

ONTWERP BESLUIT

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

Provinciale staten van Zeeland,

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

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

Artikel I

De verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt toegevoegd:

Helikopterspot: locatie/platform vanwaar de helikopters aankomen en vertrekken.

B

In artikel 3 wordt na "zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109)" ingevoegd "en een "helikopterspot".

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, wordt "800" vervangen door "4000".
2. Aan artikel 4 wordt een vierde, vijfde en zesde lid toegevoegd, luidende:
 4. In afwijking van het eerste lid is het ten behoeve van incidenteel gebruik na toestemming van de havenmeester toegestaan maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.
 5. In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.
 6. Indien gebruik wordt gemaakt van de in het vierde lid aangegeven afwijkingsmogelijkheid wordt tenminste 1 uur van te voren daarvan digitaal melding gedaan aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (luchtvaart@rud-zeeland.nl).

D

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

Tabel 1: Grenswaarden in handhavingspunten.

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

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

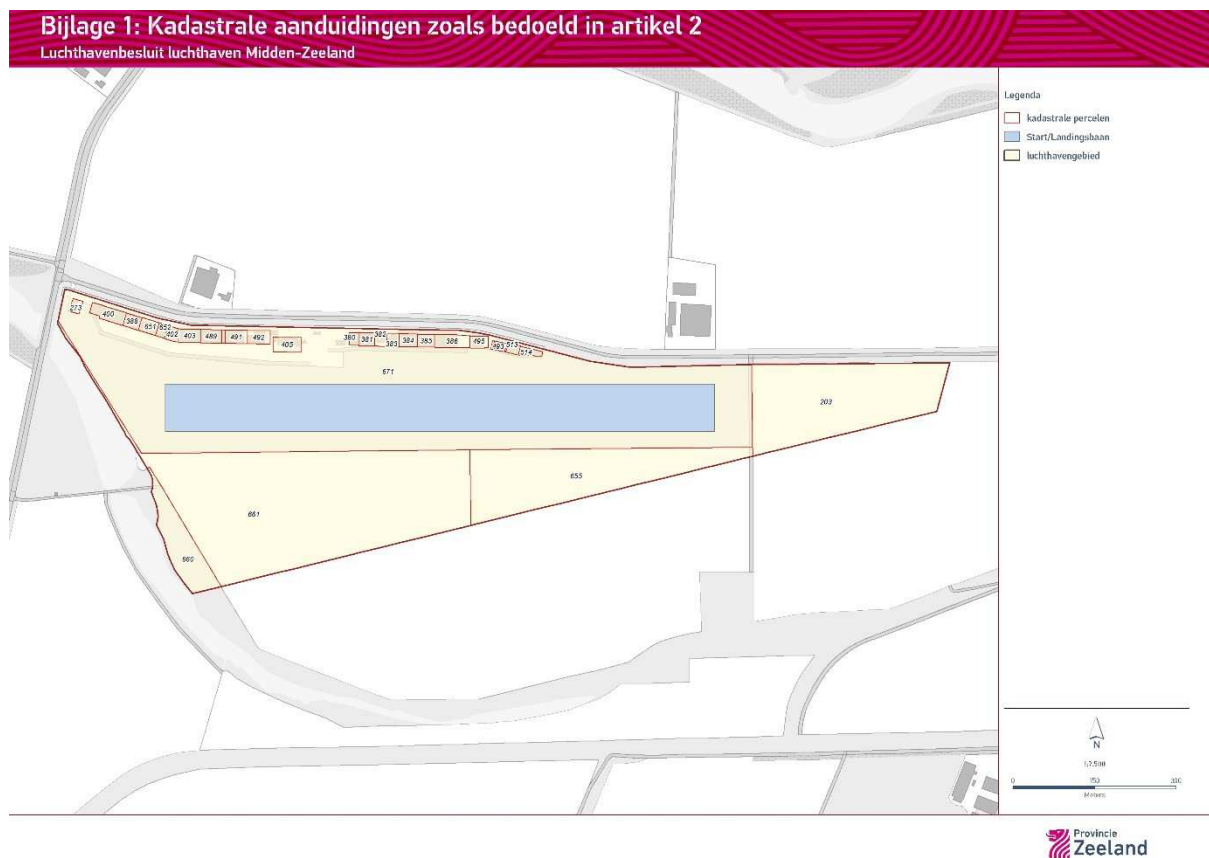
E

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

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

F

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



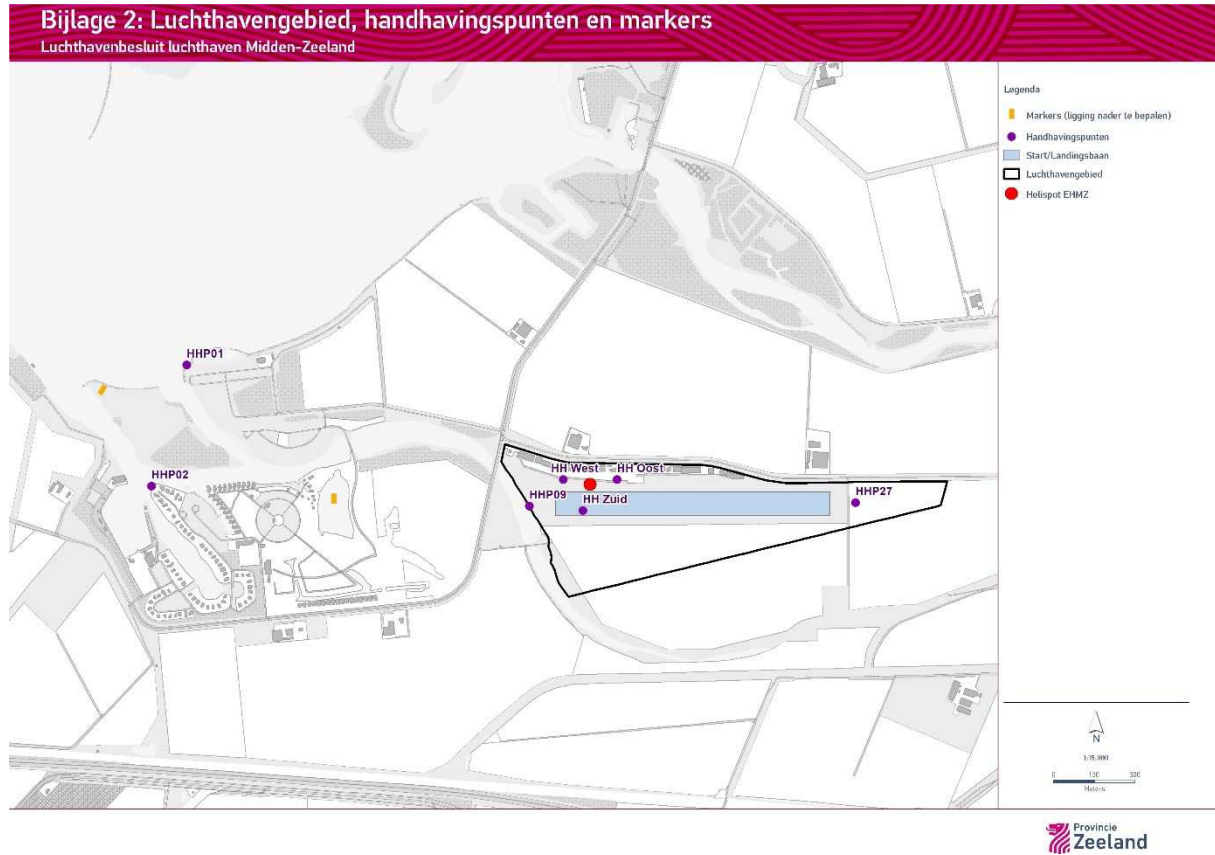
Tot de luchthaven behorende kadastrale percelen:

