

College van Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Calandweg 36
4341 RA Arnhem
Tel. +(0)113 61 24 15
Fax. +(0)113 67 00 24

Bank: ABN AMRO 45.41.71.390

BTW: 8036.01.426.B.01
K.v.K.: 22017490

Betreft: Wijzigingen Luchthaven Midden-Zeeland

Arnhem 31 augustus 2023,

Aanvraag tot wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland en de bijbehorende wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland conform artikel 6 van de Luchtvaartverordening Zeeland.

Geacht college,

In de Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer (2004) is onderkend dat de hindercontouren van het vliegveld Midden-Zeeland een optimale invulling van andere functies in het gebied Oranjeplaat-Oranjepolder in de weg staan. Destijds is geconstateerd dat verdraaiing en/of verschuiving van de landingsbaan wenselijk was, maar op dat moment om financiële en praktische redenen niet uitvoerbaar. Vliegveld Midden-Zeeland heeft in 2015 een nieuw voorstel uitgewerkt om de landingsbaan van het vliegveld te draaien. Dit vergroot de veiligheid van de aanvliegroutes. Hierdoor hoeven vliegtuigen niet meer een speciale bocht te vliegen. Deze speciale bocht wordt door vliegtuigen aangehouden, middels een vlieg instructie, om de bewoners van Oranjeplaat zo min mogelijk te hinderen. Met de baanrotatie worden ook de recreatiegebieden Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer ontzien qua geluid en vliegen de vliegtuigen niet meer direct over de woningen en recreatiewoningen waardoor ook de vliegveiligheid vergroot wordt.

Het optimale resultaat is op basis van de beschikbare ruimte, effect op de omgeving en op basis van vliegveiligheid bepaald (zie bijlage 3) en betekent een baanrotatie van circa 22° tegen de klok in, verplaatsing van de baan over een afstand van 200 meter naar het oosten, verplaatsing van de helikopterspot i.c.m. een speciale helikopter route en het vergroten van het circuitgebied. Het omklappen van het circuitgebied naar het zuiden bleek, gezien de effecten op de omgeving en de

vliegveiligheid, niet inpasbaar. Wel wordt het circuitgebied vergroot en gewijzigd zodat de invloed op de omgeving zo beperkt mogelijk is en de vliegveiligheid vergroot wordt.

De voorgenomen wijzigingen hebben als doel het verleggen van de vliegroutes zodanig dat deze niet meer over of vlak langs de recreatiegebieden Waterpark Veerse Meer en Oranjeplaat liggen, in combinatie met het verhogen van de vliegveiligheid op de aanvliegroute vanuit het noorden. Door de voorgestelde wijzigingen behorende bij deze aanvraag verschuiven de geluidscontouren met als resultaat een afname in hinder door geluid in de recreatiegebieden Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer, dit aspect is in het milieueffectenrapport uitgebreid toegelicht (zie bijlage 1). Het beperkingengebied moet als gevolg van de rotatie en verplaatsing van de start-/landingsbaan wel worden gewijzigd. De baanrotatie past binnen het beleid van het Provinciale Milieubeleidsprogramma 2023-2027 (vastgesteld door provinciale staten op 3 februari 2023). Het wijzigen van het beperkingengebied heeft een beperkte impact op de omgeving. De algemene doelstelling voor de luchtvaart in de Zeeuwse Omgevingsvisie is veilige luchtvaart met beperkte geluidshinder. De beperkingengebieden (geluid en externe veiligheid) verschuiven en roteren in de richting van dunbevolkt gebied. Het fors verminderen van het geluid, verhogen van de veiligheid voor het Waterpark Veerse Meer en recreatiegebied Oranjeplaat en het verhogen van de vliegveiligheid zorgt daarmee voor een verbetering richting de algemene doelstelling van de luchtvaart.

Aangevraagde wijzigingen

Middels deze brief wil de directie van Zeeland Airport B.V. de wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland en de bijbehorende wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland conform artikel 6 van de Luchtvaartverordening Zeeland aanvragen.

De wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan betreft het verschuiven en roteren van de huidige start- en landingsbaan naar de nieuwe locatie. Hiermee verandert de baancodering van 09-27 naar 07-25. Tevens verschuift de helikopterspot naar het midden van de nieuwe start- en landingsbaan.

De wijziging van het luchthavenbesluit vindt plaats op basis van artikelen 8.43 – 8.49a van de Wet luchtvaart. De aanvraag tot wijziging luchthavenbesluit dient te voldoen aan artikel 5 en 6 van de Luchtvaartverordening Zeeland. Artikel 6 van de Luchtvaartverordening Zeeland schrijft voor dat de bepalingen van artikel 5 van overeenkomstige toepassing zijn bij wijziging van het luchthavenbesluit met dien verstande dat alleen de wijzigingen ten opzichte van het vigerende besluit moeten worden ingediend. De directie van Zeeland Airport B.V. verklaart dat de gegevens ongewijzigd zijn, met uitzondering van:

- Artikel 5, lid 2: Aanduiding van het aangevraagde luchthaventerrein is op een topografische kaart met de kadastrale aanwijzing van het terrein opgenomen als figuur 1. Het huidige luchthaventerrein is aangeduid met een rood vlak, het aangevraagde terrein is aangeduid met een blauwe, onderbroken streep (zie figuur 1). In de figuur is de gehanteerde schaal weergegeven en tevens is een assenstelsel gehanteerd dat de afstanden in meters weergeeft. Een figuur met een schaal van minimaal 1:5000 is vanwege het formaat van het luchthaventerrein niet mogelijk in deze aanvraag weer te geven. Het gaat om een

gedeeltelijke aanvulling van de percelen 351, 352 en 174. Perceel 203 is reeds onderdeel van het luchthaventerrein en wordt gedeeltelijk opgesplitst.

- Artikel 5, lid 4: Het aanvullende terrein heeft nog andere eigenaren. De instemming voor het voorgenomen gebruik als luchthaven is nog niet beschikbaar. De grondverwerving is nog in procedure en wordt door de gemeente Middelburg begeleid. Dit proces is hieronder verder toegelicht.

