

Nota van beantwoording zienswijzen

Verordening Luchthavenbesluit Midden- Zeeland (ontwerpbesluit bekendmaking 12 april 2024, Provinciaal Blad 2024, 5039)

Juli 2024

Behoort bij besluit van het college van GS van 9 juli 2024 inzake het voorstel aan Provinciale Staten tot vaststelling van het ontwerpbesluit Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Nota van beantwoording zienswijzen

Bij het ontwerpbesluit verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Datum: 1 juli 2024
Auteur: Provincie Zeeland / RUD
Versienummer: 1.0 (definitief)

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Wijze van behandeling.....	6
3	Schrappen startgewicht	8
4	Helikopterbewegingen/SAR.....	15
5	Overeenkomst.....	17
6	Stikstof.....	18
7	Fijnstof.....	19
8	Gebruik luchtruim.....	20
9	Daglichtperiode.....	21
10	Geen baanverdraaiing.....	22
11	Veiligheid.....	23
12	Economische gevolgen.....	24
13	Geluid.....	26
14	MER.....	27
15	Onvoldoende onderzoek/ ontbrekende stukken.....	28
16	Operationalisering baanrotatie.....	30
	Samenvatting.....	31

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Op 9 april 2024 hebben gedeputeerde staten het ontwerp besluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland vastgesteld en besloten voor inspraak ter inzage te leggen. Het ontwerpbesluit heeft van 15 april tot en met 27 mei 2024 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. In deze antwoordnota wordt gereageerd op de ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerp Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (hierna: ontwerp Luchthavenbesluit). Voor de aanleiding om te komen tot dit ontwerp Luchthavenbesluit wordt verwezen naar de bijlage bij het ontwerp Luchthavenbesluit, nader geduid als toelichting, onder 1. Inleiding.

1.2 Indieners

Tegen dit ontwerpbesluit zijn zienswijzen ingebracht.

De indieners van de zienswijzen die een natuurlijk persoon zijn zullen worden aangeduid als genummerde indiener. Bestuursorganen en rechtspersonen daarentegen zullen met hun (verkorte) naam worden aangeduid.

De indieners van de zienswijzen zijn:

- 1 Gemeente Middelburg, Kanaalweg 3, 4337 PA, zienswijze d.d. 21 mei 2024, verder te noemen Middelburg
- 2 [redacted] zienswijze d.d. 24 mei 2024, verder te noemen indiener 1
- 3 [redacted] vertegenwoordigd door [redacted] namens VICI Advocaten, zienswijze d.d. 29 april 2024, verder te noemen indiener 2
- 4 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland, postbus 6001, 4330 LA Middelburg, zienswijze 27 mei 2024, verder te noemen CRO
- 5 [redacted] zienswijze 25 mei 2024, verder te noemen indiener 3
- 6 [redacted] vertegenwoordigd door [redacted] namens Blackbird Advocatuur, verder te noemen indiener 4
- 7 [redacted], zienswijze d.d. 20 mei 2024, verder te noemen indiener 5
- 8 Driestar BV, Emmalaan 33, Utrecht en HVV Property BV, Muidenweg 3, Arnemuiden, pro forma zienswijze d.d. 24 mei 2024, aangevuld op 7 juni 2024, verder te noemen Driestar.
- 9 ZMF, Kousteensedijk 7, 4331 JE Middelburg, zienswijze d.d. 24 mei 2024, verder te noemen ZMF.
- 10 Vereniging d'Oranjeplaete, Bergse Linker Rottekade 285, 3056 LJ Rotterdam, vertegenwoordigd door [redacted] namens Hekkelman Advocaten, zienswijze pro forma d.d. 24 mei 2024 en aanvullend d.d. 10 juni 2024, verder te noemen d'Oranjeplaete.
- 11 Stichting Aqua Familia, Muidenweg 3, 4341 PC Arnemuiden, vertegenwoordigd door [redacted] namens Hekkelman Advocaten zienswijze pro forma d.d. 24 mei 2024 en aanvullend d.d. 10 juni 2024, verder te nomen Aqua Familia,

De termijn voor de indiening van de zienswijzen verliep op 27 mei 2024¹. Alle indieners hebben tijdig een (pro forma) zienswijze ingediend en zijn dan ook ontvankelijk in hun zienswijze.

Verder zijn alle indieners aan te merken als belanghebbenden als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Als belanghebbende zijn zij ontvankelijk in hun zienswijzen.

1.3 Beoordeling zienswijzen

De zienswijzen zijn beoordeeld en zullen, behoudens één aanpassing en enkele technische correcties, niet worden gevolgd. Dit vraagt om een beperkte wijziging van het ontwerpbesluit. Voor de motivering van het antwoord op de zienswijzen wordt verwezen naar de hieronder opgenomen paragrafen.

¹ [Zie officiële bekendmakingen](#)

2 Wijze van behandeling

2.1 Categorieën

De zienswijzen worden verdeeld in twee categorieën:

- De indieners die zich niet verzetten tegen de baanverdraaiing, maar zich niet kunnen vinden in andere wijzigingen van het Luchthavenbesluit (bijvoorbeeld het schrappen van het startgewicht);
- De indieners die zich niet kunnen vinden in de draaiing van de start- en landingsbaan.

Bij het beoordelen van de zienswijzen is gebleken dat een aantal onderwerpen in verschillende zienswijzen terugkomt. Om doelmatigheidsredenen is besloten de zienswijzen eerst per onderwerp en vervolgens per indiener te behandelen.

2.2 Reactie in het vooroverleg

Twee van de indieners hebben in het vooroverleg al gereageerd: CRO en de gemeente Middelburg. In het ontwerp besluit zijn deze reacties beoordeeld en verwerkt in paragraaf 8 van het ontwerp Luchthavenbesluit onder het kopje Gemeente Middelburg en CRO.

2.2.1 Gemeente Middelburg

De gemeente Middelburg (Middelburg) heeft haar zienswijzen opgebouwd in een juridisch-inhoudelijk deel en een technisch deel. Het technische deel bestaat uit de volgende opmerkingen:

- Tabel 1 in kop schrappen 'binnen daglichtperiode': antwoord: wordt niet aangepast, is in ontwerp Luchthavenbesluit opgenomen i.v.m. eenduidige woordkeuze.
- Controle van de coördinaten HHP01 en HHP02: antwoord: wordt aangepast.
- Onder punt G (beperkingengebieden), opname van berekeningsnummers: antwoord: betreft geen beperkingengebieden, maar handhavingspunten.
- 10-6 wijzigen in 10⁻⁶: antwoord: wordt aangepast.
- In plaats van 'vliegbewegingen' de term 'luchtvaartbewegingen' gebruiken: antwoord: niet aangepast omdat aanvrager deze term gebruikt.
- Geluidsbudget vervangen door geluidsruimte: antwoord: wordt niet aangepast omdat dit geen meerwaarde toevoegt.

Deze voorstellen van Middelburg zullen gedeeltelijk worden gevolgd en het besluit zal hierop worden aangepast. In dit opzicht zijn de zienswijzen terecht voorgesteld.

Wat het juridisch-inhoudelijk deel betreft:

In het ontwerp Luchthavenbesluit zijn de inhoudelijke reacties uit het vooroverleg verwerkt. Deze inhoudelijke reacties hebben in essentie betrekking op de omschrijving van de start- en landingsbaan, het schrappen van de gewichtsnorm van 6.000 kg van het startgewicht van het vliegtuig dan wel de helikopter en de schrapping van bepaling met betrekking tot de SAR-helikopter in het Luchthavenbesluit.

