wijziging van een) luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit is een verordening die door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Het Rijk is verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid (interne veiligheid en beveiliging van de luchthaven) en beheer en gebruik van het luchtruim. Zodra een vliegtuig los is van de grond houdt de bevoegdheid van de provincie op. Dit betekent dat de provincie geen of alleen indirecte invloed kan uitoefenen op de wijze waarop een luchtvaartuig zich in de lucht gedraagt. Omdat het Rijk verantwoordelijk is voor de luchtvaartveiligheid en het beheer van het luchtruim is in de Wet luchtvaart opgenomen dat een (gewijzigd) luchthavenbesluit niet eerder in werking treedt dan nadat de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchtvaartverkeer is gewaarborgd.

3. Wettelijk kader

Het betreft hier een wijziging van het op 15 mei 2014 in werking getreden Luchthavenbesluit Midden-Zeeland. Op grond van artikel 8.43 van de Wet luchtvaart zijn Provinciale Staten bevoegd tot bij verordening vaststellen en/of wijzigen van een luchthavenbesluit.

4. Rijksbeleid

Het landelijk beleid is gericht op luchthavens van internationaal en nationaal belang. Het rijk heeft geen beleid vastgelegd gericht op regionale luchthavens waar ook luchthaven Midden-Zeeland onder valt.

5. Provinciaal beleid

5.1. Luchtvaart/geluid

Dit besluit heeft betrekking op het wijzigen van een bestaande luchthaven. Met betrekking tot het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in het Omgevingsplan Zeeland 2018 opgenomen dat uitbreiding of wijziging alleen mogelijk is 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 milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in het geval van raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) hiervan kan worden afgeweken.

In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit-regeling) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd.

5.2. Luchtvaart/Externe Veiligheid

De provincie heeft geen beleid met betrekking tot externe veiligheid (plaatsgebonden risico) voor luchthavens.

6. Concept aanvraag

Op 30 oktober 2017 is door Zeeland Airport B.V. een concept aanvraag, inclusief een concept m.e.r.-beoordelingsnotitie, ingediend. De concept aanvraag/concept m.e.r.-beoordelingsnotitie is tevens besproken in de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (hierna te noemen CRO) van 15 december 2017. De commissie is van mening dat de concept aanvraag/m.e.r.-beoordelingsnotitie op de onderdelen geluidsbudget, wijziging maximaal toegelaten gewicht en het geluidscertificaat niet of niet geheel duidelijk is.

Bij brief van 12 april 2018 hebben wij Zeeland Airport B.V. op de hoogte gesteld van de in de toegezonden concepten ontbrekende gegevens en/of onduidelijke passages in de tekst inclusief de door de CRO aangegeven onduidelijkheden. Wij hebben Zeeland Airport B.V. verzocht de gegevens aan te vullen en/of de teksten te verduidelijken.

De gemaakte opmerkingen zijn door het luchthavenbestuur verwerkt in de definitieve aanvraag.

7. M.e.r.- beoordeling

Op 26 oktober 2018 hebben Provinciale Staten op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer besloten dat voor de activiteiten als omschreven in m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 11 mei 2018 en de daarmee aangevraagde wijzigingen geen milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn twee situaties onderzocht:

1. helikopters maken gebruik van de bestaande vliegroutes op de luchthaven
2. er wordt een helikopterspot aangelegd en de vliegroutes voor helikopters worden gewijzigd waardoor de meeste helikopters gebruik gaan maken van een nieuwe vliegroute aan de zuidzijde van de luchthaven.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn beide situaties uitgebreid beschreven. Op basis van deze notitie heeft Zeeland Airport B.V. ervoor gekozen om de aanleg van een helikopterspot en het wijzigen van de vliegroutes voor helikopters als voorgenomen situatie aan te merken.

8. Procedure

Ingevolge artikel 8.48 Wet luchtvaart is op de voorbereiding van een luchthavenbesluit of op de voorbereiding van een wijziging van een luchthavenbesluit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Dit betekent dat met toepassing van artikel 3 Luchtvaartverordening Zeeland Gedeputeerde Staten een ontwerp besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit opstellen.

Ingevolge artikel 3, vierde lid van de Luchtvaartverordening Zeeland plegen Gedeputeerde Staten met burgemeester en wethouders van de gemeente(n) op wiens grondgebied de luchthaven en/of het bij de luchthaven behorende beperkingengebied is gelegen overleg over het voorstel van het ontwerp tot wijziging van het luchthavenbesluit. Gelet hierop heeft met de gemeenten Middelburg, Goes en Noord-Beveland overleg plaatsgevonden door middel van het per brief van 21 oktober 2019 toezenden van het ontwerpvoorstel. Het grondgebied van de gemeente Borsele valt niet binnen het beperkingengebied maar wel binnen de 48 dB(A) L_{den} contour. Om deze reden is over het voorstel van het ontwerp tot het wijzigen van het luchthavenbesluit ook met de gemeente Borsele overlegd. Gevraagd is hierop uiterlijk 19 november 2019 inhoudelijk te reageren dan wel te verzoeken een overleg hierover te houden. Tevens is het ontwerpvoorstel voorgelegd aan het bestuur van Zeeland Airport en de CRO. De volgende reacties van de gemeenten/Zeeland Airport zijn ontvangen:

Gemeente Middelburg

Geen reactie ontvangen.

Gemeente Goes

Geen reactie ontvangen.

Gemeente Borsele

Geen reactie ontvangen.

Zeeland Airport b.v. (antwoorden cursief)

1. Het 12 maal afwijken van het maximale startgewicht van 6000 kg die in artikel 4 van het voorstel genoemd wordt is veel te beperkend, indien dit gelimiteerd dient te zijn vragen wij u om het aantal op 50 stuks te zetten.

In de aanvraag is verzocht incidenteel luchtvaartuigen toe te laten die een hoger maximum startgewicht hebben dan de in het luchthavenbesluit opgenomen maximum van 6000 kg. Het verzoek om incidenteel te mogen afwijken is geïnterpreteerd als maximaal 12 keer per jaar. Deze interpretatie is gebaseerd op het zogenaamde 12 dagen-criterium, zoals dat in de milieuwetgeving wordt gehanteerd. Mede naar aanleiding van het advies van de CRO (zie punt 9) hebben wij de toelichting bij artikel 4 op dat punt aangevuld. Het is niet mogelijk om in afwijking van de aanvraag in ons beluit op te nemen dat 50 keer (ca. 1 keer per week) mag worden afgeweken van het in het luchthavenbesluit opgenomen maximum van 6000 kg.

2. 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
3. Bij punt 5 van artikel 4 wordt aangegeven dat de havenmeester de uitzonderingen 48 uur van te voren moet melden en er een registratie moet worden bijgehouden. Het 48 uur van tevoren melden van calamiteiten is niet mogelijk. Ook is in de meeste gevallen niet mogelijk om 48 uur van te voren aan te geven of en wanneer een toestel luchthaven Midden-Zeeland zal bezoeken omdat in de General Aviation de operationele zaken vaak ad-hoc plaatsvinden. Weersomstandigheden zijn hierin vaak de leidende factor. Vluchten zijn niet van te voren gepland/te plannen. De gevraagde werkwijze is dus gewoonweg niet uitvoerbaar. Wij verzoeken u de termijn van 48 uur aan te vullen en te verlengen naar ten laatste de dag waarop de overschrijding van het maximum gewicht plaatsvindt.
Wij hebben de in artikel 4 lid zes genoemde termijn van 48 uur gewijzigd naar 1 uur aangezien er voor ons geen redenen zijn om naar aanleiding van het toelaten van luchtvaartuigen zwaarder dan 6000 kg (aanvullende) eisen te stellen aan het gebruik van de luchthaven.
4. Wat betreft de gevraagde aparte registratie van deze vluchten zien wij dit als overbodig. Het luchthavenregister legt deze uitzondering al vast bij de reeds verplichte registratie van de bewegingen en is ten allen tijde opvraagbaar. Wij verzoeken u ons hier niet extra administratief mee te belasten.
Nu uit het luchtvaartregister blijkt dat de uitzondering(en) voor het toelaten van luchtvaartuigen zwaarder dan 6000 kg worden vastgelegd achten wij het bijhouden van een aparte registratie niet meer noodzakelijk.

Het ontwerp besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit is bekend gemaakt op 18 december 2019 in het provinciaal blad en de huis-aan-huis bladen "De Faam" en "De Bevelander". Het ontwerp besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland heeft vanaf 19 december 2019 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Zienswijzen over het ontwerp besluit konden door één ieder naar voren worden gebracht tot en met 30 januari 2020.

Gedurende de termijn voor het inbrengen van zienswijzen zijn zeven zienswijzen over het ontwerp besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit naar voren gebracht. De zienswijzen zijn opgenomen en behandeld in de bij dit besluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland behorende Antwoordnota. De Antwoordnota maakt voor wat betreft de motivering van het besluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland onderdeel uit van dit wijzigingsbesluit.

De zienswijzen geven geen aanleiding het definitieve besluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland te heroverwegen. Zie voor een nadere toelichting de Antwoordnota.

Wel hebben enkele ambtshalve aanpassingen in het definitief besluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland plaats gevonden. Dit betreft enkele technische aanpassingen in de motivering van het besluit en geen inhoudelijke aanpassingen. Voor de ambtshalve aanpassingen wordt verwezen naar de Antwoordnota.

9. Advies CRO

De CRO heeft bij het voorbereiden van de aanvraag om een luchthavenbesluit advies uitgebracht (zie punt 6). Het advies van de CRO heeft ertoe geleid dat de aanvraag op de in het advies aangegeven punten is verduidelijkt.

Naar aanleiding van het voorstel van het ontwerpbesluit tot het wijzigen van het luchthavenbesluit adviseert de commissie unaniem de in het vierde lid van artikel 4 opgenomen maximale aantal van 12 keer per jaar niet van toepassing te verklaren op maatschappelijke vluchten (kustwacht en HEMS) omdat dit, op termijn, kan leiden tot het niet meer kunnen toelaten van maatschappelijke vluchten (kustwacht en HEMS) op luchthaven Midden-Zeeland. Genoemde maatschappelijke vluchten worden in veel gevallen uitgevoerd met luchtvaartuigen met een maximaal startgewicht dat iets boven de 6000 kg ligt.

Daarnaast adviseert de commissie unaniem het besluit op de volgende punten aan te passen en/of te verduidelijken:

- op pagina 9 van het concept ontwerpbesluit wordt onder punt 10.6 gesproken over twee extra woningen binnen de 48 dB(A) L_{den} contour. Op pagina 13 (bijlage 4 punt 5.4) wordt gesproken over twee woningen en een bedrijfswoning dus in totaal drie woningen binnen de 48 dB(A) L_{den} contour
- niet duidelijk is waarop de 12 keer per jaar uit artikel 4 vierde lid is gebaseerd

Op grond van het advies van de commissie is het vierde lid van artikel 4 aangepast. Naast de door de commissie geadviseerde kustwacht en HEMS vluchten hebben wij, overeenkomstig het gestelde in de "Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014", besloten de 12 keer per jaar niet van toepassing te verklaren op een Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)-vlucht, Search And Rescue (SAR)-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht.

Het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{den} contour bedraagt 3. Dit is in de toelichting onder punt 10.6 aangepast. In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 4 onder punt 11 is aangegeven waarop de 12 keer per jaar uit artikel 4 is gebaseerd.

De CRO heeft naar aanleiding van het ontwerpbesluit tot het wijzigen van het luchthavenbesluit geen advies uitgebracht.

10. Inhoudelijke overwegingen

10.1. Algemeen

Zeeland Airport B.V. heeft er uit bedrijfseconomische redenen voor gekozen om, gezien de nog niet gespecificeerde vraag uit de markt, de gevraagde uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen te baseren op de maximale afhandelingscapaciteit van de luchthaven. De toename van het aantal helikopterbewegingen met 3.200 per jaar in de aanvraag is daarom niet gebaseerd op de vraag van marktpartijen maar op de maximale afhandelingscapaciteit van luchthaven Midden-Zeeland. Zeeland Airport B.V. verwacht dat de behoefte aan helikopterbewegingen ten behoeve van de bouw en onderhoud van windmolens in de loop van de komende jaren toe zal nemen tot maximaal 3.200 per jaar en zich daarna stabiliseert. Samen met de reeds vergunde 800 helikopterbewegingen wordt het totaal aantal helikopterbewegingen 4.000 per jaar.

In de aanvraag is de in de m.e.r.-beoordelingsnotitie aangegeven voorgenomen situatie vergeleken met de situatie zoals die is opgenomen in het vigerende luchthavenbesluit.

10.2. Aantal vliegbewegingen versus geluidsbudget

In het vigerende luchthavenbesluit is naast een maximaal geluidsniveau in de handhavingspunten ook een maximum gesteld aan het aantal vliegbewegingen. Het maximaal geluidsniveau in de handhavingspunten geeft aan hoeveel geluid het vliegverkeer op de luchthaven maximaal naar de omgeving mag maken. Dat is het jaarlijks beschikbare "geluidsbudget". Het "geluidsbudget" begint elk kalender jaar op 0 en wordt in de loop van het jaar gevuld met geluid door overvliegende vliegtuigen tot het maximum geluidsniveau zoals opgenomen in de handhavingspunten. Om vast te stellen hoeveel geluid het overvliegende vliegtuig maakt heeft elk vliegtuig/luchtvaartuig een geluidscertificaat waarin is aangegeven hoeveel geluid het maakt. Zeeland Airport B.V. is wettelijk verplicht alle vliegbewegingen te registreren. Op basis van het aantal vliegbewegingen en de geluidscertificaten wordt berekend of aan de geluidsniveaus in de handhavingspunten (= het "geluidsbudget") wordt voldaan.

Het in het luchthavenbesluit opgenomen maximale aantal vliegbewegingen heeft geen enkele relatie met het "geluidsbudget". Op grond van de Wet luchtvaart is het ook niet nodig om een maximum te stellen aan het totaal aantal vliegbewegingen op een luchthaven. Voor luchthaven Midden-Zeeland is het aantal vliegbewegingen in het luchthavenbesluit opgenomen als gevolg van een afspraak (overeenkomst) tussen het vliegveldbestuur en het provinciebestuur. In deze overeenkomst is onder meer afgesproken om naast een maximum aan het geluidsniveau ook een maximum aan het aantal vliegbewegingen te stellen. Deze afspraak vloeide voort uit de wens van Provinciale Staten tot het aanbrengen van een aanvullend "slot" om te voorkomen dat de luchthaven binnen het "geluidsbudget" toch ongebreideld zou groeien. Gedeputeerde staten hebben op 6 oktober 2009 besloten de overeenkomst op te zeggen direct na het in werking treden van het eerste luchthavenbesluit omdat met het luchthavenbestuur is afgesproken de nog relevante onderdelen van de overeenkomst op te nemen in het luchthavenbesluit.

Met de in de aanvraag aangegeven verlaging van 3.200 bewegingen met vaste vliegtuigen als compensatie voor de toename van het aantal van 3.200 helikopterbewegingen blijft het totaal aantal vliegbewegingen op de luchthaven gelijk en wordt voldaan aan het in artikel 3 derde lid opgenomen maximum aantal vliegbewegingen.

10.3. Vliegroutes helikopters

Nagenoeg alle helikopters (92,5%) zullen gebruik gaan maken van de zuidelijke in- en uitvliegroute waardoor niet over Oranjeplaat/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. Het is niet noodzakelijk in dit besluit aanvullende hoogtebeperkingen ten opzichte van het besluit dat op 15 mei 2014 in werking is getreden op te nemen. In de Regeling burgerluchthavens zijn namelijk geen nadere regels voor hoogtebeperkingen opgenomen voor een in- en uitvliegrichting op burgerluchthavens van regionaal belang welke ook is bestemd voor helikopters.

10.4. Geluid

Door gebruik te maken van de helikopterspot vliegen 92,5% van alle helikopters uit via de zuidelijke in- en uitvliegroute. Hierdoor neemt het geluidsniveau ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat licht (met ca. 1 dB(A)) af. Als gevolg van het gebruik van de zuidelijke in- en uitvliegroute door helikopters treedt er aan de zuidzijde een toename op van geluid. Deze toename is zodanig dat de 56 dB(A) L_{den} contour zich buiten het beperkingengebied uitstrekt. Ook de gewijzigde 48 dB(A) L_{den} contour bevindt zich aan de zuidzijde. Deze geluidscontouren zijn aangegeven in bijlage 3 van het besluit.

10.5. Externe Veiligheid

Door gebruik te maken van de helikopterspot vliegen 92,5% van alle helikopters uit via de zuidelijke in- en uitvliegroute. Hierdoor treedt er een kleine afname van het plaatsgebonden risico aan de oost- en westzijde van de baan op. Als gevolg van het gebruik van de zuidelijke in- en uitvliegroute door helikopters treedt er aan de zuidzijde een toename op van het plaatsgebonden risico. Deze toename is zodanig dat de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour zich buiten het beperkingengebied uitstrekt. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt binnen de 56 dB(A) L_{den} contour. Deze 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren zijn aangegeven in bijlage 3 van het besluit.

10.6. Afwijking van het provinciale beleid

Uit punt 11.4 en 11.5 blijkt dat de aangevraagde situatie niet zonder meer voldoet aan het onder punt 5 aangegeven provinciale beleid. Op grond van de volgende nadere afweging achten wij een afwijking van dit beleid acceptabel:

- de aangevraagde activiteit heeft betrekking op raakvlakken met ander beleid (bouw en onderhoud van windmolens)
- de bouw en het onderhoud van windmolens op zee betreft een voor de luchthaven en voor Zeeland belangrijke economische en werkgelegenheid impuls
- de aangevraagde activiteit draagt impliciet ook bij aan de Strategische Opgave "Energietransitie" van de provincie Zeeland
- er treedt een afname van geluid op ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat
- de toename van geluid vindt plaats in een gebied dat zeer dun bevolkt is. Er komen geen nieuwe woningen binnen zowel de 56 dB(A) L_{den} als de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour te liggen. Wel komen er drie nieuwe woningen binnen de 48 dB(A) L_{den} contour te liggen.
- het beperkingengebied wordt, ten opzichte van het al aanwezige beperkingengebied marginaal groter (het bestaande beperkingengebied is ca. 1280 ha groot en daaraan wordt een gebied met een oppervlakte van ca. 6.4 ha toegevoegd) en binnen het nieuwe beperkingengebied bevinden zich geen ruimtelijke ontwikkelingen die daardoor geschaad worden.

10.7. Beperkingengebied

Als gevolg van de aangevraagde wijzigingen van het luchthavenbesluit komen zowel de 56 dB(A) L_{den} als de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour buiten het in het vigerende luchthavenbesluit opgenomen beperkingengebied te liggen. Het beperkingengebied moet tenminste de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour en de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bevatten. Het beperkingengebied zoals dat nu in het vigerende luchthavenbesluit is opgenomen moet daarom worden aangepast. Omdat de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour zich binnen de 56 dB(A) L_{den} contour bevindt is het beperkingengebied zo aangepast dat zij aan de zuidzijde overeenkomt met deze nieuwe 56 dB(A) L_{den} contour.

10.8. Aanvullende ruimtelijke visie

Voor het gebied tussen de 56 dB(A) L_{den} contour en de 48 dB(A) L_{den} contour moet een ruimtelijke visie worden opgesteld (artikel 19 Besluit burgerluchthavens). Door het wijzigen van beide contouren aan de zuidzijde van de luchthaven is voor het gebied dat nieuw tussen beide contouren komt te liggen een ruimtelijke visie opgesteld. Het gebied waarvoor de aanvullende ruimtelijke visie geldt is aangegeven in figuur 1 van de in bijlage 4 bij dit besluit opgenomen ruimtelijke visie. De aanvullende ruimtelijke visie wordt in de integrale versie van het besluit toegevoegd als bijlage 6a.

10.9. Luchtverontreiniging/beschermde natuur

Uit het bij de aanvraag gevoegde rapport dat betrekking heeft op de milieueffecten van aangevraagde wijzigingen van het luchthavenbesluit blijkt dat de aangevraagde wijzigingen niet leiden tot onacceptabele emissies naar de lucht. Voor het beoordelen van de eventuele effecten van stikstofdepositie in Natura2000-gebieden in de omgeving van de luchthaven is in het bij de aanvraag gevoegde rapport een passende beoordeling uitgevoerd op basis van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Uit deze toets blijkt dat de stikstofdepositie onder de wettelijke drempelwaarde ligt en er geen vergunnings- of meldingsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming geldt. Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bepaald dat een passende beoordeling op grond van het PAS geen zekerheid biedt dat de instandhoudingsdoelstelling van de in het PAS genoemde Natura2000-gebieden niet in gevaar wordt gebracht. Dit betekent dat activiteiten die op grond van de passende beoordeling op grond van het PAS vielen onder vergunningsvrij alsnog vergunningplichtig zijn. Naar aanleiding van deze uitspraak heeft de aanvrager de aanvraag aangevuld met nieuwe berekeningen voor stikstofdepositie. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met de nieuwe geactualiseerde versie van de Aeries calculator (Aeries calculator 2019). Bij het berekenen van de stikstofdepositie is uitgegaan van de worst-case situatie door alle vliegverkeer op de luchthaven in de berekening op te nemen. Uit de aanvullende berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/ja.

Dit betekent dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden door stikstof zijn uitgesloten en er geen sprake is van een vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming.

11. Artikelsgewijze toelichting (voor zover noodzakelijk)

Artikel 4 vierde, vijfde en zesde lid

Het vliegveldbestuur vraagt naast vluchten met luchtvaartuigen binnen de kaders van het luchthavenbesluit tevens een toevoeging aan voor het incidenteel toelaten van luchtvaartuigen die een hoger maximum startgewicht hebben dan de in het luchthavenbesluit opgenomen maximum van 6000 kg. Wij hebben door het toevoegen van lid vier aan artikel 4 positief op dit verzoek beslist met daarbij de restrictie dat een dergelijke incidentele situatie niet vaker dan 12 keer per jaar plaats mag vinden. Deze 12 keer per jaar is gebaseerd het beoordelen van de milieusituatie (met name geluid) afkomstig van een bedrijf. Van de normaal optredende bedrijfssituatie mag incidenteel worden afgeweken waarbij incidenteel op grond van jurisprudentie kan worden gezien als maximaal 12 keer per jaar, het zogenaamde 12 dagen-criterium.

Naar aanleiding van het advies van de CRO op het voorstel voor het ontwerp-luchthavenbesluit hebben wij in het vijfde lid ten behoeve van maatschappelijke vluchten (HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht) geen maximum gesteld aan het aantal uit te voeren vluchten met een maximum startgewicht hoger dan 6000 kg.

Artikel 6 eerste lid

De tekst van het eerste lid is gewijzigd in verband met het vervallen van het luchtverkeersreglement. Inhoudelijk treedt er geen wijziging op. Deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 bevat dezelfde bepalingen voor zichtweersomstandigheden als hoofdstuk 3, afdeling 3 van het Luchtverkeersreglement.

Bijlage 4: Aanvullende ruimtelijke visie

1.0. Aanleiding en procedure

1.1. Aanleiding

Op 1 februari 2019 is door Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland ingediend. De aangevraagde wijzigingen zijn zodanig dat voor zowel het gebied waarvoor wettelijke beperkingen gelden (het beperkingengebied) als voor het gebied waarvoor bij de vaststelling van het luchthavenbesluit een afweging moet worden gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in relatie tot de luchthaven. Het gaat daarbij om het gebied dat ligt tussen de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en de geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} .

1.2. Vigerende ruimtelijke visie versus ruimtelijke visie op grond van de aangevraagde wijzigingen

In het vigerende luchthavenbesluit is er voor gekozen om, uit het oogpunt van het beperken van hinder, het beperkingengebied zoals dat is opgenomen in de Omzettingsregeling niet te wijzigen. Dit beperkingengebied in de Omzettingsregeling komt overeen met de voormalige 47 Bkl geluidszone en is daarmee (veel) groter dan de wettelijk verplichte minimale afmetingen van het beperkingengebied op grond van de huidige wetgeving. Het beperkingengebied in de Omzettingsregeling is ook groter dan het gebied waarvoor op grond van de wet een afweging over ruimtelijke ontwikkelingen moet worden gemaakt. Om deze reden is er bij het opstellen van de vigerende ruimtelijke visie voor gekozen om de visie toe te passen voor het gebied dat binnen het beperkingengebied (de voormalige 47 Bkl geluidszone) ligt.

Daarmee richt de vigerende ruimtelijke visie zich op een veel groter gebied dan het gebied dat ligt tussen de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en de geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} . Deze keuze heeft er toe geleid dat de vigerende ruimtelijke visie voornamelijk is gericht op een groter beperkingengebied dan wettelijk is vereist en de gevolgen op de ruimtelijke ontwikkelingen binnen gebieden die binnen het beperkingengebied (komen te) liggen.

Een dergelijke keuze is bij de aangevraagde wijziging van het luchthavenbesluit niet aan de orde. De vigerende ruimtelijke visie blijft onverkort gelden. De bij dit besluit horende, en hierna beschreven, ruimtelijke visie richt zich, naast de genoemde actualisaties, derhalve uitsluitend op het gebied dat nieuw komt te liggen tussen de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en de geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} (artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens). Het gebied waarvoor deze ruimtelijke visie geldt is aangegeven in figuur 1.

1.3. Doel en Status

Deze ruimtelijke visie heeft tot doel "de ruimtelijke afweging weer te geven voor het gebied dat nieuw komt te liggen in het gebied tussen de 56 dB(A) L_{den} en de 48 dB(A) L_{den} (artikel 19 Besluit burgerluchthavens).

De externe veiligheids- en geluidscontouren bepalen de minimaal noodzakelijke grootte van het beperkingengebied en de genoemde geluidscontouren bepalen de minimale grootte voor het gebied waarvoor deze ruimtelijke visie wordt opgesteld.

De nadruk ligt bij deze visie op de ontwikkelingen in het gebied waarvoor de visie geldt. Daarbij wordt tevens beschouwd of en in hoeverre de aangevraagde wijzigingen van het luchthavenbesluit invloed hebben op de rond luchthaven Midden-Zeeland aanwezige ruimtelijke functies.

2. Motivering en afwegingen

Zoals reeds toegelicht dient de ruimtelijke visie als onderbouwing voor het maken van een afweging over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied dat nieuw komt te liggen gelegen tussen de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} . Voor de ligging van deze contouren wordt verwezen naar bijlage 3 van het luchthavenbesluit. De contouren zijn berekend op basis van het in de aanvraag aangegeven wijzigingen in het invoerscenario.

De ruimtelijke ontwikkelingen beschreven in paragraaf 5.0 dienen als basis voor de ruimtelijke ordening van het gebied van en rondom luchthaven Midden-Zeeland dat nieuw binnen de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} komt te liggen.

3. Omgevingsplan Zeeland 2018

Het van toepassing zijnde ruimtelijk beleid voor het gebied rond luchthaven Midden-Zeeland is vastgelegd in het Omgevingsplan Zeeland 2018 (hierna: Omgevingsplan).

Voor de aangevraagde wijzigingen van het luchthavenbesluit zijn de volgende passages over luchtvaart in het Omgevingsplan (p. 37-38) van belang (cursief is letterlijke tekst):

We streven daarom naar behoud en continuering van bestaande luchtvaartterreinen (Kaart 4: Luchtvaart) binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen.

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 milieu-impact 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.

Uit het voorgaande blijkt dat uitbreiden en wijzigen van bestaande luchthaventerreinen alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied. In de gevraagde wijziging van het luchthavenbesluit wordt het aantal helikopterbewegingen verhoogd van 800 naar 4.000 per jaar. Om het totaal aantal vliegbewegingen op de luchthaven niet toe te laten nemen zal het aantal vliegbewegingen met vaste vleugeldoelstellingen met 3.200 afnemen.

Strikt genomen wordt het bestaande luchthaventerrein en de daarop uitgevoerde aantal vliegbewegingen niet uitgebreid of gewijzigd. Wel is er een uitbreiding (vergroting) van het beperkingengebied aan de orde. Het Omgevingsplan biedt een mogelijkheid af te wijken wanneer er raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) zijn en daarover een nadere afweging wordt gemaakt. Het beperkingengebied wordt uitgebreid om het onderhoud van windmolens per helikopter te accommoderen. Voor de nadere afweging met betrekking tot het afwijken van het beleid in verband met raakvlakken met ander beleid wordt verwezen naar het luchthavenbesluit (punt 10.6).

4. Beperkingen voor de omgeving

4.1. Hoogtebeperkingen

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met hoogtebeperkingen voor gebouwen en objecten die gelden bij luchthaven Midden-Zeeland.

4.2. Beheerplan Veerse Meer Natura 2000

Het Natura 2000 gebied Het Veerse Meer valt buiten het gebied waarop deze ruimtelijke visie betrekking heeft.

4.3. Nieuwe Economische Draggers

Nieuwe Economische Draggers (hierna NED's) worden op basis van het Omgevingsplan gestimuleerd, zie paragraaf 5.3, p.30. Bij bestaande agrarische bedrijven binnen het gebied waar deze visie betrekking op heeft zijn NED's toegestaan.

5. Bestemmingsplannen binnen het gebied waarop de ruimtelijke visie betrekking heeft

5.1. Gemeente Middelburg

Binnen het gebied dat wordt begrenst door de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} bevinden zich geen gronden die binnen de gemeentegrens van de gemeente Middelburg vallen.

5.2. Gemeente Goes

Bestemmingsplan Buitengebied 2010:

Het bestemmingsplan Buitengebied 2010 is onherroepelijk geworden op 2 juni 2011.

Binnen de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} bevinden zich geen woningen of ander gebouwen. Het gebied tussen beide geluidscontouren heeft een agrarische bestemming waarop geen bebouwing aanwezig is.

5.3. Gemeente Noord-Beveland

Binnen het gebied dat wordt begrenst door de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} bevinden zich geen gronden die binnen de gemeentegrens van de gemeente Noord-Beveland vallen.

5.4 Gemeente Borsele

Bestemmingsplan Omgevingsplan Buitengebied Borsele 2018 is vastgesteld op 1 maart 2018.

Het betreft hier voornamelijk agrarische grondgebruik, Natuur en Natuur- en landschapswaarden in agrarisch gebied. In het gebied bevindt zich twee woningen en één landbouwbedrijf met bedrijfswoning.

6. Analyse

Het beperkingengebied van vliegveld Midden Zeeland wordt vergroot als gevolg van wijzigend gebruik. Hierdoor wijzigt (wordt groter) ook het gebied tussen de 56 dB(A) L_{den} en 48 dB(A) L_{den} geluidscontouren, waarop deze visie betrekking heeft. Voor het onderhoud aan windmolens op zee zullen helikopters ingezet worden. In verband met de veiligheid is het niet mogelijk deze vanuit het Sloegebied te laten opstijgen en landen. Vliegveld Midden-Zeeland is een passend alternatief. Het Omgevingsplan biedt een mogelijkheid tot het nader afwegen van mogelijkheden voor vergroting van het beperkingengebied als er raakvlakken zijn met ander beleid (Omgevingsplan, p.38). De realisatie van windmolenparken op zee draagt bij aan de energietransitie en klimaatdoelstellingen. Onderhoud van windmolenparken is noodzakelijk en wordt georganiseerd met behulp van helikopters. Het aantal vliegbewegingen past binnen de geldende vergunning. De route echter niet, er wordt met de helikopters anders aan- en afgevlogen. Over die route zijn uit oogpunt van veiligheid en geluid afspraken gemaakt die zijn vertaald naar een nieuw beperkingengebied dat zoals gezegd groter is dan het beperkingengebied in het vigerende besluit.

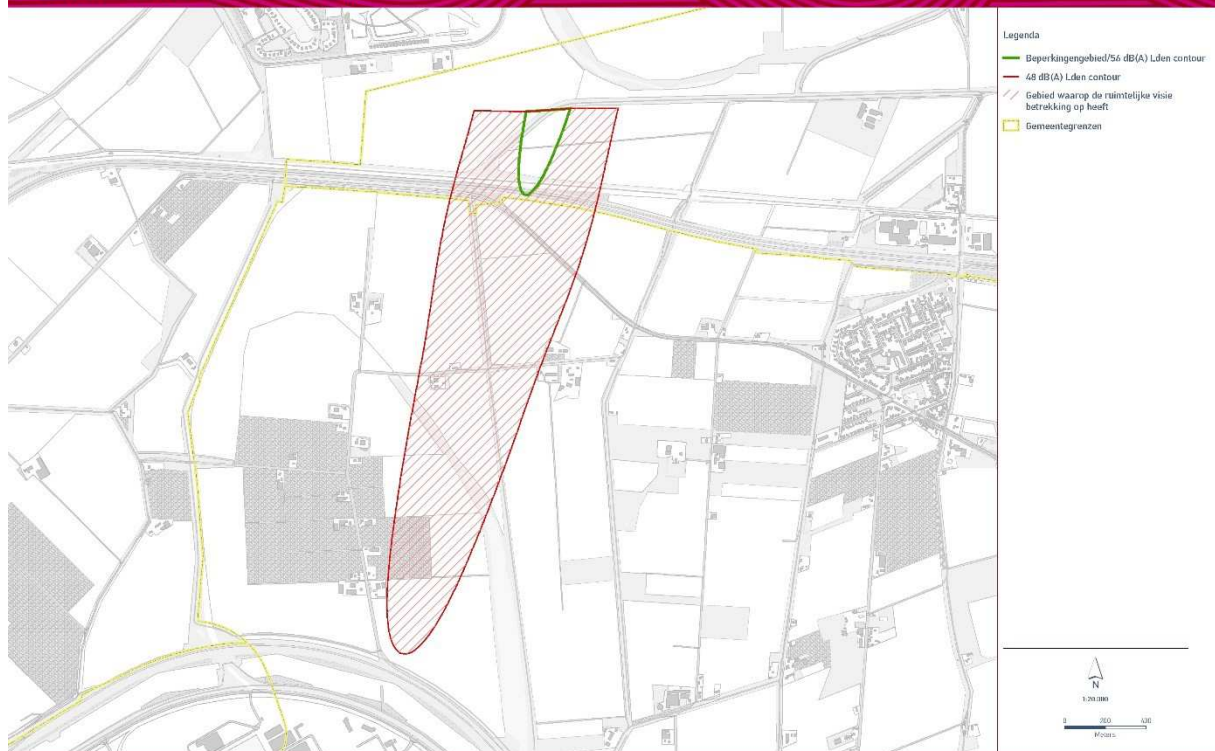
Eventuele ontwikkelingen, op basis van vigerende bestemmingsplannen, onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten, passen binnen de ruimtelijke visie behorende bij deze wijziging van het luchthavenbesluit.

