

Ontwerpbesluit van gedeputeerde staten van Zeeland van 26 juli 2022 houdende de vaststelling van de Luchthavenregeling Koninklijke Schelde Groep

Gedeputeerde staten van Zeeland:

- gelet op artikel 8.64 eerste lid van de Wet luchtvaart, artikel XV van de wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) besluiten vast te stellen: **Luchthavenregeling Koninklijke Schelde Groep**

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

- a. Wet: Wet luchtvaart
- b. Exploitant: de houder van de luchthavenregeling
- c. Beweging: een start of een landing met een luchtvaartuig.

Hoofdstuk 2 Helikopterluchthaven

Artikel 2 Exploitant

1. De exploitant van de luchthaven als bedoeld in artikel 3 is Koninklijke Schelde Groep B.V. te Vlissingen dan wel diens rechtsopvolger.
2. In geval van rechtsopvolging meldt de exploitant de wijzigingen die gepaard gaan met deze rechtsopvolging ten minste 1 maand voordien aan het bevoegd gezag.

Artikel 3 Locatieaanduiding

Deze luchthavenregeling is van toepassing op de luchthaven Koninklijke Schelde Groep gelegen aan de Koningsweg 2, 4381 NA te Vlissingen, gemeente Vlissingen, waartoe het perceel behoort die met opgave van kadastrale aanduiding is aangegeven in bijlage 1.

Artikel 4 Baanaanduiding

Op de luchthaven is gelegen een helikopter landingsplaats (Touch-down and Lift-off area, TLOF) geografische positie 51°26'33.12"N 003°34'58.68"O ter grootte van 14 bij 14 meter, met een Final Approach and Take-off area (FATO) van 18,5 bij 18,5 meter, en een veiligheidsgebied (Safety Area) van 22,2 bij 22,2 meter voor het landen en opstijgen met helikopters, waarvan de locatie is aangegeven op de bij dit luchthavenbesluit als bijlage 1 opgenomen kaart.

Hoofdstuk 3 Regels voor het luchthavenverkeer

Artikel 5 Gebruiksjaar

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

Artikel 6 Luchthavenverkeer

1. Op de luchthaven is uitsluitend luchtverkeer met één of meermotorige helikopters met een maximale lengte over alles van maximaal 22,2 meter ten behoeve van de eigen bedrijfsactiviteiten toegestaan.
2. Het maximaal toegestane aantal bewegingen bedraagt per gebruiksjaar 50.
3. Het gebruik van de luchthaven vindt uitsluitend plaats binnen de (uniforme) daglichtperiode zoals omschreven in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014.

Hoofdstuk 4 Regels omtrent de ruimtelijke indeling

Artikel 7 Luchthavengebied

Het luchthavengebied bedoeld in artikel 8.64 van de wet is vastgesteld zoals opgenomen in bijlage 1.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 8 Citeerbepaling

Dit besluit wordt aangehaald als "Luchthavenregeling Koninklijke Schelde Groep".