De verklaringen ter instemming voor het voorgenomen gebruik als luchthaven ontbreken daarmee in de huidige aanvraag. De bedoeling van dit artikel zal zijn om te voorkomen dat aanvragen in behandeling worden genomen die onuitvoerbaar zijn omdat de aanvrager (uiteindelijk) niet over de betreffende gronden kan beschikken. Het zal niet de bedoeling zijn om de eigenaren van de benodigde gronden in een dusdanige positie te brengen dat zij, in ruil voor medewerking, onredelijk veel en onbeperkt kunnen eisen van de aanvrager. Tegelijkertijd is het logisch en alleszins redelijk om te verwachten dat eigenaren van deze gronden niet zullen instemmen met het voorgenomen gebruik zolang niet duidelijk is wat dit voor hen betekent en dat de voorwaarden waaronder dit gebeurt in hun ogen redelijk zijn. Zo is dit door de eigenaren ook naar de gemeente gecommuniceerd.

Om te garanderen dat aanvrager over de gronden kan beschikken, zijn tussen gemeente Middelburg en provincie afspraken gemaakt en vastgelegd in een bestuursovereenkomst (zie bijlage 8) ten behoeve van een provinciaal inpassingsplan dat, naast het luchthavenbesluit, planologisch noodzakelijk is om de baanrotatie mogelijk te maken. In deze overeenkomst is opgenomen dat de gemeente Middelburg de benodigde gronden minnelijk zal trachten te verwerven. In artikel 5.2 t/m 5.4 is de benodigde grondverwerving van de provincie Zeeland geregeld. In artikel 5.5. t/m 5.7 de benodigde grondverwerving van twee particuliere eigenaren. Indien minnelijke verwerving in dit geval niet lukt is overeengekomen dat de provincie Zeeland deze gronden ter uitvoering van het inpassingsplan ter onteigening zal aanwijzen. Daarmee wordt geborgd dat de gronden onder redelijke voorwaarden beschikbaar zullen komen en dat de baanrotatie kan worden gerealiseerd. Het is niet mogelijk om het onteigeningstraject eerst in te zetten en daarna pas het luchthavenbesluit aan te vragen. Immers het provinciale inpassingsplan, wat de titel voor een eventuele onteigening is, moet de bepalingen van een vigerend luchthavenbesluit in acht nemen en kan dus nooit worden vastgesteld zolang er geen nieuw luchthavenbesluit genomen is. Het voorontwerp van het provinciale inpassingsplan heeft in de zomerperiode van 2022 ter inzage gelegen. De planning is dat het ontwerp-inpassingsplan direct na het ontwerp-luchthavenbesluit wordt vastgesteld en dat beide ontwerpen tegelijkertijd ter inzage worden gelegd, zodat de procedures parallel lopen. Ook vaststelling van de beide definitieve besluiten vindt vlak na elkaar plaats, bij voorkeur in een en dezelfde vergadering. Dit is ook het voornemen en de plannen van de provincie.

Het proces van minnelijke verwerving is overigens begonnen. Na diverse gesprekken deed de gemeente Middelburg recent een concrete aanbieding aan beide particuliere eigenaren. Mogelijk leidt dit proces tot overeenstemming. Indien het niet lukt om afspraken te maken die in de ogen van beide partijen redelijk zijn, zal uiteindelijk een onteigeningstraject starten waarbij, als er tussentijds niet alsnog overeenstemming wordt bereikt, de rechter een

uitspraak zal doen over de schadeloosstelling. Dit kan dus niet eerder starten dan nadat het provinciale inpassingsplan is vastgesteld.

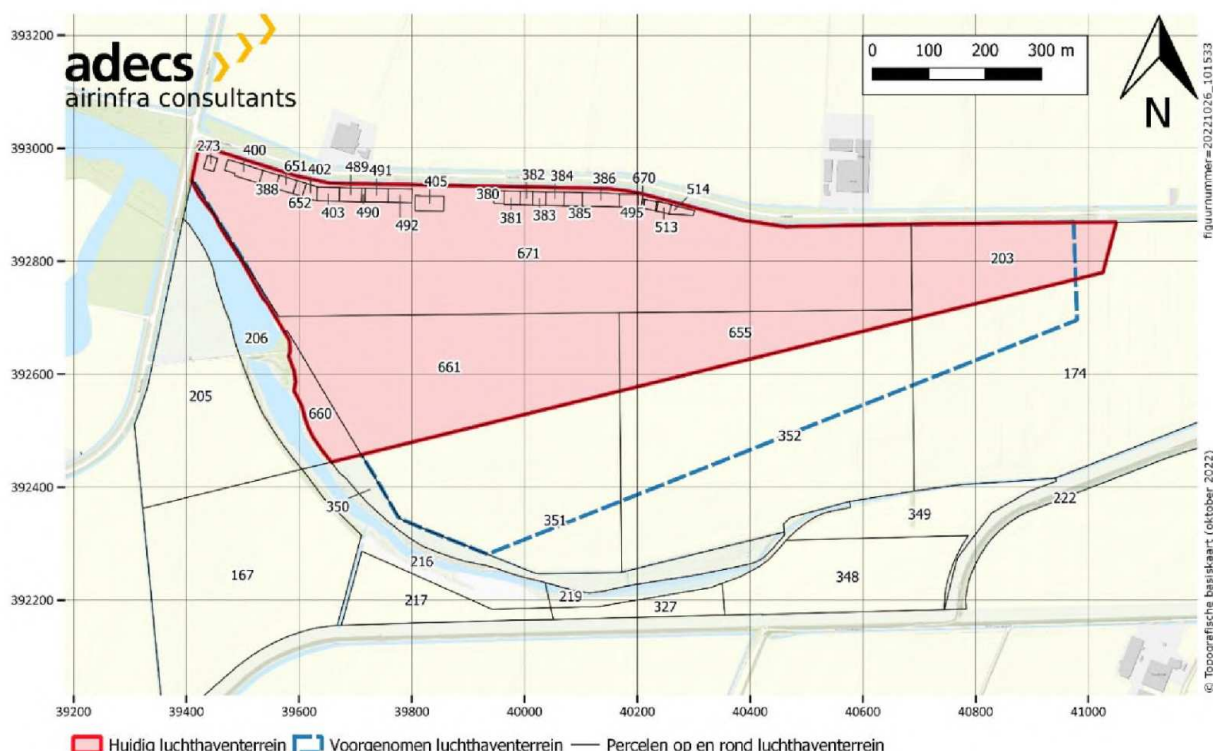
- Artikel 5, lid 5: De beperkingengebieden moeten als gevolg van deze veranderingen worden gewijzigd. In bijlage B, C en D zijn de (hoogte)beperkingengebieden gepresenteerd. In bijlage E en F zijn de (hoogte)beperkingengebieden gezamenlijk weergegeven.
- Artikel 5, lid 6: Het maximumaantal toegestane luchtvaartuigbewegingen op het vliegveld wijzigt niet. Wel zal het type verkeer enigszins veranderen door de activiteiten van het Search and Rescue-team (SAR). De inzet van dit type verkeer past binnen de regels van zowel het huidige als het aangevraagde luchthavenbesluit. Dit betekent ook dat dit geen negatief effect heeft wat betreft de geluidsbelasting, daar de geluidsruimte beperkend blijft. Tevens is reeds onderzocht of er negatieve gevolgen zijn op het gebied van stikstof(neerslag); in bijlage 1 staan de resultaten gerapporteerd. Er is geconcludeerd dat dit niet het geval is en dat de SAR-operatie past binnen het luchthavenbesluit. De operatie vindt straks plaats op de geroteerde en verplaatste start- en landingsbaan. De helikopterspot en -sector voor het aan- en uitvliegen van helikopters (onder andere voor het onderhoud van windparken) is geoptimaliseerd en aangepast. Verder wijzigen de locaties van loodsen en overige opstallocaties voor luchtvaartuigen niet.
- Artikel 5, lid 8, 9 en 10: De milieueffecten zijn in de aanvraag besproken. Voor een gedetailleerde beschrijving wordt er verwezen naar bijlage 1.
- Artikel 5, lid 11: Een geroteerde start- en landingsbaan is een lang gekoesterde wens van de overheden, met name de gemeente Middelburg. Voor het vliegveld heeft dit ook een aantal voordelen, alleen niet in economische zin. Om deze reden is het vliegveld bereid hieraan mee te werken als alle kosten door de overheden worden vergoed. Door de wijzigingen in deze aanvraag ten opzichte van de referentiesituatie verschuiven de geluidscontouren met als resultaat een afname in hinder door geluid in recreatiegebieden Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer, dit aspect is in het milieueffectenrapport uitgebreid toegelicht, zie bijlage 1.

Er is wel een verruiming en verandering van de ruimtelijke beperkingen nodig. De algemene doelstelling voor de luchtvaart in de Zeeuwse Omgevingsvisie is een veilige luchtvaart met beperkte geluidshinder.

De rotatie en verplaatsing van de baan is geoptimaliseerd voor een verbetering van de leefomgeving en veiligheid. Er vindt een substantiële verbetering plaats van de geluidsbelasting en externe veiligheid voor het Waterpark Veerse Meer en recreatiegebied Oranjeplaat. De destijds speciaal ontworpen vliegprocedure voor de westkant van het vliegveld hoeft na wijziging van het luchthavenbesluit niet meer gebruikt te worden en dat zorgt voor een verhoging van de veiligheid in de operatie van het luchtvaartverkeer dat gebruikt maakt van het vliegveld. In deze Omgevingsvisie staat opgenomen dat uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen in principe alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied optreedt. De draaiing van de baan van het vliegveld Midden-Zeeland staat ook in deze Omgevingsvisie als concreet voorbeeld genoemd als afwijkmogelijkheid bij raakvlakken met ander beleid. Deze ontwikkeling past daardoor in de algemene doelstelling voor de luchtvaart in de Zeeuwse Omgevingsvisie.

- Artikel 5, lid 12: De veiligheid van de operatie van het vliegveld wordt in de voorgenomen situatie gewaarborgd. De inpassing van de nieuwe baan is gedaan op basis van de geldende regelgeving en voorschriften. Daarmee wordt door het vliegveld voldaan aan zowel ICAO

Annex 14, Vol 1, 9^e Editie als aan de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen (RVGLT). Uiteraard beheert het vliegveld met een veiligheidsmanagementsysteem de operatie en activiteiten binnen het luchthaventerrein. Het vliegveld waakt ook over eventuele obstakels in de directe omgeving. Een analyse naar obstakels in de omgeving is opgenomen in het onderzoek naar de baanrotatie. Dit rapport is als bijlage 3 toegevoegd aan deze aanvraag. 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. In voorbereiding op het traject met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor het verkrijgen van een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) is een notitie (zie bijlage 7) opgesteld waarin onderzocht is of luchtvaartuigen veilig kunnen opereren in de voorgenomen situatie op vliegveld Midden-Zeeland. De conclusies van deze notitie onderbouwen dat dit inderdaad veilig kan geschieden. Daarmee kan deze notitie gebruikt worden als onderbouwing bij aanvraag voor een VVGL.



Figuur 1 Aanduiding concept luchthaventerrein inclusief kadastrale aanwijzing.

Milieueffecten van het project

Onderzocht is wat de invloed is van de baanrotatie op het gebied van geluid, externe veiligheid, luchtverontreiniging en andere milieueffecten. Op 10 juli 2020 is definitief besloten door Provinciale Staten dat de bestaande vergunde situatie, het huidige luchthavenbesluit, wordt gewijzigd om de helikopterbewegingen voor het onderhouden van de windparken te accommoderen. Dit luchthavenbesluit is op 25 november 2021 in werking getreden en dient daarom als referentiesituatie voor het onderzoek naar de voorgenomen rotatie en verplaatsing van de start- en

landingsbaan. Deze voorgenomen situatie is het resultaat van onderzoek naar de optimale rotatie en verplaatsing van de start- en landingsbaan. De analyse is uitgevoerd voor de volgende situaties:

- Referentiesituatie (wijziging luchthavenbesluit n.a.v. het besluit van 2 juni 2020, inclusief additionele helikopterbewegingen voor het onderhouden van de windparken);
- Voorgenomen situatie (geroteerde en verplaatste start- en landingsbaan met optimalisatie helikopterspot en -sector).

Het volledige rapport is als bijlage 1 opgenomen. Ter volledigheid van de aanvraag zijn in de volgende paragrafen de belangrijkste milieueffecten beschreven.

Geluid

De rotatie en verplaatsing van de start- en landingsbaan zorgt niet voor een toename van het geluidsbudget, maar er vindt wel een herverdeling plaats van het geluidsbudget. De helikopterspot is verplaatst en de sector naar het zuiden toe is geoptimaliseerd. Deze maatregelen worden genomen om de vliegveiligheid te vergroten en de milieueffecten op de omgeving te beperken. De huidige west- en oostsectoren kunnen vanwege de gedraaide baan niet meer door helikopters gebruikt worden doordat dit daarmee de vliegveiligheid zou verlagen, aangezien deze sectoren kruisend zijn met de start- en landingsbaan. Deze (300) helikopterbewegingen over deze sectoren worden in de voorgenomen situatie met baanrotatie verplaatst naar de start- en landingsbaan. Het effect hiervan is dat dit zorgt voor een toename van de grenswaarde op de handhavingspunten bij de koppen van de baan. De waarde in deze handhavingspunten nemen toe met circa 42% (HH07) en circa 72% (HH25).