Begrippenlijst ruimtelijke visie

dB(A) L_{den}	Eenheid waarin geluid wordt weergegeven: Level day- evening- night
Natura 2000	Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief
NED	Nieuwe Economische Drager

Figuur 1: Gebied waarop de ruimtelijke visie betrekking op heeft

Luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland



Bijlage 4

Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland

m.e.r.-beoordelingsnotitie ten behoeve van
aanpassing van het luchthavenbesluit

Colofon

Opdrachtgever	:	Zeeland Airport B.V.
Bestemd voor	:	Directie Midden-Zeeland
Auteur(s)	:	
Controle door	:	
Datum	:	11 mei 2018
Kenmerk	:	ehmz171002not/pH/kd
Versie	:	3.0
Opgesteld door	:	Advanced Decision Systems Airinfra BV
Adres	:	WTC The Hague Toren C 8 ^e etage Prinses Beatrixlaan 542 2595 BM Den Haag
Telefoon	:	+31 (0)85 00 711 00
E-mail	:	info@airinfra.eu
Web	:	www.airinfra.eu
	:	

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

1 Inleiding

Naar aanleiding van de uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland, is er een analyse van de mogelijke milieueffecten gemaakt door Adecs Airinfra. De analyse is uitgevoerd voor de volgende situaties:

- › Referentiesituatie (huidige luchthavenbesluit);
- › Voorgenomen situatie (Aanvulling van 3.200 helikopterbewegingen met aangepaste helikopterroutes, verlaging van het aantal luchtvaartuigbewegingen vastevleugelvliegtuigen);
- › Worst-case situatie zonder aanpassingen helikoptersectoren (voorgenomen situatie met een aanvulling van 3.200 additionele helikopterbewegingen op de huidige grootverkeer routes, verlaging van het aantal luchtvaartuigbewegingen vastevleugelvliegtuigen).

Op basis van deze analyse is voor de voorgenomen situatie vervolgens beoordeeld of een milieueffectrapport een toegevoegde waarde heeft.

In voorliggende notitie wordt de analyse en beoordeling toegelicht.

1.1 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt het wettelijk kader voor milieueffectrapportages geschetst. In hoofdstuk 3 wordt het plan beschreven, inclusief het voortraject. Vervolgens wordt beschreven welke gevolgen het plan heeft voor het milieu en ten slotte wordt beoordeeld of de gevolgen van dien aard zijn dat er een milieueffectrapport (MER) dient te worden opgesteld.

2 De m.e.r.-procedure

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is een uitgebreid onderzoek naar allerlei effecten op natuur, milieu en leefbaarheid. Een milieueffectrapportage is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een bestemmingsplan of in dit geval een luchthavenbesluit. Niet voor alle projecten is het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk. Voor een groot aantal projecten volstaat een globale beoordeling van de milieueffecten. Naast de eisen van het rijk heeft de provincie ook minimale eisen gesteld aan een aanpassing van het luchthavenbesluit in de Luchtvaartverordening Zeeland (ref. 1).

2.1 Wettelijk kader

Het Besluit milieueffectrapportage, gekoppeld aan de Wet milieubeheer (Wm), bevat in de bijlage een lijst met activiteiten waarvan de bijbehorende besluiten m.e.r.-plichtig (C-lijst) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Over luchthavens is het volgende opgenomen:

Bij-lage	Activiteiten	Gevallen (drempelwaarde)	Plannen	Besluiten
C 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een luchthavenindeling-besluit of een luchthavenverkeer-besluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: 1. de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.2	De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit als bedoeld in

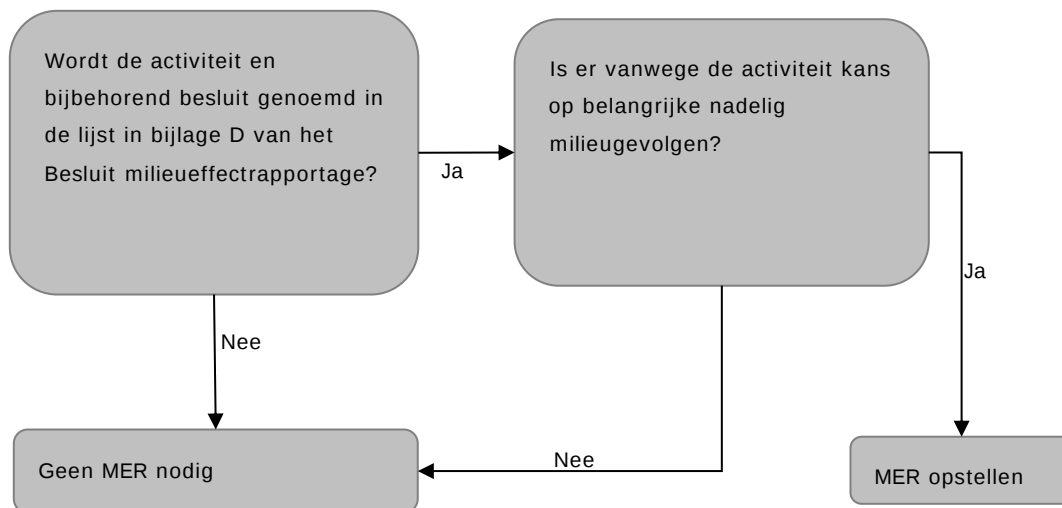
of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerswegen of de wijziging van de vliegroutes.	helikopters, en een wijziging omvat van: 1. Het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidsbelasting, of 2. De grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij: a) De voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1) dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2) die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of b) het beperkingengebied vervalt.	respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in die wet.
---	--	---

Wanneer een activiteit een m.e.r.-beoordeling vereist, dient het bevoegd gezag te beoordelen of het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige milieugevolgen. Drie wettelijke criteria spelen mee bij de beoordeling:

1. Kenmerken van het project.
2. Plaats van het project.
3. Kenmerken van mogelijke effecten.

Daarnaast zijn in bijlage III van de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling verschillende subcriteria genoemd.

De m.e.r.-beoordelingsprocedure volgt simpelweg het volgende schema:



Het bevoegd gezag houdt bij zijn beslissing rekening met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven criteria.

2.2 Besluitvorming

Luchthaven Midden-Zeeland bezit reeds een semiverharde start- en landingsbaan met een lengte van 1.000 meter, waardoor de voorgenomen activiteit in ieder geval onder bijlage D 6.2 van het Besluit milieueffectrapportage valt. Op basis van bijlage D 6.2 zou de voorgenomen activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Alleen als er sprake is van omstandigheden die kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen, is het opstellen van een MER noodzakelijk. In dit document is beschreven of er omstandigheden zijn die kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het besluit of er wel/niet een MER wordt opgesteld, wordt genomen door het bevoegd gezag, in dit geval de Provinciale Staten van de provincie Zeeland.

Het bevoegd gezag is op grond van artikel 7.8b, lid 5 Wet milieubeheer verplicht om mededeling te doen van het m.e.r.-beoordelingsbesluit door:

1. Kennisgeving in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen en alleen in het geval dat er beslist is dat er voor de activiteit geen milieueffectrapport moet worden gemaakt, (ook) kennisgeving in de Staatscourant.
2. Terinzagelegging.
3. Alleen in het geval dat er sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen in een ander land, ook nog kennisgeving in een publicatie in dat andere land.

Tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit staat geen direct bezwaar en beroep open. Belanghebbenden kunnen wel bezwaar of beroep indienen bij het (moeder)besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvond.

3 Het plan

In 2016 heeft de regering een besluit genomen waardoor de aanleg van het eerste windpark voor de monding van de Westerschelde kan beginnen. Voor de bouw en het onderhoud van deze offshore windparken zijn transporten per helikopter noodzakelijk. De luchthaven Midden-Zeeland kan een belangrijke rol spelen in dit proces, waarbij de helikopters gestationeerd en onderhouden kunnen worden op de luchthaven. Hierbij is er een aanpassing van het luchthavenbesluit nodig om het huidige maximale aantal van 800 helikopterbewegingen naar 4.000 helikopterbewegingen op te kunnen hogen. Luchthaven Midden-Zeeland wil het totaalaantal luchtvaartuigbewegingen op de luchthaven niet toe laten nemen, wat inhoudt dat het aantal luchtvaartuigbewegingen met vastevleugeltoestellen zal afnemen.

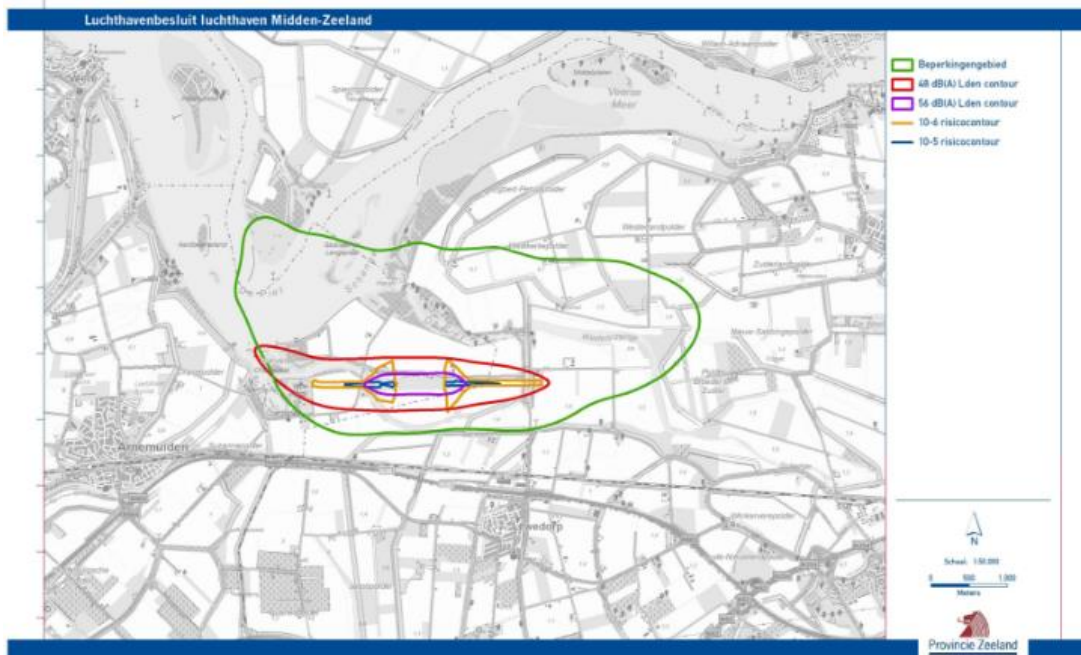
Met het nieuwe luchthavenbesluit zal de situatie die tot heden van kracht was voor de luchthaven Midden-Zeeland wijzigen. Hieronder wordt de oude situatie volgens de Aanwijzing Midden-Zeeland (ref. 1), de Omzettingsregeling Midden-Zeeland beschreven (ref. 3) en het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (ref. 4) beschreven. Aan het eind wordt de nieuwe situatie voor een aanvraag van het aanpassen van het luchthavenbesluit beschreven.

3.1 Luchthavenbesluit (sinds 1 november 2013)

Op 1 november 2013 is het huidige luchthavenbesluit van kracht geworden. In dit luchthavenbesluit zijn de aangepaste vliegroutes en de uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen van 400 tot 800 helikopterbewegingen meegenomen. Van deze voorgenomen 800 helikopterbewegingen zijn 60 helikopterbewegingen in de nachtperiode tussen 23.00 en 07.00 gereserveerd voor maatschappelijke vluchten (Helicopter Emergency Medical Services (HEMS)- en politievluchten). Met uitzondering van deze aanpassing voor maatschappelijke vluchten en een aanpassing in de routestructuur zijn de parameters zoals etmaal- en baanverdeling ongewijzigd gebleven.

De beperkingengebieden (figuur 1) zijn ten opzichte van de Aanwijzing/Omzettingsregeling in grote lijnen ongewijzigd gebleven wel zijn de L_{den} -contour en de PR-contouren hieraan toegevoegd. Het beperkingengebied (groen) in figuur 1 is de voormalige 47 Bkl-contour en de beperkingen zijn gelijk als geldend binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour, namelijk een nieuwbouwverbod van woningen.

Bijlage 3: Beperkingengebied



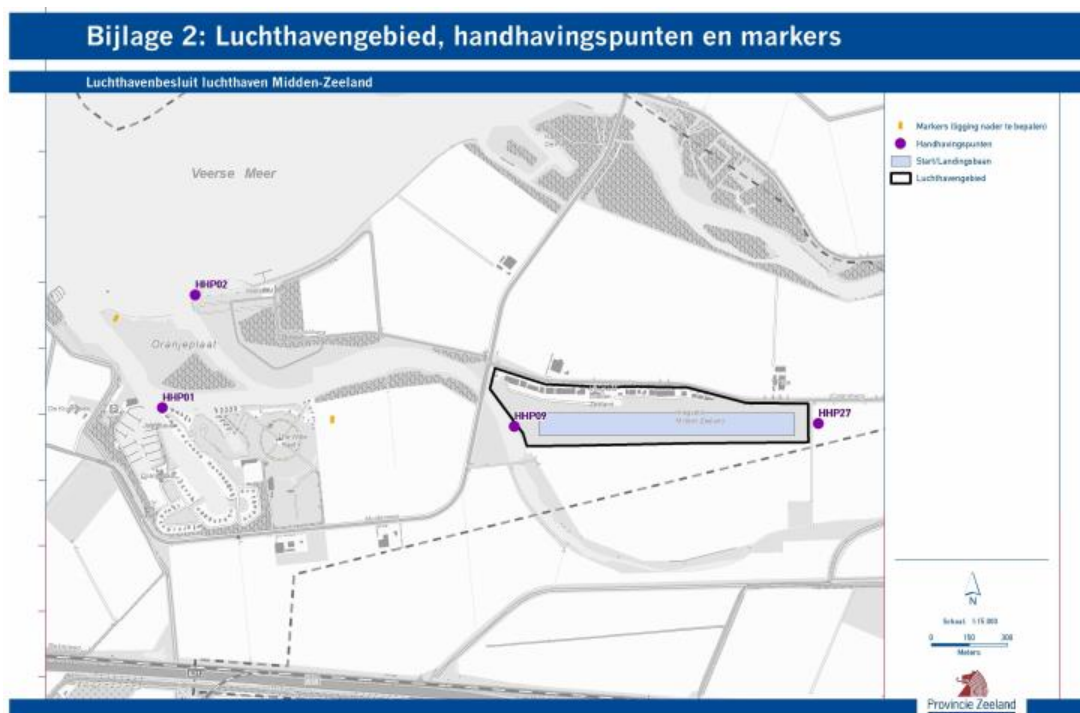
Figuur 1 De huidige beperkingengebieden zoals opgenomen in het luchthavenbesluit (ref. 4).

Het luchthavenbesluit stelt grenswaarden voor geluid in L_{den} vast. Deze grenswaarden gelden voor minimaal twee handhavingspunten, gelegen op 100 meter in het verlengde van de start- en landingsbaan. De provincie heeft daarnaast twee extra handhavingspunten toegevoegd. Daarnaast zijn voor de uitvoering van de spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken buiten de daglichtperiode aparte grenswaarden opgenomen. De huidige grenswaarden zijn in tabel 1 opgenomen.

Tabel 1 Maximaal toegestane geluidsbelasting (MTG) in handhavingspunten ten gevolge van de luchthavenbesluit.

Nr.	Baankop	X-coördinaat	Y-coördinaat	MTG (dB(A) L_{den})	MTG buiten daglichtperiode (dB(A) L_{den})
HH 09	09	39.513	392.778	57,0	43,8
HH 27	27	40.713	392.790	56,4	45,3
HH 01	n.v.t.	38.252	393.297	46,5	33,2
HH 02	n.v.t.	38.123	392.852	47,4	34,7

De ligging van deze handhavingspunten en het overzicht van het luchthavengebied is in figuur 2 gegeven. De verkeerssamenstelling waar men in het luchthavenbesluit van uitgaat, bestaat uit 46.558 luchtvaartuigbewegingen, hierbinnen mogen maximaal 800 helikopterbewegingen uitgevoerd worden.



Figuur 2 Het luchthavengebied samen met de handhavingspunten (ref. 4).

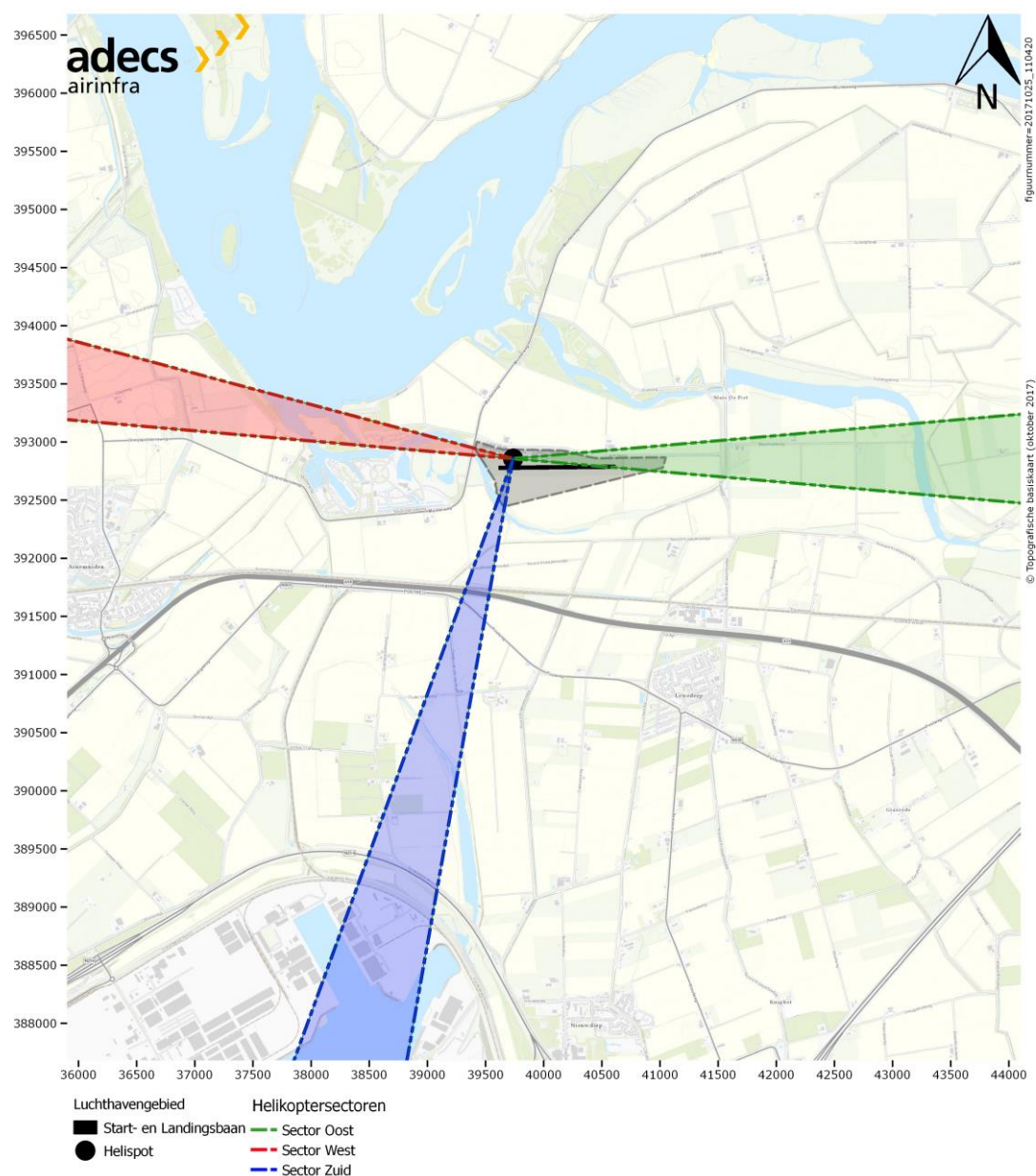
3.2 Aanpassing Luchthavenbesluit (plan)

Voor het accommoderen van de 4.000 helikopterbewegingen, benodigd voor het opzetten en onderhouden van de windparken¹, dient het luchthavenbesluit aangepast te worden. In het huidige luchthavenbesluit is er ruimte 800 helikopterbewegingen, waardoor er 3.200 helikopterbewegingen extra nodig zijn.

Bij de inpassing van dit aantal helikopterbewegingen is aandacht besteed aan een ligging van de helikopterroutes die een zo gering mogelijk effect hebben op de omgeving. De oplossing, het werken met een aparte zuid sector voor het helikopterverkeer, wordt als de voorgenomen situatie beschouwd. In figuur 3 is een overzicht gegeven van de ligging van de gehanteerde sectoren voor het aan- en uitvliegen van het helikopterverkeer. De geplande verdeling van het helikopterverkeer over deze sectoren is in tabel 2 opgenomen.

De veiligheid van operatie van de luchthaven wordt gewaarborgd. De luchtvaartuigen voeren hun operatie uit volgens de VFR richtlijnen in Nederland. Hierbij dienen ze zelf verantwoordelijk te zijn voor een juiste separatie en het veilig uitvoeren van de vliegprocedures. Als er verkeer in het circuit bevindt zullen de helikopters gebruik maken van aparte circuit procedure (joining via overhead) over het midden van de baan waarbij er een verticale separatie wordt aangehouden van 300ft (100 meter). Dit is gebruikelijk praktijk voor de operatie bij Nederlandse luchthavens onder VFR. Uiteindelijk zal de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT) een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) af moeten geven, waardoor de veiligheid van de operatie sowieso beoordeeld wordt. Dit traject wordt op korte termijn gestart.

¹ Dit aantal betreft een raming voortkomend uit gesprekken met windmolen exploitanten. Er is echter nog onzekerheid vanwege een aantal zaken zoals het nog niet bekend zijn van de bouwers, helikopter operators en weersafhankelijk is.



Figuur 3 De ligging van de helikoptersectoren waarbij rekening is gehouden met eventuele hinder.

Tabel 2 Overzicht aantal luchtvaartuigbewegingen verdeeld over de sectoren.

Sector	Baan	Sector	Aantal luchtvaartuigbewegingen	
Zuid	Start 19	Zuid	1.850	46,25%
Zuid	Landing 01	Zuid	1.850	46,25%
West	Start 28	West	100	2,50%
West	Landing 10	West	50	1,25%
Oost	Start 10	Oost	50	1,25%
Oost	Landing 28	Oost	100	1,25%
Totaal			4.000	100,00 %

De verdeling in tabel 2 is opgesteld in overleg met de exploitant. 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.

Om inzichtelijk te maken wat het effect van deze nieuwe sectoren voor het helikopterverkeer is, is tevens een zogenaamde worstcasesituatie onderzocht. In deze worstcasesituatie maken de helikopters gebruik van de (huidige) standaard routes, zoals in het huidige luchthavenbesluit is opgenomen.

In de voorgenomen situatie zullen, vanwege het toevoegen van een helikopterspot met bijbehorende sectoren, extra handhavingspunten moeten worden opgenomen in het luchthavenbesluit. Onder de drie uitvliegsectoren komen de nieuwe handhavingspunten te liggen (tabel 3).

Tabel 3 Locatie handhavingspunten onder de helikoptersectoren

Nr.	X-coördinaat	Y-coördinaat
HH Oost	39.836	392.858
HH West	39.638	392.875
HH Zuid	39.710	392.761

Om het totaal aantal luchtvaartuigbewegingen niet te overschrijden worden er 3.200 vastevleugelvliegtuigen gelijkwaardig over alle vliegtuigtypen uit de invoerset gehaald; dit komt neer op circa 8% van het totale aantal luchtvaartuigbewegingen.

Er worden geen wijzigingen aangebracht aan de 60 helikopterbewegingen in de nachtperiode tussen 23.00 en 07.00 gereserveerd voor maatschappelijke vluchten (Helicopter Emergency Medical Services (HEMS)- en politievluchten). Deze helikopterbewegingen zijn meegenomen in de beoordeling.

4 Milieugevolgen

De voorgestelde wijzigingen hebben mogelijk verschillende gevolgen voor mens en milieu. In deze analyse is gekeken naar geluid, externe veiligheid, beschermde natuur (depositie), geur en emissies, en verkeer en vervoer. De effecten op landschap, archeologie, cultuurhistorie, bodem en (grond)water zijn minder relevant en worden daarom in deze analyse kwalitatief beschouwd. Deze milieugevolgen worden hieronder beschreven.

4.1 Geluid

De uitgangssituatie qua geluid betreft de in 2013 door de provincie uitgevoerde berekening voor het huidige luchthavenbesluit (ref. 4). De L_{den} -toolprojecten van deze berekening zijn door de provincie geleverd.

Hierbij is aangenomen dat de 60 nachtelijke helikopterbewegingen van maatschappelijke helikopters worden uitgevoerd met typen vergelijkbaar met de EC35 en dat deze helikopterbewegingen uitsluitend tussen 23.00 en 07.00 lokale tijd plaatsvinden. Gedurende de dag- en avondperiode worden deze vluchten meegenomen in het overige helikopterverkeer.

Op basis van de vlootsamenstelling (zie tabellen in Bijlage A) zijn voor zowel de referentiesituatie, de voorgenomen situatie als de worstcasesituatie L_{den} -geluidsberekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze berekeningen in de handhavingspunten zijn weergegeven in tabel 4.

Wanneer deze nieuwe waarden worden vastgelegd in een luchthavenbesluit, worden de maximaal toegestane waarden in de handhavingspunten (MTG) verhoogd tot berekende waarden voor het nieuwe luchthavenbesluit zoals gegeven in tabel 4.

Tabel 4 Maximaal toegestane geluidsbelasting (MTG) in handhavingspunten ten gevolge van het luchthavenbesluit.

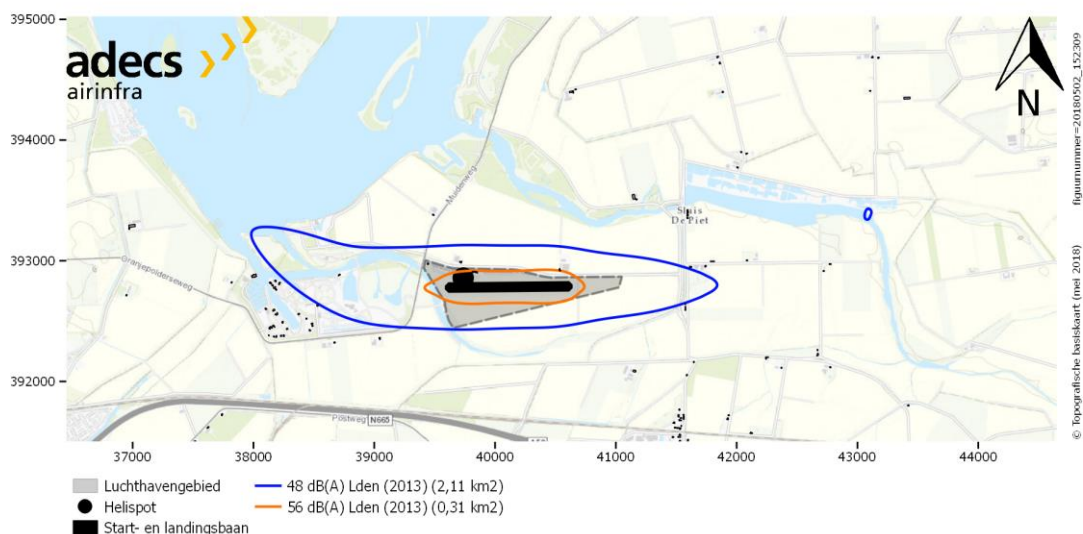
Nr.	Referentie	MTG (dB(A) L_{den})	
		Standaard helikopter routes (Worstcasesituatie)	Voorgenomen situatie
HH09	57,22	61,47 (+288%)	56,45 (-14%)
HH27	56,76	62,96 (+453%)	55,73 (-12%)
P0	47,61	50,67 (+212%)	47,16 (-5%)
P1	46,69	49,25 (+188%)	46,21 (-6%)
HH Oost	n.v.t	n.v.t	61,48
HH West	n.v.t	n.v.t	60,71
HH Zuid	n.v.t	n.v.t	73,28

Ten opzichte van de referentie, het huidige luchthavenbesluit, zorgt de worstcasesituatie voor een toename van de geluidsbelasting van 4,3 dB(A) en 6,2 dB(A) in de handhavingspunten HH09 en HH27. Daarbij is in de extra handhavingspunten een toename te zien van 3,1 dB(A) en 2,6 dB(A). De extra helikopterbewegingen zorgen daarmee voor een hogere geluidsbelasting op de omgeving. Door de toepassing van de helikoptersectoren in de voorgenomen situatie wordt een dergelijke toename voorkomen.

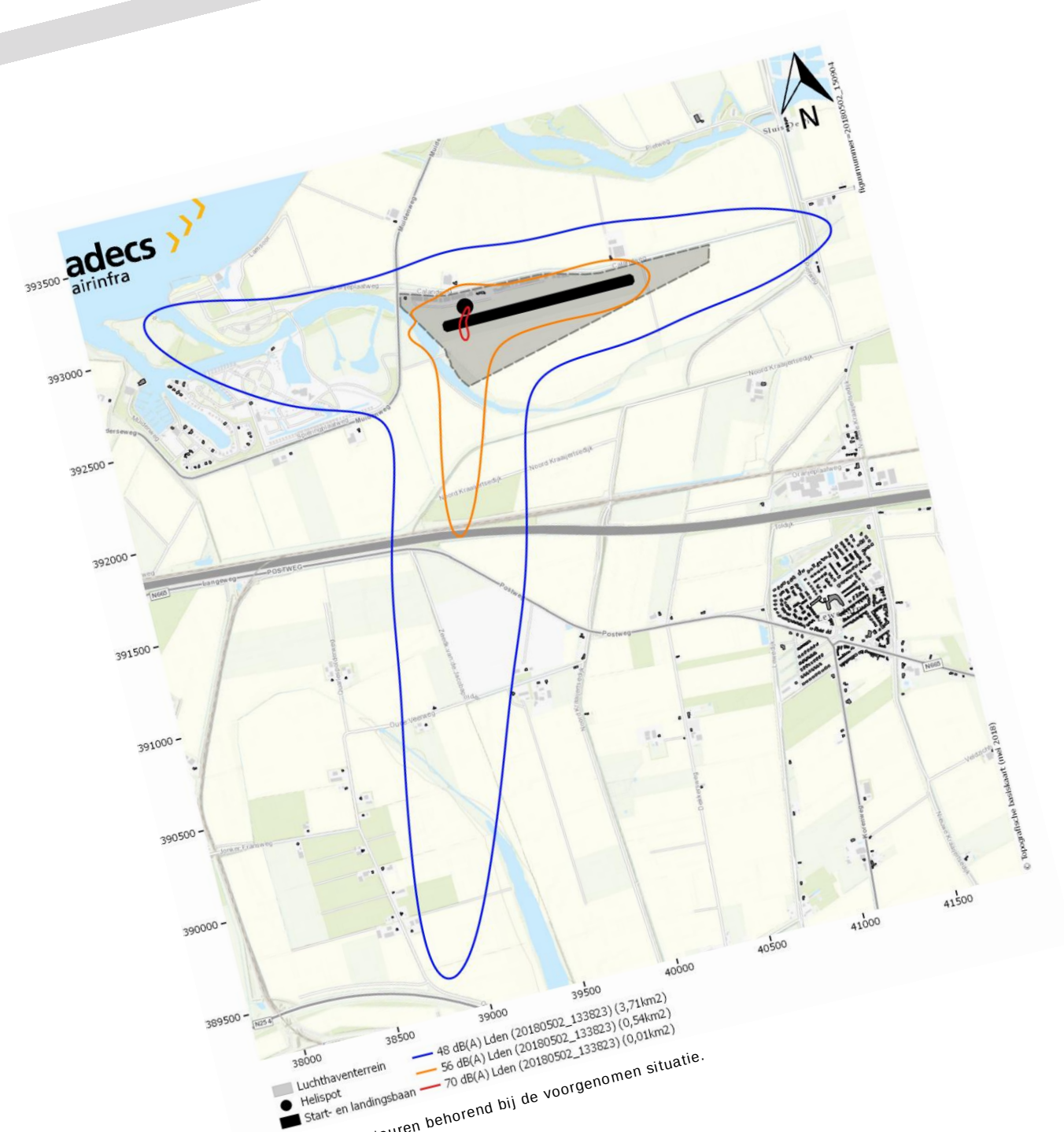
Voor de voorgenomen situatie is een afname te constateren van 0,8 dB(A) en 1,0 dB(A) ten opzichte van de referentiesituatie in de handhavingspunten HH09 en HH27. In de extra handhavingspunten is een afname te zien van circa 0,5 dB(A) in beide handhavingspunten. De wijziging van de helikopterroutes heeft daarmee een positief effect op de geluidsbelasting aan de oost- en westkant van de luchthaven. Daarentegen heeft de toepassing van de nieuwe helikoptersector wel een verhoging van de geluidsbelasting aan de zuidkant van de luchthaven tot gevolg, echter zijn er in dat gebied nauwelijks woningen gesitueerd, waardoor de hinder voor de omgeving geminimaliseerd wordt.

De geluidsbudget op de handhavingspunten op de hoofdbaan in de voorgenomen situatie neemt af met -14% (HH09) en -12% (HH27). Ditzelfde geldt voor de handhavingspunten bij de Oranjeplaat met een afname van -5% (P0) en -6% (P1). Ditzelfde geldt niet bij het gebruik van de standaardroutes waarbij de toename neerkomt op 3 tot 4 keer de hoeveelheid geluidsbudget. Bij de handhavingspunten bij de Oranjeplaat wordt de geluidsbudget circa verdubbeld ten opzichte van de referentiesituatie.