Artikel 9 Inwerkingtreding

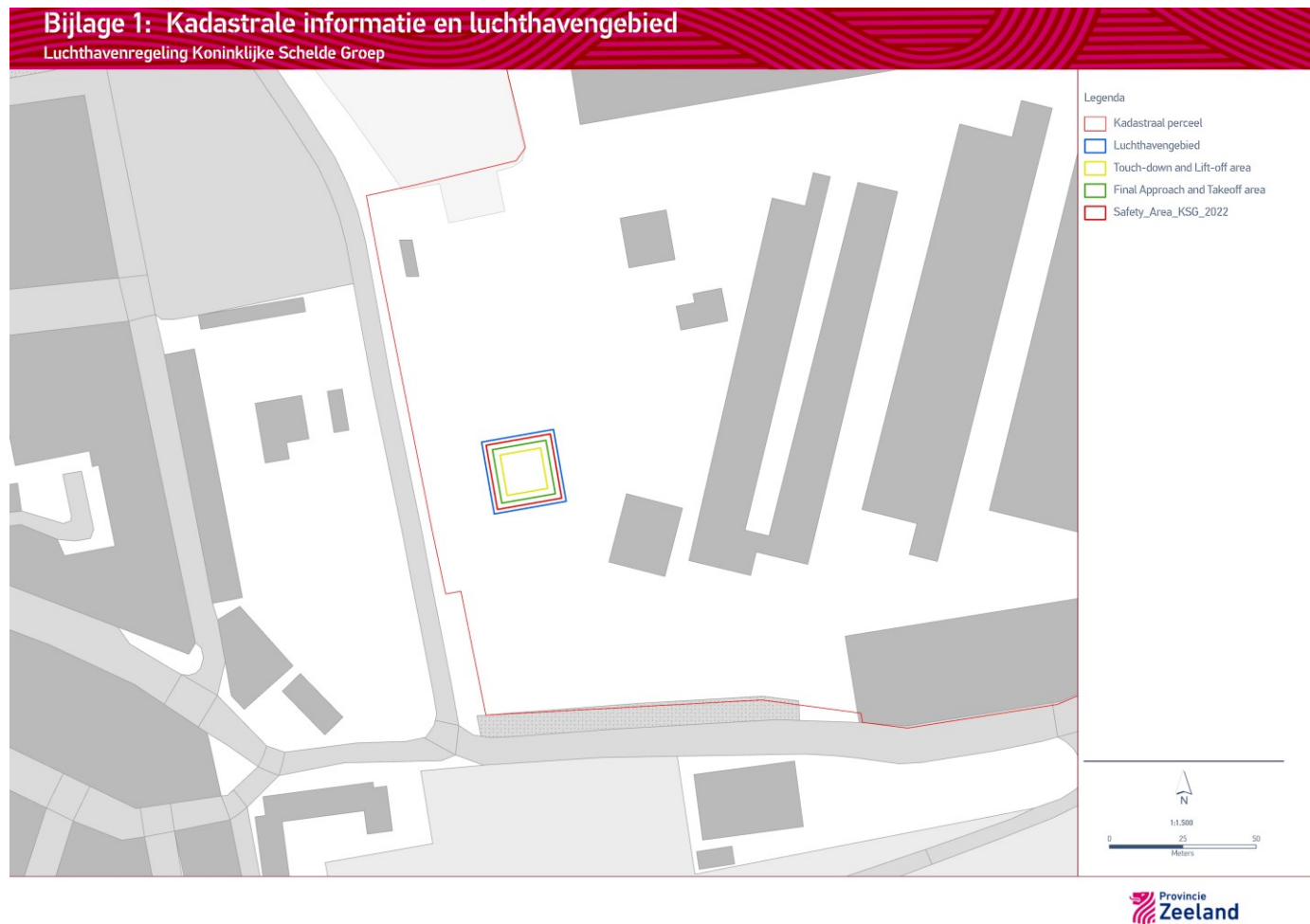
Deze luchthavenregeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Aldus vastgesteld in de vergadering van gedeputeerde staten van 26 juli 2022.

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlage 1



Tot de luchthaven behorende kadastrale percelen:

Gemeente	Sectie	Perceelnummer
Vlissingen	C	2082 (gedeeltelijk)

Toelichting

1. Inleiding

Op 1 november 2009 is in de Wijzigingswet Wet Luchtvaart Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) in werking getreden. De RBML regelt de decentralisatie van bepaalde taken en bevoegdheden in het kader van de burgerluchtvaart van Rijk naar provincies. Hierdoor zijn de provincies voor alle luchthaventerreinen, met uitzondering van de luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, bevoegd gezag (vergunningverlening en handhaving met betrekking tot de milieugebruiksruimte en daarmee samenhangend de consequenties voor het ruimtegebruik in de omgeving) geworden. Voor de provincie Zeeland geldt, door het ontbreken van luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, 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 luchtvaartuig 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.

In de wijzigingswet is geregeld dat de provincie de vergunningen van alle bestaande luchthavens om moet zetten naar het vergunningstelsel van de nieuwe wet. In de nieuwe wet zijn er twee vergunningen: een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling. In artikel 8.1a van de Wet luchtvaart is namelijk bepaald dat het verboden is om:

- met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen, anders dan van of op een luchthaven
- een burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt.