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

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

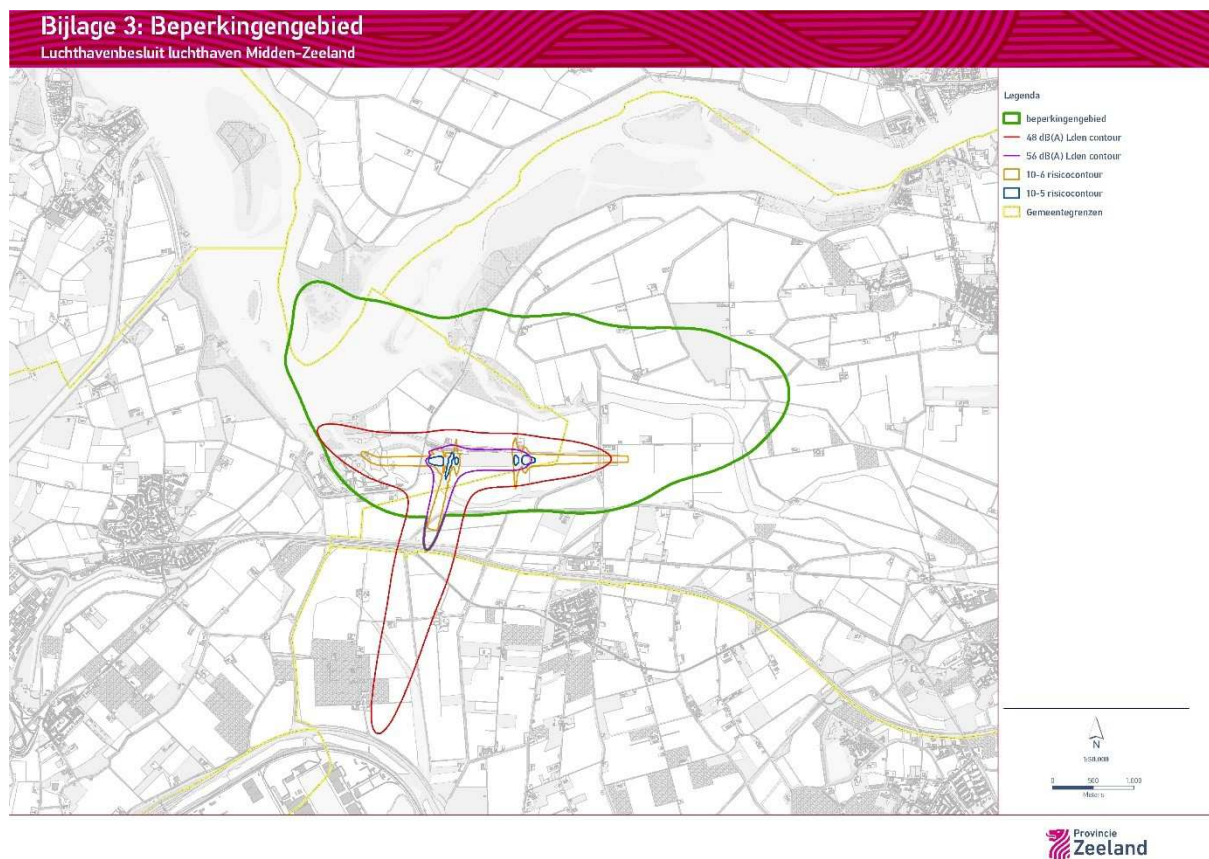
G

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



H

Bijlage 3: Beperkingengebied komt te luiden:

**Artikel II**

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

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

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

Toelichting

1. Inleiding

Op 1 februari 2019 hebben wij van Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (in werking getreden 15 mei 2014) ontvangen. De belangrijkste aanleiding voor de aanvraag is het kunnen uitvoeren van helikoptervluchten ten behoeve van de bouw en het onderhoud van offshore windparken in de monding van de Westerschelde. Daartoe worden de volgende wijzigingen van het luchthavenbesluit aangevraagd:

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

2. Bevoegdheden Rijk/Provincie

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

3. Wettelijk kader

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

4. Rijksbeleid

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

5. Provinciaal beleid

5.1. Luchtvaart/geluid

Dit besluit heeft betrekking op het wijzigen van een bestaande luchthaven. Met betrekking tot het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in het Omgevingsplan Zeeland 2018 opgenomen dat uitbreiding of wijziging alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied, tenzij het terrein zich bevindt in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidzone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in het geval van raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) hiervan kan worden afgeweken.

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

5.2. Luchtvaart/Externe Veiligheid

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

6. Concept aanvraag

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

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

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

7. M.e.r.- beoordeling

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

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

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

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

8. Procedure

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

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

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

Gemeente Middelburg

Geen reactie ontvangen.

Gemeente Goes

Geen reactie ontvangen.

Gemeente Borsele

Geen reactie ontvangen.

Zeeland Airport b.v. (antwoorden cursief)

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

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

2. Bij punt C.2 artikel 4 wordt een maximum van 12 maal per jaar aangegeven. Omdat een groot aantal van deze uitzonderingen kunnen bestaan uit Maatschappelijke vluchten, Hems vluchten, Politie en Kustwacht vluchten verzoeken wij u om deze vluchten als zodanig niet mee te tellen voor het quota van 12 maal en deze hierom afzonderlijk te benoemen en vrij te stellen van dit maximaal toegelaten gewicht.
Mede naar aanleiding van het advies van de CRO (zie punt 9) hebben wij besloten de in artikel 4 vierde lid aangegeven 12 keer per jaar niet van toepassing te verklaren op genoemde vluchten
3. Bij punt 5 van artikel 4 wordt aangegeven dat de havenmeester de uitzonderingen 48 uur van te voren moet melden en er een registratie moet worden bijgehouden. Het 48 uur van tevoren melden van calamiteiten is niet mogelijk. Ook is in de meeste gevallen niet mogelijk om 48 uur van te voren aan te geven of en wanneer een toestel luchthaven Midden-Zeeland zal bezoeken omdat in de General Aviation de operationele zaken vaak ad-hoc plaatsvinden. Weersomstandigheden zijn hierin vaak de leidende factor. Vluchten zijn niet van te voren gepland/te plannen. De gevraagde werkwijze is dus gewoonweg niet uitvoerbaar. Wij verzoeken u de termijn van 48 uur aan te vullen en te verlengen naar ten laatste de dag waarop de overschrijding van het maximum gewicht plaatsvindt.
Wij hebben de in artikel 4 lid zes genoemde termijn van 48 uur gewijzigd naar 1 uur aangezien er voor ons geen redenen zijn om naar aanleiding van het toelaten van luchtvaartuigen zwaarder dan 6000 kg (aanvullende) eisen te stellen aan het gebruik van de luchthaven.
4. Wat betreft de gevraagde aparte registratie van deze vluchten zien wij dit als overbodig. Het luchthavenregister legt deze uitzondering al vast bij de reeds verplichte registratie van de bewegingen en is ten allen tijde opvraagbaar. Wij verzoeken u ons hier niet extra administratief mee te belasten.
Nu uit het luchtvaartregister blijkt dat de uitzondering(en) voor het toelaten van luchtvaartuigen zwaarder dan 6000 kg worden vastgelegd achten wij het bijhouden van een aparte registratie niet meer noodzakelijk.

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

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

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

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

9. Advies CRO

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

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

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

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

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

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

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

10. Inhoudelijke overwegingen

10.1. Algemeen

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

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

10.2. Aantal vliegbewegingen versus geluidsbudget

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

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

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

10.3. Vliegroutes helikopters

Nagenoeg alle helikopters (92,5%) zullen gebruik gaan maken van de zuidelijke in- en uitvliegroute waardoor niet over Oranjeplaat/camping De Witte Raaf wordt gevlogen. De helikopterspot is de startplaats van de helikopters maar bij het opstijgen en landen zullen de helikopters gebruik maken van de bestaande baan en via een verkorte route (afhankelijk van de wind en windrichting na circa 10 tot 20 meter) naar het

zuiden wegdraaien om het circuitgebied in zuidelijke richting te verlaten. Het is niet noodzakelijk in dit besluit aanvullende hoogtebeperkingen ten opzichte van het besluit dat op 15 mei 2014 in werking is getreden op te nemen. In de Regeling burgerluchthavens zijn namelijk geen nadere regels voor hoogtebeperkingen opgenomen voor een in- en uitvliegrichting op burgerluchthavens van regionaal belang welke ook is bestemd voor helikopters.

10.4. Geluid

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

10.5. Externe Veiligheid

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

10.6. Afwijking van het provinciale beleid

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

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

10.7. Beperkingengebied

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

10.8. Aanvullende ruimtelijke visie

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

10.9. Luchtverontreiniging/beschermde natuur

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

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

11. Artikelsgewijze toelichting (voor zover noodzakelijk)

Artikel 4 vierde, vijfde en zesde lid

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

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

Artikel 6 eerste lid

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

Bijlage 4: Aanvullende ruimtelijke visie

1.0. Aanleiding en procedure

1.1. Aanleiding

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

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

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

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

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

1.3. Doel en Status

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

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

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

2. Motivering en afwegingen

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

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

3. Omgevingsplan Zeeland 2018

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

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

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

Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied, tenzij het terrein zich bevindt in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (concentratie gebied, bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in geval van raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) hiervan kan worden afgeweken.

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

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

4. Beperkingen voor de omgeving

4.1. Hoogtebeperkingen

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

4.2. Beheerplan Veerse Meer Natura 2000

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

4.3. Nieuwe Economische Dragere

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

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

5.1. Gemeente Middelburg

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

5.2. Gemeente Goes

Bestemmingsplan Buitengebied 2010:

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

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

5.3. Gemeente Noord-Beveland

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

5.4 Gemeente Borsele

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

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

6. Analyse

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

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

Begrippenlijst ruimtelijke visie

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

Figuur 1: Gebied waarop de ruimtelijke visie betrekking op heeft

Luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland