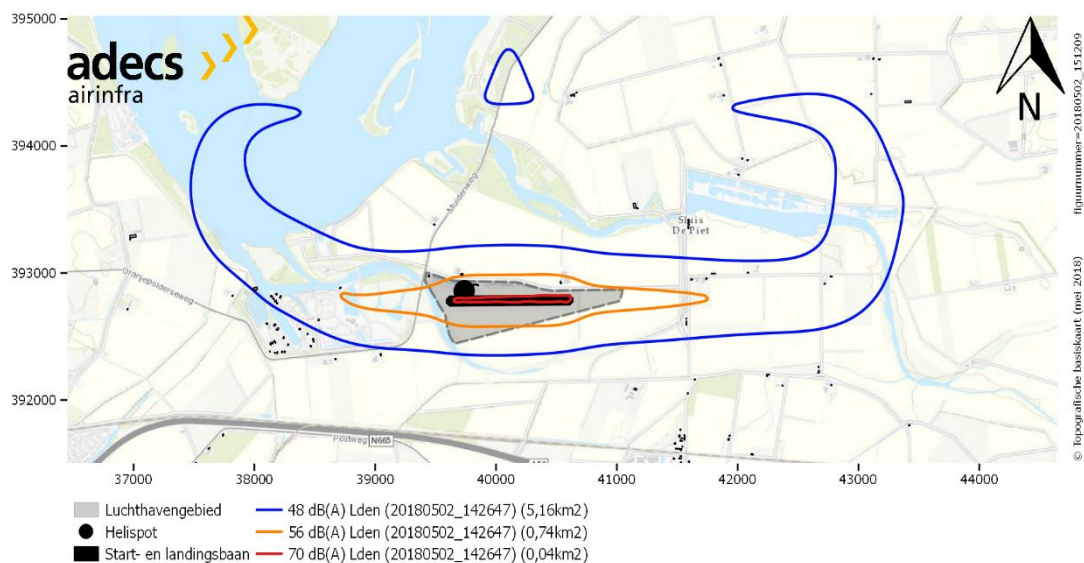
Tevens zijn op basis van de L_{den} -berekeningen de 48 dB(A) en 56 dB(A) L_{den} -contouren bepaald voor de verschillende scenario's. De L_{den} -contouren die volgen uit de L_{den} -berekening voor het luchthavenbesluit gelden als minimale eisen voor het ruimtelijkebeperkingengebied, zoals vastgesteld in het Besluit burgerluchthavens. De L_{den} -contouren van het luchthavenbesluit, de voorgenomen situatie (helikoptersectoren) en worstcasesituatie (huidige routes) zijn weergegeven in respectievelijk figuur 4, figuur 5 en figuur 6.



Figuur 4 L_{den} -contouren ten gevolge van het luchthavenbesluit.



Figuur 5 Lden-contouren behorend bij de voorgenomen situatie.



Figuur 6 Lden-contouren behorend bij de worstcase situatie.

De toename van het aantal helikopterbewegingen is zichtbaar in de grootte van de Lden-contouren. In de worstcase situatie, waarbij de helikopters gebruik maken van de standaard vliegroutes, wordt de 48 dB(A) Lden-contour aan zowel de oost- als westkant groter. In zijn totaliteit neemt de oppervlakte toe met 3,05 km² ten opzichte van de referentiesituatie. De 56 dB(A) Lden-contour neemt ook toe met 0,43 km².

Binnen de 56 dB(A) Lden-contour van de worstcase situatie vallen geen extra woningen ten opzichte van de referentiesituatie. Dit geldt overigens niet voor de 48 dB(A) Lden-contour van de worstcase situatie, in totaal liggen 27 woningen² extra binnen deze contour.

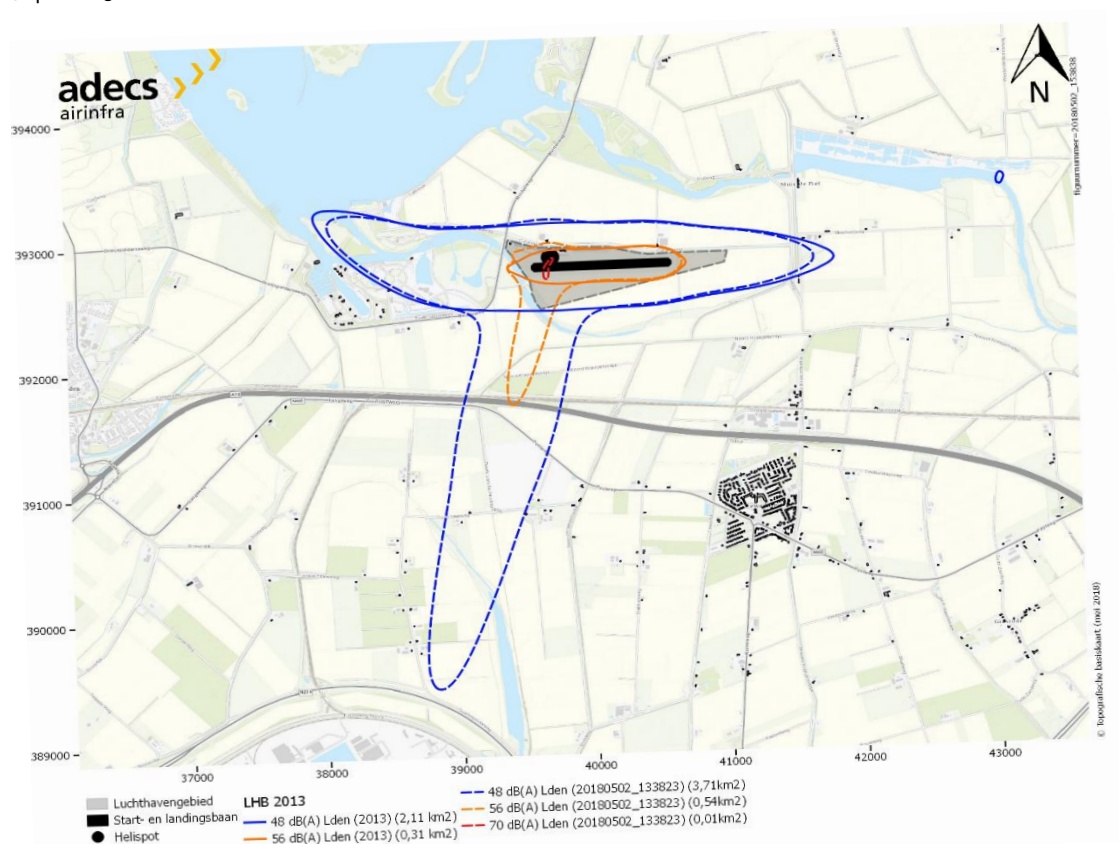
Uit figuur 7 blijkt dat voor de voorgenomen situatie zowel de 48 als de 56 dB(A) Lden-contouren qua oppervlakte al minder toenemen respectievelijk 1,63 km² in plaats van 3,05 km² en 0,23 km² in plaats van 0,43 km². Daarnaast neemt de geluidsbelasting alleen toe aan de zuidwestelijke kant van de luchthaven.

Er vallen geen extra woningen binnen de 56 dB(A) Lden-contour van de voorgenomen situatie ten opzichte van de referentiesituatie. Door de toename van geluid aan de zuidwest kant van de luchthaven vallen 2 extra woningen binnen de 48 dB(A) Lden-contour van de voorgenomen situatie. Dit betreffen de woningen aan de Oude Veerweg 7 en 9.

De 56 dB(A) Lden-contour van de voorgenomen situatie is in oostelijke en westelijke richting ongeveer gelijk aan de referentiesituatie, maar aan de zuidwestkant van de luchthaven is deze groter. De toename blijft beperkt tot een klein gebied net buiten de luchthavengrenzen waar geen woningbouw of andere activiteiten plaatsvinden. Conform artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van een woning of een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan in het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A) Lden. Deze toename is beperkt en zal in de praktijk geen extra ruimtelijke beperkingen opleveren.

² Basis Administratie Gemeenten (BAG), 16 april 2018.

De 48 dB(A) L_{den} -contour van de voorgenomen situatie is aan de oost- en westkant van luchthaven kleiner. In zuidwestelijke richting neemt de contour qua oppervlakte wel toe. Door de uitstulping aan de zuidkant zijn 2 extra woningen binnen deze contour gekomen. Dit betreffen de woningen aan de Oude Veerweg 7 en 9. Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit dient een afweging gemaakt te worden ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de geluidscontour 56 dB(A) L_{den} en de geluidscontour van de 48 dB(A) L_{den} in relatie tot het gebruik van de luchthaven (Besluit burgerluchthavens artikel 19). Verder heeft de 48 dB(A) L_{den} -contour geen ruimtelijke beperkingen.



Figuur 7 L_{den} -contouren behorend bij de referentiesituatie (streep-stippellijn), de voorgenomen situatie (doorgetrokken lijn).

4.2 Externe veiligheid

Naast geluid speelt ook externe veiligheid een rol bij het vaststellen van een aangepast luchthavenbesluit. Externe veiligheid rondom luchthavens beschrijft het risico van de luchthaven voor de omgeving. De risicomaat die hierbij gehanteerd wordt, is het plaatsgebonden risico (PR). Het PR is gedefinieerd als de kans per jaar dat een denkbeeldig persoon die zich permanent op dezelfde locatie in de omgeving van een luchthaven bevindt, komt te overlijden als direct gevolg van een vliegtuigongeval. Het luchthavenbesluit dient contouren te bevatten ter aanduiding van het PR van 10^{-5} /jaar en 10^{-6} /jaar. Deze contouren dienen net als de L_{den} -contouren als minimale eisen voor de beperkingengebieden. De beperkingen geldend voor de gebieden binnen de EV-contouren zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens en zijn gegeven in tabel 5.

Tabel 5 Beperkingen ingevolge van PR-contouren.

10^{-5}	- Woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen worden aan hun bestemming onttrokken; - Nieuwbouw van een gebouw is niet toegestaan. Uitzonderingen: - Vervangende nieuwbouw van bedrijfswoningen is toegestaan; - Een verklaring van geen bezwaar kan slechts worden afgegeven voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw en voor nieuwbouw van een overig gebouw.	Bbl art. 10
10^{-6}	- Nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, is niet toegestaan. Uitzondering: - Een verklaring van geen bezwaar. Deze wordt ten aanzien van een woning en een kwetsbaar gebouw slechts afgegeven: - bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing, - bij verandering van de bestemming van een gebouw, - of bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied.	Bbl art. 11

De invoer voor de berekeningen van externe veiligheid zijn opgenomen in Bijlage A. Voor de externe veiligheid is het gewicht van het luchtvaartuig met name van belang, in tabel 15 en tabel 16 in Bijlage A is aangegeven hoe deze verdeling is voor de onderzochte scenario's.

Referentiesituatie

In de referentiesituatie is in de modellering van de externe veiligheid al gewerkt met een helikopterspot en helikoptersectoren. Destijds is aangenomen dat dit punt op de baan ligt ter hoogte van het platform. Het start- en landingspunt ligt in de praktijk echter op de helikopterspot en niet bij de baankoppen. Er is aangenomen dat 90% van het helikopterverkeer de sectoren in het verlengde van de baan gebruiken en 10% de sector aan de zuidkant van de baan.

Voorgenomen situatie en worstcasesituatie

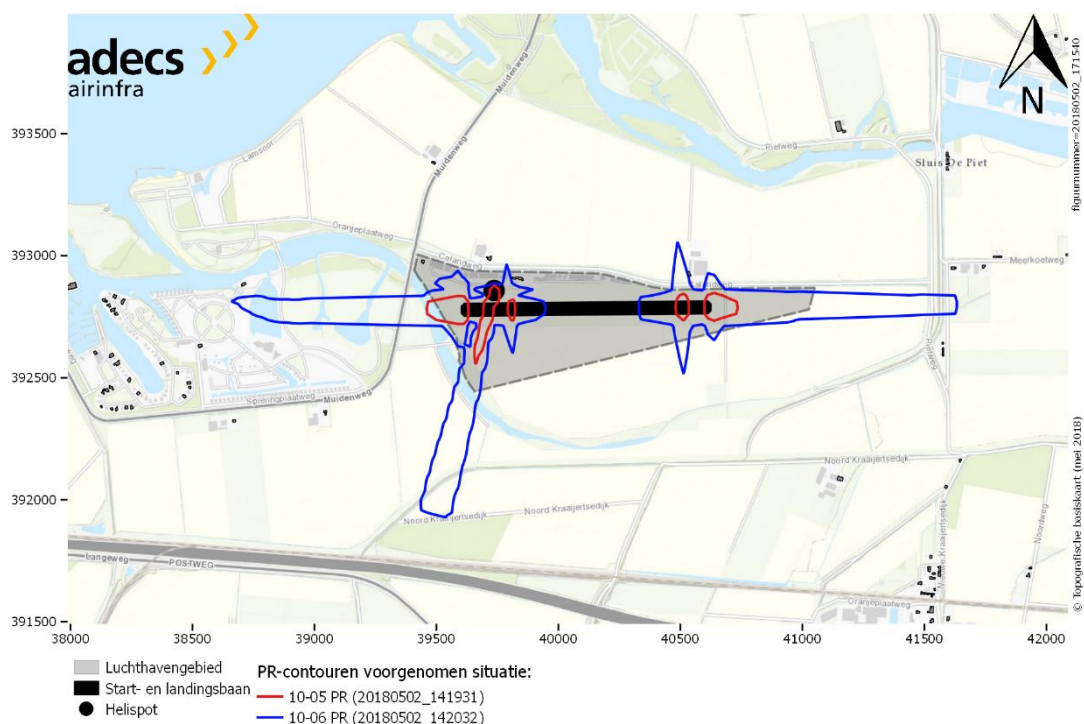
Afwijkend op de referentiesituatie is in de voorgenomen situatie de helikopterspot (conform de geluidsberekeningen) gesitueerd ten noorden van de landingsbaan. Daarnaast wijken de sectoren af ten opzichte van de referentiesituatie. De worstcasesituatie gaat uit van dezelfde modellering als de referentiesituatie.

De berekeningen van externe veiligheid moeten worden uitgevoerd met het GEVERS-rekenmodel. Dit model is voorgeschreven in de Regeling Burgerluchthavens. Door het verschijnen van een nieuwe versie van het GEVERS-rekenmodel (versie 2.1) is ook de referentiesituatie herberekend met deze nieuwe versie. De contouren van de referentiesituatie wijken daarom iets af van de contouren in het huidige luchthavenbesluit (berekend met een eerdere versie).

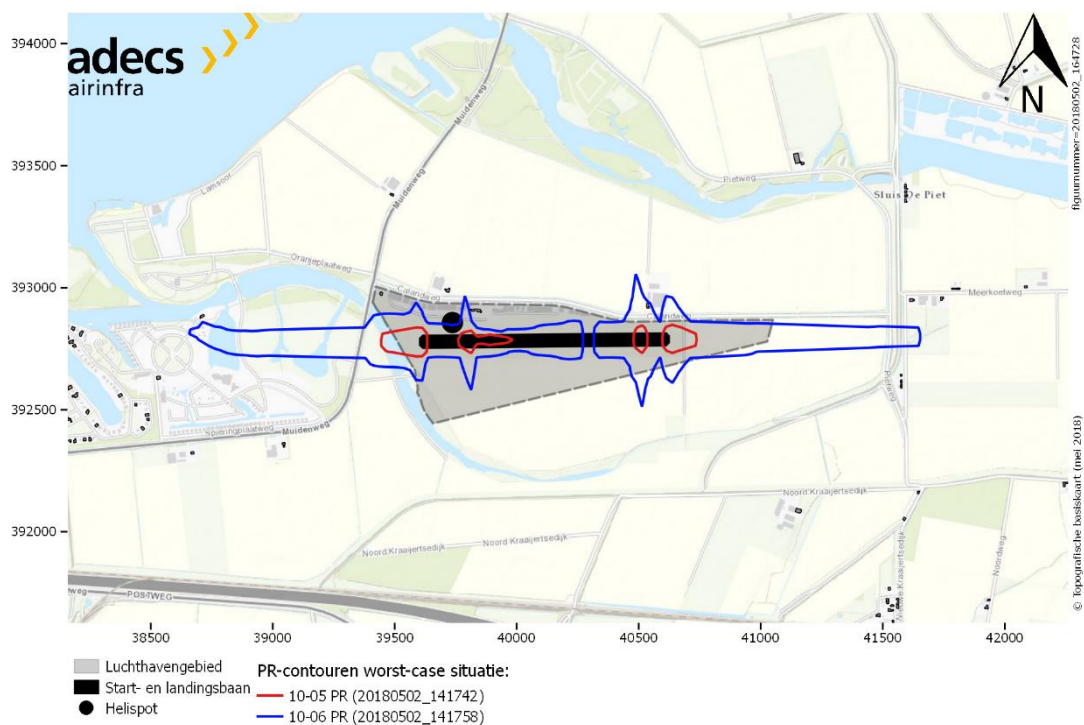
In de voorgenomen situatie is rekening gehouden met de helikoptertypen EC35 en EC45. Dit betreffen allebei zogenaamde Multi Engine Turbines (MET), dubbele turbinemotoren. De ongevalskans voor een startende Single Engine Turbine of Piston (SET/SEP) ligt hoger, maar voor de landingen is de ongevalskans juist weer lager. Per saldo zijn de ongevalskansen vergelijkbaar. De MET-helikopters zijn over het algemeen zwaarder waardoor het ongevalsgebied groter is.

Voor de 10^{-5} PR-contour is een meteomarge (MM) van 20% gehanteerd, voor de 10^{-6} PR-contour is zonder meteomarge (ZM) doorgerekend, zoals voorgeschreven in de Regeling burgerluchthavens.

Op basis van de voorgenomen situatie en de worstcase voorgenomen situatie, is het PR berekend. De uit de berekening volgende PR-contouren voor de voorgenomen situatie en worstcasesituatie zijn weergegeven in respectievelijk figuur 8 en figuur 9.



Figuur 8 PR-contouren behorend bij de voorgenomen situatie.



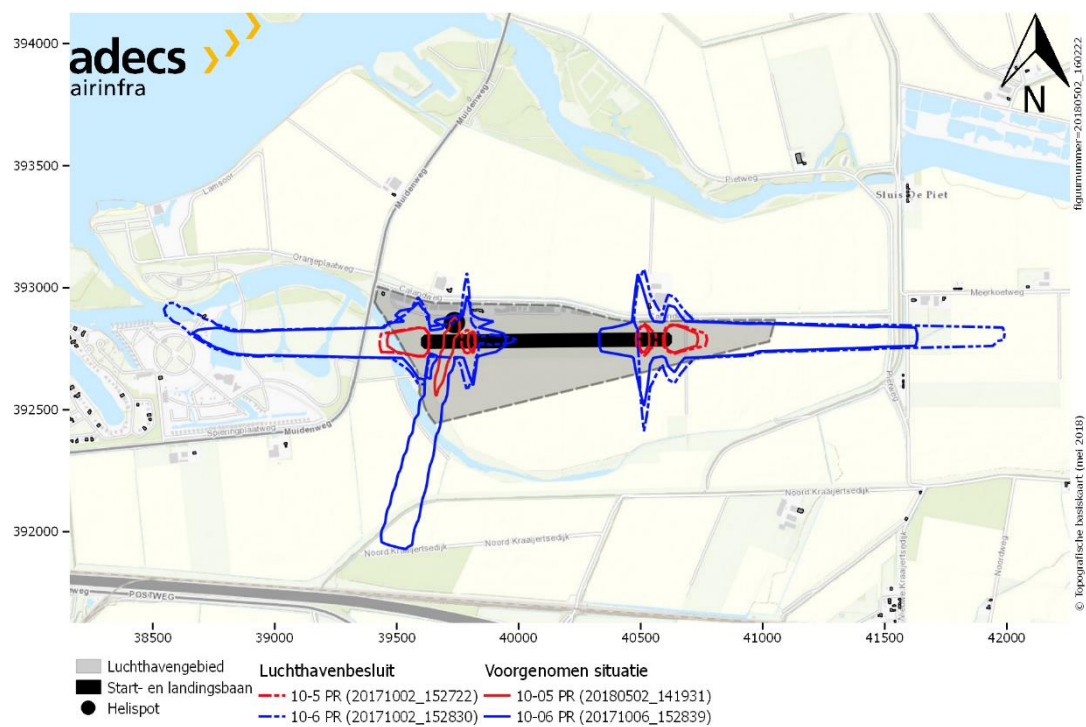
Figuur 9 PR-contouren behorend bij de worstcase voorgenomen situatie.

Bij vergelijking van het scenario van de voorgenomen situatie ten opzichte van de referentiesituatie, neemt het PR af aan de oost- en westkant van de luchthaven zoals te zien aan de hand van de PR-contouren in figuur 10. Door de aanpassingen en doordat het grootste deel van de helikopterbewegingen zijn gemodelleerd over sector Zuid is er een verschil te constateren van de 10^{-6} PR-contour aan de zuidkant van de luchthaven.

De worstcase situatie zal in tegenstelling tot de voorgenomen situatie leiden tot een toename van 10^{-6} PR-contouren aan de oost- en westkant ten opzichte van de referentiesituatie.

De toename van de 10^{-5} PR-contour vindt voornamelijk binnen de grenzen van het luchtvaartterrein plaats en zal daarom in de praktijk geen extra beperkingen opleveren.

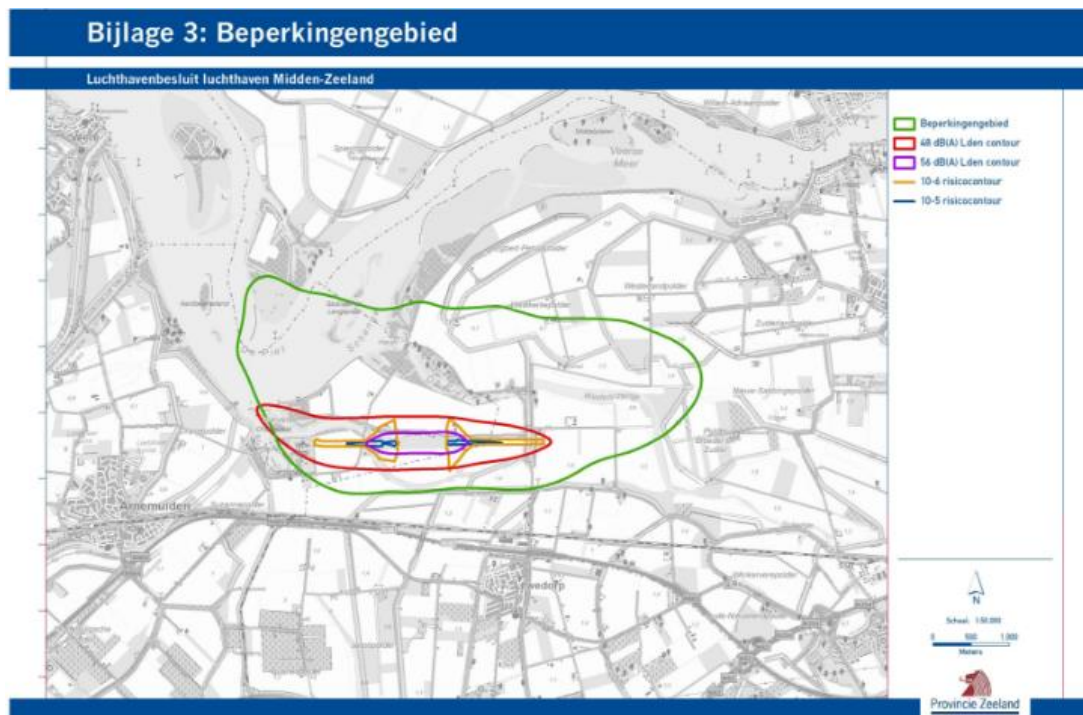
In de referentiesituatie valt 1 woning binnen de 10^{-6} PR-contour, namelijk Calandweg 3. In de worst-case situatie is dit niet anders en is het dus deze woning die binnen de PR-contouren valt. In de voorgenomen situatie valt deze woning net buiten de 10^{-6} PR-contour. Verder liggen er in het gebied van de uitstulping aan de zuidwestelijke kant geen woningen binnen de wettelijke contouren.



Figuur 10 PR-contouren behorend bij de referentiesituatie en de voorgenomen situatie. Uitvergroting is opgenomen als bijlage.

4.3 Beperkingengebieden

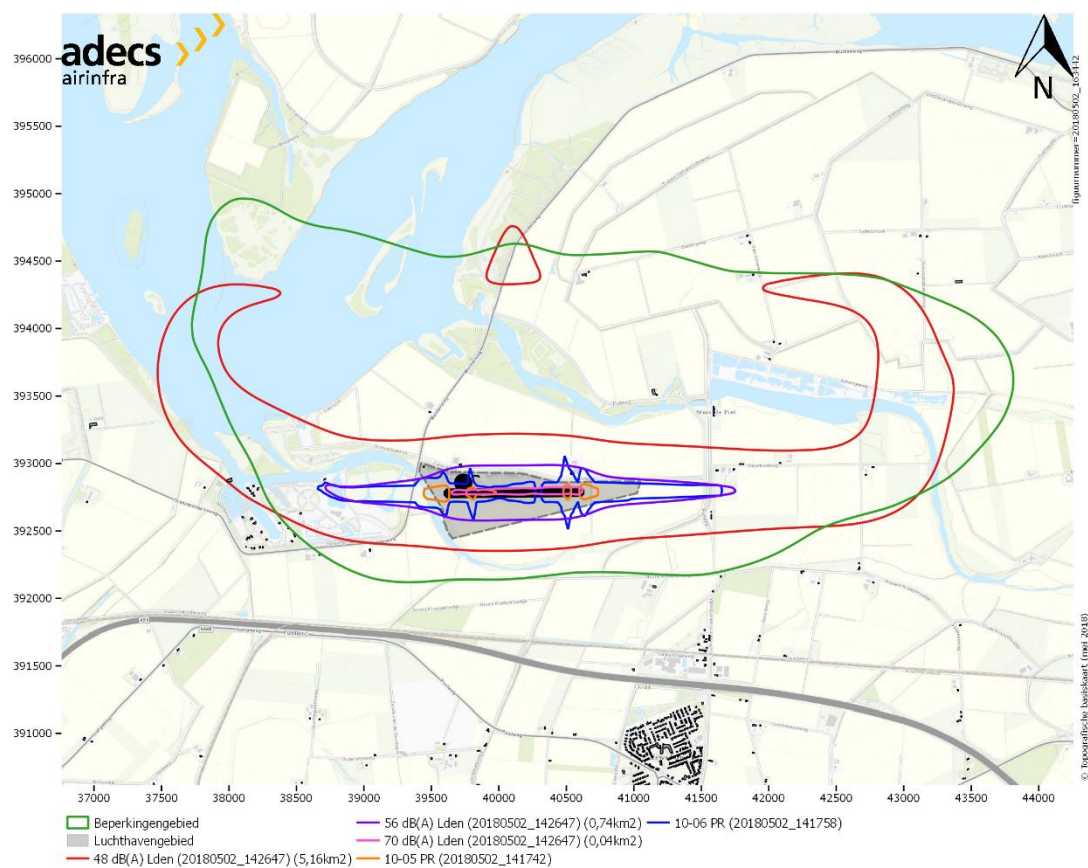
De beperkingengebieden vormen zich door de bepaling van de L_{den} - en PR-contouren. In het beperkingengebied van huidige LHB, gepresenteerd in figuur 11 is de keuze gemaakt om de oorspronkelijke 47 Bkl-geluidszone als beperkingengebied te behouden. In deze paragraaf is een aanvullende analyse gedaan voor de mogelijke toekomstige beperkingengebieden.



Figuur 11 De huidige beperkingengebieden zoals opgenomen in het luchthavenbesluit (ref. 4).

In figuur 12 is het resultaat van de beperkingengebieden vergeleken met worstcase situatie. Uit de figuur blijkt duidelijk dat de externe veiligheidscontouren van 10^{-5} en 10^{-6} , maar ook de geluidcontouren van 56 en 70 dB(A) L_{den} binnen het huidige beperkingengebied liggen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er qua beperkingen ook in worstcase situatie niets iets veranderd.

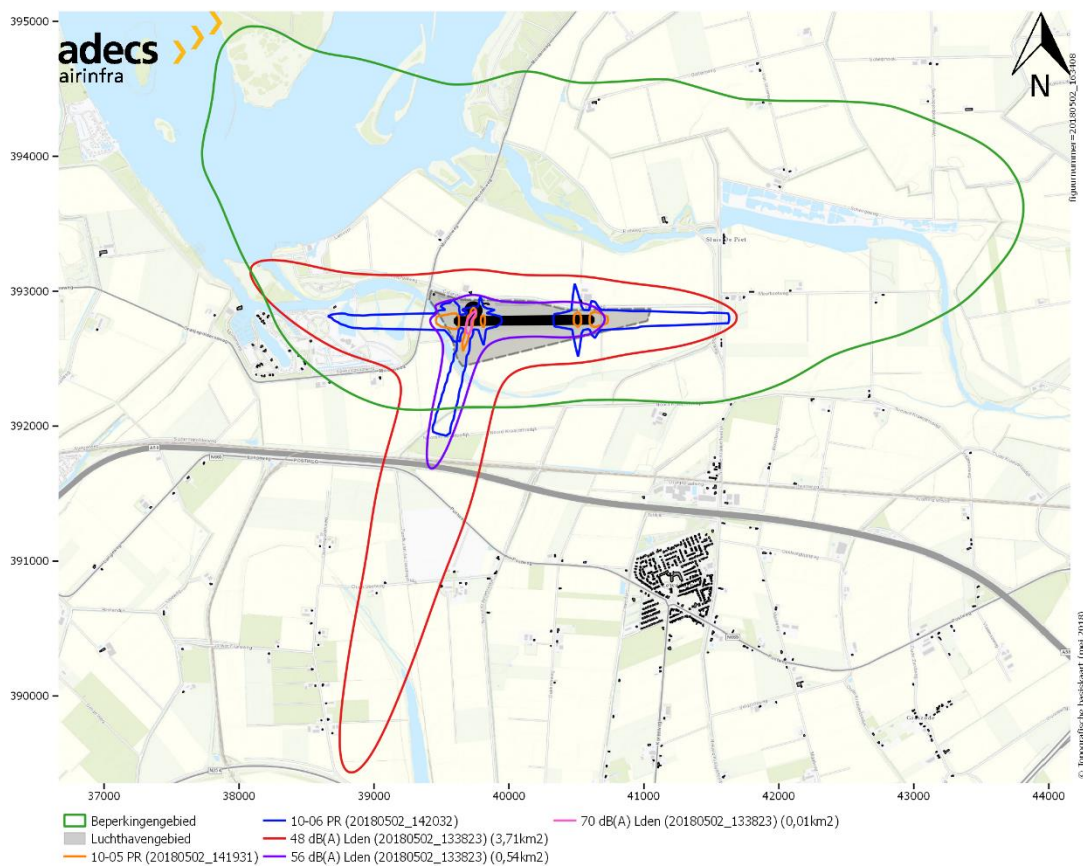
Wel volgt uit figuur 12 dat het afwegingengebied, het gebied tussen de 48 dB(A) en 56 dB(A) L_{den} -contouren, op enkele locaties buiten het beperkingengebied komt. Dit heeft echter geen directe gevolgen voor mogelijke ontwikkelingen op die locaties.



Figuur 12 Vergelijking van de worstcase situatie met het beperkingengebied.

Het resultaat van de voorgenomen situatie laat in figuur 13 een afwijkend beeld zien. In deze situatie is er een beperkte verruiming van het beperkingengebied noodzakelijk, aangezien de plaatsgebondenrisicocontour van 10^{-6} en de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} ten zuiden van de luchthaven net buiten het huidige beperkingengebied komen.

Evenals in de worstcase situatie komt het afwegingengebied, het gebied tussen de 48 dB(A) en 56 dB(A) L_{den} -contouren, op enkele locaties buiten het beperkingengebied. Dit heeft echter geen directe gevolgen voor mogelijke ontwikkelingen op die locaties.



Figuur 13 Vergelijking tussen de voorgenomen situatie en het beperkingengebied.

4.4 Geur- en luchtemissies

Geur- en luchtemissies van een luchthaven zijn voornamelijk het gevolg van lucht- en grondverkeer dat gebruik maakt van verbrandingsmotoren. Op het gebied van geur- en luchtemissies zijn de gevolgen van de voorgenomen situatie beperkt te noemen. Deze zijn met name afhankelijk van het aantal luchtvaartuigbewegingen en dit aantal neemt ten opzichte van het huidige luchthavenbesluit niet toe. Het verhoogde aantal helikopterbewegingen heeft mogelijk wel een grotere bijdrage, dan het kleine verkeer. Maar hierbij moet de vermelding gemaakt worden dat de luchtvaart binnen Nederland een zeer beperkte bijdrage aan de lokale luchtverontreiniging heeft.

In de nationale wetgeving van de luchtkwaliteit dient een project getoetst te worden of deze Niet In Betekende Mate (NIBM) bijdraagt. De voorwaarde hiervoor is opgenomen in het besluit NIBM en luidt als volgt: Het project of de activiteit draagt maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met een toename van

maximaal 1,2 µg/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂. Het project is NIBM als de toename voor één of beide stoffen hoger is.

De luchthavens Twente³ en Rotterdam The Hague Airport⁴ hebben bijvoorbeeld een maximale bijdrage van respectievelijk 0,01 µg/m³ tot 1,16 µg/m³ voor NO₂ en 0,06 µg/m³ tot 0,10 µg/m³ voor PM₁₀ aan de jaargemiddelde concentraties. De jaargemiddelde concentraties van de voorgenomen situatie liggen waarschijnlijk ergens tussen deze waarden, waarschijnlijk dichterbij die van Twente dan van Rotterdam. Uiteindelijk het resultaat van de voorgenomen situatie ver onder de eis van het NIBM liggen.

Ter indicatie, in de omgeving van de luchthaven Midden-Zeeland bedraagt de achtergrondconcentratie in 2020⁵ zo rond de 14 µg/m³ voor NO₂ en 17 µg/m³ voor PM₁₀. Dit betekent dat de achtergrondconcentratie vele malen hoger is dan alleen de bijdrage van de luchtvaart. Hiermee kan dan ook geconcludeerd worden dat de wettelijk gestelde grenswaarden (40 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) niet overschreden zullen worden.