Een luchthavenbesluit is een verordening die door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Een luchthavenregeling is een besluit welke wordt vastgesteld door gedeputeerde staten. Het vaststellen van een luchthavenbesluit is verplicht voor alle

luchthaventerreinen waarvan de milieugevolgen (de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour en/of de 10^{-6} plaatsgebonden risico contour) buiten het luchthavengebied liggen en ruimtelijke consequenties voor de omgeving van de luchthaven hebben. Voor alle luchthaventerreinen waarbij geen milieueffecten buiten het luchthavengebied optreden geldt de verplichting tot het vaststellen van een luchthavenregeling.

2. Wettelijk kader

2.1. Algemeen

Luchthaven Koninklijke Schelde Groep is een luchthaven die voor de inwerkingtreding van de RBML in werking was met toepassing van een ontheffing op grond van artikel 14, tweede lid, onderdeel b, van de Luchtvaartwet. De RBML bepaalt dat een ontheffing op grond van artikel 14 tweede lid, onderdeel b geldig blijft tot aan het moment dat een luchthavenbesluit of -regeling in werking is getreden. In de luchthavenregeling of het luchthavenbesluit worden de op basis van de ontheffing toegestane activiteiten getoetst aan de Wet luchtvaart, aanverwante besluiten en regelingen en het provinciaal beleid met betrekking tot luchtvaart. Uit deze toetsing moet ook blijken of voor luchthaven Koninklijke Schelde Groep een luchthavenregeling of een luchthavenbesluit moet worden afgegeven (zie punt 6.1).

2.2. Verklaring veilig gebruik

In artikel 8.49 eerste lid juncto artikel 8.64 zesde lid van de wet is aangegeven dat een luchthavenbesluit of regeling niet in werking treedt dan nadat de Minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd. Voor het omzetten van een luchthaven die met toepassing van artikel 14 tweede lid onder b van de Luchtvaartwet in werking was geldt overgangsrecht zoals aangegeven in de artikelen XIV en XV van de RBML. In het tweede lid van artikel XIV en XV is bepaald dat artikel 8.49, eerste lid, juncto artikel 8.64 zesde lid van de wet niet van toepassing is indien het aantal bewegingen dat op grond van het luchthavenbesluit/regeling mogelijk is, niet hoger is dan het aantal bewegingen dat op grond van het oude besluit was toegestaan. Bij luchthaven Koninklijke Schelde Groep is dat het geval en daarom is er geen verklaring van de

minister nodig. Om deze reden is er geen verklaring veilig gebruik bij de minister
aangevraagd.

3. Rijksbeleid

Het landelijk beleid is met name gericht op luchthavens van nationaal belang. Het Rijk heeft geen specifiek beleid vastgesteld dat gericht is op regionale luchthavens waar ook Koninklijke Schelde Groep onder valt.

4. Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid voor luchtvaart is aangegeven in de Zeeuwse Omgevingsvisie. Het beleid voor bestaande luchthavens, waar luchthaven Koninklijke Schelde Groep toe behoort, is gericht op behoud en continuering van bestaande activiteiten binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. Het vaststellen van een luchthavenregeling of -besluit voor Koninklijke Schelde Groep valt binnen het provinciaal beleid.

5. Ontheffing artikel 14, tweede lid, onderdeel b, van de Luchtvaartwet (huidige vergunde situatie)

Luchthaven Koninklijke Schelde Groep is een luchthaven die voor de inwerkingtreding van de RBML op grond een ontheffing artikel 14, tweede lid, onderdeel b, van de Luchtvaartwet in werking was. Op 31 mei 1988 (kenmerk nr LT/L 22895) is door de toenmalige Rijksluchtvaartdienst/Inspectie Verkeer en Waterstaat een ontheffing afgegeven waarin wordt verklaard dat de luchthaven voldoet aan het gestelde in de artikelen 2 t/m 8 van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (BIGNAL). De bij deze ontheffing horende verklaring is geldig tot 1 november 2001. Bij brief van 22 oktober 2001 (kenmerk DL/Infra/01.540791) heeft de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat aangegeven dat vanaf 1 februari 2001 geen verklaringen op basis van het BIGNAL meer worden afgegeven. In het door het ministerie verstrekte overdrachtdossier is na deze datum geen correspondentie met het ministerie meer opgenomen. De situatie zoals beschreven in de verklaring van 1 november 2001 is daarom aangehouden als de huidige vergunde situatie.