Bij alle overige handhavingspunten treedt een sterke daling van de geluidsbelasting op. Op de handhavingspunten bij Oranjeplaat is er sprake van een afname van circa 88% (HHP 01) en circa 82% (HHP 02).

In het onderzoek is één handhavingspunt op 100 meter van de helikopterspot onder de zuidsector opgenomen om de geluidsbelasting te begrenzen. De grenswaarden van de referentiesituatie en de aangevraagde grenswaarden zijn opgenomen in de bijlage 1 in tabel 2.

Door de baanrotatie wordt de grootste relevante geluidscontour circa 4,5% kleiner in oppervlakte. Het aantal woningen binnen de wettelijke voorgeschreven L_{den} -contouren (56 en 70 dB(A)) verandert niet. Binnen de eveneens wettelijk voorgeschreven L_{den} -contour van 48 dB(A), bedoeld voor de ruimtelijke afweging van grootschalige nieuwbouw van woningen, neemt het aantal woningen toe van 7 naar 16 woningen. Er liggen geen woningen binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour en daarmee ook niet binnen de 70 dB(A) L_{den} -contour.

Externe veiligheid

De veiligheidssituatie wordt door de voorgenomen wijzigingen gunstiger. In de voorgenomen situatie valt geen enkele woning meer binnen de wettelijke PR-contouren. In de referentiesituatie valt 1

woning binnen de 10^{-6} PR-contour (verbod op nieuwbouw van woningen). Verder liggen er in het gebied van de uitstulping aan de zuidwestelijke kant geen woningen binnen de wettelijke contouren.

Beperkingengebieden

Op het gebied van de ruimtelijke beperkingen is in de voorgenomen situatie een aanpassing van de beperkingengebieden noodzakelijk, aangezien de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} ten zuiden en de plaatsgebondenrisicocontour (PR-contour) van 10^{-6} ten zuidwesten en zuiden van het vliegveld buiten het huidige beperkingengebied van het luchthavenbesluit en de referentiesituatie komen. De toename van de 56 dB(A) L_{den} -contour en de 10^{-6} PR-contour heeft betrekking op 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) L_{den} . In de praktijk zal de toename geen extra consequenties op het gebied van ruimtelijke beperkingen opleveren.

Het afwegingengebied, het gebied tussen de 48 dB(A) en 56 dB(A) L_{den} -contouren, ligt in de voorgenomen situatie op enkele locaties buiten het huidige beperkingengebied. Dit heeft echter geen directe gevolgen voor mogelijke ontwikkelingen op die locaties. Het afwegingengebied is met de baan mee geroteerd. In zuidelijke richting is het gebied verplaatst vanwege de aangepaste helikoptersector naar het zuiden.

Natuur

Er is een quickscan uitgevoerd op flora & fauna op basis van de Wet natuurbescherming, deze is toegevoegd als bijlage 2. Uit de quickscan blijkt dat op basis van de ligging van het projectgebied, de afstand tot de Natura 2000-gebieden en de beperkte impact van de rotatie, verstoring op de Natura 2000-gebieden in de aanlegfase op voorhand kan worden uitgesloten. Er wordt wel geadviseerd de werkzaamheden buiten het broedseizoen (tussen 15 maart en 15 juli) uit te voeren.

In het kader van de Wet natuurbescherming is voor de voorgenomen wijzigingen een toets uitgevoerd op de additionele stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De voorgenomen activiteit (de gebruiksfase) en ook de aanlegfase zijn getoetst met de versie van de rekentool AERIUS 2022. Het rekenresultaat is een verschil van 0,00 mol/ha/j en dat houdt in dat de voorgenomen situatie en de aanlegfase niet voor een additionele stikstofdepositie zorgt op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Van een substantieel, negatief effect van de voorgenomen ontwikkeling op de stikstofemissie en daarmee op Natura 2000-gebieden is geen sprake. Details van de AERIUS-berekeningen zijn opgenomen in Bijlage 4.

Besluit milieueffectrapportage

Met betrekking tot de milieueffecten is een beoordeling gedaan of een milieueffectrapport benodigd is, de resultaten hiervan zijn opgenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie. Op basis hiervan heeft Provinciale Staten besloten op 29 mei 2020 dat het niet nodig is om een milieueffectrapportage op te stellen. In de huidige aanvraag zijn de effecten ten gevolge van o.a. geluid, externe veiligheid en stikstof in kaart gebracht aan de hand van de meest actuele rekenmodellen. Deze actualisatie heeft niet geleid tot (significant) andere milieueffecten. Daarmee blijft het bovengenoemde besluit van de Provinciale Staten geldig. Dit besluit is als bijlage (zie bijlage 5) toegevoegd aan de aanvraag.

De directie van Zeeland Airport B.V. heeft de wens om de volgende onderdelen aan te passen in het luchthavenbesluit:

- Het wijzigen van de vergunde geluidsruimte (voorstel om dit conform tabel 2 in bijlage 1 te doen).
- Het verschuiven en verdraaien van het huidige beperkingengebied en toevoegen van de beperkingengebieden conform de berekeningen in bijlage 1 en de aangepaste hoogtebeperkingen uit het onderzoek naar de baanrotatie bijgevoegd in bijlage 3.
- Wijzigen van de ligging van de start- en landingsbaan.

Overgangsbepaling ten behoeve van doorgang vliegoperatie

Tevens acht de directie van Zeeland Airport B.V. het noodzakelijk dat in het nieuwe luchthavenbesluit een overgangsbepaling wordt opgenomen. Deze overgangsbepaling dient ter waarborging zodat het vliegveld de huidige start- en landingsbaan kan blijven gebruiken nadat het aangevraagde luchthavenbesluit actief is, totdat de gedraaide start- en landingsbaan gerealiseerd en gebruiksklaar is. Deze overgangsbepaling dient daarmee dus ook om de huidige contouren en het huidige beperkingengebied te laten gelden, totdat de gedraaide start- en landingsbaan gerealiseerd en gebruiksklaar is.