4.5 Verkeer en vervoer

De uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen is beperkt in verhouding tot het totale aantal luchtvaartuigbewegingen van de referentiesituatie. Deze additionele helikopterbewegingen zullen naar verwachting een zeer beperkte verkeersaantrekkende werking tot gevolg zullen hebben. Hierdoor zijn er nauwelijks effecten op het gebied van verkeer en vervoer te verwachten.

4.6 Beschermde natuur

Voor de beschermde natuur is er een wettelijk kader van belang, namelijk de Wet natuurbescherming. Sinds 1 januari 2017 heeft de Wet natuurbescherming 3 wetten vervangen: De Natuurbeschermingswet 1998, de Flora-en faunawet en de Boswet. De Wet natuurbescherming beschermt Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. In de omgeving van de luchthaven Midden-Zeeland zijn er een aantal beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden) zoals weergegeven in figuur 14. Deze gebieden zijn niet enkel ter bescherming van gebieden, maar dragen ook bij aan soortenbescherming. Het natuurgebied Veerse Meer is ten noorden van de luchthaven gelegen en wordt beïnvloed door de aanwezigheid van de luchthaven. In de worstcasesituatie zal door de toename van het aantal helikopterbewegingen op de normale routes mogelijk wel een effect optreden op het Veerse Meer. In de voorgenomen situatie treedt een positief effect op omdat in mindere mate gevlogen zal worden over dit natuurgebied. De effecten op het beschermde gebied zal in de voorgenomen situatie positief uitvallen.

Er is voor Luchthaven Midden-Zeeland onder de oorspronkelijke Natuurbeschermingswet geen aparte vergunning afgegeven op het gebied van stikstofdepositie. In het kader van de nieuwe Wet Natuurbescherming is een toetsing gedaan op de stikstofdepositie op omringende Natura 2000-gebieden op basis van de Programma Aanpak Stikstof (PAS). Hiervoor is voor de voorgenomen situatie een berekening gedaan om te beoordelen of de stijging van het aantal helikopterbewegingen een toename veroorzaakt van de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de omgeving. Er is geen rekening gehouden met een referentiesituatie, zodat de resultaten van de berekening van de voorgenomen situatie als een absolute worstcasesituatie beschouwd kan worden.

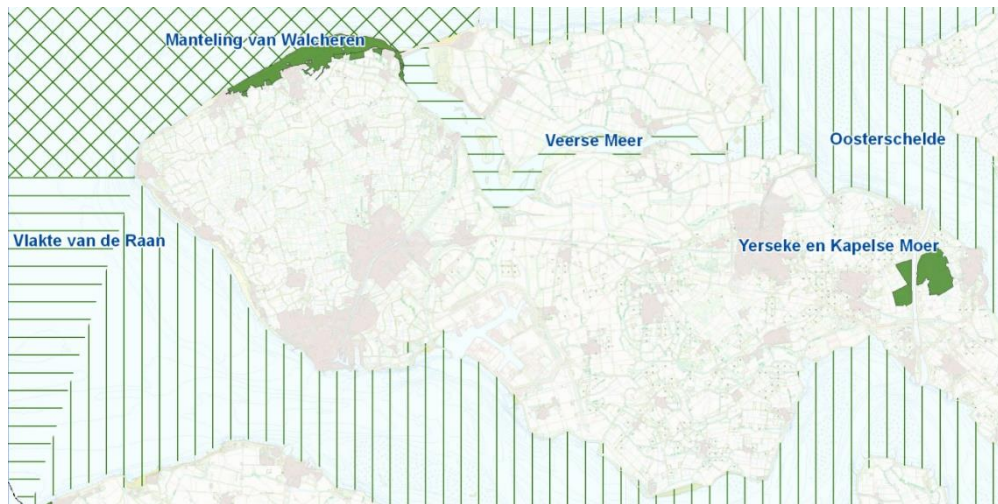
³ MER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente, Deelonderzoek Luchtkwaliteit, 9 juni 2016

⁴ MER Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport, Deelonderzoek Luchtkwaliteit, 19 februari 2016

⁵ <http://geodata.rivm.nl/gcn/> Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland 2020

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.

De luchthaven zal qua infrastructuur verder niet gewijzigd worden en voldoende plaats blijven bieden voor de aanwezige flora en fauna.



Figuur 14 Ligging Natura 2000-gebieden (ref. 5).

4.7 Overige milieueffecten

De effecten op landschap, archeologie, cultuurhistorie, bodem en (grond)water zijn als gevolg van de voorgenomen effecten naar verwachting verwaarloosbaar. Voor bijvoorbeeld het aspect bodem volgt uit een quickscan van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden dat het gebied rondom de luchthaven een zeer lage trefkans heeft voor het aantreffen van archeologische resten in de bodem. Voor de ontwikkeling van een helikopterspot zullen er wat aanpassingen volgen op de bodem binnen het luchthaventerrein, maar deze zullen naar verwachting zeer klein zijn. Aangezien er relatief weinig bodemaanpassingen benodigd zijn voor de voorgenomen situatie zal verwachting het effect op de bodem verwaarloosbaar zijn.

5 Beoordeling van de milieueffecten

De kenmerken van de activiteit, de plaats, de samenhang met andere activiteiten in de omgeving en de milieugevolgen kunnen ertoe leiden dat er een milieueffectrapport (MER) opgesteld moet worden. In het geval van het aanpassen van het luchthavenbesluit voor luchthaven Midden-Zeeland is alleen het milieugevolg ten gevolge van het plan van belang, aangezien de luchthaven qua kenmerken, plaats en samenhang met de omgeving onveranderd blijft.

De milieugevolgen die voor dit luchthavenbesluit voor luchthaven Midden-Zeeland onderzocht zijn, zijn in onderstaande tabel opgenomen en voorzien van een aanduiding of een milieueffectrapport (MER) voor dat aspect een meerwaarde kan hebben voor het luchthavenbesluit. De genoemde effecten zijn op basis van de voorgenomen situatie bepaald.

Tabel 6 Overzicht van milieuaspecten en effecten.

Aspect	Effecten	MER-meerwaarde?
Geluid	Beperkt	Nee
Externe veiligheid	Beperkt	Nee
Geur- en luchtmissies	Beperkt	Nee
Verkeer en vervoer	Zeer beperkt	Nee
Beschermde natuur	Neutraal	Nee
Landschap	Neutraal	Nee
Archeologie	Neutraal	Nee
Cultuurhistorie	Neutraal	Nee
Bodem	Neutraal	Nee
(Grond)water	Neutraal	Nee

Op basis van bovenstaande tabel en de overige beschrijvingen in deze notitie, kan geconcludeerd worden dat een MER geen toegevoegde waarde heeft in de procedure voor een aanpassing van het luchthavenbesluit voor luchthaven Midden-Zeeland.

Referenties

1. Luchtvaartverordening Zeeland, publicatie Provinciaal blad, datum inwerkingtreding 25 januari 2012.
2. Aanwijzing luchtvaartterrein Midden-Zeeland 5 augustus 1970, LT/19499, met laatste wijziging beschreven in Aanwijzingsbesluit luchthaven Midden-Zeeland/Zeeland Airport (sedert 21 april 2004).
3. Omzettingsregeling luchthaven Midden-Zeeland, IENM/BSK-2012/3364, publicatie Staatscourant 2012 nr. 1603 30 januari 2012.
4. Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland, publicatie Provinciaal blad, gepubliceerd op 14 mei 2014.
5. Overzichtskaart Natura 2000-gebieden. Provincie Zeeland. Website. http://provincie.zeeland.nl/natuur_landschap/natuurwetgeving/natura2000/index?lng=nl.
Laatste bezoek: 25 april 2012. Controle gedaan op de huidige Natura 2000-gebieden, hier hebben zich geen wijzigingen meer in voorgedaan.

Bijlage A Overzicht invoer tabellen

Tabel 7 Coördinaten (Rijksdriehoek) in meters startpunten en landingsdrempels.

Baan	Startpunten		Landingsdrempels	
	X-coördinaat (m)	Y-coördinaat (m)	X-coördinaat (m)	Y-coördinaat (m)
09	39.613	392.779	39.803	392.781
27	40.613	392.789	40.498	392.788

Tabel 8 Overzicht van het aantal luchtvaartuigbewegingen per segment en per vluchtsoort voor de voorgenomen situatie.

Segment	Starts en landingen	Circuit	Totaal
Overland	14.343	-	14.343
Terrein	12.229	13.953	26.182
Reclame	193	388	581
Zweefsleep	410	-	410
Helikopter overig	4.000	-	4.000
Gyroplanes	-	692	692
Militaire vliegtuigen	350	-	350
Totaal	31.525	15.033	46.558

Tabel 9 Overzicht van het aantal luchtvaartuigbewegingen per segment en per vluchtsoort uit het luchthavenbesluit.

Segment	Starts en landingen	Circuit	Totaal
Overland	15.550	-	15.550
Terrein	13.258	15.126	28.384
Reclame	210	420	630
Zweefsleep	444	-	444
Helikopter overig	400	-	400
Gyroplanes	-	750	750
Militaire vliegtuigen	380	-	380
Militaire helikopters	20	-	20
Totaal	30.262	16.296	46.558

Tabel 10 Baangebruik.

Soort verkeer	Segment	Baan	Richting	Baangebruik zonder meteotoeslag	Baangebruik met meteotoeslag
Klein	Alle	09-27	09	38%	48%
			27	62%	72%
Helikopter	Alle	09-27	09	38%	48%
			27	62%	72%

Tabel 11 Routeverdeling.

tabel 11 Routeverdeling.					
09	Start	Zweefsloop	0330	Start Straight Out	100%
		Overland, reclame, terrein	0332	Start Oost	25%
			0334	Start Noord	25%
		Reclame, terrein, zweefsloop	0302	Landing Noord West	35%
			0304	Landing Zuid	10%
		Landing	0302	Landing Noord West	33,33%
		Overland,	0304	Landing Zuid	9,52%
			0312	Landing Noord West Speciaal	1,67%
			0314	Landing Zuid Speciaal	0,48%
	Circuit	Reclame			
		Terrein, gyroplanes	0353	Standaard Circuit	92,6%
Zweefsloop		0340	Start Straight Out	100%	
27	Start	Overland, reclame, terrein	0342	Start Noord	42,5%
			0344	Start Noord Noord Oost	8,75%
	Landing	Overland, reclame, terrein, zweefsloop,	0322	Landing Noord West	35%
	Circuit	Reclame, terrein, gyroplanes	0324	Landing Zuid	10%

Tabel 12 Geluidscategorieverdeling vastevleugelvliegtuigen en gyroplanes.

Geluids-categorie	Overland	Terrein		Reclame	Zweef-sloop	Gyro-planes	Militair
		Circuit	starts en landingen				
001	2,29%	1,41%	1,21%	-	-	100%	100%
002	7,74%	4,46%	4,07%	-	-	-	-
003	12,58%	22,49%	5,67%	-	-	-	-
005	77,39%	71,64%	89,05%	100%	100%	-	-
Totaal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 13 Geluidscategorieverdeling helikopters in de voorgenomen situatie.

015	100,00%	100,00%
-----	---------	---------

Tabel 14 Dagverdeling.

Overland	95,1%	4,8%	0,1%	1,11
Helikopter maatschappelijk nacht	0,0%	0,0%	100,0%	10,00
Gyroplanes	100,0 %	0,0%	0,0%	1,00

Tabel 15 Indeling vliegtuigcategorieën op basis van MTOW, ten behoeve van berekening externe veiligheid.

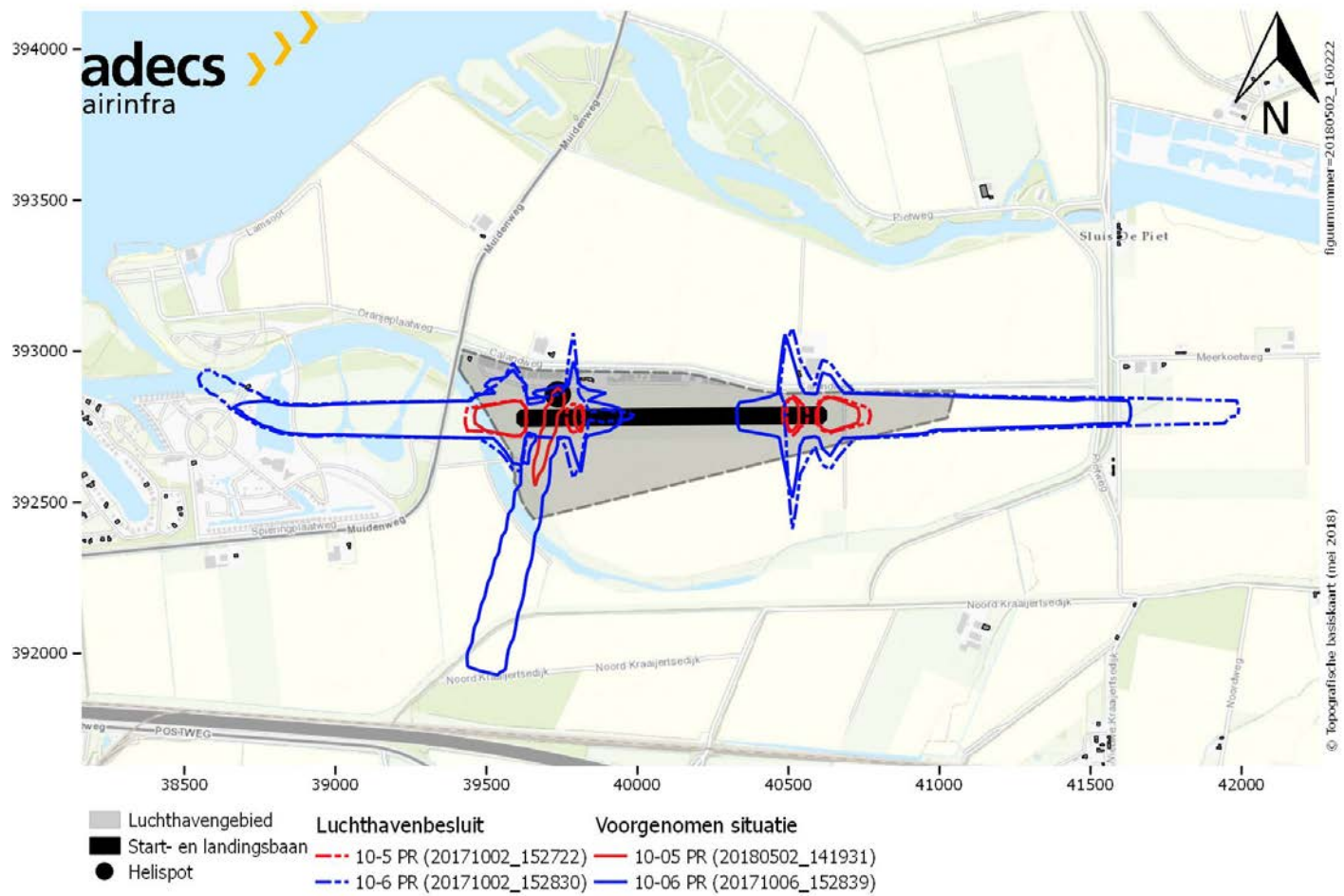
Vliegtuigcategorie	MTOW	Aantal luchtvaartuigbewegingen
C182 L1500	1.340	2.227
C150 L1500	730	32.929
C310 L5700	2.500	1.713

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
	Multi Engine Turbine	3.585	
			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.

Bijlage B Uitvergrootte EV-contouren



Bijlage 5

Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Geldend van 15-05-2014 t/m heden

Intitulé

Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Provinciale Staten der provincie Zeeland,

- gelezen de aanvraag d.d. 30 maart 2013 van de exploitant van de luchthaven Midden-Zeeland;
- gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van 17 september 2013, nr. 13019396;
- gezien het advies van de Commissie Regionaal overleg voor luchthaven Midden-Zeeland van 22 maart 2013 en 12 juli 2013;
- gelet op besluit van Provinciale Staten d.d. 28 september 2012 dat voor de aangevraagde activiteiten geen m.e.r. nodig is;
- gelet op artikel 8.43 van de Wet luchtvaart en artikel XIII, eerste lid van de Wet luchtvaart;

besluiten vast te stellen:

Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Hoofdstuk 1. Algemene Bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

Wet: Wet luchtvaart

Beweging: een start of een landing met een luchtvaartuig

Maximum startgewicht: de maximale startmassa die overeenkomt met een officieel vastgestelde waarde die specifiek is voor alle luchtvaartuigtypen, zoals aangegeven in de luchtwaardigheidsverklaring van het luchtvaartuig.

Hoofdstuk 2 Luchthaven

Artikel 2 Locatieaanduiding

Dit luchthavenbesluit is van toepassing op de luchthaven Midden-Zeeland, gelegen aan de Calandweg 36, 4341 RA te Arnhem, gemeente Middelburg, waartoe de percelen en perceelsgedeelten behoren die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven in bijlage 1.

Artikel 3 Baanaanduiding

Op de luchthaven is gelegen een verharde start- en landingsbaan in de geografische richting 088° - 268° met een lengte van 1.000 meter en een breedte van maximaal 30 meter met daarbij behorende verharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) één en ander aangegeven op de kaart in bijlage 2.

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.

Artikel 5 Handhavingspunten

1. De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens, en de grenswaarden voor de geluidsbelasting op die punten, zijn weergegeven in tabel 1 en op de kaart in bijlage 2.
2. De ligging van de aanvullende handhavingspunten en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten, zijn weergegeven in tabel 1 en op de kaart in bijlage 2.

Tabel 1: Grenswaarden in handhavingspunten.

Handhavingspunt	Baankop	Coördinaten	Grenswaarden binnen daglichtperiode Lden in dB(A)	Grenswaarden buiten daglichtperiode Lden in dB(A)
HHP 09	09	x: 39.513 y: 392.778	57,0	43,8
HHP 27	27	x: 40.713 y: 392.790	56,4	45,3
HHP 01	n.v.t.	x: 38.252 y: 393.29	46,5	33,2
HHP 02	n.v.t.	x: 38.123 y: 392.852	47,4	34,7

Artikel 6 Openingstijden

1. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats binnen de daglichtperiode overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 3 van het Luchtverkeersreglement.
2. De luchthaven is, binnen de daglichtperiode, geopend van 9.00 uur tot 20.00 uur.

3. Incidenteel kan de luchthavenmeester toestemming verlenen om buiten de openingstijden genoemd in het tweede lid, maar binnen de daglichtperiode, van de luchthaven gebruik te maken.
4. Op de luchthaven is het alleen toegestaan buiten de daglichtperiode bewegingen te laten 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.

Artikel 7 Gebruiksjaar

Het gebruiksjaar van de luchthaven betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december van enig jaar.

Hoofdstuk 4 Regels omtrent de ruimtelijke indeling

Artikel 8 Luchthavengebied

Het luchthavengebied bedoeld in artikel 8.47 van de wet is vastgesteld zoals opgenomen in bijlage 2.

Artikel 9 Beperkingengebieden

Als beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de wet worden vastgesteld:

1. De 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risico contouren als bedoeld in artikel 9, onder a van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in bijlage 3.
2. De geluidscontour 56 dB(A) Lden als bedoeld in artikel 9, onder c van het Besluit burger-luchthavens zoals opgenomen in bijlage 3.
3. De contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden als bedoeld in artikel 9, onder e van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in bijlage 4.
4. Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid als bedoeld in artikel 9, onder f van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in bijlage 5.

Artikel 10 Aanvullend beperkingengebied

Het tweede, derde en vierde lid van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens zijn van overeenkomstige toepassing op het gebied tussen de geluidscontour van 56 dB(A) Lden en de grens van het aanvullende beperkingengebied zoals aangegeven in bijlage 2, met dien verstande dat in het derde lid, onder b, van het genoemde artikel voor 56 dB(A) Lden moet worden gelezen de grens van het aanvullend beperkingengebied.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 11 Citeerbepaling

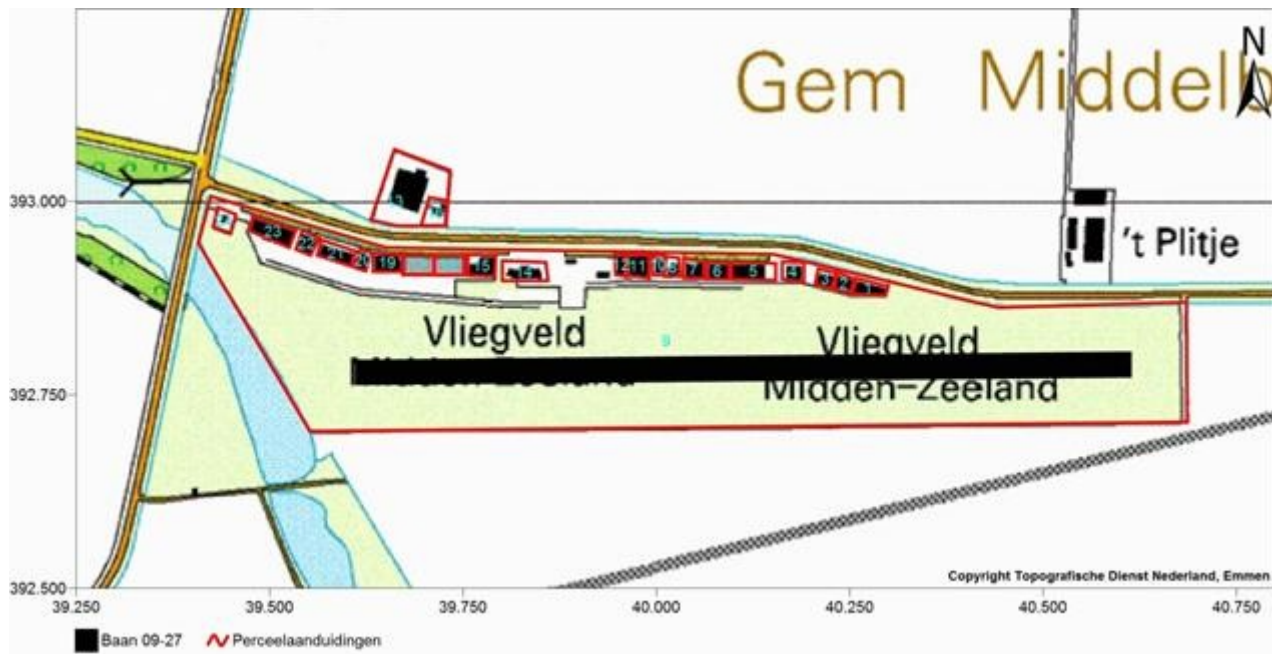
Deze verordening wordt aangehaald als "Luchthavenbesluit Midden-Zeeland".

Artikel 12 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Bijlagen

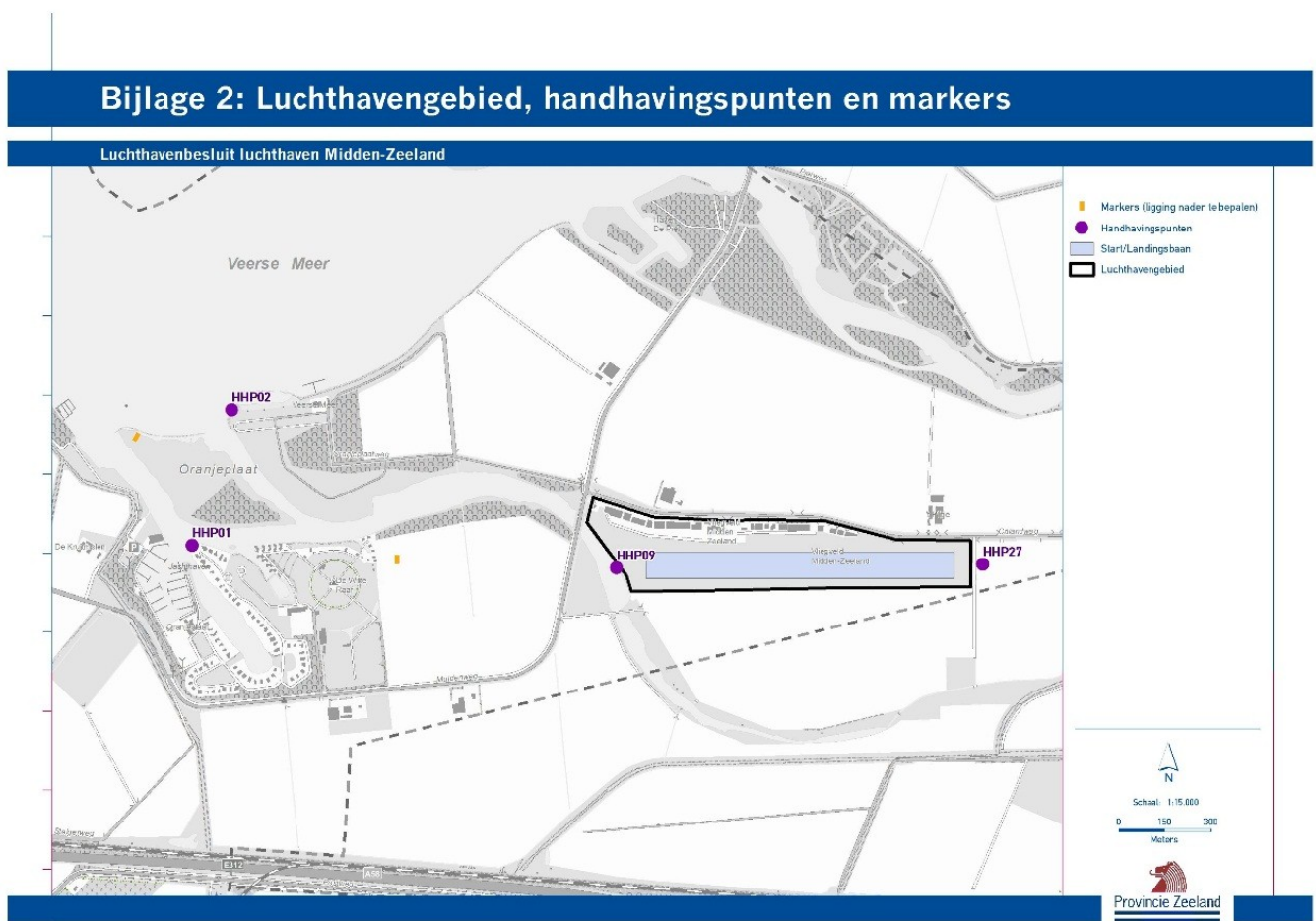
Bijlage 1: Kadastrale aanduidingen zoals bedoeld in artikel 2



Nummer op kaart	Kadastrale informatie	Adres
24	Sectie 1, nr. 273	Calandweg 2
16	Sectie 1, nr. 321	Calandweg 1
13	Sectie 1, nr. 322	Calandweg
12	Sectie 1, nr. 380	Calandweg 38
11	Sectie 1, nr. 381	Calandweg 40
10	Sectie 1, nr. 382	Calandweg 42
8	Sectie 1, nr. 383	Calandweg 44
7	Sectie 1, nr. 384	Calandweg 46
6	Sectie 1, nr. 385	Calandweg 50
5	Sectie 1, nr. 386	Calandweg 56
22	Sectie 1, nr. 388	Calandweg 2A
23	Sectie 1, nr. 400	Calandweg
21	Sectie 1, nr. 401	Calandweg 2B
20	Sectie 1, nr. 402	Calandweg 2C

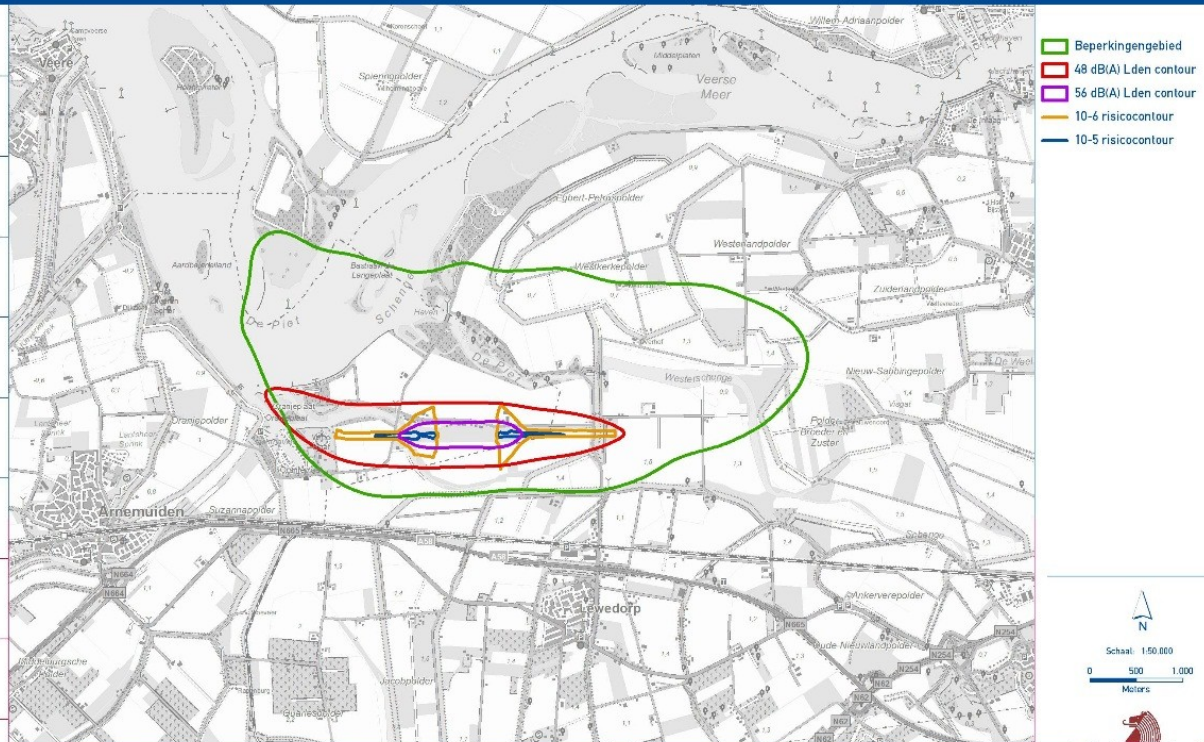
19	Sectie 1, nr. 403	Calandweg 2D
14	Sectie 1, nr. 405	Calandweg 30 en 30A
17	Sectie 1, nr. 489	Calandweg 2E
18	Sectie 1, nr. 491	Calandweg 2F
15	Sectie 1, nr. 492	Calandweg 26
3	Sectie 1, nr. 493	Calandweg 60
4	Sectie 1, nr. 495	Calandweg 58
2	Sectie 1, nr. 513	Calandweg 62
1	Sectie 1, nr. 514	Calandweg 64
9	Sectie 1, nr. 515	Calandweg 32

Bijlage 2: Luchthavengebied, handhaving en markers



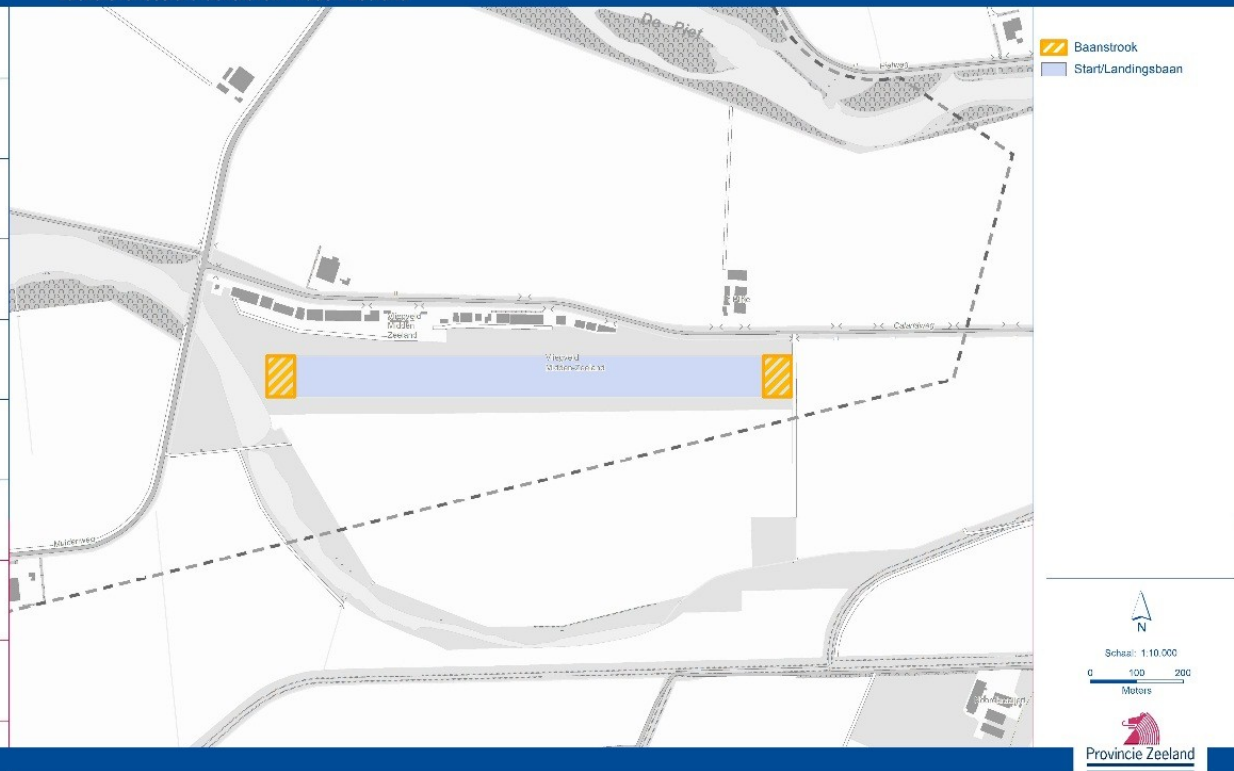
*Bijlage 3: Beperkingengebied***Bijlage 3: Beperkingengebied**

Luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland

*Bijlage 4: Veiligheidsgebieden*

Bijlage 4: Veiligheidsgebieden

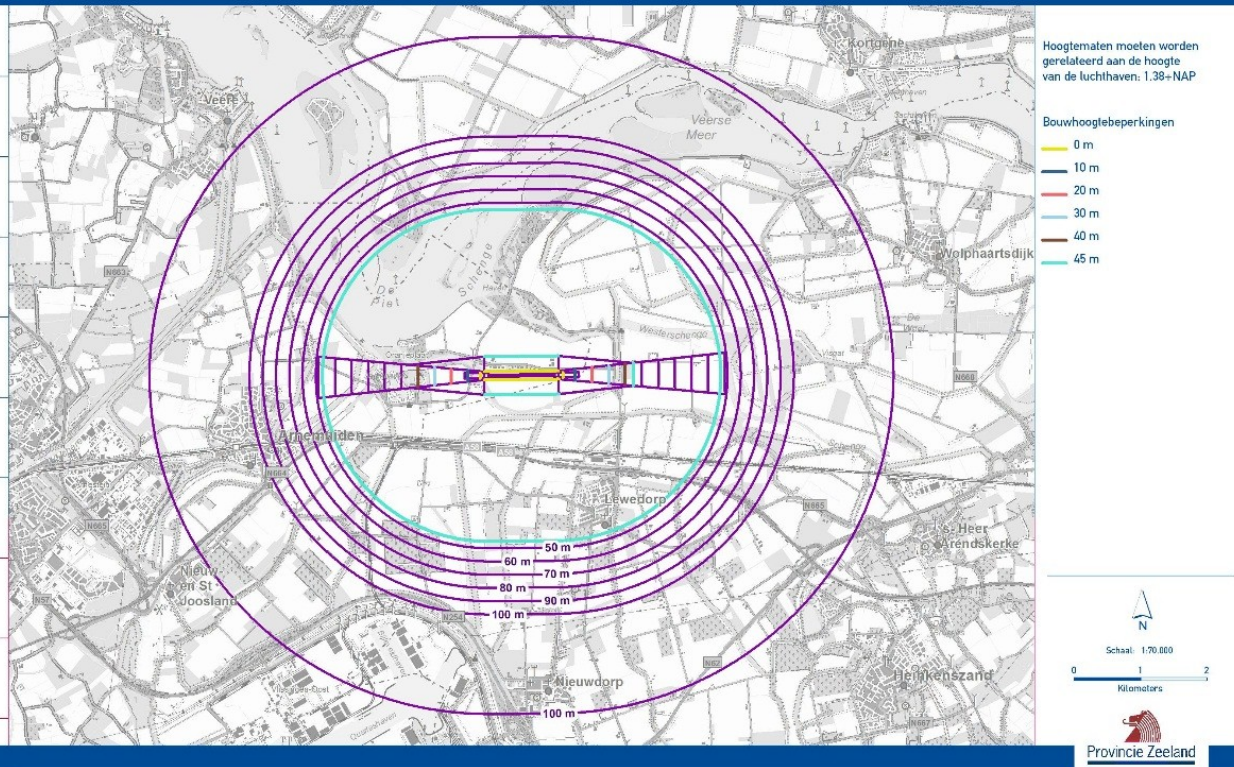
Luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland



Bijlage 5: Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid

Bijlage 5: Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid

Luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland



Bijlage 6: Ruimtelijke visie

1.0. Aanleiding en procedure

Door de inwerkingtreding van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, genoemd RBML) is een nieuw stelsel van regels voor de burgerluchthavens en militaire luchthavens in Nederland gaan gelden. Hierbij is de bevoegdheid voor het bepalen van de milieuruimte van burgerluchthavens en de ruimtelijke indeling van het gebied in de nabijheid van die luchthavens gedecentraliseerd naar het provinciaal bestuur. De luchthaven Midden-Zeeland behoort tot die burgerluchthavens waarvoor het volgens de gewijzigde Wet luchtvaart noodzakelijk is dat er een zogenaamd luchthavenbesluit geldt (artikel 8.1a, derde lid, van de Wet luchtvaart). Dit luchthavenbesluit moet worden vastgesteld door provinciale staten. In een luchthavenbesluit moeten het luchtvaartgebied (luchthaven met landingsbanen) en het beperkingengebied worden vastgesteld. Deze mogen elkaar niet overlappen. Binnen het beperkingengebied gelden ruimtelijke beperkingen, gelet op de geluidsbelasting, de externe veiligheid. In het Besluit burgerluchthavens worden hierover nadere regels gesteld. Zo is er de verplichting om contouren voor geluidsbelasting (70 dB(A) Lden, 56 dB(A) Lden en 48 dB(A) Lden contour) en voor het plaatsgebonden risico (10-5 en 10-6 contour) te berekenen. Binnen de 56 dB(A) Lden en de 10-6 plaatsgebonden risicocontouren (hierna afgekort PR) geldt op grond van het Besluit burgerluchthavens een bepaald ruimtelijk regime. Provinciale staten moeten zich bij de vaststelling van een beperkingengebied baseren op dit regime. Het staat provincies echter vrij om naast het beperkingengebied dat op grond van het Besluit burgerluchthavens in een luchthavenbesluit voor een bepaalde luchthaven moet worden vastgesteld, een groter gebied met ruimtelijke beperkingen uit het oogpunt van geluid of externe veiligheid vast te stellen. In dat ruimere gebied kunnen provincies een naar eigen inzicht te bepalen ruimtelijk beleid voeren. In het Besluit burgerluchthavens wordt voor het gebied gelegen tussen de 56 dB(A) Lden en de 48 dB(A) Lden geluidcontour geen specifiek ruimtelijk regime voorgeschreven. Provinciale staten zijn echter wel verplicht om bij de vaststelling van een luchthavenbesluit een integrale afweging te maken over de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de luchthaven (artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens). Hierbij speelt tevens de overeenkomst een rol, dat in 2001 tussen de luchthaven Midden-Zeeland en de provincie Zeeland tot stand is gekomen. Gezien deze verplichting en om een goede afweging te kunnen maken over de omvang van het beperkingengebied rondom luchthaven Midden-Zeeland is het nodig een ruimtelijke visie op te stellen. Het opstellen van een ruimtelijke visie voor de omgeving van het vliegveld is tevens opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (p. 84).

Doel en Status

De ruimtelijke visie heeft tot doel "de ruimtelijke onderbouwing weer te geven voor het in het luchthavenbesluit op te nemen beperkingengebied".

De externe veiligheid- en geluidcontouren bepalen de minimaal noodzakelijke grootte van het beperkingengebied. De 47 Bkl (Belasting kleine luchtvaart) geluidszone is bij het inwerking treden van de door de minister opgestelde Omzettingsregeling omgezet in een beperkingengebied. De provincie stelt in het luchthavenbesluit het definitieve beperkingengebied vast. De ruimtelijke visie is de onderbouwing voor de (uiteindelijke) grootte van het beperkingengebied.

De nadruk ligt bij deze visie op de ontwikkelingen in het gebied rond luchthaven Midden-Zeeland met betrekking tot het Veerse meer, bebouwing en recreatie.

In de ruimtelijke visie wordt ingegaan op de volgende punten:

- de in de nieuwe wetgeving opgelegde verplichting om bij het opstellen van een luchthavenbesluit een afweging over ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot het gebruik van de lucht-haven te maken in het gebied gelegen tussen de 56 dB(A) Lden en de 48 dB(A) Lden geluid-contour (artikel 19 Besluit burgerluchthavens).
- de mogelijkheden die de wet/het besluit voor de provincie biedt om aanvullende regels in het beperkingengebied te stellen of een groter gebied met ruimtelijke beperkingen aan te wijzen dan op grond van het Besluit burgerluchthavens verplicht is. Ook op de mogelijkheid voor de provincie om voor bijvoorbeeld het gebied binnen de 10-6 PR contour eigen groepsrisico beleid te voeren wordt ingegaan.
- de minimale omvang van het beperkingengebied wordt bepaald door PR- en geluidcontouren zoals die in het Besluit burgerluchthavens zijn aangegeven, dus de 56 dB(A) Lden contour en de 10-6 PR contour. Als maximum beperkingengebied wordt uitgegaan van de geluidszone 47 Bkl rond de luchthaven.
- het feit dat het luchthavenbesluit de werking heeft van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening

2.0 . Motivering en afwegingen

Zoals reeds toegelicht dient de ruimtelijke visie als onderbouwing voor het vaststellen van de omvang van het beperkingengebied en voor het maken van een afweging over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de geluidcontour van 56 dB(A) Lden en 48 dB(A) Lden.

De volgende vragen worden daarbij als basis gesteld:

- Hoe groot wordt het beperkingengebied? Wordt er vastgehouden aan de wettelijk minimaal vereiste grootte of wordt het beperkingengebied op basis van de in de ruimtelijke visie aangegeven argumenten groter gemaakt? Zo ja, hoe groot dan daadwerkelijk?
- Welke afwegingen moeten worden gemaakt voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de geluidcontour van 56 dB(A) Lden en 48 dB(A) Lden?
- wat gaat de nieuwe regelgeving RBML betekenen voor ruimtelijke ordening en opname/ veranderingen in bestemmingsplannen? Dit met betrekking tot de eventuele knelpunten op ruimtelijk ontwikkelingsniveau.

De ruimtelijke ontwikkelingen beschreven in paragraaf 6.0 dienen als basis voor de ruimtelijke ordening van het gebied van en rondom luchthaven Midden-Zeeland.

Verder dienen de minimale eisen van het beperkingengebied naast de eventuele overwegingen om het beperkingengebied uit te breiden inzichtelijk te worden gemaakt. In de volgende alinea's wordt uiteengezet wat de minimale (wettelijke) eisen van het beperkingengebied zijn en wat de overwegingen zijn bij het vaststellen van het beperkingengebied.

De geluidscontour dB(A) Lden

De 56 dB(A) Lden geluidscontour wordt in de Wet luchtvaart als minimaal beperkingengebied verplicht gesteld. Met het wijzigen van de Wet luchtvaart is voor het bepalen van de geluidbelasting van vliegverkeer bij regionale en kleine luchthavens aansluiting gezocht bij de normen uit de EU-richtlijn omgevingslawaaai. Dit betekent dat de huidige geluidsmaten Ke voor grote luchtvaart en de Bkl voor kleine luchtvaart zijn vervallen en worden vervangen door Lden.

Door het toepassen van deze nieuwe rekenmethode zijn veel correcties uit de Bkl rekenmethode vervallen. Deze correcties, die leiden tot een hoger berekend geluidsniveau, waren speciaal in de Bkl rekenmethode opgenomen, omdat gebleken is dat het geluid van kleine vliegtuigen hinderlijker was dan op grond van "normale" geluidberekeningen werd aangenomen. Nu deze correcties zijn vervallen is de wettelijke minimum geluidscontour (Lden) veel kleiner geworden dan de Bkl geluidszone. De hinder voor de omgeving is door het

toepassen van een andere reken-methode echter niet gewijzigd. Het 'hinderaspect', in andere woorden de mate waarin personen hinder kunnen ondervinden, moet daarom bij de vaststelling van de grootte van het beperkingengebied meegenomen worden.

Het is raadzaam een ruimtelijke buffer tussen het vliegveld en haar omgeving aan te houden die groter is dan de wettelijke minimum geluidscontour van 56 dB(A) Lden. Het beperkingengebied zoals deze in de Omzettingsregeling (zie figuur 1.1) is opgenomen (zijnde de huidige geluidszone op basis van de 47 Bkl contour) zal daarom niet worden gewijzigd. Daarbij wordt voldaan aan de wettelijke eis dat het beperkingengebied tenminste de 56 dB(A) Lden geluidscontour moet bevatten. Zie figuur 1.3 (bijlage) voor de geluid- en EV contouren. De contouren zijn berekend op basis het in het luchthavenbesluit aangegeven invoerscenario.

De plaatsgebonden risicocontour

De 10-6 PR contour wordt verplicht bij de Wet luchtvaart, dit met gebruikmaking van het stileren van de PR contour volgens de Regeling burgerluchthavens bijlage 2 als bedoeld in artikel 5 van de regeling. Bij het vaststellen van de ruimtelijke visie is daarom de 10-6 PR contour opgenomen. In de Wet luchtvaart (Besluit burgerluchthavens) is opgenomen dat de PR contour elke 5 jaar moet worden herberekend, hierdoor kunnen kleine wijzigingen in de ligging van de 10-6 PR contour optreden. Het is dus raadzaam om het beperkingengebied niet exact op de berekende 10-6 PR contour vast te stellen, maar conform de Regeling burgerluchthavens te stileren. Door het wettelijk minimaal vereiste beperkingengebied voor geluid te vergroten naar de 47 Bkl geluidscontour valt de 10-6 PR contour binnen deze geluidscontour. Zie figuur 1.3 (bijlage) voor de geluid- en PR contouren.

Overwegingen bij vaststelling beperkingengebied

Bij de keuze van de begrenzing van het beperkingengebied rondom luchthaven Midden-Zeeland is het creëren van een ruimtelijke bufferzone rondom de luchthaven het uitgangspunt. Dit uitgangspunt is opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018, waar het ruimtelijk scheiden van het vliegveld en milieugevoelige functies een belangrijk doelstelling is bij het instellen van een beperkingengebied.

Bij het bepalen van de omvang van deze ruimtelijke bufferzone wordt de huidige 47 Bkl geluidscontour gekozen. Hiertoe gelden de volgende overwegingen:

- Deze contour omvat de externe veiligheidscontouren, 10-6 plaatsgebonden risico
- Deze contour biedt evenwicht tussen de belangen van de luchthaven en de recreatieve functies in de omgeving
- De 47 Bkl geluidscontour is ruimer dan de contour die volgens de Luchtvaartwet onderdeel uit moet maken van het beperkingengebied, vanuit de overweging dat het hinderaspect van de kleine luchtvaart (die in het nieuwe rekenmodel geen rol meer speelt) nog wel aanwezig is

3.0 . Wettelijke eisen

Voor woningbouw in het algemeen

In artikel 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens is het volgende over nieuw te bouwen wo-ningen vastgesteld:

Artikel 11

1. In het gebied dat gelegen is op een 10-6 -plaatsgebonden risicocontour en tussen deze contour en de daarbinnen liggende 10-5 -plaatsgebonden risicocontour is nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan.
2. In afwijking van het eerste lid kan voor nieuwbouw van een gebouw een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven.
3. Ten aanzien van een woning en een kwetsbaar gebouw wordt de verklaring, bedoeld in het tweede lid, slechts afgegeven: a. bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing, b. bij verandering van de bestemming van een gebouw, of c. bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied.
4. Het derde lid, aanhef en onder c, wordt niet eerder toegepast dan nadat de oude woning of het oude kwetsbare gebouw aan de bestemming is onttrokken

Artikel 12

1. In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 70 dB(A) Lden worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige gebouwen aan hun bestemming onttrokken. Artikel 10, tweede,

derde en vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

2. In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A) Lden is nieuwbouw van een woning en een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan.
3. In afwijking van het tweede lid: a. is nieuwbouw van een bedrijfswoning toegestaan, en b. kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor een woning of een geluidsgevoelig gebouw, gelegen op de contour van 56 dB(A) Lden of in het gebied tussen de contour van 56 dB(A) Lden en de contour van 70 dB(A) Lden die: 1°. een open plek in de bestaande bebouwing opvult, 2°. zal dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, of 3°. binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is.
4. Het derde lid, onderdeel b, aanhef en onder 3°, wordt niet eerder toegepast dan nadat de oude woning of het oude geluidsgevoelige gebouw aan de bestemming is onttrokken

Wij volgen bovenstaande wetgeving.

Bij het van kracht worden van het Besluit burgerluchthavens zijn gemeenten verplicht om de vastgestelde artikelen toe te passen bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen.

4.0. Consequenties die uit het beperkingengebied voortvloeien

In deze ruimtelijke visie sluiten wij nadrukkelijk aan bij de bovenstaande wettelijke eisen voortvloeiende uit het Besluit burgerluchthavens. Vanuit veiligheid- en geluidsoverwegingen zijn er voor ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden geen redenen om strikter te zijn dan wettelijk is voorgeschreven. De wettelijke eisen zijn vertaald in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en de vigerende bestemmingsplannen van de gemeenten Goes, Middelburg en Noord-Beveland.

De planologische mogelijkheden binnen het geldende beperkingengebied blijven ongewijzigd ten opzichte van deze vigerende bestemmingsplannen, onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten.

Een aantal ontwikkelingen behoeven nadere toelichting:

Recreatieve hotspots

Op de Recreatiekansenkaart (Kaart 3, Omgevingsplan 2012-2018, zie bijlage) zijn hotspots aangewezen waar ruimte wordt geboden voor kansrijke recreatieve ontwikkelingen. Binnen het beperkingengebied is het gebied Oranjeplaat als hotspot aangewezen, waarbij met name de ontwikkeling van een hotel en een jachthaven als kansrijk wordt gezien. Daarnaast is het Veerse meer als kustzone aangeduid. Dit betekent dat er gestreefd wordt naar kwaliteitsverbetering van het bestaande recreatieve aanbod.

De realisatie van hotel, jachthaven en kwaliteitsverbeteringplan Waterpark Veerse Meer zijn inmiddels planologisch mogelijk gemaakt.

Binnen het beperkingengebied blijft kwaliteitsverbetering van verblijfsrecreatieterreinen, die ten tijde van de vaststelling van het Luchthavenbesluit planologisch zijn geregeld, mogelijk. Deze terreinen worden immers als een bestaande situatie beschouwd en kunnen zich binnen de bestaande grenzen van het recreatieterrein ontwikkelen. Een ruimtelijke uitbreiding van het recreatieterrein binnen het beperkingengebied is niet mogelijk, omdat dit indruist tegen het uitgangspunt dat dit beperkingengebied een ruimtelijke buffer moet vormen tussen vliegveld en gevoelige functies (zie Beschermen gevoelige functies, Omgevingsplan 2012-2018, p.57).

Nieuwe Economische Dragere

Nieuwe Economische Dragere (hierna NED's) worden op basis van het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 gestimuleerd, zie paragraaf 3.1.3, p.23 en p.132. Bij bestaande agrarische bedrijven binnen het beperkingengebied zijn NED's toegestaan met inachtneming van de beperkingen die worden gesteld in het Besluit burgerluchthavens.

In het bestemmingsplan Buitengebied Middelburg is een regeling voor NED's opgenomen. Het bestemmingsplan Buitengebied Goes voorziet met de artikelen 3.6 b en c en 3.8 j en k ook hierin.

5.0. Vigerend beleid en regelgeving

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het ruimtelijk beleid dat voor het gebied rond lucht-haven Midden-Zeeland van toepassing is. Dit beleid is onder andere vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (hierna: het Omgevingsplan). Dit met betrekking tot de ontwikkelingen van en rondom luchthaven Midden-Zeeland en het opstellen van het beperkingengebied.

Dit beperkingengebied wordt onderbouwd met de gegeven regels omtrent de ruimtelijke indeling. Zie hiervoor het Besluit burgerluchthavens.

Bij het vaststellen van het beperkingengebied zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- Afbakening: de ruimtelijke visie is alleen van toepassing op de ontwikkelingen van en rondom luchthaven Midden-Zeeland;
- Continuïteit van provinciaal beleid: nieuwe regelgeving en nieuw beleid staan ter discussie. Er wordt daarbij niet gedacht vanuit een nulsituatie, maar vanuit continuïteit en bestaande beleidscontext

Omgevingsplan

In het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 is het volgende over luchtvaart opgenomen (p.84):

Doelstelling

Veilige luchtvaart met beperkte geluidshinder.

Inzet Provincie

De Provincie reguleert als bevoegd gezag de luchtvaartterreinen in Zeeland om ruimte te bieden aan economische ontwikkelingen zonder dat dit ten koste gaat van de leefomgeving.

Luchtvaartterreinen

De Provincie streeft naar behoud en continuering van bestaande luchtvaartterreinen binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. In Zeeland zijn de bestaande luchthaventerreinen gelegen bij:

- Arnemuiden (vliegveld Midden-Zeeland).
- Haamstede en Axel (zweefvliegtuigen) en Zierikzee (helikopters).
- Bedrijven en ziekenhuizen (helikopters).

Er worden geen mogelijkheden geboden voor nieuw vestiging van luchthaventerreinen waarvoor een luchthavenbesluit moet worden afgegeven. Nieuw vestiging van niet- gemotoriseerde lucht-sporten of luchthaventerreinen waarvoor een luchthavenregeling moet worden afgegeven is alleen mogelijk indien sprake is van luchthaventerreinen:

- die uitsluitend worden gebruikt ten behoeve van algemeen belang (zoals helihavens bij ziekenhuizen en brandweerkazernes).
- in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (concentratie gebied, bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein).

Gebruik luchthaventerreinen

In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit/-regeling) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd. De Provincie ziet hier op toe. 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 milieu-impact gelijksoortig zijn (concentratie gebied, bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). De mogelijkheden en voorwaarden voor ontheffingen ten behoeve van tijdelijk en incidenteel gebruik van luchthaventerreinen worden in een specifieke beleidsregel beschreven. De Provincie stelt in 2013 specifiek handhavingsbeleid op voor vliegbewegingen en geluidsbeperkingen.

Beperkingen voor omgeving

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met hoogtebeperkingen voor gebouwen en objecten die gelden bij vliegvelden, zenden ontvangstations en radio-bakens. Voor luchthaven Midden-Zeeland geldt daarnaast dat in de ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met een gebied waarvoor op grond van geluid en externe veiligheid beperkingen gelden voor bijvoorbeeld woningbouw.

Actie 1 – Reguleren Zeeuwse luchtvaartterreinen

Actie 2 – Voorkomen beperkingen vliegvelden, zend- en ontvangstations en radiobakens

Beleidsvisie Externe Veiligheid

In de Beleidsvisie Externe Veiligheid 2012-2018 Provincie Zeeland 'verantwoorde Risico's' staat in paragraaf 4.7 (p.20) over luchthaven Midden Zeeland het volgende:

De Luchtvaartwet biedt geen normstelling voor de externe veiligheidsrisico's nabij luchthavens. Om te voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden binnen de 10-6-contour is interimbeleid van toepassing. In dit beleid is opgenomen dat binnen de 10-6-contour rondom een luchthaven in principe geen nieuwbouw van een woning en een kwetsbaar gebouw mag worden gerealiseerd. Het interimbeleid is alleen van toepassing op nieuwe situaties. Reeds aanwezige of geprojecteerde woningen of kwetsbare gebouwen vallen niet onder het interimbeleid.

Het Besluit burgerluchthavens bepaalt dat het beperkingengebied van burgerluchthavens voor het externe veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risicocontouren (10-6 en 10-5) en dat deze contouren worden opgenomen in het luchthavenbesluit. Een eventueel in een luchthavenbesluit op te nemen grenswaarde moet worden uitgedrukt in een totaal risicogewicht (TRG). De berekeningen dienen plaats te vinden conform de rekenmethodiek luchthavens, bestaande uit de Handleiding Risicoberekeningen Luchthavens en het model GEVERS. Met deze rekenmethodiek zijn de contouren van luchthaven Midden-Zeeland opnieuw bepaald.

Beheerplan Natura 2000

Het Veerse meer is aangewezen als Natura 2000 gebied. Het ministerie van Economische Zaken is op dit moment in samenwerking met provincie Zeeland bezig met het opstellen van een beheerplan voor het Veerse meer. De activiteiten van luchthaven Midden-Zeeland worden daarin meegenomen. Het is afwachten wat het ministerie inbrengt naar aanleiding van dit beheerplan met betrekking tot geluid, vlieghoogte en Natura 2000 gebied, Vogel- en Habitatrichtlijnen. In deze ruimtelijke visie zal niet verder ingegaan worden op de Natura 2000 gebieden.

6.0. Bestemmingsplannen

6.1. Gemeente Middelburg

Bestemmingsplan Hotel Oranjeplaat

Het bestemmingsplan Hotel Oranjeplaat -dat ruimte biedt ten behoeve van de bouw van een hotel, appartementencomplex en recreatiewoningen- is op 19 september 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvergunning voor dit complex is onherroepelijk, waardoor deze ontwikkeling als een bestaande situatie wordt aangemerkt.

Bestemmingsplan Recreatiegebied Oranjeplaat-West

Het bestemmingsplan "Recreatiegebied Oranjeplaat-West" is vastgesteld door de gemeenteraad op 26 april 2010. Het bestemmingsplan betreft een gedeeltelijke herziening van het in 1991 vastgestelde bestemmingsplan "Oranjeplaat-West" en heeft betrekking op het recreatiewoningencomplex Oranjeplaat en de jachthaven Oranjeplaat. De gemeente Middelburg heeft de woningen in dit recreatiegebied conform het bestaande gebruik bestemd (bestemming "wonen" of "verblijfsrecreatie"), met dien verstande dat de woningen die binnen de geluidscontour zijn gelegen een recreatieve bestemming hebben gekregen. Het bestemmingsplan is onherroepelijk.

Waterpark Veerse Meer

Waterpark Veerse Meer is bezig met de uitvoering van een kwaliteitsverbeteringsplan. Dat omvat onder andere het vervangen van kampeerplaatsen door recreatiewoningen en chalets en de aanleg van een jachthaven. Hiervoor is een aanzienlijke ruimtelijke uitbreiding nodig. Hieraan is planologisch medewerking verleend via art. 19, lid 1 WRO. Deze ontwikkeling is getoetst aan de bestaande geluids- en veiligheidszones rond het vliegveld.

De gronden gelegen binnen de externe veiligheidscontour worden -ter voldoening aan het principe van verevening- ingericht als dagrecreatieterrein en worden tevens benut voor de aanplant van bomen, teneinde aan de wettelijke verplichting tot boscompensatie te voldoen. Bij Water-park Veerse Meer worden nog een aantal wijzigingen voorzien, binnen het gebied dat nu geregeld is in de artikel 19 vrijstelling. Deels zitten die wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan. Deels worden ze in een aparte planologische procedure geregeld.

Bestemmingsplan Oranjeplaat

Voor het gehele recreatiegebied Oranjeplaat is een bestemmingsplan in procedure. Dit ter vervanging van Bestemmingsplan Hotel Oranjeplaat en Bestemmingsplan Recreatiegebied Oranjeplaat-West.

Tevens wordt hier het kwaliteitsverbeteringsplan van Waterpark Veerse Meer planologisch geregeld.

Bestemmingsplan Buitengebied

Het bestemmingsplan Buitengebied is vastgesteld op 28 september 2009.

Het betreft hier voornamelijk agrarische- en natuurdoeleinden.

6.2. Gemeente Goes

Bestemmingsplan Buitengebied

Het bestemmingsplan Buitengebied is vastgesteld op 17 maart 2011.

Het betreft hier voornamelijk agrarische- en natuurdoeleinden. Binnen het beperkingengebied liggen een aantal burgerwoningen. De vaststelling van het beperkingengebied heeft echter geen gevolgen voor bestaande agrarische dienstwoningen en burgerwoningen.

6.3. Gemeente Noord-Beveland

Bestemmingsplan Landelijk Gebied 2013

De Goudplaat valt binnen het beperkingengebied. Het betreft hier landelijk gebied, met bestemming natuur en water.

7.0. Analyse

Het beperkingengebied zoals deze in de Omzettingsregeling is opgenomen (zijnde de huidige geluidzone op basis van de 47 Bkl contour) zal niet worden gewijzigd. Daarbij wordt voldaan aan de wettelijke eis dat het beperkingengebied ten minste de 56 dB(A) Lden geluidcontour en de 10-6 plaatsgebonden risicocontour moet bevatten. Beide contouren zijn, na stilering van de EV contouren, kleiner dan het voorgestelde beperkingengebied. Daarnaast blijft het beperkingengebied op deze wijze zorgen voor voldoende "buffer" tussen de luchthaven en haar omgeving en het waarborgen van het 'hinderaspect'.

De planologische mogelijkheden binnen het geldende beperkingengebied blijven ongewijzigd.

Uit bovenstaande alinea's wordt duidelijk dat bij de vaststelling van het beperkingengebied rekening moet worden gehouden met de ontwikkelingen betreffende recreatie en vliegverkeer. In verschillende bestemmingsplannen zijn recreatiebestemmingen vastgelegd. Uit het Omgevingsplan kan worden afgeleid dat de bij aanwijzing tot stand gekomen geluidzone rond het luchtvaartterrein Midden-Zeeland het uitgangspunt vormt voor het beoordelen van de ruimtelijke plannen (Omgevingsplan, p.84).

In de vigerende bestemmingsplannen is voldoende geborgd dat geen ontwikkelingen in het beperkingengebied rond luchthaven Midden-Zeeland plaats zullen vinden, die strijdig zijn met de artikelen 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens.

Ontwikkelingen, mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen, onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten, passen hetzij binnen de ruimtelijke visie behorende bij het luchthavenbesluit, of zijn aan te merken als bestaande situatie.

Kaarten Ruimtelijke Visie

Omzettingsregeling luchthavenbesluit: Figuur 1.1 Bijlage Omzettingsregeling: beperkingengebied. (Zie toegevoegde bijlage)

Bron: Omzettingsregeling Ministerie V&W, Nummer CEND/HDJZ-2009/

Figuur 1.2. Weergave geluidzone luchthaven Midden Zeeland (47 Bkl)

(Zie toegevoegde bijlage)

Figuur 1.3 Geluid - en veiligheidscontour luchthaven Midden Zeeland

(Zie toegevoegde bijlage)

Figuur 1.4 Kaarten Omgevingsplan zeeland 2012-2018

(Zie toegevoegde bijlagen)

Begrippenlijst ruimtelijke visie

Bkl	Eenheid waarin geluid wordt weergegeven: Besluit kleine luchtvaart

dB(A) Lden	Eenheid waarin geluid wordt weergegeven: Level day- evening- night
EV	Externe Veiligheid
PR	Plaatsgebonden risico
Natura 2000	Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief
NED	Nieuwe Economische Drager

Toelichting Luchtvaartverordening

1. Inleiding

Op 1 november 2009 is de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML), die onderdeel uitmaakt van de Wet luchtvaart, in werking getreden. Genoemde regelgeving decentraliseert diverse bevoegdheden met betrekking tot kleine luchtvaart van het Rijk naar de provincie.

Na de inwerkingtreding van de wet nemen de provincies voor alle luchthaventerreinen, behalve voor de luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, de rol van bevoegd gezag (vergunningverlening/handhaving e.d.) over van het Rijk. De wet biedt de provincies onder meer beleidsvrijheid ten aanzien van: de ontwikkeling van de regionale luchthaventerreinen; de gebruiksruijme van een luchthaven; het stellen van aanvullende ruimtelijke beperkingen; handhaving; het afgeven van een verklaring van geen bezwaar voor woningbouw en het afgeven van ontheffingen ten behoeve van tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

Nieuw in de wet zijn normen voor externe veiligheid. Deze normstelling sluit aan bij de reeds bestaande normen voor externe veiligheid zoals die nu reeds gelden voor transportrisico's. Voor het bepalen van de geluidbelasting van vliegverkeer bij regionale en kleine luchthavens is aansluiting gezocht bij de normen uit de EU-richtlijn omgevingslawaai. Dit betekent dat de huidige geluidsmaten Ke voor grote luchtvaart en de Bkl voor kleine luchtvaart vervallen en worden vervangen door de Lden. Deze maat wordt ook gebruikt voor de geluidbelasting bij wegen en spoorwegen.

2. Bevoegdheden Rijk/Provincie

Voor de provincie Zeeland geldt, door het ontbreken van luchthaventerreinen van nationaal belang, dat de provincie bevoegd gezag is voor alle luchthaventerreinen. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid (interne veiligheid en beveiliging van de luchthaven) en beheer en gebruik van het luchtruim. Zodra een vliegtuig los is van de grond houdt de bevoegdheid van de provincie op. Dit betekent dat de provincie geen of alleen indirecte invloed kan uitoefenen op de wijze waarop een luchtvaartuig zich in de lucht gedraagt.

Voor wat betreft luchthaven Midden-Zeeland betekent dit dat Provinciale Staten bevoegd gezag zijn voor het vaststellen van een luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit is een verordening die door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Het vaststellen van een luchthavenbesluit is verplicht voor alle luchthaventerreinen waarvan de milieugevolgen (de 56 dB(A) Lden geluidcontour en/of de 10-6 plaatsgebonden risico contour) buiten het luchthaventerrein liggen en dus ruimtelijke consequenties hebben. In het luchthavenbesluit worden onder meer grenswaarden (gebruiksruijme) opgenomen en wordt vastgelegd wat het luchthavengebied is – het feitelijke luchthaventerrein – de gebieden waar beperkingen gelden voor het gebruik van de ruijme in verband met de geluidsbelasting en externe veiligheidsrisico's (het beperkingengebied) en het gebied met hoogtebeperkingen voor objecten.

3. Aanwijzingsbesluit/Omzettingsregeling (huidige vergunde situatie)

Op basis van de "oude" Luchtvaartwet heeft het Rijk voor Luchthaven Midden-Zeeland een Aanwijzingsbesluit vastgesteld. Ingevolge de RBML heeft het Rijk dit Aanwijzingsbesluit met ingang van 1 februari 2012 in een Omzettingsregeling omgezet. Bij het omzetten zijn de vergun-de geluidsruimte en de gebruiksregels zoveel mogelijk gelijk gebleven. Voor het berekenen van de geluidsniveaus (dB(A) Lden) in de handhavingspunten is in de regeling dan ook uitgegaan van de invoerset die bij de vaststelling van de geluidszone in de aanwijzing is gebruikt (o.a. het aantal vliegtuigbewegingen, het soort luchtvaartuigen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt, het feit of het om starts of landingen gaat). In de Omzettingsregeling van het Rijk is bij het berekenen van de geluidsniveaus uitgegaan van 45.008 vliegbewegingen met een vliegtuig. In de regeling zijn geen externe veiligheidscontouren opgenomen.

In de Omzettingsregeling zijn helikopters, gyroplanes en militaire vliegtuigen/helikopters niet meegenomen bij het berekenen van het geluidsniveau in de handhavingspunten, omdat deze in de Aanwijzing ook niet waren meegenomen bij het berekenen van de Bkl-zone.

In de Omzettingsregeling zijn in plaats daarvan de volgende aantallen opgenomen:

maximaal 400 bewegingen met helikopters met een maximum startgewicht van 6000 kg (aantal was opgenomen in aanwijzing);

maximaal 750 bewegingen met gyroplanes (verleende ontheffing van het aanwijzingsbesluit);

maximaal 400 bewegingen met militaire vliegtuigen of militaire helikopters, onverminderd het bepaalde onder a (verleende ontheffing van het aanwijzingsbesluit).

Het totale aantal "vergunde" vliegbewegingen dat in de Omzettingsregeling is opgenomen bedraagt daarmee $45.008 + 400 + 750 + 400 = 46.558$ bewegingen.

4. Wettelijk kader

De RBML bepaalt dat de Omzettingsregeling door Provinciale Staten voor 1 november 2014 in een Luchthavenbesluit moet worden omgezet. Deze omzetting dient eerder plaats te vinden ingeval er een aanvraag wordt ingediend. Zowel de omzetting van de Omzettingsregeling naar een luchthavenbesluit als de aanvraag om wijzigingen ten opzichte van de Omzettingsregeling in het luchthavenbesluit op te nemen worden getoetst aan de Wet luchtvaart en aanverwante besluiten en regelingen, het rijksbeleid en provinciaal beleid met betrekking tot luchtvaart.

5. Rijksbeleid

Het landelijk beleid met betrekking tot luchtvaart is vastgelegd in de Luchtvaartnota "Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie", van april 2009. Deze nota is primair gericht op de verdere ontwikkeling van de civiele luchtvaart in Nederland in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Het beleid is gericht op luchthavens van internationaal en nationaal belang. In de nota is geen beleid vastgelegd gericht op regionale luchthavens waar ook Midden-Zeeland onder valt.

6. Provinciaal beleid

Deze beleidskaders worden onder punt 14 (inhoudelijke overwegingen) en 15 (handhaving) meegenomen.

6.1. Luchtvaart

In het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 is hierover onder meer het volgende opgenomen.

De provincie streeft naar behoud en continuering van bestaande luchtvaartterreinen, waaronder Midden-Zeeland, binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit/-regeling) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd.

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 milieu-impact gelijksoortig zijn (concentratie gebied, bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein).

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met hoogtebeperkingen voor gebouwen en objecten die gelden bij luchthavens, zenden ontvangstations en radio-bakens. Voor luchthaven

Midden-Zeeland geldt daarnaast dat in de ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met een gebied waarvoor op grond van geluid en externe veiligheid beperkingen gelden voor bijvoorbeeld woningbouw.

6.2. Externe Veiligheid

In de Beleidsvisie Externe Veiligheid 2012-2018 Provincie Zeeland is met betrekking tot lucht-haven Midden-Zeeland het volgende opgenomen:

“De Luchtvaartwet biedt geen normstelling voor de externe veiligheidsrisico's nabij luchthavens. Om te voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden binnen de 10-6-contour is interimbeleid van toepassing. In dit beleid is opgenomen dat binnen de 10-6-contour rondom een luchthaven in principe geen nieuwbouw van een woning en een kwetsbaar gebouw mag worden gerealiseerd. Het interimbeleid is alleen van toepassing op nieuwe situaties. Reeds aanwezige of geprojecteerde woningen of kwetsbare gebouwen vallen niet onder het interimbeleid”.

7. Overeenkomst provinciebestuur met luchthavenbestuur

In 2001 is tussen het provinciebestuur en het bestuur van Zeeland Airport B.V. een privaatrechtelijke overeenkomst afgesloten. Aanleiding voor het afsluiten van deze overeenkomst waren de ontwikkelingen die zich de destijds rond luchthaven Midden-Zeeland hebben voorgedaan. Gedeputeerde staten hebben op 6 oktober 2009 besloten de overeenkomst op te zeggen direct na het in werking treden van het eerste luchthavenbesluit omdat met het luchthavenbestuur is afgesproken de nog relevante onderdelen van de overeenkomst op te nemen in het luchthavenbesluit.

Een groot aantal bepalingen in de overeenkomst is door de tijd ingehaald of met het overgaan van het bevoegd gezag van het Rijk naar de provincie niet meer van toepassing.

Wel nog steeds van belang zijn:

1. het maximaal absolute aantal vliegbewegingen met een vliegtuig per jaar (45.000).
2. rapportageverplichting.
3. openingstijden (inclusief noodzakelijke toestemming van Zeeland Airport B.V. om buiten deze tijden te mogen vliegen).
4. circuitvluchten (voor zover de gekozen systematiek handhaafbaar is).

Voor de in de overeenkomst opgenomen onderdelen die betrekking hebben op veiligheid en het vliegen binnen de zogenaamde “daglichtperiode” geldt dat moet worden voldaan aan internationale eisen die niet apart in het luchthavenbesluit hoeven te worden geregeld.

Ad1.

Het maximale aantal vliegbewegingen met een luchtvaartuig is in het luchthavenbesluit opgenomen. Daarbij wordt opgemerkt dat de ten behoeve van de Omzettingsregeling uitgevoerde berekeningen met een aantal van 45.008 vliegbewegingen is gerekend waardoor het in het luchthavenbesluit opgenomen aantal vliegbeweging iets hoger is dan in de overeenkomst is opgenomen. Deze zeer geringe toename heeft geen effect op de geluids- en risicocontouren.

Ad2. Deze verplichting is niet in het luchthavenbesluit opgenomen aangezien de rapportageverplichting is opgenomen in bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens.

Ad3.

In het luchthavenbesluit zijn de openingstijden van de luchthaven opgenomen.

Ad4. In het luchthavenbesluit zijn geen beperkingen gesteld aan circuitvluchten omdat het huidige door het luchthavenbestuur gevoerde ontmoedigingsbeleid met betrekking tot het uitvoeren van touch and go's (die de meeste circuitvluchten veroorzaken) op zondag naar tevredenheid werkt. Ook zijn er zijn geen klachten over circuitvluchten.

8. Concept aanvraag

Op 15 februari 2013 is door het luchthavenbestuur een concept aanvraag ingediend. Dit concept is besproken in de begeleidingsgroep luchthavenbesluit Midden-Zeeland waarin zitting hebben het luchthavenbestuur, de

gemeente Middelburg en de provincie. De gemaakte opmerkingen zijn door het luchthavenbestuur verwerkt in de definitieve aanvraag.

De concept aanvraag is tevens besproken in de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (hierna te noemen CRO) van 1 maart 2013. De commissie is unaniem van mening dat:

- er één "geluidsbudget" voor alle vliegbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland moet worden gehanteerd en dat er geen maximale aantallen voor verschillende categorieën vliegtuigen in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen.
- de aangevraagde nachtvluchten met een helikopter alleen kunnen worden toegelaten als deze in de aanvraag en het luchthavenbesluit expliciet benoemd zijn en alleen betrekking hebben op de noodzakelijke politie- en/of reddingsvluchten (maatschappelijke vluchten).

9. Concept ruimtelijke visie

De door de provincie opgestelde ruimtelijke visie is op 26 februari 2013 besproken met het luchthavenbestuur en de gemeenten binnen het huidige beperkingengebied (Goes, Middelburg en Noord-Beveland). Dit overleg heeft er toe geleid dat het beperkingengebied zoals dat in de Omzettingsregeling is opgenomen niet zal worden gewijzigd. De planologische mogelijkheden binnen het nu geldende beperkingengebied blijven ongewijzigd.

10. Aanvraag

Van Zeeland Airport B.V. is op 2 april 2013 een aanvraag ingekomen voor het:

- verharden van de baan
- wijzigen van de vliegroutes
- het uitbreiden van het aantal helikoptervluchten (zowel in de daglichtperiode als daarbuiten).

Het betreft een ontvankelijke aanvraag.

Het indienen van deze aanvraag betekent dat in dit luchthavenbesluit zoveel mogelijk de één op één omzetting van de Omzettingsregeling naar een luchthavenbesluit plaats zal vinden, maar dat ook een besluit wordt genomen op de aanvraag van Zeeland Airport B.V. Daarnaast vindt toetsing aan het provinciaal beleid plaats en worden een aantal afspraken uit de in 2001 afgesloten overeenkomst tussen het luchthavenbestuur en het provinciebestuur in het luchthavenbesluit opgenomen. Daardoor zal het luchthavenbesluit op verschillende onderdelen afwijken van de Omzettingsregeling.

Zoals eerder aangegeven blijft het Rijk verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer van het luchtruim. In de wet is daarom opgenomen dat een luchthavenbesluit niet eerder in werking treedt dan nadat de minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchtvaartverkeer is gewaarborgd.

11. MER- beoordeling

Op 28 september 2012 hebben Provinciale Staten op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer besloten dat voor de activiteiten als omschreven in m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 22 mei 2012 geen milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

In de periode tussen de m.e.r.-beoordelingsnotitie en het indienen van de aanvraag is nader onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om de route die de vliegtuigen bij het starten in westelijke richting (baan 27) vliegen aan te passen. Uit dit onderzoek is gebleken dat het mogelijk is deze route zo aan te passen dat deze niet meer over een nieuwe recreatieve ontwikkeling (Hotel Oranjeplaat) ligt. Het luchthavenbestuur heeft besloten deze route die precies tussen de twee recreatieve concentratiegebieden ligt (Oranjeplaat en Hotel Oranjeplaat) in de aanvraag op te nemen. Deze route wijkt af van de in de m.e.r.-beoordelingsnotitie opgenomen route.

Daarnaast zijn na het verschijnen van de m.e.r.-beoordelingsnotitie enkele veranderingen in de rekeningsmodellen voor geluid en externe veiligheid van kracht geworden die, met dezelfde input van kentallen/gegevens leiden tot iets andere uitkomsten. In de aanvraag zijn derhalve de (milieu)effecten inzichtelijk gemaakt met de meest recente berekeningsmodellen en gegevens.

De gewijzigde route en de effecten daarvan op de omgeving konden niet meer worden meegenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie maar zijn door het luchthavenbestuur opgenomen in de aanvraag. De in de aanvraag opgenomen gegevens geven voldoende inzicht in de ten opzichte van de m.e.r.-beoordelingsnotitie gewijzigde situatie. Uit de aanvraag blijkt dat de effecten van de wijzigingen op de omgeving nihil zijn. De ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie kan daarom als representatief worden beschouwd voor de huidige aanvraag. Het is niet nodig om het door Provinciale Staten genomen besluit om geen m.e.r. op te stellen opnieuw te nemen. Daarbij is overwogen dat de activiteit waarop de m.e.r.-beoordelingsplicht is gebaseerd niet wijzigt en er door Provinciale Staten geen ander besluit zou zijn genomen als de gewijzigde vliegroute wel in de m.e.r.-beoordelingsnotitie zou zijn opgenomen.

12. Procedure

Ingevolge artikel 8.48 Wet luchtvaart is op de voorbereiding van een luchthavenbesluit of op de voorbereiding van een wijziging van een luchthavenbesluit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Dit betekent dat met toepassing van artikel 3 Luchtvaartverordening Zeeland gedeputeerde staten een ontwerp luchthavenbesluit opstellen.

Ingevolge artikel 3, vierde lid van de Luchtvaartverordening Zeeland plegen gedeputeerde staten met burgemeester en wethouders van de gemeente(n) op wiens grondgebied de luchthaven en/of het bij de luchthaven behorende beperkingengebied is gelegen overleg over het voorstel van het ontwerp luchthavenbesluit. Gelet hierop heeft met de gemeenten Middelburg, Goes en Noord-Beveland overleg plaatsgevonden door middel van het per brief van 21 juni 2013 toezenden van het ontwerpvoorstel. Gevraagd is hierop uiterlijk 19 juli 2013 inhoudelijk te reageren dan wel te verzoeken een overleg hierover te houden. Tevens is het ontwerpvoorstel voorgelegd aan de CRO. De volgende reacties van de gemeenten zijn ontvangen:

Gemeente Middelburg (antwoorden cursief)

1. In het ontwerp luchthavenbesluit wordt niet overal de juiste benaming voor de verschillende plannen/recreatiegebieden gebruikt verzocht wordt dit aan te passen

De naamstelling is in het ontwerp luchthavenbesluit aangepast.

2. De baanaanduiding in artikel 3 sluit niet aan op de baan die er daadwerkelijk ligt. Het lucht-havenbesluit moet toegeschreven zijn op de huidige situatie en niet op een nog niet bestaande situatie.

De term "verharde baan" loopt inderdaad vooruit op de situatie want de verharde baan is er nu nog niet maar wordt door het vliegveldbestuur aangevraagd. Het ontwerp luchthavenbesluit is gebaseerd op deze aanvraag. Dat is niet anders dan bij b.v. een aanvraag om een bouwvergunning dat gebouw staat er immers ook nog niet.

3. In artikel 4 worden de toegestane soorten vliegbewegingen benoemd. In dit artikel worden nachtvluchten ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of uitoefening van politietaken genoemd, maar lid 1 en 2 van dit artikel staan vluchten van hulpdiensten niet toe. Voorgesteld wordt de maatschappelijke vluchten expliciet te benoemen.

Politiehelikopters e.d. vallen onder burgerluchtvaart en zijn daarom niet strijdig met het gestelde in het eerste en tweede lid van artikel 3. Om onduidelijkheid over de term "maatschappelijke vluchten" te voorkomen hebben wij deze term uit het ontwerp luchthavenbesluit verwijderd (met uitzondering van het advies van de CRO maar dat staat ook zo in het advies dus dat kan niet verwijderd worden)

4. Artikel 4 derde lid wijkt af van de tekst in artikel 6 vierde lid terwijl het over dezelfde bewegingen met helikopters gaat. De in het derde lid opgenomen aantal van 60 vliegbewegingen komt in de praktijk niet voor. Daarnaast wordt, om te voorkomen dat helikopters onbedoeld 's nachts op de luchthaven landen, voorgesteld extra voorschriften op te nemen.

De tekst van beide leden is aangepast. Het aantal van 60 vliegbewegingen met helikopters buiten de daglichtperiode is door het vliegveldbestuur aangevraagd en een deugdelijke motivatie om dit aantal naar beneden bij te stellen ontbreekt. Opgemerkt wordt dat het gaat om een maximum aantal vliegbewegingen dat niet hoeft te worden bereikt maar wel voldoende ruimte biedt voor de aangevraagde activiteit. In het ontwerp luchthavenbesluit is opgenomen dat het landen buiten de daglichtperiode alleen mogelijk is voor specifieke vluchten die in het ontwerp luchthavenbesluit met name genoemd worden. Als een helikopter niet voldoet aan de in het ontwerp luchthavenbesluit opgenomen voorwaarden voor het landen buiten de daglichtperiode en toch op luchthaven Midden-Zeeland landt dan wordt handhavend opgetreden. Het opnemen van extra voorschriften om het landen van helikopters buiten de daglichtperiode verder gaand te reguleren is ongewenst en zou belemmerend kunnen werken voor de vliegbewegingen met helikopters waarvoor het derde lid van artikel 4 bedoeld is.

5. In de toelichting worden onder punt 2 de bevoegdheden beschreven. Hierin wordt aangegeven dat het Rijk o.a. verantwoordelijk is voor de wijze waarop het luchtvaartuig zich in de lucht gedraagt. Maar onduidelijk blijft hoe die bevoegdheid verdeeld is.

Zodra vliegtuigen van de grond zijn houdt de bevoegdheid van de provincie op. Dit is toegevoegd in de toelichting onder punt 2.

6. Onder punt 9 van de toelichting wordt ingegaan op de bespreking over de ruimtelijke visie met o.a. de gemeente Middelburg. Gesteld wordt dat afgesproken is dat de nu geldende planologische mogelijkheden in het beperkingengebied zoveel mogelijk ongewijzigd blijven. Met de gemeente is afgesproken dat er geen beperking komt in de bestaande planologische mogelijkheden. Dit komt onder punt 14.6 en in bijlage 6 (ruimtelijke visie) ook terug.

Deze opmerking is correct, het ontwerp luchthavenbesluit en bijlage 6 zijn hierop aangepast.

7. Onder punt 11 wordt aangegeven dat na verschijning van de m.e.r.-beoordelingsnotitie wijzigingen hebben plaatsgevonden: zowel in de berekeningsmethoden als in de gewijzigde route en de effecten daarop op de omgeving. Daarnaast is in afwijking van de m.e.r.-beoordeling nu sprake van het hanteren van een "geluidsbudget". Ook dat is een wijziging ten opzichte van de opgestelde m.e.r.-beoordeling. De m.e.r.-beoordeling sluit dus niet aan op het luchthavenbesluit dat er nu ligt. Wij vragen ons af in hoeverre de m.e.r.-beoordeling als onderbouwing voor het luchthavenbesluit gebruikt kan worden. De stelling dat de activiteit niet wijzigt, blijft in dit besluit niet meer overeen. De vliegroute wijzigt en dat is een essentieel onderdeel van het functioneren van het vliegveld.

Het gebruiken van een geluidsbudget is geen wijziging maar een weergave van totaal geluidsniveau van alle vliegbewegingen op de luchthaven. In de Omzettingsregeling was een deel van de toegestane luchtvaart niet begrensd door een maximaal geluidsniveau maar door maximale aantallen. De vliegbewegingen die door deze door aantallen begrensde luchtvaartuigen worden uitgevoerd maken ook geluid maar zijn in de Omzettingsregeling niet in het geluidsniveau op de handhavingpunten opgenomen. In het ontwerp luchthavenbesluit zijn deze aantallen wel in het geluidsniveau op de handhavingpunten opgenomen en zijn de aantallen vervallen. De vliegroute wijzigt inderdaad. In punt 11 is aangegeven hoe met deze wijziging, die is opgetreden na het door Provinciale Staten genomen besluit op de m.e.r.-beoordelingsnotitie, is omgegaan.

8. Onder punt 14.5 wordt aangegeven dat er geen of slechts een zeer geringe toename van luchtverontreiniging of geuremissie zal optreden, omdat een geluidsbudget wordt toegepast. Die redenering is niet duidelijk en wordt ook niet met berekeningen onderbouwd. Is er vanwege de motoren van de vliegtuigen etc. geen effect op bijvoorbeeld de stikstofdepositie? Hiernaar zal toch nader onderzoek naar gedaan moeten worden of moet nader worden onderbouwd, zeker gezien de invloed op de omliggende Natura2000-gebieden.

In de toelichting is bedoeld aan te geven dat er geen toename van het aantal vliegbewegingen is en dat het aantal vliegbewegingen dat er is begrensd wordt door zowel het geluidsbudget als het maximum aantal vliegbewegingen waardoor er geen toename van luchtverontreiniging kan komen. De tekst van de toelichting onder punt 14.5 is aangepast.

9. Punt 16 toelichting: in de begripsbepalingen ontbreekt een duidelijke definitie van wat in dit besluit onder een "kwetsbaar object" wordt verstaan.

Dat klopt want de term "kwetsbaar object" komt in het besluit niet voor. Omdat de gemeente waarschijnlijk de term "kwetsbaar gebouw" bedoeld, dat wel in het besluit voorkomt, is de definitie van "kwetsbaar gebouw" toegevoegd.

10. Pagina 12, toelichting artikel 9 derde lid: hier wordt aangegeven dat in het RESA-gebied zo min mogelijk objecten of hoogteverschillen mogen bestaan. Maar in dit gebied ligt al een watergang en een weg. Wat zijn de gevolgen van de bepalingen uit het Luchthavenbesluit voor de bestaande inrichting van het gebied?

De in het ontwerp luchthavenbesluit opgenomen kaart komt overeen met de kaart zoals die in de aanvraag is opgenomen. Bij nadere bestudering van de codering van luchthaven Midden-Zeeland blijkt dat er geen formele gronden zijn tot het aangeven van RESA gebieden in het verlengde van de baan. Nu deze wel in de aanvraag zijn opgenomen is besloten ze ook in het ontwerp luchthavenbesluit op te nemen. De RESA zijn 120 meter lang en moeten aansluiten op de baanstrip. Op grond van internationale regelgeving (ICAO) geldt dat bestaande obstakels binnen deze gebieden moeten worden verwijderd als dat in de praktijk uitvoerbaar is. Het water en/of de weg verwijderen is niet praktisch uitvoerbaar de bepalingen uit het luchthaven-besluit hebben daarom geen gevolgen voor de bestaande inrichting van het gebied. De toelichting van artikel 9 derde lid is aangepast.

11. Op pagina 3 van bijlage 6 (ruimtelijke visie) wordt bij de overwegingen voor vaststelling van het beperkingengebied onder andere als onderbouwing gegeven dat de gemeente de contour toch al in de

bestemmingsplannen hebben opgenomen. Dit is geen goed ruimtelijk argument omdat wordt verwezen naar een contour die om een andere reden en gebaseerd op andere regelgeving in een bestemmingsplan is opgenomen.

Deze opmerking is correct deze overweging is uit de ruimtelijke visie verwijderd.

12. Op pagina 4 van bijlage 6 onder 4.0, laatste zin van de eerste alinea: hier moet niet alleen verwezen worden naar de vigerende bestemmingsplannen, maar ook naar de onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten.

De aanvulling met betrekking tot onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten zijn aan de ruimtelijke visie toegevoegd.

13. In de alinea "recreatieve hotspots" op pagina 4 wordt gesproken over gevoelige functies. Niet duidelijk is wat daaronder verstaan moet worden. Een duidelijke begripsbepaling is nodig.

In de ruimtelijke visie is een verwijzing naar het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (pagina 57) opgenomen. Op deze pagina is duidelijk aangegeven wat wordt verstaan onder gevoelige functies.

14. Op pagina 6 van bijlage 6 wordt aangegeven dat in 2013 door de provincie specifiek handhavingsbeleid wordt opgesteld ten aanzien van vliegbewegingen en geluidsbeperkingen. Wij gaan er van uit dat het handhavingsbeleid beschikbaar is als het luchthavenbesluit wordt vastgesteld door Provinciale Staten.

Het opstellen van specifiek handhavingsbeleid is opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018. Tijdens het opstellen van het luchthavenbesluit is gebleken dat de in de Regeling burgerluchthavens opgenomen rapportageverplichtingen voldoende zijn om indien noodzakelijk handhavend op te kunnen treden. Voor het opstellen van specifiek handhavingsbeleid wordt gewacht op de handhavingsstrategie die op dit moment voor het hele land wordt ontwikkeld en naar verwachting eind 2013 gereed is. Als deze strategie bekend is, wordt bekeken of specifiek handhavingsbeleid voor de RBML nodig is. Tot die tijd wordt de huidige sanctiestrategie uit Oog op Zeeland gevolgd, met dien verstande dat de instrumenten worden gebruikt die de Wet luchtvaart voorschrijft. Dit zijn deels nieuwe instrumenten, namelijk het opleggen van een maatregel en de bestuurlijke boete.

Gemeente Goes

De gemeente Goes heeft zich aangesloten bij de door de gemeente Middelburg ingebrachte reactie en heeft geen aanvullende reactie ingebracht.

Gemeente Noord-Beveland

De gemeente Noord-Beveland heeft geen reactie ingebracht.

Het ontwerp luchthavenbesluit is bekend gemaakt op 24 juli 2013 in de Provinciale Zeeuwse Courant (PZC) editie Walcheren en Bevelanden (dagblad), de Faam en De Bevelander (huis-aan-bladen) en de Staatscourant. Het ontwerp luchthavenbesluit heeft vanaf 25 juli 2013 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Zienswijzen over het ontwerp luchthavenbesluit kunnen door een ieder naar voren worden gebracht tot en met 4 september 2013.

Gedurende de termijn voor het inbrengen van zienswijzen zijn veertien zienswijzen over het ontwerp Luchthavenbesluit Midden-Zeeland naar voren gebracht. De zienswijze zijn ingebracht door de gemeente Middelburg en dertien omwonenden van het vliegveld dan wel inwoners van Zeeland. De zienswijzen zijn opgenomen en behandeld in de bij deze verordening behorende Antwoordnota. De Antwoordnota maakt voor wat betreft de motivering van het Luchthavenbesluit onderdeel uit van deze verordening.

Één zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het definitieve Luchthavenbesluit ten opzichte van het ontwerp Luchthavenbesluit. Dit betreft de zienswijze over de RESA-gebieden, zoals opgenomen onder punt 49 in de Antwoordnota. De overige zienswijzen geven geen aanleiding het definitieve luchthavenbesluit te heroverwegen. Zie voor een nadere toelichting en de aanpassing van het Luchthavenbesluit de Antwoordnota.

Tevens hebben in het definitieve Luchthavenbesluit enkele ambtshalve aanpassingen plaatsgevonden. Het betreft met name aanpassingen van tekstuele aard en zijn geen inhoudelijke aanpassingen. Voor de ambtshalve aanpassingen wordt nader verwezen naar de Antwoordnota.

13. Advies CRO

De CRO en haar voorganger de commissie 28 hebben bij het voorbereiden van de aanvraag om een luchthavenbesluit twee keer advies uitgebracht. De CRO heeft ook naar aanleiding van het voorstel van het ontwerp luchthavenbesluit een advies uitgebracht. Het advies van de commissie 28/CRO betrekking hebbend op de alternatieve vliegroute is door het luchthavenbestuur overgenomen (zie ook punt 14.1). Het advies naar

aanleiding van de conceptaanvraag (zie ook punt 8) heeft er mede toe geleid dat er in dit besluit één "geluidsbudget" voor alle vliegbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland is opgenomen. Wel is in het besluit in tegenstelling tot het advies een maximum gesteld aan het aantal helikopterbewegingen in verband met externe veiligheid (zie ook punt 14.4). Het advies met betrekking tot de nachtvluchten met helikopters is overgenomen. In het advies naar aanleiding van het voorstel van het ontwerp luchthavenbesluit heeft commissie bijzondere aandacht gevraagd voor de motivatie voor het opnemen van twee extra handhavingpunten aan de westzijde van de luchthaven ter plaatse van de twee recreatie-concentraties waar de vliegroute precies tussen ligt. De commissie is van mening dat voorkomen moet worden dat, gezien de gehanteerde rekensystematiek, door het opnemen van deze punten bepaalde verwachtingen bij burgers worden gewekt die niet waargemaakt kunnen worden. Aan deze opmerking van de commissie is tegemoet gekomen door hieraan onder punt 15 (toezicht en handhaving) uitgebreid aandacht te besteden.

14. Inhoudelijke overwegingen

-

14.1. Vliegroutes

Bij luchthavens zonder verkeersleiding waar ook Midden-Zeeland onder valt geldt een standaard luchtverkeerscircuit. Het vliegverkeer dat een luchthaven nadert moet zich aan dit standaardcircuit houden tenzij er lokale omstandigheden zijn die aanleiding geven af te wijken van dit standaardcircuit. Bij Midden-Zeeland is in de Omzettingsregeling een route opgenomen waarbij niet of zo weinig mogelijk over Oranjeplaat/Waterpark Veerse Meer wordt gevlogen. Omdat in de praktijk gebleken is dat de route zoals die in de Omzettingsregeling is opgenomen risico's oplevert uit het oogpunt van vliegveiligheid wordt al sinds ca 2000 niet de route uit de Omzettingsregeling gevlogen maar een route die recht over het voormalige badhotel en de nieuwe recreatieve ontwikkeling (Hotel Oranjeplaat) ligt. De route over het voormalig badhotel is ook opgenomen in de AIP (Aeronautical Information Publication).

Om duidelijkheid te krijgen over de vliegveiligheid van de in de in de Omzettingsregeling opgenomen route, de in de AIP opgenomen route en mogelijke alternatieve routes heeft het bureau To70 in opdracht van de provincie en de gemeente Middelburg het rapport "Vliegroutes lucht-haven Midden-Zeeland" (oktober 2012) opgesteld. Daarbij is voor de verschillende routes tevens het effect van het verharden van de baan beoordeeld.

In dit rapport worden de volgende vragen beantwoordt:

1. Zijn de in de Omzettingsregeling opgenomen routes van luchthaven Midden-Zeeland vanuit vliegveiligheidsoogpunt vliegbaar?

Uit het rapport blijkt dat de aan- (09) en uitvliegroutes (27) zoals deze in de Omzettingsregeling zijn opgenomen een "sterk negatieve bijdrage aan de vliegveiligheid" leveren (gradatie: neutraal/negatief/sterk negatief). Met andere woorden niet veilig te vliegen.

2. Zijn de huidige aan- en uitvliegroutes zodanig aan te passen dat enerzijds een nieuwe recreatieve ontwikkeling niet wordt overvlogen en anderzijds de vliegveiligheid niet in het geding komt?

Het rapport geeft aan dat er een alternatieve (vertrek)route mogelijk is waardoor niet meer over de nieuwe recreatieve ontwikkeling (Hotel Oranjeplaat) wordt gevlogen maar volgens een route die precies tussen de twee recreatieve concentratiegebieden ligt (Oranjeplaat en Hotel Oranjeplaat). De in het rapport voorgestelde route wordt nu ook gebruikt bij het naderen van de luchthaven als de wind uit oostelijke richtingen komt. Als de alternatieve route wordt gemarkeerd met een paar bakens op de grond dan zullen de piloten deze route bovendien heel nauwkeurig kunnen vliegen (minder spreiding). De alternatieve route heeft als nadeel dat er dicht langs de camping Witte Raaf gevlogen zal worden dan in de huidige situatie (route AIP), waarbij tussen 300 en 350 meter eerder een rechterbocht naar het noordwesten wordt gemaakt.

3. Heeft het opstijgen/landen op een grasbaan versus een verharde baan van dezelfde omvang als de huidige grasbaan invloed op de vliegbaarheid of de mogelijkheden ten aanzien van het aanpassen van de vliegroutes?

Uit het rapport blijkt dat er geen verschil bestaat tussen een grasbaan en een verharde baan met betrekking tot de vliegbaarheid of het aanpassen van de routes. Wel zal het vliegtuig eerder op hoogte zijn en daardoor eerder kunnen afdraaien of in het geval van vaste gemarkeerde draaipunten op een grotere hoogte dit draaipunt bereiken.

Het rapport van To70 is besproken in de vergadering van de commissie 28 (voorganger van de CRO) van 26 oktober 2012. De commissie vindt het een nadeel dat de alternatieve (vertrek)route ten opzichte van de huidige route dicht bij Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer ligt waardoor de geluidsbelasting daar toeneemt. De

commissie is echter unaniem van mening dat het vergroten van de vliegveiligheid voor het beperken van hinder gaat en verzoekt het provinciebestuur daarom de alternatieve route en de in het rapport voorgestelde markers op te nemen in het luchthavenbesluit.

Op grond van dit rapport en het advies van de commissie 28/CRO heeft het luchthavenbestuur besloten in de aanvraag de alternatieve route op te nemen als toekomstige vliegroute. Bij het opstellen van het luchthavenbesluit is de in de aanvraag opgenomen route gebruikt. Het lucht-havenbestuur zal het wijzigen van deze route via de gebruikelijke procedure die geldt voor het aanpassen van de AIP bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu indienen.

Om zowel voor de vertrekprocedure voor baan 27 als de nadering voor baan 09 de juiste draai-punten van deze route aan te geven zijn in bijlage 2 van het ontwerp luchthavenbesluit twee markers opgenomen. De locatie van de makers op deze kaart is indicatief. De precieze ligging van deze markers moet nog worden bepaald bij de ruimtelijke inpassing.

14.2. Invoerscenario berekeningen geluids- en risicocontouren

Als basis voor het invoerscenario zijn de gegevens uit de Omzettingsregeling gebruikt die zijn aangevuld met de in de aanvraag opgenomen wijzigingen. Deze gegevens zijn door de aanvrager tevens digitaal verstrekt. Op grond van de in 14.3 en 14.4 aangegeven overwegingen is het aantal vliegbewegingen voor het berekenen van de geluids- en risicocontouren in het luchthavenbesluit ten opzichte van de in de aanvraag aangegeven vliegbewegingen gewijzigd. In de ten behoeve van het luchthavenbesluit uit gevoerde berekeningen zijn 46.558 vliegtuigbewegingen opgenomen waarvan 800 helikopterbewegingen (740 binnen en 60 buiten de daglichtperiode).

14.3. Geluid

Bij het omzetten van de Omzettingsregeling naar het luchthavenbesluit is uit het oogpunt van flexibiliteit in het gebruik van de luchthaven en eenduidigheid naar de omgeving besloten het systeem van de Omzettingsregeling (combinatie van maximaal geluidsniveau en aantallen voor verschillende categorieën luchtvaartuigen) niet te volgen. De aantallen voor de verschillende categorieën luchtvaartuigen zijn niet meer in het luchthavenbesluit opgenomen maar er is voor gekozen voor het opnemen van een maximaal "geluidsbudget" voor alle vliegbewegingen. Dit "geluidsbudget" is als maximaal toegestaan geluidsniveau opgenomen in de handhavingspunten. Wel is er, conform de afspraken uit de overeenkomst tussen het provinciebestuur en het luchthavenbestuur, voor gekozen om een maximaal aantal vliegbewegingen in het luchthaven-besluit op te nemen. Het totale aantal "vergunde" vliegbewegingen bedraagt 46.558 bewegingen.

In het provinciale omgevingsplan 2012-2018 is opgenomen dat het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied. Dit betekent dat het provinciale beleid geen toename van het bestaande geluidsniveau in de handhavingspunten toestaat.

Door het meenemen van alle op dit moment "vergunde" vliegbewegingen (totaal 46.558) in de berekeningen voor het bepalen van het geluidsniveau op de handhavingspunten op de koppen van de baan wijzigt ook het geluidsniveau op de baankoppen. Voor de handhavingspunten 09 en 27 wordt het nieuwe geluidsniveau respectievelijk 57,0 en 56,4 dB(A) Lden.

Door de aangevraagde toename van het aantal helikopterbewegingen met 400 (van 400 naar 800 bewegingen waarvan 740 binnen de daglichtperiode en 60 buiten de daglichtperiode) zal het totaal aantal vliegbewegingen toenemen tot 46.958 bewegingen. Door deze extra helikopterbewegingen neemt het geluidsniveau op de handhavingspunten op de koppen van de baan ook toe. Een dergelijke toename is in strijd met het eerder aangegeven provinciale beleid. Om deze reden is besloten om zowel het "vergunde" geluidsniveau als het daarbij horende aantal van 46.558 vliegbewegingen als maximum in het luchthavenbesluit op te nemen.

Binnen dit totaal aantal vliegbewegingen is het aantal helikopterbewegingen (burger en militair) in verband met de gevolgen die het geheel vrijlaten van het aantal helikopterbewegingen op de risicocontouren kan hebben beperkt tot het in de aanvraag genoemde maximum van 800 bewegingen.

Deze situatie geeft enerzijds het luchthavenbestuur maximale vrijheid om zelf te bepalen hoe zij de aan de luchthaven toegekende geluidsruimte gebruikt/verdeelt anderzijds biedt het zekerheid voor de omgeving dat niet meer vliegbewegingen en/of geluid wordt gemaakt dan op dit moment "vergund".

Bij de 60 helikopterbewegingen die zijn aangevraagd buiten de daglichtperiode gaat het ondermeer om vluchten ter bestrijding van brand, search and rescue-vluchten en traumavluchten en donorvluchten. Deze vluchten zorgen strikt genomen ook voor een toename van het geluidsniveau maar zijn gezien het specifieke karakter van de vluchten niet structureel van aard. Deze vluchten treden immers alleen adhoc op indien er sprake is van een bijzondere situatie. Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is alleen

mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied. Om deze vluchten mogelijk te maken en toch enigszins te reguleren is in het luchthavenbesluit naast dit maximum van 60 helikopterbewegingen een aparte grenswaarde buiten de daglichtperiode voor deze vluchten opgenomen (artikel 8.44, tweede lid Wet luchtvaart).

14.4. Externe Veiligheid

Voor het in werking treden van de wijziging van de Wet luchtvaart werden er aan luchthavens voor kleine luchtvaart (het zogenaamde General Aviation verkeer) geen eisen gesteld met betrekking tot externe veiligheid. Voor luchthaven Midden-Zeeland is in 2000 een concept milieu-effectenstudie ten behoeve van het verharderen van de start- en landingsbaan uitgevoerd dat heeft geleid tot een concepteindrapport (opgesteld door het adviesbureau DHV) waarin ook risicocontouren waren opgenomen (een definitief rapport is niet opgesteld omdat werd besloten het verharderen van de baan voor onbepaalde tijd uit te stellen). De uitgangspunten waarop deze contouren waren gebaseerd bevatten een aantal onduidelijkheden/onzekerheden. Bovendien waren de berekende contouren veel groter dan was verwacht. Provinciale Staten achtten de uitkomsten van het concepteindrapport echter zodanig relevant dat zij vooruitlopend op onderbouwing/besluitvorming door anderen provinciaal beleid met betrekking tot externe veiligheid van de luchthaven hebben geformuleerd. Binnen deze contouren geldt sinds 2001 interim-beleid gehanteerd bij ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven. Dit betekent dat binnen de 10-6 plaatsgebonden risico contour rondom een luchthaven in principe geen nieuwbouw van een woning of een ander kwetsbaar gebouw mag worden gerealiseerd. Het interim-beleid is alleen van toepassing op nieuwe situaties.

Met het in werking treden van de wijziging van de Wet luchtvaart worden wel eisen gesteld aan externe veiligheid. In de aanvraag zijn de 10-5 en 10-6 risico contouren aangegeven. Deze contouren zijn veel kleiner dan de tijdens het interim-beleid gehanteerde contouren. Daarnaast is de ligging van de contouren gewijzigd aangezien de contouren gebaseerd zijn op de vliegroute zoals deze in de aanvraag is opgenomen. De tijdens het interim-beleid gehanteerde contouren waren gebaseerd op de vliegroutes uit de Aanwijzing (sinds 1 februari 2012 de Omzettingsregeling). Het interim beleid komt op het moment van het vaststellen van het luchthavenbesluit te vervallen.

In de Wet luchtvaart is aangegeven dat het beperkingengebied rond luchthaven Midden-Zeeland ten minste zo groot moet zijn als de 10-6 risico contour. In bijlage 2 van de Regeling burger-luchthavens is het "Voorschrift voor de berekening en bepaling van de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risico contouren en het Totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens" opgenomen. In dit voorschrift is aangegeven hoe de risicocontouren moeten worden berekend en op welke wijze de berekende 10-6 risico contour kan worden vereenvoudigd/gemodelleerd (gestileerd) om grens van het beperkingengebied dat bij deze contour hoort vast te stellen. Op grond van dit voorschrift is besloten de 10-6 risico contour te stileren door de lange smalle uitlopers van risico contouren af te knippen op het moment dat de afstand van de contour smaller wordt dan 60 meter en ook de eilanden in het verlengde van de contour weg te laten (zijn allemaal smaller dan 60 meter). Binnen de delen van de contouren die smaller zijn dan 60 meter bevinden zich geen bestaande of toekomstige bestemmingen. Daarnaast is het zaagtandachtig verloop van de contour ter plaatse van de koppen van de baan vervangen door een rechte lijn tussen de hoekpunten.

14.5. Luchtverontreiniging en geuremissies

De luchtverontreiniging en geuremissies van de luchthaven zijn voornamelijk het gevolg van lucht- en grondverkeer dat gebruik maakt van verbrandingsmotoren. In punt 14.3 is aangegeven dat het aantal vliegbewegingen met luchtvaartuigen ten opzicht van "vergunde situatie" zoals opgenomen in de Omzettingsregeling niet toeneemt. Ook het in het luchthavenbesluit opgenomen maximum aantal helikopters (800) wijzigt ten opzichte van de Omzettingsregeling niet (in de Omzettingsregeling zijn maximaal 400 helikopters en maximaal 400 militaire helikopters toegestaan). Door het opnemen een maximaal toegestaan aantal absolute vliegbewegingen in het besluit (zowel voor de totale luchthaven als het aantal helikopters) zal er geen of slechts een zeer geringe toename van luchtverontreiniging of geuremissie optreden.

14.6 Beperkingengebied/ruimtelijke visie

Ten behoeve van het vaststellen van de afmetingen van de in het luchthavenbesluit op te nemen beperkingengebied en op grond van artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens is een ruimtelijke visie opgesteld. De nadruk bij het opstellen van deze visie ligt op de ontwikkelingen in het gebied rond de luchthaven Midden-Zeeland met betrekking tot het Veerse Meer, bebouwing en recreatie. Op grond van de ruimtelijke visie is besloten het beperkingengebied zoals deze in de Omzettingsregeling is opgenomen (zijnde de oude geluidzone op basis van de 47 Bkl contour) niet te wijzigen. Daarbij wordt voldaan aan de wettelijke eis dat het beperkingengebied ten minste de 56 dB(A) Lden geluidcontour en de 10-6 risico contour moet bevatten. Beide contouren zijn, na stilering van de EV contouren, kleiner dan het voorgestelde

beperkingengebied. Daarnaast blijft het beperkingengebied op deze wijze zorgen voor voldoende "buffer" tussen de luchthaven en haar omgeving en het waarborgen van het 'hinderaspect'.

Het beperkingengebied bevindt zich, net als de voormalige 47 Bkl geluidszone, op het grond-gebied van de gemeenten Middelburg, Goes en Noord-Beveland. Deze gemeenten hebben in de vigerende bestemmingsplannen voldoende geborgd dat geen ontwikkelingen in het beperkingengebied rond luchthaven Midden-Zeeland plaats zullen vinden, die strijdig zijn met de artikelen 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens. De planologische mogelijkheden binnen het beperkingengebied blijven ten opzichte van de huidige situatie ongewijzigd.

Ontwikkelingen, mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen, onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten, passen hetzij binnen de ruimtelijke visie behorende bij het Luchthavenbesluit, of zijn aan te merken als bestaande situatie.

De ruimtelijke visie is als bijlage 6 bij dit besluit gevoegd

15. Toezicht en handhaving

GS zijn bevoegd gezag om toezicht te houden en handhavend op te treden. Handhaving vindt mede plaats op basis van rapportages die door de exploitant worden aangeleverd. In de Regeling burgerluchthavens, die rechtstreeks werkend is, is bepaald wat de exploitant moet registreren en rapporteren. Dit is vier keer per jaar en bij overschrijding van de grenswaarde, gegevens over de geluidsbelasting op de handhavingspunten. Verder vier keer per jaar en bij overschrijding van de grenswaarde, gegevens over het aantal luchtvaartuigbewegingen. Ook de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt, moeten worden gerapporteerd.

Provinciale Staten zijn bevoegd om in het luchthavenbesluit voor geluid, externe veiligheid en milieuverontreiniging afwijkende bepalingen op te nemen m.b.t. rapportageverplichtingen. De in de Regeling burgerluchthavens opgenomen rapportageverplichtingen zijn voldoende, aanvullende bepalingen zijn niet noodzakelijk.

De in de aanvraag aangegeven vliegroute ligt precies tussen twee recreatieve gebieden in. Het is daarom van groot belang dat deze route ter voorkoming van geluidshinder en gevoelens van onveiligheid zo goed mogelijk wordt gevolgd (zowel bij het starten als het landen). Om bij structurele afwijking van deze route handhavend op te kunnen treden hebben wij op de randen van beide recreatieconcentraties een extra handhavingspunt opgenomen. Deze punten hebben een signaalfunctie. Door middel van het handhaven van de grenswaarden in deze punten is het mogelijk, bijvoorbeeld naar aanleiding van klachten, op te treden indien herhaaldelijk/veelvuldig wordt afgeweken van de in de aanvraag opgenomen vliegroute. Het eventueel structureel afwijken van de route kan inzichtelijk worden gemaakt door middel van radartracks van vliegbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland waarover luchtverkeersleiding Nederland beschikt. Op grond van deze radartracks kan met behulp van een speciaal daarvoor ontwikkeld programma een nominale route worden bepaald en kan worden nagegaan of de werkelijk gevlogen route afwijkt van de in de aanvraag opgenomen route. Als uit de radartracks blijkt dat structureel wordt afgeweken van de voorgeschreven route dan kunnen geluidsberekeningen worden uitgevoerd met de op grond van de radartracks vastgestelde werkelijk gevlogen (nominale)route. Uit deze berekeningen moet dan blijken of de grenswaarden in de extra handhavingspunten worden overschreden. Als dat het geval is dan kan handhavend worden opgetreden waarbij de handhavingssanctie zich niet alleen hoeft te richten op de exploitant maar ook op de overige betrokken partijen zodat ook de in "overtreding" zijnde piloten kunnen worden aangesproken. Een dergelijke controle kan alleen achteraf plaatsvinden.

16. Artikelsgewijze toelichting (voor zover noodzakelijk)

Artikel 1: In dit artikel zijn een aantal definities opgenomen die niet in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen zijn gedefinieerd. De belangrijkste begrippen die in het luchthavenbesluit en de toelichting voorkomen en in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen zijn gedefinieerd worden hieronder kort toegelicht. Het gaat daarbij om de volgende begrippen:

1. Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.
2. Handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het Luchthavenbesluit of de Luchthavenregeling vastgestelde waarde.
3. Daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen 15 minuten voor zonsopgang en 15 minuten na zonsondergang, zoals geldt voor de positie 52.00 graden N en 05.00 graden O op zeeniveau.
4. Vliegbeweging: een start of landing met een luchtvaartuig.

5. Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven.
6. 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het plaatsgebonden risico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens.
7. Lden-contouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens.
8. kwetsbaar gebouw: gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012.

Artikel 3.

Op de luchthaven ligt nu een onverharde baan maar de aangevraagde situatie heeft betrekking op het verharderen van de baan. Daarom is in dit artikel een verharde baan opgenomen met haar geografische richting, de lengte en de breedte. Voor deze start- en landingsbaan wordt door middel van een codenummer en codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van de luchthaven gebruik kan maken. Deze code is afkomstig van de International Civil Aviation Organization (ICAO). De ICAO-baancode geeft slechts de feitelijke omstandigheden van de baan weer en is geen norm ten aanzien van het toegestane gebruik. Een baan met code 2B, zoals op de luchthaven Midden-Zeeland, wordt voornamelijk gebruikt door luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg.

Artikel 4. Dit artikel regelt welk soort burgerluchtverkeer op de luchthaven is toegestaan. Onder militaire vluchten ten behoeve van het vervoer van bijzondere personen vallen onder andere zogenaamde VIP-vluchten uitgevoerd ten behoeve van leden van het Koninklijk Huis en regeringsfunctionarissen. Deze vluchten worden uitgevoerd met militaire vliegtuigen en helikopters van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine. In het verlengde hiervan worden ook vluchten uitgevoerd door de Bijzondere Bewakings Eenheden.

In dit artikel is door het opnemen van een absoluut aantal vliegbewegingen de afspraak uit de overeenkomst met tussen het provincie bestuur en het luchthavenbestuur in het luchthavenbesluit opgenomen. Daarnaast hebben wij in dit artikel vastgelegd dat het aantal helikopterbewegingen (burger en militair) maximaal de aangevraagde 800 mag bedragen. Zie ook algemene toelichting onder 14.3.

Artikel 5.

In dit artikel zijn de grenswaarden vastgelegd die de gebruiksruijme van de luchthaven bepalen. De invoergegevens die gebruikt zijn voor de berekening hebben wij beschreven in de algemene toelichting onder 14.2.

Artikel 6.

In dit artikel hebben wij de in de Omzettingsregeling opgenomen daglichtperiode als uitgangspunt genomen en de openingstijden en andere afspraken over het gebruik van de luchthaven uit de overeenkomst tussen het provinciebestuur en het luchthavenbestuur in het luchthavenbesluit opgenomen.

Artikel 7.

Het gebruiksjaar hebben wij overgenomen uit de Omzettingsregeling

Artikel 9. Eerste en tweede lid Dit artikel legt in het eerste en tweede lid de wettelijk minimale beperkingengebieden vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De beperkingen in de vast te stellen contouren en gebieden gelden daardoor alleen voor zover deze buiten het luchthavengebied liggen. De 70 dB(A) Lden contour ligt geheel binnen het luchthavengebied en is zodanig klein dat deze niet als beperkingengebied kan worden vastgesteld.

Derde lid

In het derde lid is het veiligheidsgebied dat zich in het verlengde van de start- en landingsbaan bevindt opgenomen. Dit gebied dient zo min mogelijk objecten te bevatten of hoogteverschillen (greppels, sloten, steile hellingen, etc.) om het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen te verminderen. De wijze waarop de gebieden moeten worden bepaald en de eisen die aan de in deze gebieden toegestane objecten gelden, alsmede de eisen aan het terrein, zijn opgenomen in de Regeling burgerluchthavens.

Vierde lid Het vierde lid regelt de beperkingen met betrekking tot de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de vliegveiligheid rondom luchthaven Midden-Zeeland. Deze

hoogtebeperkingen volgen uit internationale eisen op basis van ICAO Annex 14 chapter 4 'obstacle restriction and removal'. In bijlage 5 zijn de hoogtebeperkingen aangegeven voor lucht-haven Midden-Zeeland.

Artikel 10. Op basis van artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens hebben wij een afweging over de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied gemaakt dat ligt tussen de 56 en 48 dB(A) Lden-contour. Beide contouren zijn aangegeven in bijlage 3. In de ruimtelijke visie is het gebied waarvoor een ruimtelijke afweging is gemaakt uitgebreid tot het in de Omzettingsregeling opgenomen beperkingengebied (voormalige 47 Bkl geluidszone). Op basis van de ruimtelijke visie en het met de betrokken gemeenten gevoerde overleg is besloten het beperkingengebied zoals dat nu is opgenomen in de Omzettingsregeling niet te wijzigen. In dit artikel is geregeld dat het beperkingengebied groter is dan wettelijk minimaal is vereist. De ruimtelijke visie is als bijlage 6 bij dit besluit gevoegd. Voor de ruimtelijke afweging die heeft geleid tot het in dit artikel opgenomen aanvullende beperkingengebied verwijzen wij naar deze bijlage.

Artikel 12. Het luchthavenbesluit treedt slechts in werking indien tevens van de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik is verkregen. Het luchthavenbesluit heeft de werking van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waardoor de regels voor de ruimtelijke ordening op grond van de Wet luchtvaart reeds van kracht zijn in de betrokken bestemmingsplannen, voordat deze bestemmingsplannen zijn gepubliceerd.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van Provinciale Staten van 1 november 2013,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

Drs. P. Joosse, statengriffier

Uitgegeven, 14 mei 2014

De secretaris, A.W. Smit

Figuur 1.1 Omzettingsregeling beperkingengebied



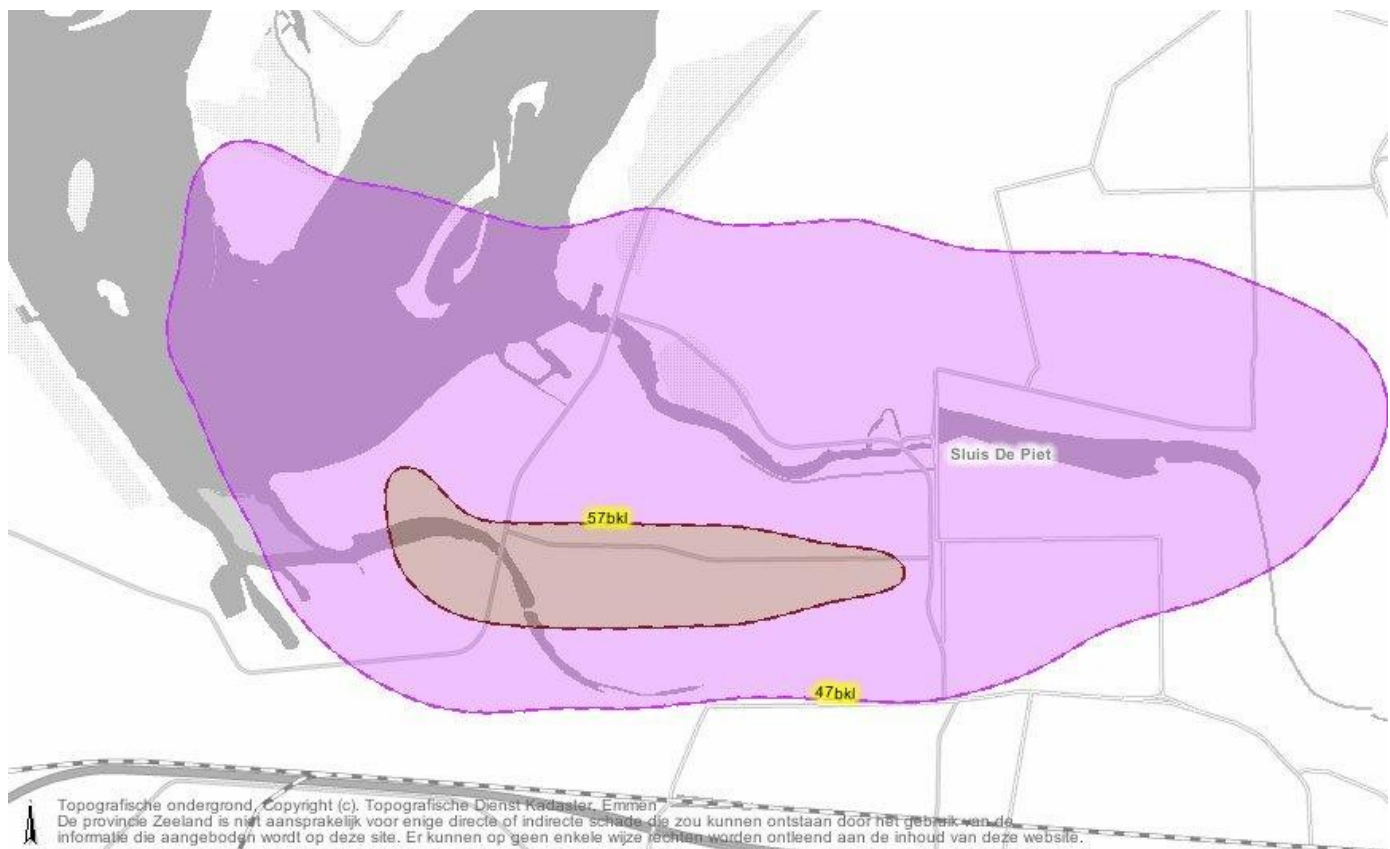
Bkl-geluidscontouren

schaal 1 : 40.000



- 47 Bkl geluidszone
- - - 57 Bkl geluidscontour

Figuur 1.2a Weergave geluidzone



Figuur 1.2b Weergave geluidzone

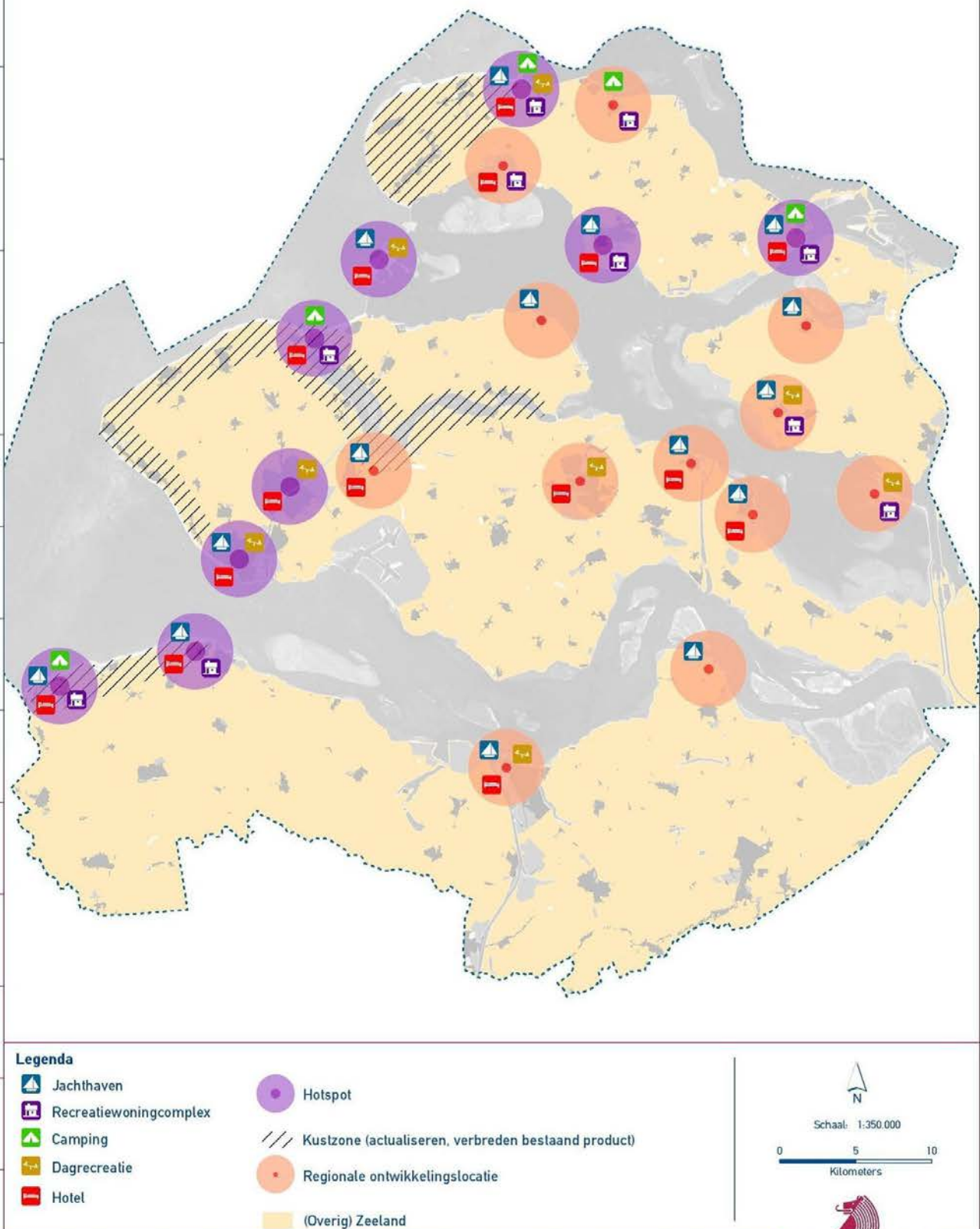


Figuur 1.3 Geluid- en veiligheidscontour



Omgevingsplan Zeeland 2012 - 2018

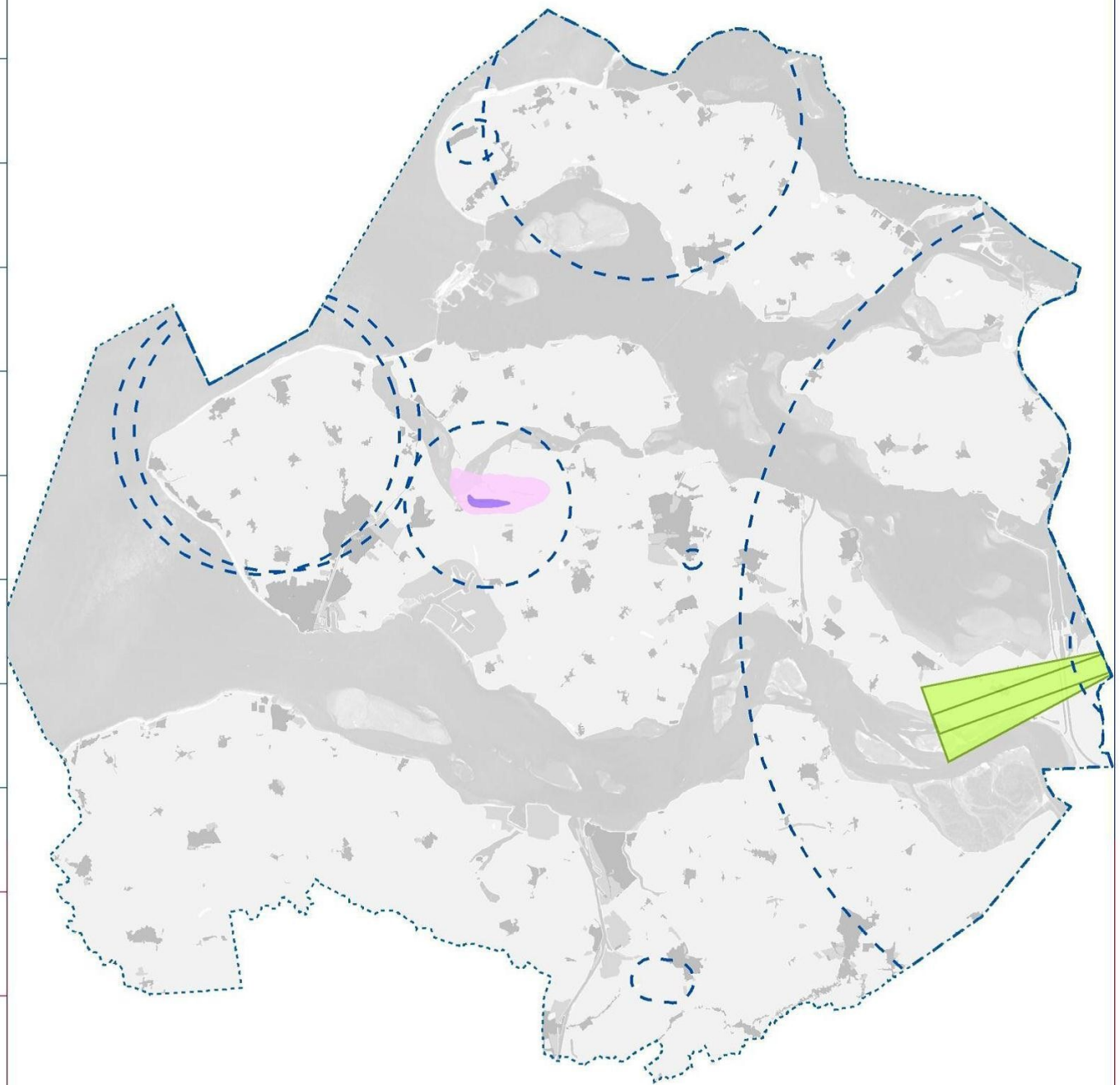
Kaart 3 - Recreatiekansenkaart



Figuur 1.4 Kaart 18 Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Omgevingsplan Zeeland 2012 - 2018

Kaart 18 - Luchtvaart



Legenda

Geluidzones vliegveld:

47 BKL

57 BKL



Hoogtebeperkingen



Invliegfunnel Woensdrecht



Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: almanak.overheid.nl

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl

Bijlage 6

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort:

Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort:

Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde

belast met

behandeling: dhr. B.L.L. van der Velde

Vergadering PS: 9 of 10 juli 2020

Nr: [20017418](#)

Agenda nr:

Vergadering GS: 2 juni 2020

Nr: 20016290

Onderwerp: Ontwerpbesluit wijzigen verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Op 5 februari 2019 heeft Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland ingediend. 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. De volgende wijzigingen van het luchthavenbesluit zijn aangevraagd:

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

Naar aanleiding van de voorgenomen wijzigingen heeft de aanvrager een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Op 26 oktober 2018 hebben Provinciale Staten besloten dat voor de voorgenomen wijzigingen geen milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland betekent voor geluid een afname bij camping De Witte Raaf/Oranjeplaat en een toename bij het dunbevolkte gebied aan de zuidzijde van de luchthaven door het gebruik van een zuidelijke in- en uitvliegroute door de helikopters. Voor het plaatsgebonden risico treedt een vergelijkbaar effect op. Door deze effecten is het noodzakelijk het beperkingengebied aan de zuidzijde van de luchthaven te vergroten. Om te bepalen of een dergelijke vergroting van het beperkingengebied binnen het provinciale beleid, zoals opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2018, past, is een nadere afweging gemaakt. Het uitbreiden van het aantal helikopterbewegingen vindt plaats ten behoeve van de bouw en onderhoud aan windmolens. Deze activiteit draagt bij aan het provinciale beleid met betrekking tot de Strategische Opgave "Energietransitie", geeft een economische en werkgelegenheidsimpuls en daarnaast is de toename van het beperkingengebied gelegen over een dunbevolkt gebied, waardoor de impact hiervan ook relatief beperkt is. Gelet hierop leidt de afweging tot het oordeel dat wijziging van de verordening mogelijk is.

Wat willen we bereiken?

Vaststellen van het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

Toelichting

1. Algemeen

Provinciale staten zijn op basis van de Wet luchtvaart bevoegd gezag voor het vaststellen en wijzigen van een luchthavenbesluit voor luchthaven Midden-Zeeland. Het luchthavenbesluit is een verordening. Provinciale staten hebben het vigerende luchthavenbesluit Midden-Zeeland op 1 november 2013 vastgesteld. Het luchthavenbesluit is een soort “vergunning” waarin de milieugebruiksruimte en daarmee samenhangend de consequenties voor het ruimtegebruik in de omgeving worden vastgelegd. Het Rijk is daarentegen verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer en gebruik van het luchtruim. Deze aspecten worden dan ook niet in het luchthavenbesluit geregeld.

Op 5 februari 2019 heeft Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot het wijzigen van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland ingediend. 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. In dat kader worden onder meer een verhoging van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000 per jaar en het toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes in zuidelijke richting van en naar de luchthaven aangevraagd.

Voorafgaand aan de definitieve aanvraag is een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen. Daartoe is de m.e.r.-beoordelingsnotitie en het voorgenomen besluit om geen MER op te stellen op 29 juni 2018 en 26 oktober 2018 in de desbetreffende vergaderingen van provinciale staten behandeld. In de statenvoorstellen en de aanbestedingsbrieven is onder andere de voorgeschiedenis, het wettelijk kader met betrekking tot de Wet luchtvaart en het luchthavenbesluit en de procedurestappen leidend tot het besluit om niet over te gaan tot het opstellen van een MER nader beschreven.

In deze stukken wordt ook informatie gegeven over het verkennend onderzoek naar een alternatieve locatie voor een helikopterplatform in het Vlissingse industriële havengebied (Sloegebied en Buitenhaven). Onderzocht is of er grond voor de potentiële locaties beschikbaar kan worden gesteld, wie een dergelijke helikopterspot mogelijk zou willen exploiteren, of de locaties passen in het kader van Ruimtelijke Ordening en of het past in het provinciaal omgevingsplan. De conclusie van dit onderzoek is dat het provinciaal beleid (omgevingsplan) geen mogelijk biedt voor het vestigen van nieuwe luchthavens (helikopterplatforms) waarvoor een luchthavenbesluit moet worden afgegeven. Verder bleek dat zowel North Sea Port (Sloegebied) als de gemeente Vlissingen (Buitenhaven) overwegende bezwaren hebben tegen het vestigen van een helikopterplatform in het havengebied.

Naar aanleiding van de beoordeling van de aanvraag wordt voorgesteld het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland aan te passen door middel van een besluit tot wijziging van deze verordening. Het wijzigingsbesluit voorziet in het wijzigen van enkele artikelen, bijlagen en bijbehorende toelichtingen van het huidige luchthavenbesluit. Voor het overige blijft het huidige Luchthavenbesluit Midden-Zeeland, zoals vastgesteld op 1 november 2013, ongewijzigd van kracht.

Hieronder wordt kort ingegaan op een aantal onderdelen van het huidige luchthavenbesluit, de aanvraag en het besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland en de eventuele keuzes die bij het opstellen van het besluit moeten worden gemaakt. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij het besluit.

2. Vergunde situatie

In het vigerende luchthavenbesluit (vastgesteld op 1 november 2013) zijn onder meer opgenomen de toegestane soorten luchtvaartuigen, de openingstijden en het maximum aantal vliegbewegingen van 46.558 per jaar. Tevens wordt via handhavingspunten een maximaal geluidsbudget/-niveau vastgelegd. Daarmee is bepaald hoeveel geluid het vliegverkeer maximaal naar de omgeving mag maken. Deze handhavingspunten liggen aan de koppen van de baan en ter plaatse van Oranjeplaat. In het luchthavenbesluit zijn ook de geluidscontouren, externe veiligheidscontouren en een beperkingengebied opgenomen.

Het beperkingengebied van een luchthaven is een zone waar planologische beperkingen van kracht zijn, zoals ten aanzien van de maximale bouwhoogten in de aan- en uitvliegroutes. Daarnaast kunnen, onder andere ter beperking van geluidhinder beperkingen worden opgelegd ten aanzien van de bestemmingen van gebouwen in een ruimere zone rond de luchthaven. Het beperkingengebied bevat voor geluid tenminste de 56 dB(A) L_{den} contour en voor externe veiligheid tenminste de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour.

3. *M.e.r.-beoordeling (inhoudelijk)*

Voorafgaand aan het indienen van de aanvraag tot wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland is een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen.

Ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld, waarin twee situaties zijn onderzocht:

1. helikopters maken gebruik van de bestaande vliegroutes op de luchthaven.
2. er wordt een helikopterspot aangelegd en de vliegroutes voor helikopters worden gewijzigd waardoor de meeste helikopters gebruik gaan maken van een nieuwe vliegroute aan de zuidzijde van de luchthaven.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn beide situaties uitgebreid beschreven. Op basis van deze notitie heeft Zeeland Airport B.V. ervoor gekozen om de aanleg van een helikopterspot en het wijzigen van de vliegroutes voor helikopters als voorgenomen situatie aan te merken. Uit de beoordeling van de m.e.r.-beoordelingsnotitie is gebleken dat de voorgenomen wijzigingen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben. Daarom hebben provinciale staten op 26 oktober 2018 op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer besloten dat voor de activiteiten als omschreven in m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 11 mei 2018 en de daarmee aangevraagde wijzigingen geen milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

4. *Provinciaal beleid*

Dit besluit heeft betrekking op het wijzigen van een bestaande luchthaven. Met betrekking tot het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in het Omgevingsplan Zeeland 2018 opgenomen dat uitbreiding of wijziging alleen mogelijk is 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 milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in het geval van raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) hiervan kan worden afgeweken.

In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit/-regeling) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd.

5. *Aanvraag*

Overeenkomstig de voorgenomen situatie uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn de volgende wijzigingen van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland aangevraagd:

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

Zeeland Airport B.V. heeft vanwege bedrijfseconomische redenen er voor gekozen om, de gevraagde uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen te baseren op de maximale afhandelingscapaciteit van de luchthaven. Zeeland Airport B.V. verwacht dat de behoefte aan helikopterbewegingen ten behoeve van de bouw en onderhoud van windmolens in de loop van de komende jaren toe zal nemen tot maximaal 3.200 per jaar en zich daarna stabiliseert. Samen met de reeds vergunde 800 helikopterbewegingen wordt het totaal aantal helikopterbewegingen 4.000 per jaar.

6. *Geluid*

Als de gevraagde uitbreiding van het aantal helikopters volgens de huidige in- uitvliegroutes gaan vliegen treedt er een forse toename op van de geluidsbelasting ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat. Door gebruik te maken van een helikopterspot en het inrichten van een zuidelijke in- en uitvliegroute zal 92,5% van alle helikopters gaan in- en uitvliegen via die zuidelijke route. Hierdoor neemt het geluidsniveau ter plaatse van camping De Witte Raaf en Oranjeplaat ten opzichte van de huidige situatie af. Als gevolg van het gebruik van de zuidelijke in- en uitvliegroute door helikopters treedt er aan de zuidzijde, in een dun bevolkt gebied, een toename op van geluid. Door deze toename van geluid strekt de 56 dB(A) Lden contour zich buiten het beperkingengebied uit, waardoor een aanpassing van het huidige beperkingengebied in die richting noodzakelijk is. Binnen de gewijzigde 56 Lden contour liggen geen woningen. Zie verder onder punt 9 en 10.

In aanvulling op het huidige luchthavenbesluit worden voor de nieuwe helikopter in- en uitvliegroutes drie handhavingpunten ter plaatse van de helikopterspot aan het luchthavenbesluit toegevoegd. Dit om het maximaal geluidsniveau van de helikopters te begrenzen en te controleren.

7. *Aantal vliegbewegingen*

Naast een maximaal geluidsniveau is in het huidige luchthavenbesluit ook een maximum gesteld aan het aantal vliegbewegingen. Dit betreft 46.558 bewegingen per jaar. De aanvraag tot wijziging van het luchthavenbesluit bevat niet alleen een verzoek tot uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen met 3.200, maar ook een verzoek tot verlaging van het aantal vliegbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200. Dit ter compensatie van de uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen. Daarmee blijft het toegestane maximale aantal vliegbewegingen op de luchthaven gelijk.

Aan het luchthavenbesluit wordt de mogelijkheid toegevoegd om incidenteel, maximaal 12 keer per jaar, af te kunnen wijken van het maximum startgewicht voor luchtvaartuigen van 6.000 kg. Dit alleen voor zover de start- en landingsbaan dit aankan qua gewicht. Het starten en landen van dergelijke luchtvaartuigen vindt plaats binnen de in het luchthavenbesluit opgenomen milieuruimte waaronder het beschikbare geluidbudget.

8. *Externe veiligheid*

Wanneer de gevraagde uitbreiding aan helikopters via de huidige routes gaan vliegen neemt de plaatsgebonden risico contour (externe veiligheid) ter plaatse van camping De Witte Raaf en Oranjeplaat toe. Door gebruik te maken van de helikopterspot vliegen in de voorgenomen situatie 92,5% van alle helikopters uit via een zuidelijke in- en uitvliegroute. Hierdoor treedt er ten opzichte van de huidige situatie een kleine afname van het plaatsgebonden risico aan de oost- en westzijde van de baan op. Als gevolg van het gebruik van de zuidelijke in- en uitvliegroute door helikopters treedt er aan de zuidzijde een toename op van het plaatsgebonden risico. Deze 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour strekt zich uit buiten het huidige beperkingengebied (zie verder onder punt 9 en 10). Binnen de gewijzigde 10^{-6} plaatsgebonden risico liggen geen woningen.

9. *Uitbreiding beperkingengebied*

Zoals reeds vermeld komen als gevolg van de aangevraagde wijzigingen van het luchthavenbesluit zowel de 56 dB(A) Lden contour (geluid) als de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour (externe veiligheid) buiten het in het vigerende luchthavenbesluit opgenomen beperkingengebied te liggen. Het beperkingengebied moet tenminste de 56 dB(A) Lden geluidcontour en de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bevatten. Het beperkingengebied zoals dat nu in het huidige luchthavenbesluit is opgenomen moet daarom worden aangepast. Deze aanpassing van het beperkingengebied betreft overigens een marginale aanpassing (het bestaande beperkingengebied is ca. 1280 ha groot en daaraan wordt een gebied met een oppervlakte van ca. 6,4 ha toegevoegd). Binnen het nieuwe gedeelte van het beperkingengebied liggen geen woningen en zijn ook geen ruimtelijke ontwikkelingen gepland die een significant effect van de uitbreiding van het beperkingengebied kunnen ondervinden.

10. Nadere afweging provinciaal beleid

Zoals onder punt 9 is vermeld is het noodzakelijk het beperkingengebied aan de zuidzijde van de luchthaven te vergroten. Of een dergelijke vergroting van het beperkingengebied binnen het provinciale beleid mogelijk is moet op basis van het Omgevingsplan Zeeland 2018 nader worden afgewogen. Op grond van de volgende nadere afweging wordt een afwijking van dit beleid acceptabel geacht:

- de aangevraagde activiteit heeft betrekking op raakvlakken met ander beleid (bouw en onderhoud van windmolens)
- de bouw en het onderhoud van windmolens op zee betreft een voor de luchthaven en voor Zeeland belangrijke economische en werkgelegenheid impuls
- de aangevraagde activiteit draagt impliciet ook bij aan de Strategische Opgave “Energietransitie” van de provincie Zeeland.
- er treedt een afname van geluid op ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat
- de toename van geluid vindt plaats in een gebied dat zeer dun bevolkt is. Er komen geen nieuwe woningen binnen zowel de 56 dB(A) L_{den} als de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour te liggen. Wel komen er drie nieuwe woningen binnen de 48 dB(A) L_{den} contour te liggen.
- het beperkingengebied wordt, ten opzichte van het al aanwezige beperkingengebied marginaal groter (het bestaande beperkingengebied is ca. 1280 ha groot en daaraan wordt een gebied met een oppervlakte van ca. 6.4 ha toegevoegd) en binnen het nieuwe beperkingengebied bevinden zich geen ruimtelijke ontwikkelingen die daardoor geschaad worden.

Deze nadere afweging is in de toelichting op het besluit tot wijziging van luchthavenbesluit Midden-Zeeland opgenomen.

11. Inspraak en procedure

In aanloop naar het indienen van de aanvraag heeft de Commissie Regionaal Overleg Midden-Zeeland (CRO) twee adviezen uitgebracht. De adviezen zijn bij het opstellen van de stukken betrokken. In de toelichting op het ontwerpwijzigingsbesluit staat dit nader toegelicht. Op basis van de Luchtvaartverordening Zeeland heeft met de betrokken gemeenten overleg plaatsgevonden over het concept voorstel tot wijziging van het luchthavenbesluit. Er zijn door de betrokken gemeenten geen opmerkingen gemaakt. Gedeputeerde staten hebben het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland voorbereid en ten behoeve van de inspraak op 10 december 2019 vastgesteld. Genoemde ontwerpverordening heeft van 19 december 2019 tot en met 30 januari 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn zeven zienswijzen ingebracht. De zienswijzen en de behandeling van de zienswijzen zijn opgenomen in een Antwoordnota, waarnaar wordt verwezen. De zienswijzen geven geen aanleiding het definitieve besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit aan te passen. De CRO heeft geen aanleiding gezien nader over het ontwerpbesluit te adviseren.

12. Toezicht en handhaving

De systematiek van toezicht en handhaving verandert door de nu voorliggende wijzigingen in het luchthavenbesluit niet. Dit betekent onder meer dat de rapportageverplichtingen, zoals opgenomen in de Regeling burgerluchthavens van toepassing blijven en ook gelden voor de genoemde wijzigingen. Door toevoeging van het zesde lid aan artikel 4 ontstaat er een extra plicht voor de luchthaven om de door middel van het aan datzelfde artikel toegevoegde vierde lid toegestane afwijkingen van het maximum startgewicht vooraf aan het bevoegd gezag te melden. Ter plaatse van de helikopterspot worden drie nieuwe handhavingpunten aan het luchthavenbesluit toegevoegd.

Gelet op bovenstaande overwegingen wordt geadviseerd het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland conform bijgaand ontwerp besluit tot wijziging van de verordening luchthavenbesluit Midden-Zeeland te wijzigen. Dit betekent dat de aanvraag om uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen, het verlagen van het aantal bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen, het toevoegen van een helikopterspot, het wijzigen van het beperkingengebied en het incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6000 kg wordt gehonoreerd.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Nadat Provinciale Staten het luchthavenbesluit hebben vastgesteld geven de resultaten van toezicht en handhaving van de in het besluit opgenomen voorwaarden daarover duidelijkheid.

Wat doen we daarvoor?

Uitvoeren van onze wettelijke taken van toezicht en handhaving.

Wat zijn de klimaateffecten?

Geen. Door de wijzigingen in het luchthavenbesluit ten behoeve van het onderhoud aan windmolenparken, wordt (indirect) een bijdrage geleverd aan de (inter)nationale energietransitie en klimaatdoelstellingen.

Wat mag het kosten?

Naast de reguliere taken bij toezicht en handhaving zijn er geen extra kosten voorzien.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op (kostensoort)

Geen

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris.

Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 2 juni 2020, nr. 20016290;

besluiten:

1. Het besluit tot wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland conform bijgaand ontwerpbesluit vast te stellen.
2. De bij voornoemd voorstel van Gedeputeerde Staten gevoegde Antwoordnota, inclusief conclusies omtrent zienswijzen vast te stellen.

Bijlage 7

Zaaknummer: 77294

Vragen van het statenlid Maaïke Walraven en Gerwi Temmink (GroenLinks) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2021 nummer 214.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake vliegveld Midden-Zeeland:

(ingekomen: 27 juli 2021)

Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten	
1.	Is het college van Gedeputeerde Staten op de hoogte van het voornemen van de Rijksoverheid, in dit geval Defensie dienst Materieel en Onderhoud, om een vergunning te verlenen aan Bristow Helicopters?	1.	Nee. Het college van Gedeputeerde Staten is niet op de hoogte gesteld dat Defensie het voornemen heeft een opdracht aan Bristow Helicopters te verlenen. Wel hebben wij kennisgenomen dat een kortgedingzitting heeft plaatsgevonden naar aanleiding van een aanbestedingsprocedure door Defensie over een SAR-helikopter. Wij weten echter niet welke partijen in het geding zijn, alsook niet wat het geschil is. De aanbesteding valt onder geheimhouding. Wij hebben geen kennis van de inhoud.
2.	Zo ja, sinds wanneer bent u als college op de hoogte gebracht van het voornemen door Defensie om een z.g. 2 de basis in te richten voor deze SAR-dienst?	2.	Wij zijn niet op de hoogte gebracht dat Defensie een voornemen heeft om een z.g. 2 ^{de} basis in te richten voor een SAR-dienst. Zie antwoord 1.
3.	Bent u met ons van mening dat de vestiging van deze 2de basis door de dienst DMO op Vliegveld Midden-Zeeland ongewenst is vanwege de grote geluidsoverlast en de extra uitstoot van stikstof?	3.	Indien een SAR-helikopter gestationeerd wil worden op vliegveld Midden-Zeeland zal daarvoor een aanvraag bij het vliegveld Midden-Zeeland gedaan moeten worden en dienen te passen binnen de voorwaarden van het luchthavenbesluit. Ons is niets bekend over een aanvraag bij vliegveld Midden-Zeeland.
4.	Bent u met de fractie van GroenLinks van mening dat de Verordening Ontwerp Luchthavenbesluit alsnog aangepast dient te worden zodat vliegen (opstijgen en landen) vanaf vliegveld Midden-Zeeland met helikopters zwaarder dan 6000 kg uitgesloten wordt en hoogstens bij incidentele levensreddende noodzaak gebruik mogelijk is? Zo nee, waarom niet?	4.	Nee. In het kader van de wijziging van de verordening is op aanvraag van de luchthaven bij artikel 4 het 4e lid toegevoegd. Deze luidt: <i>dat incidenteel gebruik, na toestemming van de havenmeester, is toegestaan met een maximum van 12 keer per jaar voor luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg (artikel 4 lid 4)</i> Deze 12 keer per jaar is gebaseerd op het beoordelen van de milieusituatie (met name geluid) afkomstig van een bedrijf. Van de normaal optredende bedrijfssituatie mag incidenteel worden afgeweken waarbij incidenteel op grond van jurisprudentie kan worden gezien als maximaal 12 keer per jaar,

Vragen aan gedeputeerde staten	Antwoorden van gedeputeerde staten
	het zogenaamde 12-dagen criterium, met dien verstande dat dus het totale vergunde geluidsbudget niet mag worden overschreden. - naar aanleiding van een opmerking van de CRO Midden-Zeeland op het ontwerpbesluit is het 5^e lid bij artikel 4 toegevoegd. Doel van dit artikel is te voorkomen dat maatschappelijk noodzakelijke (spoedeisende) vluchten, die soms ook gebruik maken van luchtvaartuigen met een startgewicht > 6.000 kg, geen gebruik van de luchthaven zouden kunnen maken wanneer het maximaal aantal van 12 incidentele starts en landingen voor luchtvaartuigen met een startgewicht > 6.000 kg in enig gebruiksjaar reeds zou zijn verbruikt. In artikel 4 lid 2 en lid 3 van de bestaande Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland d.d. 15 mei 2014 zijn reeds mogelijkheden opgenomen voor de uitvoering van militaire en overige spoedeisende vluchten. Voor militaire vluchten was daarbij ook reeds een hoger startgewicht van 6.000 kg vergund. Gelet op het gegeven dat deze activiteit reeds vergund is en omdat de referentiesituatie bij een m.e.r.-beoordelingsbesluit de vergunde situatie is, is op juiste gronden deze activiteit niet (nogmaals) meegenomen in het m.e.r.-beoordelingsbesluit van 2018 (zie ook vraag 6 en 7).
5. Is GS het met ons eens dat het bij dag en nacht mogen opereren vanaf vliegveld Midden -Zeeland met helikopters ,met 10 keer zoveel geluid als normaal, zorgt voor extra lawaai en dus last voor omwonenden in Arнемuiden e.o., het Veerse Meer Park en het ernaast gelegen Natura 2000-Veerse Meer gebied?	5. Het vliegveld Midden Zeeland heeft een vergunning (luchthavenbesluit), gebaseerd op een aantal vliegtuigbewegingen (maximaal aantal, waaronder ook de helikoptervluchten vallen) + geluidruimte (een bepaald budget waar het vliegveld ook niet bovenuit mag gaan). In dit "geluidsbudget" is ook opgenomen het geluid dat een helikopter produceert, dus ook de zwaardere helikopters. Voor wat betreft de aanvraag van het vliegveld voor de vluchten met een helikopter zwaarder dan 6000 kg is de redenering dat het geluid dat deze zwaardere helikopters produceren dus "afgaat" van het geluidsbudget dat vergund is. Ze mogen vliegen maar dan is dit budget dus eerder verbruikt. Er zal dus geen geluid meer geproduceerd mogen worden dan nu vastligt.

Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten	
6.	Is het college bereid om de schadelijke effecten van o.a. uitstoot en lawaai door vliegverkeer van Vliegveld Midden -Zeeland in kaart te (laten) brengen?	6.	Deze zijn in kaart gebracht in het ADECS-rapport voor de MER-beoordelingsnotitie.
7.	Bent u met de fractie GroenLinks van mening dat dit onderzoek mogelijk is door alsnog een uitgebreide Milieueffect-procedure te starten en daarmee ongewilde ontwikkelingen op recreatievliegveld Midden – Zeeland te voorkomen?	7.	Zie vraag 6. Nee. Het nieuwe luchthavenbesluit is in juli vorig jaar door Provinciale Staten genomen. In de berekeningen zijn 4000 vliegbewegingen opgenomen en is de hoogste categorie militaire helikopters meegerekend. De maximaal mogelijke milieu-effecten zijn in kaart gebracht in de m.e.r.-beoordelingsprocedure en er is dan ook, noch naar aanleiding van het toevoegen van lid 4 en lid 5 van artikel 4, noch naar aanleiding van andere zaken in de wijziging van de verordening, reden om de m.e.r.-beoordeling te heroverwegen.

MIDDELBURG, 7 september 2021

Namens fractie: GroenLinks,

Gedeputeerde Staten

Maaïke Walraven en
Gerwi Temmink

Drs. J.M.M. Polman
A.W. Smit

Bijlage 8

Van: **Walraven - Janssen, M.J.A.W. (Maaïke)** <mjaw.walraven-janssen@zeeland.nl>

Date: do 14 okt. 2021 om 12:23

Subject: RE: brief ILenT-RUD Zeeland

To: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Afgelopen 7 oktober hebben Gerwi Temminkfractievoorzitter Groenlinks en ik een gesprek gehad over de procedure tot nu toe

met [REDACTED], juriste en [REDACTED] afdelingshoofd provincie Zeeland.

Ons is ook duidelijk gemaakt dat het huidige ontwerp-luchthavenbesluit niet is gebaseerd op vestiging met permanente basis van de “zware helikopters van Bristow”.

En indien, werd ons verzekerd, dat wel de zou gebeuren er opnieuw een vergunning moet worden aangevraagd!

Momenteel ligt het Luchthaven- besluit ter inzage en zal , naar ik begreep , na 28 oktober duidelijk zijn of het **besluit** onherroepelijk wordt.

Indien er wel beroep is ingediend, is de termijn verder afhankelijk van de uitkomst van de Raad van State.

Dank in ieder geval voor je informatie en bellen mag altijd.

Vanavond en morgenmiddag heb ik commissie-vergaderingen en ben dan telefonisch niet (direct) bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Maaïke Walraven-Janssen

Statenlid **GROENLINKS** Prov.Zeeland

t. [REDACTED]

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

Bijlage 9

From: [REDACTED]

Date: 2 November 2021 at 08:39:48 CET

To: [REDACTED]

Subject: Re: Verklaring ZMF

Beste [REDACTED]

Aankomende vrijdag is er een CRO Midden-Zeeland. Ik wil daar aangeven wat jij hieronder schrijft. Dit deel van het ontwerpbesluit is niet bedoeld geweest voor de stationering van SAR vluchten. Ik wil het ook en vooral in de CRO ter discussie stellen. Dat is voor ons de plek om dat te doen. Ben eigenlijk wel benieuwd hoe er door de gemeentes gereageerd zal worden. Die weten hier volgens mij nog erg weinig van.

Ik heb ook nog een korte vraag aan je. Bij ons is wat onduidelijkheid over de stationering van 1 of 2 heli's. Staat er nu straks 1 heli of moet er straks continue een 2^e heli staan als reserve op vliegveld M-Z?

Mvg,

[REDACTED]

Bijlage 10

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 Pistoalhaven 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,

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).

Bijlage 11

From: "**[REDACTED]**"
Date: Thursday, 24 June 2021 at 08:58
To: "**[REDACTED]**"
Subject: SAR operaties

Bristow
T.A.V. **[REDACTED]**
Betreft SAR operaties op EHMZ

Arnemuiden 24 juni 2021

Beste **[REDACTED]**,

Zoals eerder aangegeven voorzien wij geen belemmeringen voor jullie beoogde SAR operaties.

Voor wat betreft de nachtvluchten is dit als volgt onderbouwd.

Onze vergunning geeft ruimte voor 60 bewegingen buiten de uniforme daglichtperiode. Deze bewegingen worden tot op heden niet of nauwelijks benut en kunnen in het geval van het onderbrengen van de SAR operatie op Midden Zeeland voorbehouden zijn voor deze operaties buiten uitzonderlijke gevallen.

Ik wil daarbij opmerken dat de luchthaven verantwoordelijk is voor de ruimte die jullie nodig hebben en niet jullie of andere gebruikers.

Momenteel hebben we meer dan voldoende ruimte in zowel bewegingen als in geluid, binnen en buiten UDP, om SAR operaties te faciliteren.

We zien dan ook uit naar een prettige samenwerking.

Hopende je hiermee voldoende te hebben ingelicht,

Met vriendelijke groet,
[REDACTED]

Zeeland Airport BV
Vliegveld Midden Zeeland
Calandweg 36
4341 RA ARNEMUIDEN



Disclaimer

The information contained in this communication from the sender is confidential. It is intended solely for use by the recipient and others authorized to receive it. If you are not the recipient, you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking action in relation of the contents of this information is strictly prohibited and may be unlawful.

Bijlage 12



Onderwerp: Art.44 vragen over voorgenomen gebruik van Vliegveld Midden -Zeeland

Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het college van Gedeputeerde Staten door Maaïke Walraven en Gerwi Temmink van de fractie GroenLinks, Trees Janssens, fractie Partij voor de Dieren en Ger van Unen, fractie SP

Toelichting:

Zoals bekend, heeft het Ministerie van Defensie een aanbesteding gehouden voor het leveren van helikoptercapaciteit voor search-and-rescue operaties ("SAR-operaties") voor de Nederlandse Kustwacht. Het doel van deze aanbesteding is het sluiten van een overeenkomst voor de duur van 10 jaar met één partij. Inschrijvers konden ervoor kiezen om de SAR-operaties alleen vanaf Den Helder Airport uit te voeren, maar mochten ook een tweede basis (in het zuidwesten van Nederland) aanbieden. Bristow is als winnende inschrijver uit de beoordeling gekomen en heeft de opdracht voorlopig gegund gekregen.

Bristow Helicopters Ltd. ("Bristow") heeft in haar inschrijving aangeboden om de SAR-operaties met een helikopter van het type AW189 vanaf Den Helder Airport en vanaf Luchthaven Midden-Zeeland als tweede basis te verrichten. Zowel Bristow als Defensie menen dat Luchthaven Midden-Zeeland op grond van het Ontwerp Luchthavenbesluit geschikt om als tweede permanente (24/7) operationele basis te dienen voor het verrichten van SAR-operaties.

Wij menen dat het nooit de bedoeling van het nieuwe luchthavenbesluit kan zijn om Luchthaven Midden-Zeeland open te stellen als permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties. Zo is de milieueffectrapportage bij het Ontwerp Luchthavenbesluit gebaseerd op veel lichtere helikopters van het type Airbus EC (1)35 (startgewicht 2.835 kg) en (1)45 (startgewicht 3.700 kg), die normaliter worden ingezet voor bijvoorbeeld de bouw en het onderhoud van windmolens op zee.

Er is uitdrukkelijk geen rekening gehouden met het helikoptertype dat Bristow voornemens is te gebruiken (type AgustaWestland AW189, startgewicht 8.600 kg), die veel groter is, 2 respectievelijk 3 keer zo zwaar is, meer dan 10 keer zoveel geluid maakt en meer dan 2 keer zoveel brandstof verbruikt (waardoor de toename van stikstofdepositie ook wordt verdubbeld).

Daarnaast zullen de door Bristow vanaf Luchthaven Midden-Zeeland uit te voeren vluchten niet beperkt blijven tot enkel SAR-operaties. Voor het in stand houden van een permanente (24/7) operationele basis zijn ook andere vluchten noodzakelijk, zoals trainings-, onderhouds- en ferryvluchten. Zonder (vrijwel) dagelijks vanaf Luchthaven Midden-Zeeland te trainen is het onmogelijk om een veilige permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties in stand te houden. Evenmin is het zonder onderhoudsvluchten (preventief én correctief)

en ferryvluchten (alle andere noodzakelijke vluchten van en naar de basis) mogelijk een operationele helikopter permanent op een luchthaven te stationeren.

GroenLinks voorziet dan ook dat indien gebruik van de Luchthaven Midden-Zeeland als permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties wordt toegestaan, de druk op de omwonenden en natuur enorm zal toenemen, terwijl o.i. een (bestuursrechtelijke) basis ontbreekt.

Tegen deze achtergrond heeft GroenLinks een aantal vragen aan Gedeputeerde Staten over het voorgenomen gebruik van Luchthaven Midden-Zeeland door Defensie.

Vragen aan Gedeputeerde Staten

1. Uit de brief van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten (nr. 20017418) (Bijlage 1) volgt dat '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'. Helikopters met een startgewicht groter dan 6.000 kg zouden slechts incidenteel worden toegelaten, aldus de brief.

In de gerechtelijke procedure (zowel in eerste aanleg als in het lopende hoger beroep) naar aanleiding van de voorgenomen gunning aan Bristow neemt het Ministerie van Defensie echter het standpunt in dat de provincie Zeeland het Ontwerp Luchthavenbesluit (Bijlage 2) juist (zeer bewust) wenst aan te passen om een permanente (24/7) basis voor het verrichten van SAR-operaties mogelijk te maken.

Vraag; Kan de provincie aangeven en toelichten of de provincie met het wijzigen van het Ontwerp Luchthavenbesluit heeft beoogd om van Luchthaven Midden-Zeeland een permanente (24/7) basis voor het verrichten van SAR-operaties mogelijk te maken?

2. In artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit wordt op het maximum startgewicht van 6.000 kg een uitzondering gemaakt waardoor het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht is toegestaan van luchthaven Midden-Zeeland gebruik te mogen maken.

Uit de processtukken van het Ministerie van Defensie blijkt dat het Ministerie deze bepaling (zeer) ruim uitlegt. Het Ministerie van Defensie stelt zich allereerst met zoveel woorden op het standpunt dat 'ten behoeve van' dermate ruim moet worden uitgelegd dat niet alleen van luchthaven Midden-Zeeland gebruik mag worden gemaakt in geval van acute noodsituaties (zoals SAR-operaties), maar óók in geval van alle andere vluchten die ten behoeve van een SAR-operatie nodig zijn (zoals trainings-, onderhouds- en ferryvluchten).

Wij willen in dit verband opmerken dat in de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2021, nummer 214 onder nummer 4 (Bijlage 3) over artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit het volgende is opgenomen: 'doel van dit artikel is te voorkomen dat maatschappelijk noodzakelijke vluchten, die soms ook gebruik maken van luchtvaartuigen met een startgewicht > 6.000 kg, geen gebruik van de luchthaven zouden kunnen maken wanneer het maximaal aantal van 12 incidentele starts en landingen voor luchtvaartuigen met een startgewicht > 6.000 kg in enig gebruiksjaar reeds zou zijn verbruikt.'

Op grond van deze toelichting is de provincie kennelijk van mening dat artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit juist niet ruim moet worden uitgelegd en dat alleen in geval van daadwerkelijke acute noodsituaties van Luchthaven Midden-Zeeland kan worden gebruikgemaakt,

maar uitdrukkelijk niet in geval van andere (reguliere) vluchten zoals trainings-, onderhouds- en ferryvluchten.

Vraag: Kan de provincie aangeven en toelichten hoe artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit moet worden uitgelegd?

3. In artikel 6 lid 4 van het vigerende en Ontwerp Luchthavenbesluit is een uitzondering gemaakt die het mogelijk maakt buiten de daglichtperiode vluchtbewegingen te laten plaatsvinden in het kader van spoedeisende hulpverlening. Voor de uitleg van deze bepaling hanteert het Ministerie van Defensie wederom een ruime benadering, in die zin dat ook trainingsvluchten in het kader van spoedeisende hulpverlening buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden.

GroenLinks is van mening dat de ruime benadering van het Defensie niet kan worden gevolgd om dezelfde redenen als hiervoor onder 2 genoemd.

Vraag; Kan de provincie aangeven en toelichten hoe artikel 6 lid 4 van het (vigerende en Ontwerp) Luchthavenbesluit moet worden uitgelegd?

4. Uit een brief van ILT van 31 augustus 2021 aan RUD Zeeland (Bijlage 4) blijkt dat de helikopter van het type AW189, dat is gebruikt om aan te tonen dat de in- en uitvliegrichtingen van de helikopterluchthaven obstakelvrij zijn, afwijkt van de helikopters van het type Airbus EC (1)35 en (1)45 die zijn gebruikt bij het opstellen van de geluids- en het externe veiligheidscontour en dat RUD Zeeland daar ook al meerdere keren op is gewezen.

Vraag: Indien juist is wat hierboven wordt gesteld betekent dat er opnieuw een ontwerp Luchthaven besluit moet worden aangevraagd?

5. Verder menen wij dat het produceren van 10 keer meer geluid een directe impact heeft op het maximale "geluidsbudget" van Luchthaven Midden-Zeeland. Als bijvoorbeeld met een AW189 helikopter 400 vluchtbewegingen (200 vluchten) worden gemaakt, staat dat gelijk aan een geluidsproductie van 4.000 vluchtbewegingen (2.000 vluchten) met veel lichtere helikopters van het type Airbus EC (1)35 en (1)45, waarmee is gerekend bij het opstellen van de milieueffectrapportage.

Vraag: Klopt onze aanname dat indien gevlogen zal worden met een veel zwaardere helikopter, zoals die van het type AW189, het gevolg is dat er op jaarbasis veel minder vluchten kunnen worden verricht. En staat dit haaks op de bedoelingen van het Ontwerp Luchthavenbesluit om meer ruimte te creëren voor de bouw en het onderhoud van windparken in het monding van de Westerschelde?

6.Vraag: Is RUD Zeeland en/of de provincie voornemens om gevolgen te verbinden of nadere voorwaarden te stellen aan het beoogde gebruik van helikopters van het type AW189 en kan dit worden toegelicht?

7.Vraag : Onderschrijft de provincie dat de opgestelde milieueffectrapportage niet passend is voor het bepalen van de milieueffecten als gevolg van een permanente 24/7 operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties met een helikopter van het type AW189?

Bijlage 13



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland

T.a.v. [redacted]

Postbus 35

4530 AA Terneuzen

ILT

Vergunningverlening rail en

luchtvaart

Luchtruim, infra en drone
operaties

Postbus 16191

2500 BD Den Haag

Contactpersoon

Senior Inspecteur

M +31 [redacted]

Ons kenmerk

ILT-2021/35650

Uw kenmerk

Aanvraag 3 maart 2021

Datum 31 augustus 2021

Betreft Verklaring veilig gebruik luchtruim luchthaven Midden-
Zeeland helikopterlandingsplaats

Geachte [redacted],

Op 3 maart 2021 heeft de Inspectie leefomgeving en Transport, afdeling vergunningverlening rail en luchtvaart, team luchtruim, infra en drone operaties (verder: de Inspectie) van u een verzoek tot afgifte verklaring veilig gebruik luchtruim (verder: Vvgl) ontvangen voor de luchthaven Midden-Zeeland. Meer specifiek betreft het de wijziging van het Luchthavenbesluit (verder: Lhb) vanwege de uitbreiding van het aantal vluchten met helikopters en de realisatie van met een helikopterlandingsplaats op de luchthaven. Uw aanvraag heeft u, op verzoek van de Inspectie, op 29 juli 2021 aangevuld onder andere met tekeningen waaruit zou moeten blijken dat de in- en uitvliegrichtingen behorende bij de te realiseren helikopterluchthaven obstakelvrij zijn.

Volgens artikel 8.49, eerste lid, van de Wet luchtvaart (verder: WI) treedt, in dit geval, een wijziging van een Lhb niet eerder in werking dan nadat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verder: de Minister) heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd. Bij de beoordeling wordt het gebruik van het luchtruim boven en in de directe omgeving van de luchthaven opnieuw getoetst. Bijgaand treft u deze Vvgl aan.

De helikopterluchthaven op de luchthaven Midden-Zeeland mag pas in gebruik worden genomen wanneer er een beoordeling heeft plaatsgevonden van de luchtverkeersroutes en -procedures, hieronder mede inbegrepen de naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen en daarnaast een beoordeling van de (veiligheids)procedures, welke onderdeel uitmaken van het veiligheidscertificaat.

Het initiatief tot het doorlopen van de procedure artikel 5.11 WI (vliegprocedures) en artikel 8a.2 WI (verzoek tot wijziging van veiligheidscertificaat) ligt hierbij de exploitant van de luchthaven Midden-Zeeland (verder: exploitant). Voor beide hierboven genoemde onderdelen geldt dat deze **geen** onderdeel hebben uitgemaakt van de beoordeling tot afgifte van de Vvgl. Het is de verantwoordelijkheid van de exploitant in deze om beide procedures voorafgaand aan het in gebruik nemen van de helikopterluchthaven te doorlopen. Ik informeer u dat een afschrift van ons besluit zodoende ter informatie zal worden aangeboden aan de exploitant.

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.

ILT
Vergunningverlening rail en
luchtvaart
Luchtruim, infra en drone
operaties

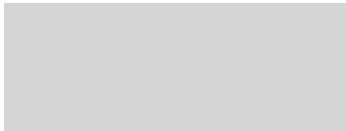
Datum
31 augustus 2021

Ons kenmerk
ILT-2021/35650

Hopende u zo voldoende van dienst te zijn geweest, verblijf ik.

Met vriendelijke groet,

DE INSPECTEUR ILT/LUCHTVAART,



Senior Inspecteur