Uit de verklaring blijkt dat het is toegestaan het terrein te gebruiken:

- voor meermotorige hefschroefvliegtuigen met een lengte over alles van 22,2 meter

- van zonsopgang tot zonsondergang;

In de verklaring is tevens opgenomen dat elk kwartaal een kopie van het register waarin het gebruik van de helihaven wordt bijgehouden moet worden gezonden aan de Directie Luchtvaartinspectie.

6. Inhoudelijke overwegingen

6.1. Algemeen

Uit een in 2014 uitgevoerde inventarisatie blijkt dat op de luchthaven maximaal 50 bewegingen met helikopters plaatsvinden. In het door het adviesbureau To70 in opdracht van de provincie uitgevoerde onderzoek “Helihaven Schelde Marinebouw: Geluid- en plaatsgebonden risicocontouren en obstakelvrije vlakken” (januari 2015) zijn berekeningen uitgevoerd. In het onderzoek zijn de bijbehorende geluids- en veiligheidscontouren weergegeven.

Gezien de tijd die ligt tussen de huidige vergunde situatie, het opstellen van de rapportage van To70 en het opstellen van dit besluit is, ter vaststelling van de huidige situatie, op 17 maart 2020 overleg gevoerd met de exploitant van de luchthaven Koninklijke Schelde Groep.

De exploitant heeft tijdens dat overleg aangegeven dat

- het maximaal aantal bewegingen overeenkomt met de in 2014 uitgevoerde inventarisatie van 50 bewegingen;
- er geen wijzigingen van de luchthaven zijn ten opzichte van de huidige vergunde situatie.

Op grond van het overleg met de exploitant zijn ten opzichte van de huidige vergunde situatie de volgende wijzigingen in het luchthavenbesluit doorgevoerd:

- het aantal bewegingen is vastgesteld op maximaal 50 per gebruiksjaar;
- het gebruik van het terrein van zonsopgang tot zonsondergang is vervangen door vliegen binnen de (uniforme) daglichtperiode.

Om te kunnen beoordelen of het vergunde aantal bewegingen leidt tot milieugevolgen buiten het luchthavengebied zijn, in het kader van de verplichting tot het omzetten van de ontheffing artikel 14, tweede lid, onderdeel b, van de Luchtvaartwet, berekeningen naar de optredende geluidsuitstraling (56 dB(A) L_{den} contour) en de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren (10^{-5} en 10^{-6}) uitgevoerd.

Uit de berekeningen in het door To70 uitgevoerde onderzoek “Helihaven Schelde Marinebouw: Geluid- en plaatsgebonden risicocontouren en obstakelvrije vlakken” (januari 2015) blijkt dat er zich bij maximaal 50 bewegingen per kalenderjaar geen 10^{-5} of 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour vormt. Een dergelijk plaatsgebonden risico treedt niet op. Ook de 56 dB(A) L_{den} geluidscontour treedt niet op. De plaatsgebonden risicocontouren en de geluidscontour bevinden zich daarom niet buiten het grondgebied van Koninklijke Schelde Groep en het in bijlage 1 aangegeven luchthavengebied. Deze berekeningen zijn in mei 2021 door To70 geverifieerd (rapportnummer 21.915.01 d.d. 1 februari 2022). Deze verificatie bevat dezelfde conclusies. Dit betekent dat voor luchthaven Koninklijke Schelde Groep een luchthavenregeling moet worden vastgesteld.

6.2. Luchtverontreiniging en geuremissies

De luchtverontreiniging en geuremissies van de luchthaven worden veroorzaakt door het opstijgen en landen van de helikopters die gebruik maken van verbrandingsmotoren. Door het opnemen van een maximum aan het aantal toe te laten helikopters per kalenderjaar kan er ten opzichte van de huidige vergunde situatie geen toename van de luchtverontreiniging, geuremissie en stikstofdepositie optreden.