De door Middelburg ingediende juridisch-inhoudelijke zienswijze bevat slechts onderdelen die ook al behandeld zijn als reactie op het vooroverleg. Wij zien geen reden om van onze reactie op het vooroverleg af te wijken. Deze reactie is te vinden in par. 8 van de toelichting, Gemeente Middelburg,

van het ontwerp Luchthavenbesluit. Volledigheidshalve zal vanaf hoofdstuk 3 wel per afzonderlijk onderdeel worden geantwoord op de zienswijze van Middelburg.

2.2.2 CRO

Ook de CRO heeft in het vooroverleg gereageerd. De opmerkingen van de CRO en onze reactie hier op staan vermeld in paragraaf 8 van het ontwerp Luchthavenbesluit onder het kopje CRO.

In de zienswijzeprocedure heeft CRO het volgende naar voren gebracht:

De randvoorwaarden van gerefereerde regelgeving is helaas niet als deel van de documentatie van het luchthavenbesluit bijgevoegd en hierdoor hebben wij als CRO niet kunnen evalueren welke door de nationale overheid geïmplementeerde regelgeving dit betreft en wat consequenties zijn van de aanpassing aan deze regelgeving op de in het vigerende luchthavenbesluit de geldende bepalingen en limieten.

Antwoord: Als wij het goed begrijpen, voert CRO aan dat openbare wetten en regelingen als bijlage bij het ontwerp Luchthavenbesluit gevoegd zouden moeten worden. Aangezien deze regelingen openbaar zijn, behoren deze regelingen geen onderdeel uit te maken van het ontwerp Luchthavenbesluit. Volledigheidshalve betreft het hier de gangbare wet- en regelgeving ten aanzien van luchtvaart, zoals de Wet luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens.

Deze zienswijze geeft dan ook geen aanleiding het ontwerp Luchthavenbesluit te wijzigen.

3 Schrappen startgewicht

3.1 Algemeen

In vrijwel alle zienswijzen wordt ingegaan op schrapping van de bepaling met betrekking tot het maximum startgewicht, zoals opgenomen in artikel 4 van het geldende Luchthavenbesluit. In feite betekent schrapping van dit onderdeel dat wij het voorschrift van het maximaal startgewicht van 6.000 kg uit het Luchthavenbesluit halen. De indieners hebben de vrees dat door schrapping van het maximaal startgewicht overlast door andersoortig vliegverkeer zal ontstaan met meer geluidshinder tot gevolg².

Wat ons betreft is deze vrees niet terecht. Wij beargumenteren dat hieronder in twee paragrafen.

3.1.1 Schrapping maximaal startgewicht

In het algemeen wordt opgemerkt dat bij het opstellen van het ontwerp Luchthavenbesluit de actuele internationale voorschriften uit het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO worden gevolgd. Nederland is sinds 1944 al aangesloten bij deze organisatie en partij bij dit verdrag dat regelmatig wordt geactualiseerd naar de huidige inzichten en stand der techniek.

Naast deze internationale voorschriften voor burgerluchtvaart gelden ook Europese richtlijnen voor omgevingslawaaï³, die vervolgens zijn verwerkt in Nederlandse wetgeving. In de Memorie van Toelichting op het Besluit burgerluchthavens van 2009⁴ staat bijvoorbeeld dat wordt aangesloten bij de Europese richtlijn voor omgevingslawaaï.

Onze algemene lijn van de weerlegging van de zienswijzen op het ontwerp Luchthavenbesluit wordt dan ook gevormd door het wettelijke uitgangspunt dat gewicht van luchtvaartuigen geen maatgevende toetsingscriterium betreft ten aanzien van omgevingslawaaï. Tot vijftien jaar geleden werd het geluid van een luchtvaartuig getoetst aan het gewicht van een luchtvaartuig. Dit gebeurde via de zogeheten Bkl-tool. Sinds 2009 is de wetgeving aangepast via het Besluit burgerluchtvaart en is de Bkl-tool vervangen door de Lden-tool. Alle luchtvaartuigen zijn nadien voorzien van een geluidcertificaat.

Een en ander is daarmee in lijn gebracht met de Europese richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189). Het gewicht van 6.000 kg om het geluid van luchtvaartuigen te toetsen wordt conform de Europese richtlijn dan ook niet meer toegepast.

Om het luchthavenbesluit voor Vliegveld Midden-Zeeland (VMZ) aan te laten sluiten bij de huidige wet- regelgeving is, na consultatie bij het IPO en beoordeling van actuele Luchthavenbesluiten van andere regionale vliegvelden in Nederland, geconcludeerd dat het behouden van de bepaling van het maximum startgewicht van 6.000 kg niet legitiem is. Immers het geluid van luchtvaartuigen vormt het toetsingskader voor het functioneren van het vliegveld.

In de Regeling burgerluchthavens is de rekenmethodiek opgenomen waar regionale vliegvelden zoals vliegveld Midden-Zeeland aan moeten voldoen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium opgestelde Indelingslijst luchtvaartuigtypen en van de

² Zie o.a. zienswijze indiener 1, alinea 3, laatste zin en alinea 4; maar ook zienswijze indiener 2, blz. 2, vierde alinea; zienswijze indiener 5, punt 2; aanvullende zienswijze Driestar, par. 1 en 2

³ Richtlijn nr. 2002/49/EG

⁴ Staatsblad 2009, 412

Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting in Lden. Alle luchtvaartuigen zijn dus gecategoriseerd, ongeacht gewicht van het toestel.

De toelaatbaarheid van luchtvaartuigen wordt voor VMZ bepaald aan de hand van het geluidsbudget dat tot stand is gekomen aan de hand van de wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek. Het geluidsbudget begint daarbij elk begin van het kalenderjaar bij 100% en neemt gedurende de loop van het jaar af naar gelang het type en aantallen luchtvaartuigen die starten en landen op het vliegveld. De registratie ten aanzien van het geluidsbudget gebeurt door het vliegveld, de controle c.q. handhaving gebeurt door de RUD Zeeland. Deze werkwijze borgt dat er binnen de wettelijk voorgeschreven kaders van omgevingslawaaï wordt gebleven.

Daarnaast vormt de lengte van de start- en landingsbaan een criterium qua toelaatbaarheid van vliegtuigen. Zie hiervoor de navolgende paragraaf.

3.1.2 Landingsbaan

De zienswijzen gaan ook over de bepaling van de verharde baan die in het vigerende Luchthavenbesluit en bij het ontwerpbesluit is opgenomen. In artikel 3 van het Luchthavenbesluit staat namelijk dat op de luchthaven een verharde start- en landingsbaan is gelegen. Feitelijk is de huidige baan niet volledig verhard, maar bestaat deze uit een grasbaan inclusief een pakket van gemalen vezels van kunstgrasvelden en daaronder drainage. Hierdoor blijft de baan ook in natte omstandigheden bruikbaar met minder schade. De indieners vrezen dat er juridische ruimte nu is om de baan volledig te verharden (asfalt of beton).

Wij beargumenteren dat ook hier sprake is van een beperkende factor voor de toelaatbaarheid van vliegtuigen op dit regionale vliegveld. In artikel 3 staat dat de baan maximaal 1.000 meter lang en 30 meter breed mag zijn, dit overeenkomstig de internationale voorschriften uit het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. De baan heeft daarbij codenummer 2 en codeletter B, zoals opgenomen in bijlage 14 van dat verdrag. Dit is ook juridisch geborgd in artikel 3. Deze codes houden in dat de baanlengte maximaal 1200 meter mag zijn en de spanwijdte van toelaatbare vliegtuigen maximaal 24 meter mag bedragen. Er is een verharde baan aan het vliegveld vergund conform code 2 codeletter B. Verharding kan beton, steen of zoals nu bij vliegveld Midden-Zeeland gekozen is kunststofvezels.

In de praktijk betekent dit dat enkel kleine vliegtuigen gebruik kunnen maken van deze start- en landingsbaan, zoals thans ook gebeurt. Er is namelijk geen enkel groot passagierstoestel dat een spanwijdte tot 24 meter heeft. Zo heeft een Boeing 737-800 al een spanwijdte van 34 meter en een City hopper een spanwijdte van 29 meter. Dergelijke passagierstoestellen hebben ook een baan nodig van minimaal 2.000 meter voor het kunnen landen of opstijgen. Zie Schiphol of Eindhoven met banen tot meer dan 3.500 meter. De internationale regelgeving en de juridische borging ervan in het Luchthavenbesluit is voor ons voldoende argumentatie om artikel 4 ten aanzien van de gewichtsbeperking aan te passen.

Ten overvloede brengen we in dat de meeste regionale vliegvelden in Nederland beschikken over een verharde start- en landingsbaan overeenkomstig eenzelfde regeling in het bijbehorende Luchthavenbesluit. Hieronder volgen twee voorbeelden van dergelijke besluiten, vergelijkbaar met het ontwerpbesluit VMZ:

1. Luchthavenbesluit Teuge:

Artikel 3 Op de luchthaven zijn gelegen:

een verharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 086° – 266°, met een lengte van 1.199 meter en een breedte van 27 meter, met daarbij behorende verharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 2 en codeletter B;

een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 027° – 207°, met een lengte van 700 meter en een breedte van minimaal 25 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B;

2. Luchthavenbesluit Breda:

Artikel 3 Baanaanduiding

1. Op de luchthaven is gelegen een verharde start- en landingsbaan in de geografische richting 066°-246° met een lengte van 830 meter en een breedte van 23 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).

Anders dan in de zienswijzen wordt beargumenteerd komt juist een geasfalteerde baan ten goede aan geluidsreductie voor de omgeving. Immers met asfalt is er minder weerstand dan op een grasbaan. Dit betekent dat er sneller opgestegen kan worden en tot hoogte gekomen wordt en is er ook een kortere remweg nodig bij landen dat resulteert in minder hinder voor de directe omgeving. Het aanleggen en beheren van een volledig verharde baan is echter zeer kostbaar, wat door de exploitant niet gedragen kan worden.

Tenslotte is de gehele infrastructuur van dit vliegveld niet ingericht voor grote vliegtuigen: er is geen ruimte voor taxiën, geen grootschalige opslag voor brandstof(auto's), geen opslag van trappen, geen parkeerruimte auto's voor passagiers, etc. Ook ons omgevingsbeleid en milieubeleid staat niet toe dat hier ruimte is voor grote vliegtuigen met bijbehorende infrastructuur. Mocht daar überhaupt een beleidswens toe zijn, dan vraagt dat te allen tijde een politieke afweging.

Voor zover in de zienswijzen een beroep wordt gedaan op de aspecten zoals genoemd onder 3.1 t/m 3.1.2 van deze antwoordnota, behoren bovenstaande antwoorden als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

3.2 Middelburg

Middelburg voert aan dat schrapping van het startgewicht bij partijen de opvatting kan ontstaan dat hiermee een verruiming van de mogelijkheden van VMZ ontstaat.

Antwoord: deze opvatting is onjuist en gedateerd. Het gewicht van luchtvaartuigen is geen wettelijke vereiste om op te nemen in een Luchthavenbelsuit. De mogelijkheden van VMZ worden niet bepaald door het maximum startgewicht, maar worden bepaald door:

- Geluidscertificaten per luchtvaartuig;
- Geluidsbudget;
- Met daaraan gekoppeld het aantal luchtvaartbewegingen;
- Beperkingengebied geluid;
- Beperkingengebied (externe) veiligheid;
- Beperkte baanlengte en maximaal toegestane spanwijdte vliegtuigen;

Gelet op de bovenstaande stringente voorschriften waardoor het gebruik van het vliegveld wordt begrensd en de feitelijke inrichting van het vliegveld zien wij niet in dat het schrappen van het maximum startgewicht kan leiden tot een verruiming van de (gebruiks)mogelijkheden van het vliegveld.

Ook is de CRO een voorstander van schrapping van het maximum startgewicht. In het belang van uniforme regelgeving heeft CRO hierover een terechte opmerking gemaakt in haar zienswijze:

Vanuit de CRO ondersteunen wij de stroomlijning van het voorliggende luchthavenbesluit met andere luchthavenbesluiten in Nederland. Als CRO vinden wij het van belang dat de regelgeving zoveel mogelijk gelijkvormig is omdat het de leesbaarheid ten goede komt en ook de uitvoering en handhaving van de opgenomen regelgeving eenvoudiger en duidelijker maakt.

Zelfs in die gevallen waar luchtvaart-technisch gezien een straalvliegtuig, zwaardere propellervliegtuigen of zwaardere helikopters, anders dan SAR⁵, kunnen opstijgen en landen vanaf VMZ, dan nog wordt hun gebruik van VMZ gelimiteerd door restricties zoals het geluidscertificaat, geluidsbudget, beperkingengebieden en baanlengte. Daarnaast is het vliegveld verantwoordelijk voor het toelaten van dergelijke toestellen en zal dat haaks staan op de bedrijfsvoering (recreatief, klein zakelijk en vliegschool).

Samenvattend: schrapping van het startgewicht zal niet leiden tot meer geluid, en ander vormen (lees zwaarder) van luchtvaartverkeer. Wij zien in deze zienswijze geen aanleiding het ontwerp Luchthavenbesluit te wijzigen.

3.3 Driestar

3.3.1

Driestar voert een vergelijkbare zienswijze als gemeente Middelburg aan. Wel vult Driestar aan dat ook rekening gehouden dient te worden met de hoeveelheid recreatiewoningen. Het aantal luchtvaartbewegingen is sinds 2017 met ca 70% ten opzichte van 2022 toegenomen tot wel 30.000. VMZ is daardoor sterk gegroeid.

Als het startgewicht van 6.000 kg als voorschrift zou vervallen, dan zou dit leiden tot nog meer luchtvaarbewegingen en een nog grotere groei van VMZ en overlast voor recreanten en omwonenden.

Antwoord: deze zienswijze mist relevantie. Het aantal toegestane luchtvaartbewegingen bedraagt 46.558, waarvan maximaal 4.000 helikopterbewegingen. Het maakt niet uit of er in de jaren 1997 tot en met 2023 fluctuaties in het aantal feitelijke luchtvaartbewegingen hebben plaatsgevonden.

Maar zelfs als nauwkeuriger gekeken wordt naar het aantal luchtvaartbewegingen is dat niet redengevend voor de zienswijze. Uit de door Driestar aangehaalde tabel blijkt dat sinds 1998 het aantal luchtvaartbewegingen sterk fluctueert: in 1999 waren er wel 35.000 luchtvaartbewegingen. In 2017 waren dat er maar circa 21.000. De vergelijking tussen 2017 en 2022 is dan ook niet representatief. In 2023 bijvoorbeeld was het aantal luchtvaartbewegingen al weer minder: circa 30.000.

Met andere woorden: ook met een gewichtsnorm van 6.000 kg is er sprake van grote aantallen (fluctuerende) luchtvaartbewegingen.

Ook hier verwijzen wij naar ons eerder ingenomen uitgangspunt: het schrappen van het maximum startgewicht van 6.000 kg zal niet leiden tot meer of ander luchtvaartverkeer. Deze zienswijze vormt dan ook geen aanleiding het ontwerp Luchthavenbesluit te wijzigen.

⁵ Zie zienswijze Middelburg, blz. 3 bovenaan

3.3.2

Ook voert Driestar aan dat het verlaten van de norm voor het startgewicht kan leiden tot mogelijke vertraging van deze aanvraag. Partijen zullen het loslaten van die norm niet begrijpen en daartegen (aanvraagvertragende) acties ondernemen.

Antwoord: Het ontwerp Luchthavenbesluit dient inzichtelijk en begrijpelijk te zijn. Hierbij heeft een afweging van alle betrokken belangen plaatsgevonden. Schrapping van het startgewicht en de onderbouwing daarvan vormt een onderdeel van de afweging.

Daarnaast wordt in het Nederlandse bestuursrecht groot gewicht toegekend aan de mogelijkheden van inspraak en gebruikmaking van rechtsmiddelen. Dit borgt zorgvuldige besluitvorming.

Deze beginselen kunnen er toe leiden dat procedures 'langer duren' dan aanvrager of andere belanghebbende(n) wenselijk achten, maar dat is wat ons betreft geen reden om het ontwerp Luchthavenbesluit hierop aan te passen.

3.3.3

Driestar vreest voor extra gebruiksmogelijkheden van VMZ door het schrappen van het startgewicht. Op dit punt voert Driestar hetzelfde aan als hetgeen door Middelburg onder 3.2. van deze antwoordnota wordt aangevoerd.

Antwoord: zie ons antwoord onder 3.2.

3.3.4

Driestar vreest daardoor ook voor een grotere luchthaven.

Antwoord: deze zienswijze is geen reden voor aanpassing van het ontwerp Luchthavenbesluit, zie ook onder 3.1.2. en 3.2. Groei van VMZ is namelijk niet aan de orde. VMZ wordt niet groter door het schrappen van het maximum startgewicht. De aantallen, de geluidsnormen, de beperkingen en de classificering van de baan zijn bepalend en die blijven ongewijzigd met het nieuwe Luchthavenbesluit.

3.3.5

Driestar stelt dat niet alle geluidsfrequenties (bijvoorbeeld LFG) worden meegenomen in de meetmethode.

Antwoord: de gevolgde meetmethode is een wettelijk voorgeschreven rekenmethode, zie Regeling burgerluchthavens. Niet blijkt dat geen rekening is gehouden dan wel rekening gehouden moest worden met LFG. Deze zienswijze is geen reden voor aanpassing van het ontwerp Luchthavenbesluit.

3.3.6

Art. 4 lid 1 ontwerp Luchthavenbesluit luidt: 'Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan.' Deze tekst is ter vervanging van het huidige Luchthavenbesluit: 'Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met luchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg, helikopters met een maximaal startgewicht van 6.000 kg, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen toegestaan'.

Driestar vraagt zich af of hiermee niet meer luchtvaartuigen worden toegestaan dan voorheen waren toegestaan.

Antwoord: Het gebruik van VMZ wordt bepaald door de factoren zoals genoemd in 3.2 van deze antwoordnota. Voor alle luchtvaartuigen zijn geluid en bewegingen de maatgevende indicatoren. Echter, het voorstel in het ontwerp Luchthavenbesluit is te ruim geformuleerd en blijkt strijdig met

het Provinciaal beleid. In het definitief te wijzigen Luchthavenbesluit wordt teruggevalLEN op de oorspronkelijke formulering, met uitzondering van de passages 'met een maximum startgewicht van 6.000 kg'. Deze zienswijze leidt tot een wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

3.3.7

De Zeeuwse Omgevingsvisie staat, aldus Driestar, geen structurele toename van geluid toe. Schraping van de gewichtsnorm zal structurele toename kunnen veroorzaken.

Antwoord: deze zienswijze is speculatief en er ontbreekt feitelijke onderbouwing. Voor alle volledigheid: het in deze zaak verrichte onderzoek is uitgebreid en in overeenstemming met de Zeeuwse Omgevingsvisie (hierna: omgevingsvisie). De omgevingsvisie staat niet toe dat er een verruiming van geluid optreedt. Met andere woorden: het geluidsbudget blijft hetzelfde. Daarnaast is er specifiek onderzoek geweest naar de gevolgen voor het geluid in geval van draaiing van de start- en landingsbaan. Het resultaat van dit onderzoek is dat er minder geluidsoverlast zal zijn dan nu het geval is.

Deze zienswijze leidt niet wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

3.4 Aqua Familia/ d'Oranjeplaete

Volgens Aqua Familia / d'Oranjeplaete is de wijziging van het Luchthavenbesluit slechts bedoeld geweest voor de baanverdraaiing. Het schrappen van het startgewicht hoorde daar zeker niet bij.

Antwoord: als Aqua Familia / d'Oranjeplaete als zienswijze naar voren brengt dat het bestuursorgaan niet bevoegd zou zijn geweest om een ontwerp Luchthavenbesluit op te stellen met een andere inhoud dan een baanverdraaiing, dan herkennen wij ons daar niet in.

Het bestuursorgaan neemt een besluit op de aanvraag. In de aanvraag is de suggestie gedaan om het startgewicht te schrappen. Die suggestie is betrokken bij het opstellen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit en sluit ook aan op hetgeen het college van gedeputeerde staten in 2022 richting provinciale staten heeft gecommuniceerd. Bij de wijziging van het Luchthavenbesluit ten behoeve van draaiing van de start- en landingsbaan zal ook een bepaling in het Luchthavenbesluit opgenomen worden met een maximum aan oefen- en onderhoudsvluchten met de SAR-helikopter. Er is vervolgens onderzoek gedaan naar de wettelijke vereisten van een Luchthavenbesluit ten aanzien van dit soort vluchten en hoe andere provincies dit geregeld hebben. Daarbij zijn wij tot nieuwe inzichten gekomen. Dit maakt dat sprake is van gewijzigde omstandigheden tot modernisering van het Luchthavenbesluit. De redeneerlijn hierbij is als volgt:

- Uitgangspunt in de oude werkwijze was de veronderstelling dat hoe zwaarder een toestel, hoe meer geluid deze produceerde. Destijds beperkten we het geluid met het stellen van maximum gewicht van luchtvaartuigen (6.000 kg).
- Inmiddels zegt gewicht niet alles meer over de geluidsbelasting richting de omgeving. Lichtere toestellen kunnen heuse lawaaimakers zijn, en omgekeerd kunnen zware toestellen dermate modern zijn dat ze relatief stil zijn. Om deze reden is in 2009 nationale regelgeving gewijzigd (op basis van de Europese richtlijn) die bepaalde dat de geluidsbelasting niet afhankelijk is van het gewicht van een toestel, maar van de geluidproductie.
- Vanuit deze constatering is bij de meeste regionale luchthavens de werkwijze met een gewichtslimiet inmiddels losgelaten. In plaats daarvan wordt gewerkt met geluidscertificaten en

een geluidsbudget aan de hand van handhavingspunten rondom het vliegveld. Dat betekent dat na elke vliegbeweging de werkelijke geluidsemissie in mindering wordt gebracht op het jaarlijks beschikbare geluidsbudget. Op vliegveld Midden-Zeeland wordt al gewerkt met een geluidsbudget, maar staat ook het verbodsgewicht hoger dan 6.000 kg nog in het Luchthavenbesluit. Dit hindert het functioneren van het vliegveld in haar activiteiten, met name ten aanzien van de oefen- en onderhoudsvluchten van de SAR-helikopter. Vliegveld Midden-Zeeland is één van de laatste regionale luchthavens waar het Luchthavenbesluit dan ook nog moet worden gemoderniseerd.

Gedeputeerde staten hebben een ambtshalve wijziging voorgesteld om de bepaling van het maximale startgewicht te schrappen aan de hand van de bovenstaande argumentatie en in relatie tot de wens om het Luchthavenbesluit te moderniseren zodat deze aansluit bij de andere Luchthavenbesluiten van regionale luchthavens in Nederland.

Bij het opstellen van het ontwerp Luchthavenbesluit mag het bestuursorgaan, mits voldaan aan de daaraan te stellen bestuursrechtelijke eisen/beginselen, ambtshalve aanpassingen aan het ontwerp Luchthavenbesluit verwerken. Eén van die ambtshalve aanpassingen is het schrappen van het maximum startgewicht.

Antwoord: de zienswijze leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

4 Helikopterbewegingen/SAR

4.1 ZMF / d'Oranjeplaete

ZMF veronderstelt dat het aantal vluchten van een andere, commerciële helikopter zal toenemen. Voor deze vluchten wenst ZMF meer monitoring en handhaving.

d'Oranjeplaete heeft een zienswijze ingebracht met betrekking tot activiteiten-, handhavingsprogramma en definities (alineas 52 t/m 55) in het ontwerp Luchthavenbesluit: hierover verlangt d'Oranjeplaete meer duidelijkheid.

Antwoord: Het aantal vliegbewegingen blijft onveranderd. Er kan derhalve geen toename zijn van het aantal helikopterbewegingen.

Handhaving en/of monitoring is een onderdeel van het vigerende Luchthavenbesluit. Verwezen wordt naar het kopje 15 van de toelichting. In deze paragraaf is uitgebreid op dit onderdeel ingegaan.

Voor de volledigheid en juiste lezing van het ontwerp Luchthavenbesluit merken wij op dat dit ontwerp Luchthavenbesluit een wijziging van een oorspronkelijk besluit inhoudt. Het oorspronkelijke besluit blijft, behoudens de wijzigingen in het ontwerp Luchthavenbesluit, in stand. In dat oorspronkelijke besluit is de ministeriële regeling voor registratie van gegevens van toepassing verklaard op de burgerluchtvaart.

Het Luchthavenbesluit is geschreven en bedoeld voor burgerluchtvaart. Commerciële helikoptervluchten zijn een onderdeel van de burgerluchtvaart. In dat opzicht zijn commerciële helikoptervluchten niet anders dan andere burgerluchtvaartbewegingen.

Met andere woorden: het gaat hier om de eisen gesteld aan burgerluchthavens, niet om eisen aan commerciële helikopterluchthaven

Activiteitenprogramma's en rapportages zijn wel een onderdeel van het ontwerp Luchthavenbesluit, maar slechts in die zin dat de uitvoering ervan pas kan plaatsvinden nadat het Luchthavenbesluit in werking is getreden. In het kader van de zienswijzeprocedure kan hierop niet worden ingegaan.

Definities zijn wel een vast onderdeel van het ontwerp Luchthavenbesluit, maar zijn naar ons oordeel voldoende duidelijk. D'Oranjeplaete geeft overigens niet aan op welke wijze de definities niet zouden voldoen.

Antwoord: de zienswijze leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

4.2 Indiener 5

Indiener 5 verwacht meer luchtvaartbewegingen, mede door de activiteiten van het SAR-team

Antwoord: Er zijn maximaal 4000 helikopterbewegingen vergund in het vigerende Luchthavenbesluit. Dit aantal blijft ongewijzigd.

Antwoord: De zienswijze leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

4.3 Aqua Familia

Aqua Familia voert als zienswijze aan dat de aanvraag bedoeld was voor de baanverdraaiing, terwijl in het ontwerp Luchthavenbesluit ook voorschriften met betrekking tot de SAR-helikopter zijn

opgenomen. Met betrekking tot de SAR-helikopter was door Zeeland Airport geen aanvraag ingediend. In ieder geval bestond er geen urgentie en noodzaak andere wijzigingen dan de baanverdraaiing in het ontwerp Luchthavenbesluit op te nemen.

Antwoord: In de aanvraag baanverdraaiing is verzocht om ook andere onderdelen van VMZ, zoals het gebruik de SAR-helikopter, in de aanvraag te betrekken (zie blz. 4, tweede aandachtsbolletje).

Antwoord: de zienswijze leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

4.4 d'Oranjeplaete

In de toelichting op het bestreden ontwerpbesluit wordt aangegeven dat aanvrager zou hebben verzocht het startgewicht uit de voorschriften te halen mede gelet op de SAR-activiteiten.

Met betrekking tot de huidige SAR-activiteiten is een handhavingsverzoek ingediend. De schrapping van het startgewicht zou de wind uit de zeilen van het handhavingsverzoek nemen.

Antwoord: deze zienswijze is niet relevant voor de schrapping van startgewicht in het ontwerp Luchthavenbesluit. Wij hebben, ongeacht de door d'Oranjeplaete opgeworpen discussie, besloten om het startgewicht te schrappen om reden zoals vermeld in deze antwoordnota.

5 Overeenkomst

5.1 Driestar

Zeeland Airport bv⁶ heeft afzonderlijke overeenkomsten gesloten met Middelburg, Waterpark Veerse Meer en St. Aqua Familia/ Vereniging d'Oranjeplaete. Uitgangspunt van deze overeenkomsten is dat Zeeland Airport bv een aanvraag baanverdraaiing zou indienen. Deze aanvraag zou ingericht worden conform de tussen partijen overeengekomen bepalingen. In de overeenkomsten is niet gesproken over schrapping van het startgewicht. Nu in de aanvraag niets is vermeld over schrapping van het startgewicht, behoorde dit onderwerp niet aan de orde te komen in het ontwerp Luchthavenbesluit.

Antwoord: de door Driestar genoemde (civielrechtelijke) overeenkomsten vormden voor aanvrager kennelijk het uitgangspunt voor de aanvraag baanverdraaiing, maar dat betekent niet dat het bestuursorgaan bij de behandeling van de aanvraag zich moet houden aan de civielrechtelijke afspraken tussen contractspartijen. Een bestuursorgaan heeft een zelfstandige bevoegdheid gebaseerd op onderliggende wetgeving. Wij hebben geoordeeld dat schrapping van het startgewicht een onderdeel behoorde uit te maken van een ambtshalve wijziging om het ontwerp Luchthavenbesluit te moderniseren. Dit ook in navolging op de communicatie van gedeputeerde staten naar provinciale staten in 2022, zoals onder 3.4 reeds toegelicht. Hierbij heeft het bestuursorgaan zich gehouden aan de onderliggende wetgeving.

Deze zienswijze vormt geen aanleiding het ontwerp Luchthavenbesluit te wijzigen.

5.2 Aqua Familia / d'Oranjeplaete

Ook Aqua Familia brengt een overeenkomstige zienswijze naar voren. Wel breidt Aqua Familia de zienswijze uit door te stellen dat GS zouden hebben aangegeven dat het ontwerp Luchthavenbesluit beperkt zou blijven tot de baanverdraaiing.

Antwoord: zie 5.1. Als Aqua Familia een beroep doet op het vertrouwensbeginsel behoort Aqua Familia relevante feiten en omstandigheden naar voren te brengen waaruit zou blijken dat het bestuursorgaan het vertrouwensbeginsel zou hebben geschonden. Nu niet blijkt dat het bestuursorgaan het vertrouwensbeginsel heeft geschonden, volgen wij deze zienswijze niet.

D'Oranjeplaete werkt dit nog verder uit door de inhoud van de overeenkomsten te citeren dan wel de opvatting van anderen weer te geven.

Antwoord: deze zienswijze vormt geen aanleiding het ontwerp Luchthavenbesluit te wijzigen.

⁶ Zeeland Airport bv is de rechtspersoon achter de exploitatie van VMZ

6 Stikstof

6.1 Indiener 3

Indiener 3 voert aan dat de luchtvaartbewegingen zullen leiden tot een hogere stikstofuitstoot.

Antwoord: indiener miskent hiermee dat hiertoe onderzoek is verricht ('Aerius-berekeningen'). Uit dit onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de wettelijk voorgeschreven stikstofgrenswaarden.

Deze zienswijze vormt geen aanleiding het ontwerp Luchthavenbesluit te wijzigen.

6.2 ZMF

Ook ZMF doet een beroep op stikstofuitstoot.

Antwoord: zie beantwoording onder 6.1

6.3 Indiener 4

Indiener 4 erkent in de paragrafen 3.28 en 3.29 van zijn zienswijze dat de stikstofberekening goed is uitgevoerd voor de berekening van de stikstofdeposities in Natura 2000 gebieden, maar dat dit niet zou gelden voor de stikstofdepositie op de akkers van indiener 4.

Antwoord: de Aerius-berekening is ontworpen voor de berekening van stikstofdepositie op relevante Natura 2000-gebieden, niet voor de depositie op akkers (immers geen Natura 2000-gebied). Om die reden zal de zienswijze van indiener 4 niet leiden tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

7 Fijnstof

Indiener 3 voert een vergelijkbare zienswijze aan inzake fijnstof. Indiener drukt zijn zorgen uit over de fijnstof die de luchtvaartuigen uitstoten en neerdalen op zijn gewassen. Dit brengt mogelijk de voedselveiligheid in het gedrang. Dat geldt evenzeer voor de percelen en gewassen van de omringende akkerbouwers, terwijl die fijnstof in de huidige situatie hoofdzakelijk neerdaalt op niet-voedselproducerende bodem.

Antwoord: dit specifieke onderdeel (fijnstof) maakt geen onderdeel uit van de door ons uit te voeren toets in het kader van de wijziging van het Luchthavenbesluit. Om die reden valt deze zienswijze buiten het te toetsen kader.

8 Gebruik luchtruim

8.1 Indiener 2

Indiener 2 stelt dat de beperkingengebieden van het ontwerpbesluit boven zijn percelen liggen. Om die reden zou in de toekomst indiener 2 geen gebruik kunnen maken van drones.

Antwoord: indiener 2 verzuimt deze zienswijze verder uit te werken: niet duidelijk is of en op welke wijze indiener 2 toekomstige problemen zou kunnen ondervinden. Nu dit niet verduidelijkt wordt, zal het bestuursorgaan hiermee wegens gebrek aan feitelijke onderbouwing geen rekening houden.

Overigens bepaalt het beperkingengebied dat drones niet zijn toegestaan in de nabijheid van luchthavens. Dat geldt ook voor VMZ. Voor VMZ is een kaart gemaakt waaruit blijkt dat VMZ in het zogenaamde 'rode gebied' ligt. Dat betekent dat in de ruime omgeving van VMZ niet met drones gevlogen mag worden. In dat opzicht verandert er niets voor indiener 2: op dit moment kan hij geen gebruik maken van drones en dat zal in de toekomst niet veranderen.

9 Daglichtperiode

9.1 Driestar

Driestar vraagt zich af of de wijziging 'daglichtperiode' in tabel 1 zal leiden tot wijziging van het geluidsbudget.

Antwoord: dat is niet geval. Zoals op verschillende plaatsen in deze antwoordnota is aangegeven, blijven de kaders (geluid, aantallen etc.) gelijk. Wijziging van de term 'daglichtperiode' naar 'uniforme daglichtperiode' brengt geen inhoudelijke verandering van het toetsingskader met zich mee in het algemeen en van het geluidsbudget in het bijzonder. Het betreft hier slechts een redactionele aanpassing van het Luchthavenbesluit.

Deze zienswijze leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

10 Geen baanverdraaiing

10.1 Indiener 1

Indiener 1 klaagt over de thans ondervonden overlast door het vliegverkeer afkomstig van VMZ.

Antwoord: de baanverdraaiing vergroot de vliegveiligheid, vermindert geluidsbelasting voor recreanten en omwonenden en het ontwerp Luchthavenbesluit verduidelijkt onduidelijkheden in het vigerende Luchthavenbesluit. Niet blijkt dat hierdoor overlast zal toenemen. Integendeel: uit het onderzoek blijkt juist verbeteringen op alle gebieden. De baanverdraaiing zal meer voordelen opleveren voor recreanten én omwonenden.

Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

10.2 Indiener 2

De baanverdraaiing van de startbaan zou slechts het gevolg zijn van de wens van één partij. De baanverdraaiing dient daarmee geen algemeen belang.

Antwoord: De belangrijkste aanleidingen voor de baanverdraaiing zijn de vergroting van de vliegveiligheid van de aanvlieg- en landingsroutes en geluidshinderbeperking. Het draaien en verplaatsen van de baan dient ter bevordering van de kwaliteit van leefomgevingswaarden voor omwonenden van het vliegveld en recreanten in de directe nabijheid van het vliegveld. Vanuit dat oogpunt dient de draaiing van de start- en landingsbaan het algemeen belang. De zienswijze inhoudende dat de baanverdraaiing geen algemeen belang dient, is naar ons oordeel dan ook niet juist en leidt niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

10.3 Indiener 3

Indiener 3 stelt dat er momenteel sprake is van geluidsoverlast veroorzaakt door toename van het aantal vluchtbewegingen. Na de baanverdraaiing zal de geluidsoverlast alleen maar toenemen omdat de aanvlieg- en landingsroutes dan recht boven het bedrijf van indiener 3 zullen plaatsvinden.

Antwoord: Het aantal toegestane vliegbewegingen blijft ongewijzigd en liggen vast vast in het Luchthavenbesluit. Eén van de redenen voor baanverdraaiing is het beperken van geluidsoverlast in algemene zin. Uit onderzoek naar de baanverdraaiing blijkt dat in de nieuwe situatie de geluidbelasting van startende en landende luchtvaartuigen ten opzichte van (bedrijfs)woningen en recreatieverblijven verbetert en dat met de draaiing van de start- en landingsbaan ook voldaan wordt aan de wettelijk gestelde geluidsnormen. Als indiener 3 klaagt over de huidige geluidsoverlast, dan valt juist te verwachten dat die door de baanverdraaiing zal afnemen. Wij volgen deze zienswijze dan ook niet en dit leidt ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

10.4 Indiener 5

Indiener 5 stelt dat hij nu overlast ervaart door stunts en luchtvaartbewegingen boven zijn recreatiebedrijf. Bovendien komt de wachtroute voor de landende luchtvaartuigen boven zijn bedrijf te liggen. Drukke in de lucht zal, naar zijn opvatting, toenemen.

Antwoord: ook hiervoor geldt het gestelde in 10.3, maar ten overvloede wordt opgemerkt dat stunts en luchtvaartbewegingen buiten het bereik van het ontwerp Luchthavenbesluit vallen en dat dit enkel gaat over startende en landende luchtvaartuigen binnen het toebedeelde circuitgebied.

11 Veiligheid

11.1 Indiener 1

Indiener 1 plaatst een opmerking over de veiligheid van het vliegveld en wel in die zin dat een neerstortend luchtvaartuig problemen oplevert.

Antwoord: bij de voorbereiding van het ontwerp Luchthavenbesluit is ook een berekening van de externe veiligheidscontouren uitgevoerd. Uit die berekening is niet gebleken van onevenredige risico's voor omwonenden. Indiener 1 voert geen feiten of omstandigheden aan waaruit zou blijken dat deze berekening niet juist zou zijn. Om die reden volgen wij deze zienswijze niet.

Iets anders is de kwestie van luchtvaartveiligheid (interne veiligheid en beveiliging van de luchthaven) en beheer en gebruik van het luchtruim. Die taak is opgedragen aan de nationale overheid. Onder het kopje 2 van de toelichting van het Luchthavenbesluit is dit verder uitgewerkt.

Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

11.2.1 Indiener 3

Ook indiener 3 voert aan dat het veiligheidsrisico voor indiener toeneemt door de baanverdraaiing, maar deze indiener voert wel een omstandigheid aan: op het perceel van indiener 3 'ligt' nog een bom uit de Tweede Wereldoorlog. Niet blijkt of hiermee rekening zou zijn gehouden bij het inpassingsplan.

Antwoord: verwezen wordt naar de beantwoording onder 11.1, maar het volgende wordt toegevoegd.

Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de grond waarop de bom zich zou bevinden deze bom te laten ruimen. De omstandigheid dat zich wellicht een bom bevindt op het perceel van indiener 3 is een voor zijn rekening en risico. Er kan hiermee geen rekening worden gehouden bij het beoordelen van de aanvraag tot wijziging Luchthavenbesluit. Deze zienswijze valt dan ook buiten de reikwijdte van het ontwerp Luchthavenbesluit. Overigens blijkt uit het onderzoek van het provinciaal inpassingsplan dat de aanleg van de nieuwe baan niet gehinderd wordt door de eventuele aanwezigheid van conventionele explosieven. Er worden met de aanleg van de baan namelijk geen dieproerende werkzaamheden voorzien. Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

11.2.2

Daarnaast verwacht indiener 3 dat TenneT voorbereidende werkzaamheden aanvangt om een ondergrondse elektriciteitskabel vanaf het Veerse Meer naar Borsele te realiseren (ver-Alpha). Uit het inpassingsplan blijkt niet, dat met deze werkzaamheden noch het daaraan inherente veiligheidsrisico rekening is gehouden.

Antwoord: voor het aanleggen van elektriciteitskabels gelden specifieke regelingen. Het bestuursorgaan dient slechts rekening te houden met het voor bij dit Luchthavenbesluit toepasselijk recht. Daartoe behoren niet de regelingen die van toepassing zijn voor de aanleg van elektriciteitskabels. Bij het voorbereiden van ontwerp Luchthavenbesluit kan hiermee geen rekening worden gehouden. Deze zienswijze valt dan ook buiten de reikwijdte van het ontwerp Luchthavenbesluit.

Om die reden leidt de zienswijze niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

12 Economische gevolgen

12.1 Indiener 2

Indiener 2 stelt dat Driestar het Waterpark Veerse Meer heeft gekocht terwijl hij wist dat VMZ voor overlast zou kunnen zorgen. Door nu de aanvraag baanverdraaiing te honoreren komt aanvrager in een betere positie, terwijl indiener 2 door (bijvoorbeeld de gepretendeerde beperkingen van gebruik drones e.d.) in een slechtere positie komt.

Antwoord: het bestuursorgaan behoort de aanvraag voor de baanverdraaiing te beoordelen op grond van de vigerende luchtvaartwetgeving. Een niet objectief gemotiveerde zienswijze dat sprake zou zijn van een verslechtering van de (economische) positie van indiener 2 is geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp besluit. Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

12.2 Indiener 4

Ook indiener stelt economische schade te lijden (par. 3.23-3.27 paragraaf zienswijze). Niet alleen het areaal bij de start- en landingsbaan zou worden aangetast, maar ook economische exploitatie van zijn huiskavels zou groot nadeel ondervinden. De kern van deze zienswijze is dat het bestuursorgaan bij de wijziging van het Luchthavenbesluit onvoldoende rekening zou hebben gehouden met de economische belangen van indiener 4.

Antwoord: verwezen wordt naar 12.1 van deze antwoordnota

12.3 Indiener 5

Indiener 5 vreest dat de aanwezigheid van VMZ toekomstige uitbreiding van zijn recreatiebedrijf zou kunnen tegenhouden.

Antwoord: Deze zienswijze is onvoldoende onderbouwd. Kennelijk heeft indiener 5 plannen zijn recreatiebedrijf uit te breiden. Echter, met toekomstige plannen die geen bestuurlijke status hebben kan bij de voorbereiding van dit ontwerp Luchthavenbesluit geen rekening gehouden worden. Deze zienswijze volgen wij niet.

In aanvulling op het bovenstaande voert indiener 5 ook aan dat op het terrein van VMZ waarschijnlijk wel gebouwd kan worden. Dat is juist: bebouwing op VMZ valt binnen de reikwijdte van het Luchthavenbesluit. Indiener 5 ervaart de mogelijke uitbreiding van VMZ als onjuist nu hem juist die mogelijkheid onthouden zou worden.

Indiener 5 is een ondernemer, niet gevestigd op VMZ. Voor hem gelden andere regelingen.

Antwoord: in feite doet indiener 5 een beroep op regelingen die niet in het ontwerp Luchthavenbesluit worden betrokken. Voor eventuele wijzigingen in de exploitatie van zijn recreatiebedrijf dient indiener 5 te voldoen aan de voor hem geldende wetgeving.

Bovendien: bij de voorbereiding van dit ontwerp Luchthavenbesluit kan geen rekening gehouden worden met de toekomstige exploitatie van zijn recreatiebedrijf. De zienswijze van indiener 5 leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

12.4 Driestar

Er heeft geen economische afweging plaatsgevonden. Driestar veronderstelt dat exploitatie van het Waterpark Veerse Meer zo'n 800 arbeidsplaatsen zal opleveren. VMZ biedt een beperkter aantal arbeidsplaatsen. Schrapping van de gewichtsnorm leidt tot mogelijke economische en maatschappelijke nadelen.

Antwoord: wij zien geen verband tussen de schrapping van het startgewicht en de mogelijke economische en maatschappelijke nadelen. Om die reden zal deze zienswijze niet leiden tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

12.5 Indiener 3

Indiener 3 stelt dat uit het inpassingsplan niet duidelijk blijkt dat of de onderneming van indiener 3 hieronder zal lijden.

Antwoord: Wij spreken over het ontwerp Luchthavenbesluit, maar niet over het inpassingsplan. Als indiener 3 bezwaren heeft tegen het inpassingsplan, dan moeten die bezwaren worden ingediend bij de inspraakprocedure bij het inpassingsplan. Deze zienswijze valt dan ook buiten de reikwijdte van het ontwerp Luchthavenbesluit.

13 Geluid

13.1 ZMF

ZMF voert aan dat het toegepaste geluidbudget voldoet, maar wenst de mogelijkheid op te nemen om gedurende de duur van het Luchthavenbesluit het geluidbudget te wijzigen.

Antwoord: wij volgen deze zienswijze niet. De methodiek van het bepalen van het geluidsbudget is wettelijk voorgeschreven via de Regeling burgerluchtvaart. Het Luchthavenbesluit moet daaraan voldoen.

13.2 d'Oranjeplaete

Als zienswijze wordt gesteld dat de Omgevingsvisie Zeeland overtreden wordt omdat in de omgevingsvisie als uitbreiding of wijziging van luchthaventerreinen verboden zou zijn indien dat gepaard gaat met structurele geluidstoename. Niet staat vast dat die structurele geluidstoename niet zou ontstaan.

Antwoord: bij de voorbereiding van dit ontwerp Luchthavenbesluit heeft geluidsonderzoek plaatsgevonden. Uit dit geluidsonderzoek is niet gebleken dat hiermee de normen uit de Zeeuwse Omgevingsvisie overschreden zouden worden. Integendeel: het geluidsonderzoek heeft uitgewezen dat er sprake is van een verbetering van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie.

De mogelijkheid dat er wel structurele geluidstoename zou plaatsvinden is niet aannemelijk. Deze zienswijze leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

14 MER

14.1 Driestar

Driestar voert aan dat uit het milieuonderzoek onvoldoende zou blijken dat er geen significante andere milieueffecten zouden optreden. Om die reden is een nieuwe m.e.r.-beoordeling vereist.

Antwoord: Op 29 mei 2020 hebben Provinciale Staten op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer besloten dat voor de activiteiten als omschreven in de m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 4 maart 2020, de m.e.r.-beoordelingsnotitie t.b.v. aanpassing Luchthavenbesluit voor baanrotatie d.d. 26 februari 2020 en bijbehorend "Addendum m.e.r. beoordeling baanrotatie vliegveld Midden Zeeland" d.d. 17 maart 2020 en de daarmee aangevraagde wijzigingen geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld. De uitgangspunten voor de baanrotatie zijn nadien niet gewijzigd ten opzichte van het voornemen en er is dan ook geen aanleiding om nu een nieuw m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen.

In onderhavige aanvraag zijn de effecten ten gevolge van o.a. geluid, externe veiligheid en stikstof opnieuw in kaart gebracht (mede in verband met de SAR-helikopter op vliegveld Midden-Zeeland) en getoetst aan de hand van de meest actuele rekenmodellen (Rapport stikstofdepositieonderzoek Adecs airinfra consultants d.d. 10 oktober 2023 en Rapport Adecs airinfra consultants milieueffecten baanrotatie d.d. 13 november 2023).

Deze actualisaties hebben niet geleid tot het inzicht dat er (significant) andere milieueffecten ontstaan en is er geen aanleiding om een nieuw m.e.r.-beoordelingsbesluit voor te leggen aan provinciale staten. Daarmee blijft het bovengenoemde besluit van provinciale staten in stand.

Deze zienswijze leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

14.2 d'Oranjeplaete

Ook d'Oranjeplaete voert als zienswijze aan dat een nieuwe m.e.r.-beoordeling ontbreekt.

Antwoord: zie 14.1

15 Onvoldoende onderzoek/ ontbrekende stukken

15.1 Aqua Familia

Aqua Familia vult de zienswijze aan door een beroep te doen op ontbrekend onderzoek: schrapping van het startgewicht heeft consequenties. Het bestuursorgaan heeft die consequenties niet dan wel onvoldoende onderzocht waaronder het verbod op geluidstoename zoals verwoord in de Zeeuwse omgevingsvisie.

Antwoord: In feite doet Aqua Familia een beroep op ontbrekende zorgvuldige voorbereiding. Bij het voorbereidende onderzoek om tot een ontwerp Luchthavenbesluit te komen hebben diverse onderzoeken plaatsgevonden. Deze onderzoeken zijn gevarieerd en omvattend en betreffen geluid, stikstof etc.

Vervolgens heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Bij de afweging is vastgesteld dat de voorschriften in het ontwerp Luchthavenbesluit voldoende zijn onderzocht en dat dit onderzoek dit ontwerp Luchthavenbesluit kan dragen. Om die reden leidt deze zienswijze niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

15.2 d'Oranjeplaete

15.2.1

d'Oranjeplaete stelt dat niet alle stukken ter inzage zouden hebben gelegen. d'Oranjeplaete voert aan dat dit geldt voor aanvullingen op de aanvraag van november en december. Hierdoor zou het bestuursorgaan art. 3.11 lid 1 Awb overtreden.

Antwoord: In oktober en november 2023 zijn er nieuwe Aerius berekeningen gemaakt naar aanleiding van een update van de Aerius, alsook omdat er een fout in de Aerius-Calculator zat. Er zijn daarom herberekening uitgevoerd en zijn de rapporten hierop aangepast.

Alle versies van de Aerius-berekeningen en rapporten (de nieuwste versies) zijn bij de zaak betrokken en hebben ter inzage gelegen.

Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

15.2.2

In een groot deel van de zienswijze (alineas 26 t/m 45 van de zienswijze, aangeduid als zeven tekortkomingen op het onderzoek van Adecs) wordt kritiek geuit op het onderzoek van Adecs. Deze zienswijze wordt opgevat als dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden. In ieder geval kan op grond van het Adecs-onderzoek niet gesteld worden dat het ontwerp Luchthavenbesluit zorgvuldig zou zijn voorbereid.

Antwoord: zonder in te gaan op de specifieke tekortkomingen, merken wij op dat de voorbereiding van een besluit een aan het bestuursorgaan opgedragen taak is. Het bestuursorgaan oordeelt of het gedane onderzoek voldoende is geweest om, i.c., het ontwerp Luchthavenbesluit te dragen. Dat is naar ons oordeel op basis van de verrichte onderzoeken het geval. Adecs heeft gebruik gemaakt van de voor deze onderzoeken wettelijk voorgeschreven berekeningswijzen.

De door d'Oranjeplaete naar voren gebrachte argumenten kenmerken zich door kritiek op de door Adecs gehanteerde onderzoeksmethode terwijl d'Oranjeplaete verzuimt aan te geven op welke wijze

de gehanteerde onderzoeksmethode niet zou voldoen aan de daaraan te stellen eisen.
d'Oranjeplaete heeft dan ook onvoldoende onderbouwd op welke onderdelen het onderzoek van Adecs niet zou voldoen aan de daaraan te stellen eisen.

Deze zienswijze leidt dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

15.2.3

In het verlengde van de vorige zienswijze is de zienswijze waarbij d'Oranjeplaete aanvoert dat het ontwerp Luchthavenbesluit gebaseerd is op ongefundeerde aannames (aline'a's 46 t/m 47).

Die ongefundeerde aannamen hebben betrekking op het geluidscertificaat, lengte van de baan, geluidsrui'mte, certificatie van luchtvaartuigen etc.

Antwoord: wij zien niet in dat dit ongefundeerde aannamen zouden zijn. Het zijn internationaal erkende voorschriften waar Nederland zich aan conformeert. Daarnaast is er landelijke wet- en regelgeving waaraan voldaan moet worden. Zowel het luchtvaartverkeer als VMZ behoren zich aan die voorschriften plus wet- en regelgeving te houden. Worden die geschonden dan zal dat tot sancties (kunnen) leiden.

Omdat het voorschriften en wet- en regelgeving betreffen en geen aannames – zoals d'Oranjeplaete stelt – leidt deze zienswijze dan ook niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

16 Operationalisering baanrotatie

16.1 d'Oranjeplaete

Voor d'Oranjeplaete is het onduidelijk wanneer de baanverdraaiing operationeel wordt. d'Oranjeplaete verwijst hierbij naar hetgeen hierover is opgemerkt in art. II van het ontwerp Luchthavenbesluit.

Antwoord: het is juist dat geen concrete datum kan worden gegeven wanneer de start- en landingsbaan is verlegd en in gebruik genomen kan worden. Hierover kan nu eenmaal niet meer gezegd worden dan in het ontwerp Luchthavenbesluit staat vermeld. Voor de volledigheid wordt gewezen op naar de laatste zin van het ontwerp Luchthavenbesluit: 'Het Luchthavenbesluit kan pas in werking treden als de start- en landingsbaan operationeel is. Daarom nemen gedeputeerde staten een apart besluit over het tijdstip wanneer het Luchthavenbesluit in werking treedt'.

Bovendien zal het ontwerp Luchthavenbesluit niet eerder in werking treden dan nadat de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchtvaartverkeer is gewaarborgd, een zogenaamde VVGL.

Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerp Luchthavenbesluit.

Samenvatting

De ingebrachte zienswijzen hebben, naast enkele technische wijzigingen, aanleiding tot een beperkte aanpassing van het ontwerp Luchthavenbesluit, .

Deze aanpassing is:

1. Begrenzen toegestane typen luchtvaarttuigen in artikel 4 lid 1