Overweging aan Provinciale Staten

In het huidige luchthavenbesluit is in artikel 4 lid 1 een limiet aan het maximum startgewicht van het luchtverkeer opgenomen van 6.000 kg. Vervolgens geven artikel 4 lid 4 en lid 5 daar weer uitzonderingssituaties op. De limiet van 6.000 kg heeft zeer waarschijnlijk zijn oorsprong uit voorgaande wetgeving echter deze is inmiddels achterhaald. Bij navraag bij de provincie bleek dat ook daar de aanleiding en achtergrond van de gewichtsbepaling niet zijn terug te halen. Geluid en/of bewegingen zijn de maatgevende indicatoren voor het gebruik van de luchthaven waartoe alle luchtvaartuigen het afgelopen decennia zijn voorzien van een geluidscertificaat waarmee geluid per beweging, per fysiek luchtvaartuig, meetelt in de berekening en zodoende de geluidsruimte op juiste wijze belast. Hierdoor spelen geluid en aantallen bewegingen een leidende rol in plaats van gewicht. Te meer omdat geluid al lang niet meer afhankelijk is van het gewicht van een luchtvaartuig. Het vliegverkeer dat gebruik kan maken van vliegveld Midden-Zeeland wordt tevens beperkt vanwege de beperkte baanlengte, de (gras)baan en de certificatie van luchtvaartuigen. Gezien het bovenstaande willen wij Provinciale Staten ter overweging meegeven de beperking van het maximale startgewicht op te heffen.

5.1.2e

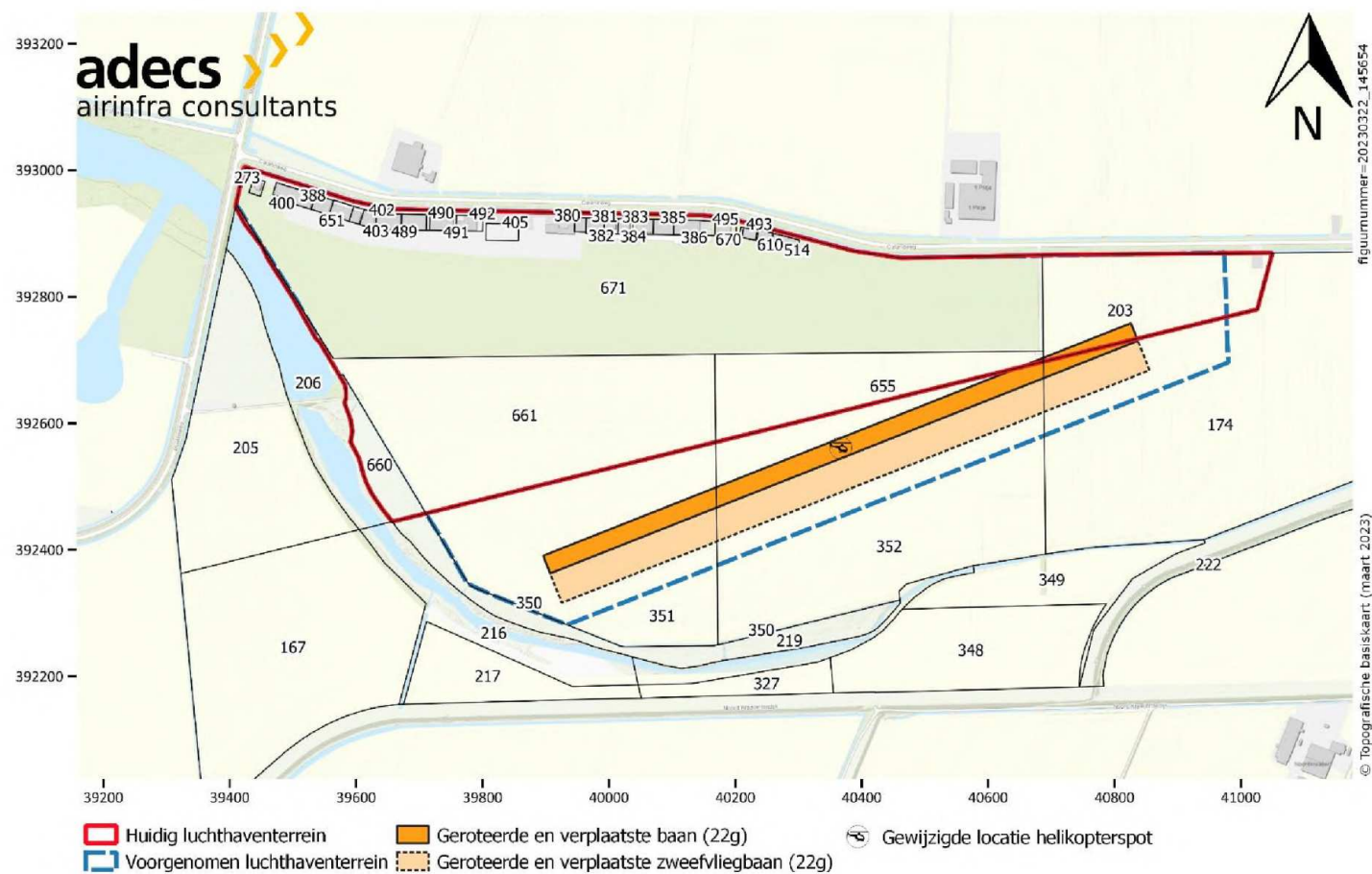
Directeur Zeeland Airport B.V.

Bijlagen:

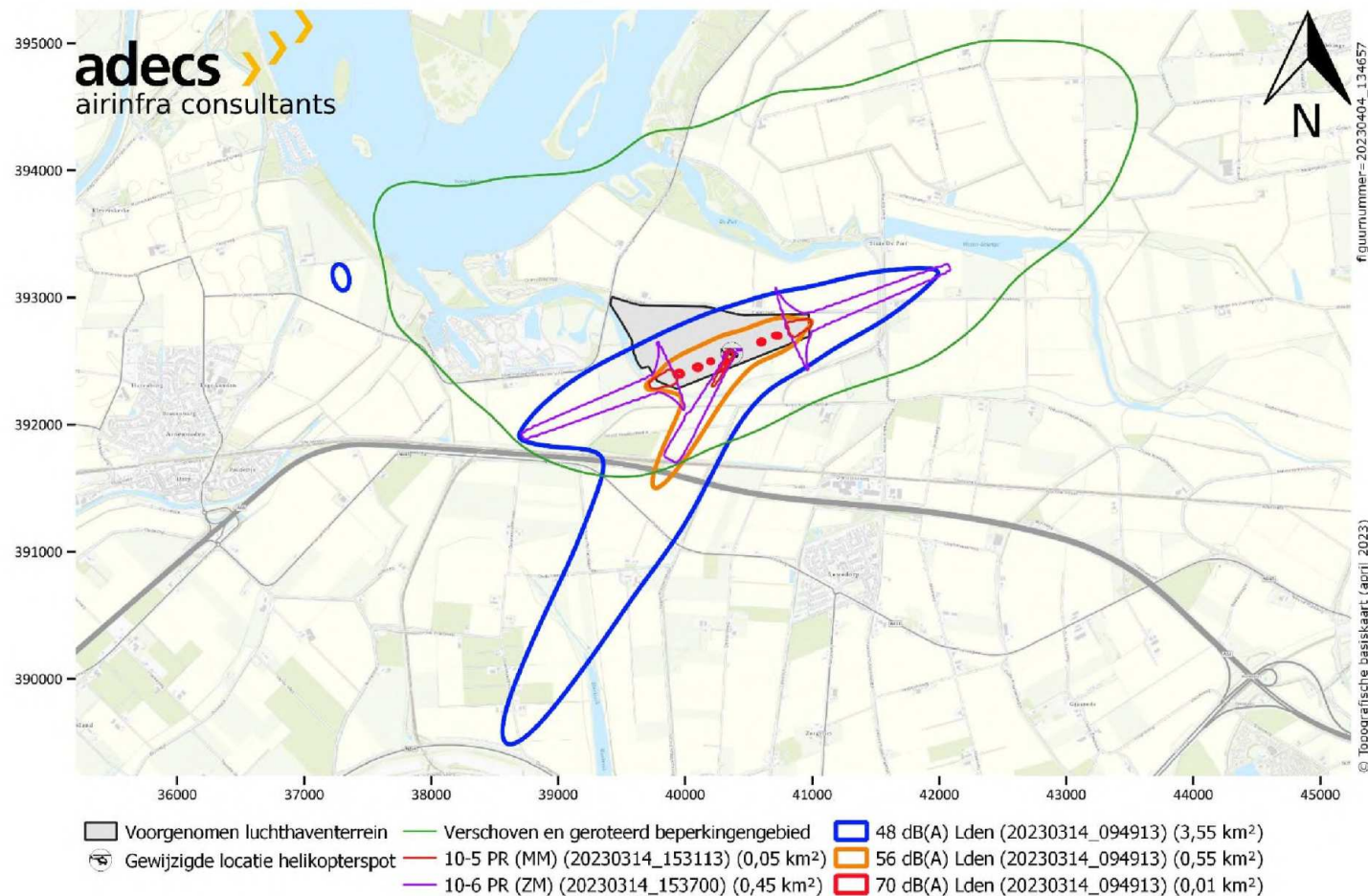
1. **Milieueffecten baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland**, ten behoeve van aanpassing van het luchthavenbesluit (Adecs Airinfra Consultants, 15 augustus 2023, [gm221114rap/pH/kd]).
2. **Rapportage Quick-scan Flora en Fauna Wet Natuurbescherming**, Luchthaven Midden-Zeeland (Grasadvies, 23 februari 2023 [P04524]).
3. **Onderzoek baanrotatie**, Vliegveld Midden-Zeeland (Adecs Airinfra Consultants, 24 juni 2023, [gm221113rap/pH/kd]).
4. **Digitale gegevens met betrekking tot geluid (Lden-tool), externe veiligheid (GEVERS), hoogtebeperkingen (CAD-file) en AERIUS-berekening (PDF)**.
5. **Statenbesluit milieueffectrapportage EHMZ**.
6. **Stikstofnotitie SAR** (Adecs Airinfra Consultants, 25 juni 2023, [ehmz220404not/cM/kd]).
7. **Notitie voor VVGL** (Adecs Airinfra Consultants, 24 juni 2023, [gm221115not/jK/kd]).
8. **Bestuursovereenkomst tussen provincie Zeeland en gemeente Middelburg**, 23 februari 2021, (Zaaknummer D-51030).

- A. **Luchthavengebied**
- B. **Beperkingengebied – Geluid en externe veiligheid**
- C. **Hoogtebeperkingen**
- D. **Hoogtebeperkingen (uitvergroot)**
- E. **Beperkingengebied – geheel (uitvergroot)**
- F. **Beperkingengebied – geheel (uitgezoomd)**

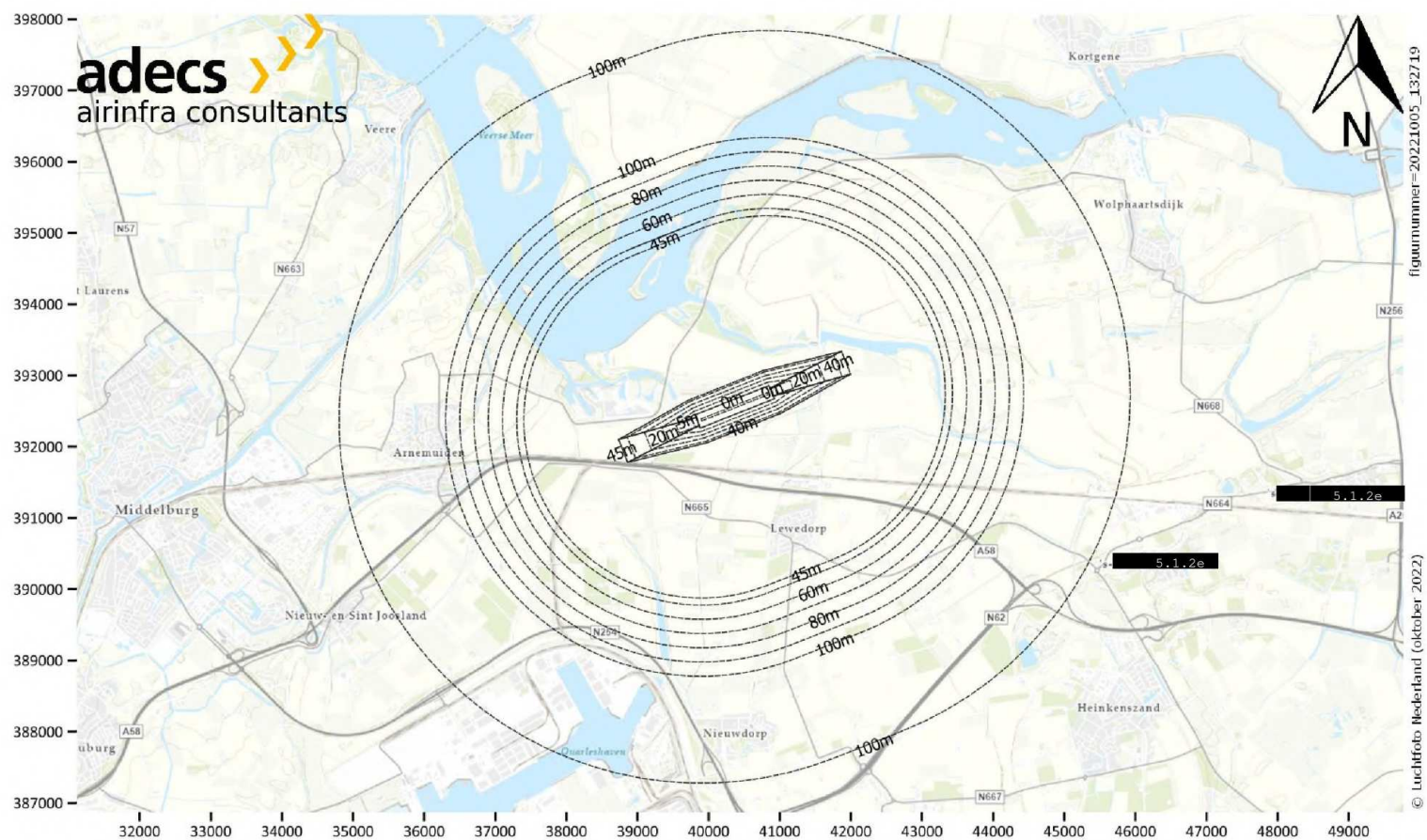
Bijlage A. Luchthavengebied

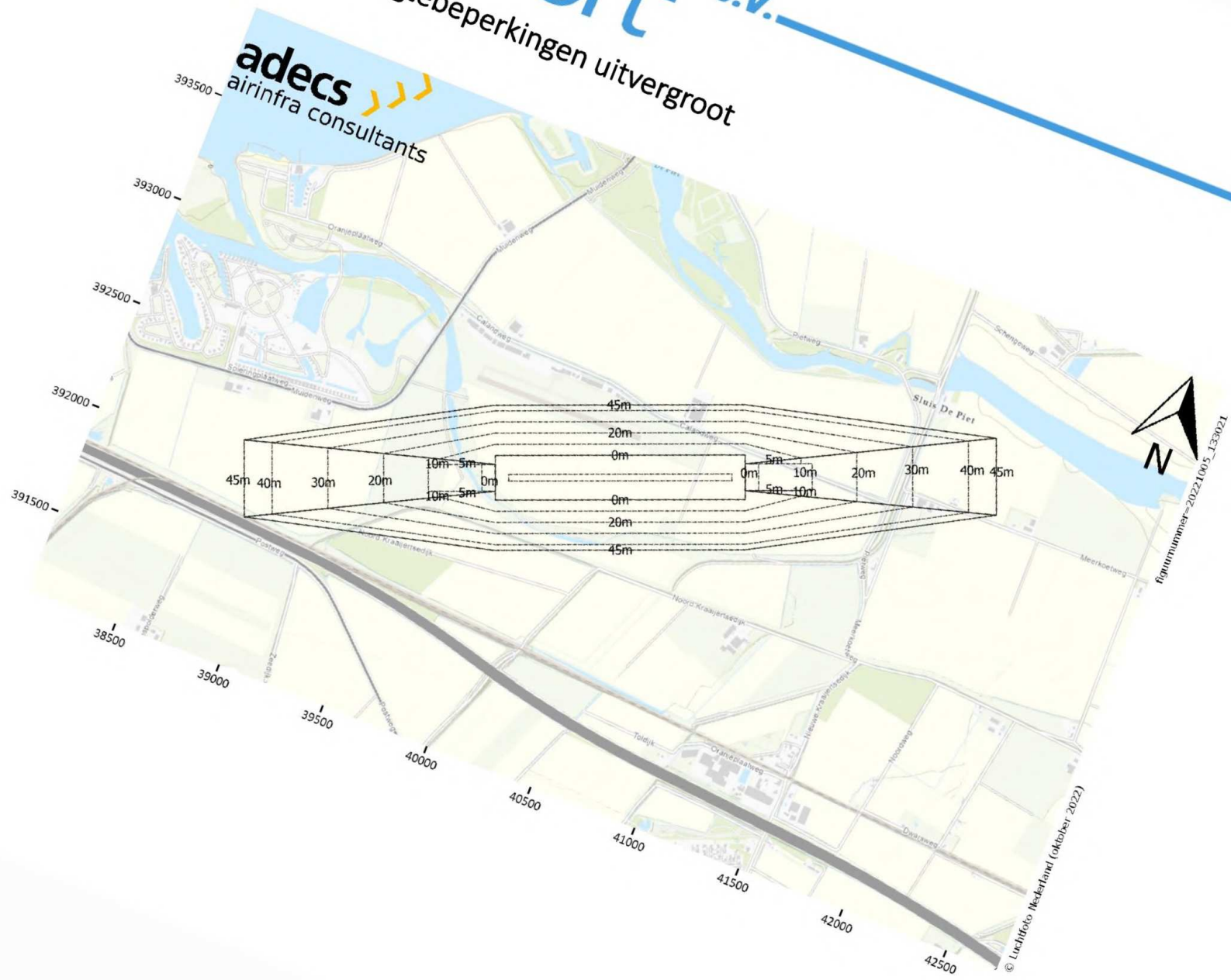


Bijlage B. Beperkingengebied – Geluid en externe veiligheid

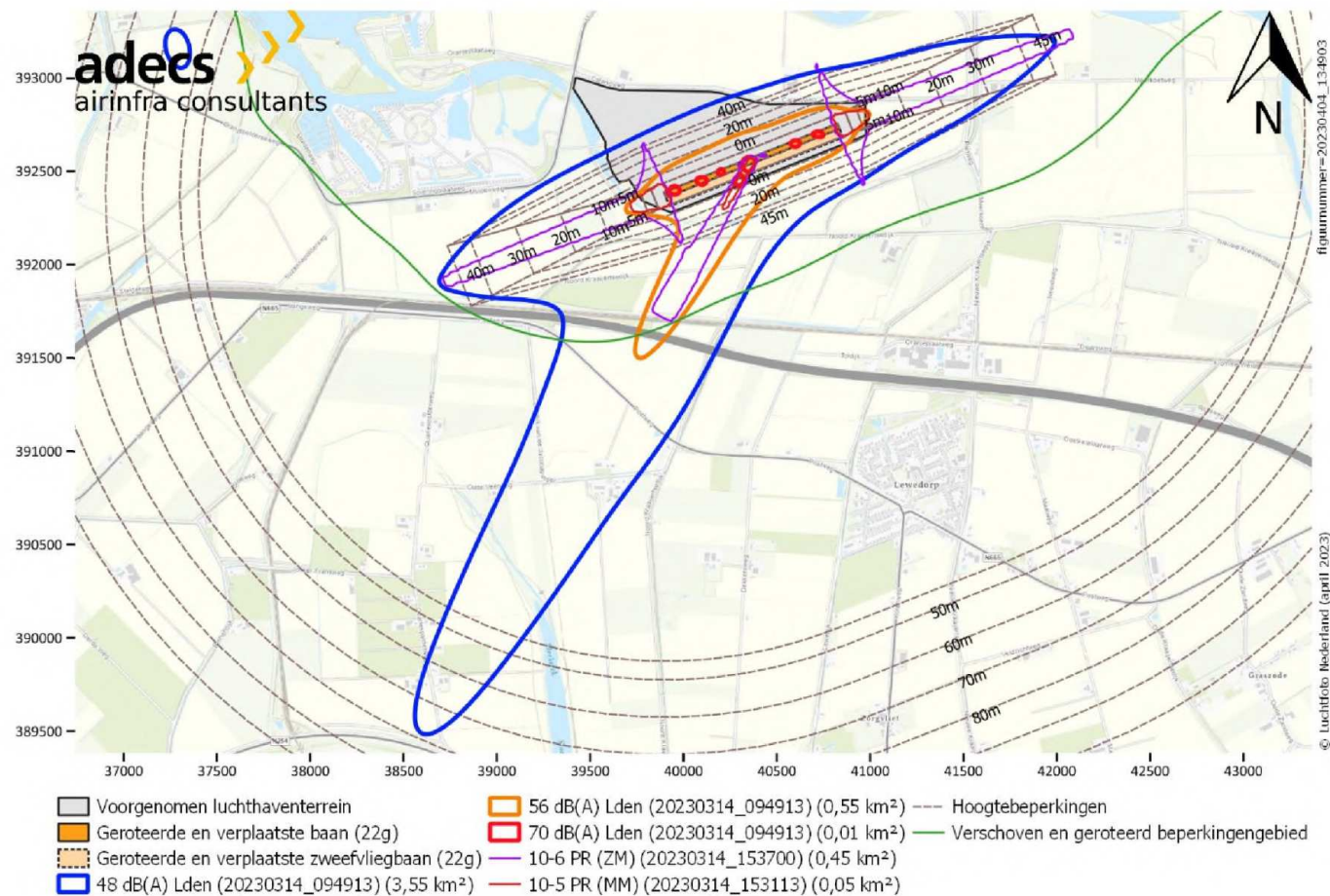


Bijlage C. Hoogtebeperkingen

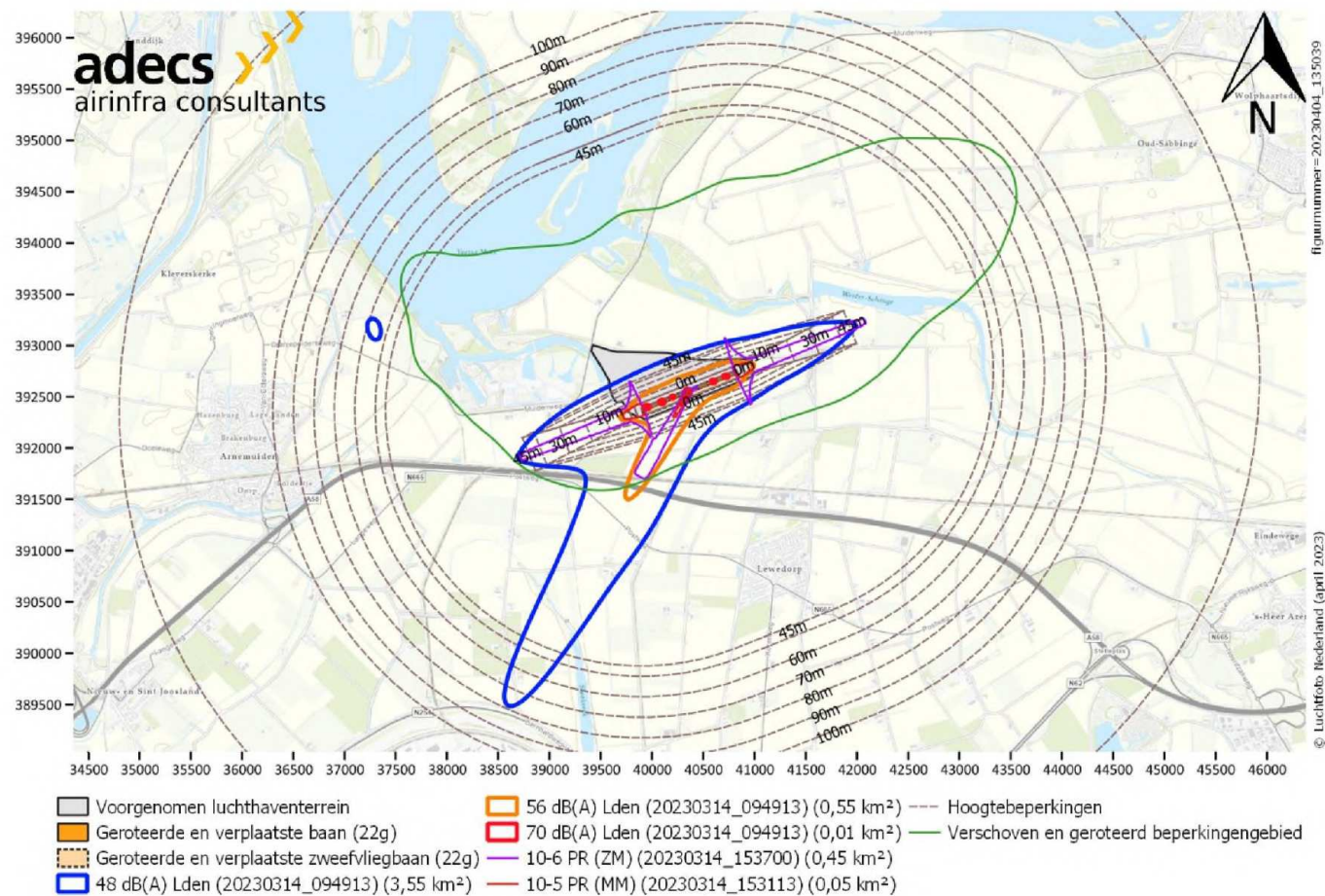




Bijlage E. Beperkingengebied – Geheel (uitvergroot)



Bijlage F. Beperkingengebied – Geheel (uitgezoomd)



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 9 12