6.3. Obstakels/vliegveiligheid

Het vaststellen van een luchthavenregeling betekent dat er in dit besluit geen gebieden worden aangewezen waarvoor hoogtebepalingen gelden voor obstakels die invloed kunnen hebben op de vliegveiligheid. De voorwaarden voor het wel of niet aanwezig mogen zijn van obstakels bij de luchthaven Koninklijke Schelde Groep zijn opgenomen in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen die rechtstreeks werkend

is. Voor luchthaven Koninklijke Schelde Groep gaat het om de voorwaarden zoals aangeven in de artikelen 23 en 24 van deze regeling.

7. Milieueffectrapportage

Het betreft hier een omzetting op basis van artikel XV van de wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens). De nu op de luchthaven toegestane activiteiten zijn niet vermeld in onderdeel C of D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Nu deze situatie zich niet voordoet is er geen sprake van een m.e.r.-plicht en ook niet van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

8. Procedure

Ingevolge artikel 8.64 juncto artikel 8.48 Wet luchtvaart is op de voorbereiding van een luchthavenregeling afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit betekent dat met toepassing van artikel 3 Luchtvaartverordening Zeeland gedeputeerde staten een ontwerp luchthavenregeling 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 gemeente Vlissingen overleg plaatsgevonden door middel van het per brief van 18 maart 2020 toezenden van het ontwerpvoorstel. Gevraagd is hierop uiterlijk 1 april 2020 inhoudelijk te reageren. Tevens is de concept ontwerp luchthavenregeling ook aan Koninklijke Schelde Groep voor reactie gestuurd. De gemeente Vlissingen heeft geen reactie op het concept ontwerpbesluit uitgebracht.

Koninklijke Schelde Groep heeft de volgende reactie gegeven (antwoord in cursief aangegeven):

1. Landingregister: het bijhouden en periodiek versturen is niet als voorschrift opgenomen. Is dit niet meer nodig?

Dit is nog steeds nodig. In de toelichting onder 9 “Toezicht en handhaving” komt dit nader aan bod. Hier is onder andere aangegeven dat in de Regeling burgerluchthavens, die rechtstreeks werkend is, in artikel 13 juncto bijlage 7 is bepaald wat de exploitant moet registreren en rapporteren. De minimale registratieverplichtingen zijn nu opgenomen in een ministeriële regeling en behoeft geen nadere aanscherping of invulling in deze luchthavenregeling. Om die reden is er geen apart artikel voor dit onderwerp in dit besluit opgenomen.

De ontwerp luchthavenregeling is bekend gemaakt op 27 juli 2022. De ontwerp luchthavenregeling heeft vanaf 27 juli 2022 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Zienswijzen over de ontwerp luchthavenregeling konden door een ieder naar voren worden gebracht tot en met 7 september 2022.

Gedurende de termijn voor het inbrengen van zienswijzen zijn **wel/geen** zienswijzen over de ontwerp Luchthavenregeling Koninklijke Schelde Groep naar voren gebracht. **PM.**

9. Toezicht en handhaving

Gedeputeerde staten zijn het bevoegd gezag om toezicht te houden op de in de luchthavenregeling opgenomen artikelen en indien noodzakelijk handhavend op te treden. Toezicht en handhaving vindt mede plaats op basis van rapportages die door de exploitant worden aangeleverd. In de Regeling burgerluchthavens, die rechtstreeks werkend is, is in artikel 13 juncto bijlage 7 bepaald wat de exploitant moet registreren en rapporteren.

10. Artikelsgewijze toelichting (voor zover noodzakelijk)

Artikel 1

In dit artikel zijn drie definities opgenomen die niet in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen zijn gedefinieerd.

Artikel 2

Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

De luchthavenregeling is een besluit van gedeputeerde staten. Dit betekent dat in dit besluit geen algemeen verbindende voorschriften zijn opgenomen. De regeling richt zich enkel tot de exploitant. Om die reden wordt in artikel 2 benoemd wie de exploitant is. De exploitant kan door de provincie worden aangesproken op onjuist gebruik door anderen.

Artikel 6 Eerste lid

In dit artikel is de maximale afmeting van een op de luchthaven toegestane helikopter inclusief rotorbladen (lengte over alles) opgenomen.

Artikel 6 Derde lid

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.

Artikel 7

Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven.