

Vragen PvdA/GL

1, Kan je ons uitleggen waarom er juridisch gezien geen maximum geluid budget per vliegtuig in het besluit kan worden opgenomen? Of bijvoorbeeld een uitzondering voor de SAR helikopters gemaakt kan worden m.b.t. het huidige maximum gewicht van 6000 kg?

Wettelijk is vastgelegd, in de Regeling Burgerluchthavens en Besluit Burgerluchthavens, dat door middel van een berekening een geluidsbudget per jaar wordt vastgesteld. Dit betekent dat aan het vliegveld Midden-Zeeland een geluidsbudget per jaar is vergund met een maximum hoeveelheid geluid. De omvang van het geluidsbudget wordt met de draaiing van de baan niet gewijzigd. Vliegtuigen hebben allemaal een geluidscertificaat, afgegeven door het Rijk. Dit is wettelijk bepaald. Ieder vliegtuig dat gebruik maakt van vliegveld Midden-Zeeland, wordt (live) geregistreerd. Zo ook de vliegbewegingen met de SAR-helikopter, ook deze vallen binnen het vergunde geluidsbudget en aantal vliegbewegingen. Op basis van die vliegtuigregistraties worden kwartaalrapporten opgesteld: het soort vliegtuig met daaraan gekoppeld het bijbehorende geluidscertificaat én de aantallen maken het mogelijk de geluidsbelasting voor dat kwartaal te berekenen. RUD Zeeland houdt hierop toezicht.

Ja, die uitzondering voor SAR-noodvluchten staat al in het vigerende Luchthavenbesluit. Voor oefen- en onderhoudsvluchten zou eenzelfde bepaling opgenomen kunnen worden. Echter met het moderniseren van het Luchthavenbesluit (geen maximum gewicht) is dit niet nodig.

2, De gedeputeerde antwoorde tijdens de commissie dat er vele onderwerpen benoemd waren die al in de vergunning staan (bijvoorbeeld het aantal helikopterbewegingen). Omdat deze onderwerpen al in de (oude) vergunning staan zouden ze niet meer aangepast kunnen worden.

2a, Klopt dit? Zo ja, wat is de reden dat het luchthavenbesluit/vergunning niet aangepast of herzien zou kunnen worden?

Dat klopt: onderwerpen aanpassen die nu genoemd of geregeld zijn in het Luchthavenbesluit betekent aanpassen van bestaande rechten. Dat kan alleen als dit voldoende gemotiveerd en onderbouwd wordt, omdat anders bij een beroepszaak deze wijzigingen door de rechter nietig verklaard zullen worden.

Onderwerpen aanpassen in het Luchthavenbesluit kunnen dus wel, maar alleen als daar om gevraagd wordt (door het vliegveld, zoals de gevraagde draaiing van de baan) of als daar aanleiding toe is door het bevoegd gezag (zoals het geval is voor de modernisering van het Luchthavenbesluit met het loslaten van de 6.000 kg). In beide gevallen is gedegen onderzoek en een deugdelijke motivering nodig op alle relevante (milieu)aspecten.

2b, Is (of was) er een moment waarop het luchthavenbesluit/vergunning wel herzien kan(/kon) worden?

Ja, dat kan in twee gevallen.

De vergunninghouder (vliegveld) kan een aanvraag voor een wijziging indienen. Zoals ze gedaan hebben op 1 september 2023 ten behoeve van de draaiing.

Of het bevoegd gezag kan op eigen initiatief (wel om 'dringende' milieuredenen) een wijziging doorvoeren.

Voor beide gevallen is zoals bij antwoord 2 aangeven een deugdelijke motivering, onderzoek en onderbouwing noodzakelijk.

Bij de vraagstelling wordt de term 'herziening' gebruikt. Ter voorkoming van misverstanden: herziening is niet aan de orde. Herziening is namelijk een aan de bestuursrechter komende bevoegdheid om een onherroepelijke uitspraak te wijzigen omdat achteraf is gebleken dat de onderliggende feiten onjuist bleken te zijn (artikel 8:119 Algemene wet bestuursrecht).

2c, Wat zou de consequentie voor de provincie zijn wanneer het Luchthavenbesluit verandert zou worden (bijv door een amendement)?

Aangenomen Amendementen zouden de bestaande rechten van Vliegveld Midden-Zeeland aantasten. Dit zal leiden tot beroepszaken bij de Raad van State. Aantasting van bestaande rechten zonder dringende onderbouwde (milieu) redenen is voor vliegveld Midden-Zeeland een kansrijke beroepsgrond.