

Antwoordnota

Ontwerp besluit wijziging verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zeeland op 2 juni 2020

Inleiding

Op 1 februari 2019 is een aanvraag van Zeeland Airport B.V. ingekomen tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (vastgesteld d.d. 1 november 2013). 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 6.000 kg.

In het besluit tot het wijzigen van de verordening luchthavenbesluit Midden-Zeeland wordt een besluit genomen op de aanvraag en vindt toetsing plaats aan het provinciaal beleid. Voor de inhoud van het wijzigingsbesluit luchthavenbesluit Midden-Zeeland en een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het besluit houdende het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

Het besluit tot het wijzigen van de verordening betreft een gedeeltelijke wijziging van het vigerende Luchthavenbesluit. Er worden enkele artikelen, de hierop betrekkingen hebbende bijlagen en bijbehorende toelichtingen gewijzigd. Voor het overige blijft het huidige Luchthavenbesluit Midden-Zeeland, zoals vastgesteld op 1 november 2013 ongewijzigd van kracht. Een versie waarin het wijzigingsbesluit in het huidige Luchthavenbesluit Midden-Zeeland is verwerkt (geconsolideerde versie), is na bekendmaking van het wijzigingsbesluit via de website van overheid.nl te raadplegen.

Procedure en inspraak

Ter inzage legging

Het ontwerpbesluit tot wijziging van Luchthavenbesluit Midden-Zeeland heeft samen met de m.e.r. beoordelingsnotitie, het besluit op de m.e.r. beoordelingsnotitie en de op de zaak betrekking hebbende stukken van 19 december 2019 tot en met 30 januari 2020 ter inzage gelegen. Een ieder kon tot en met 30 januari 2020 schriftelijk of mondeling zijn/haar zienswijze kenbaar maken. Het voornemen om dit besluit te nemen is, voorafgaand aan de terinzagelegging, bekend gemaakt in de plaatselijke huis-aan-huisbladen De Faam en De Bevelander en het provinciaal blad.

Inspraakreacties/zienswijzen

Binnen de gestelde termijn zijn zeven zienswijzen ontvangen. De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven. Aansluitend op een zienswijze volgt een antwoord op de zienswijze. In de bijlage zijn de ingediende zienswijzen geanonimiseerd bijgevoegd.

Zienswijzen naar aanleiding van het ontwerp luchthavenbesluit

Zienswijze 1 ingediend door een burger

1. De provincie vraagt aan gewone burgers om duurzaam te handelen met betrekking tot de natuur. Het door Zeeland Airport B.V. verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4000 per jaar, toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes en het incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6000 kg staat hier haaks op. Hierdoor wordt bijkomende vervuiling teweeg gebracht. De luchtkwaliteit kan beter en de extra bewegingen dragen daar niet toe bij. De overheid moet dit, in het kader van het geven van het goede voorbeeld, weigeren.

Antwoord

Door de aangevraagde wijzigingen wordt het totaal aantal bewegingen met luchtvaartuigen op de luchthaven ten opzichte van het vigerende luchthavenbesluit niet verhoogd. Uit de bij de aanvraag gevoegde m.e.r. beoordelingsnotitie blijkt dat de aangevraagde wijzigingen niet leiden tot onacceptabele emissies naar de lucht. Ook zijn er geen negatieve effecten door stikstof op Natura 2000-gebieden. De duurzaamheid van deze natuurgebieden verandert door de aangevraagde wijzigingen daarom niet. Er is dan ook geen reden om de aanvraag te weigeren c.q. om het luchthavenbesluit aan te passen.

Zienswijze 2 ingediend door een burger

2. De verhoging van het aantal helikopter bewegingen van 800 tot 4000 bewegingen per jaar is gejustificeerd op basis van de nationale energie transitie en de voor aanleg en onderhoud van offshore windparken benodigde helikopters. Het belang van deze energie transitie justificeert het faciliteren van helikopter vluchten maar geeft geen basis voor de toename met 3200 bewegingen voor dit soort vluchten. Voor het onderhoud van de geplande 175 windmolens in de regio is de toename met 3200 vluchten een onnodig hoge schatting.

Antwoord

In de aanvraag is aangegeven dat het aangevraagde aantal extra bewegingen is gebaseerd op de maximale afhandelingscapaciteit van het vliegveld. Dit omdat niet precies bekend is hoe groot de uiteindelijke vraag vanuit de windparkexploitanten wordt. Tevens wordt daarmee voorkomen dat er een nieuwe aanvraag of nieuwe aanvragen voor het wijzigen van het luchthavenbesluit moeten worden ingediend. Een dergelijke procedure duurt, inclusief een besluit op een m.e.r.-beoordelingsnotitie, anderhalf tot twee jaar waardoor, bij een lager aangevraagd aantal dan 3200 bewegingen, niet adequaat op een eventuele aanvullende vraag om helikopterbewegingen van een marktpartij kan worden gereageerd.

3. De geluidsimpact van helikopters is type specifiek en is sinds de aanwijzing van Midden-Zeeland als een luchtvaartterrein in 1970 nooit formeel berekend en getoetst. In het voorgestelde herziene besluit zijn geen geluidsberekeningen voor helikopters gebruikt ter ondersteuning van de besluitvorming. Dit leidt tot een situatie waarin er geen representatief geluidsmodel (en representatieve MER) meer bestaat voor vliegveld Midden-Zeeland.

Antwoord

Zowel bij het vaststellen van de geluidszone op basis van het Besluit kleine luchtvaart (Bkl) zoals die door het Rijk, als bevoegd gezag tot november 2009, is vastgesteld, als bij het vaststellen van het vigerende luchthavenbesluit is het door helikopters veroorzaakte geluid

meegenomen in de berekening. Ook in het wijzigingsbesluit zijn alle aangevraagde helikopter- en overige luchtvaartuigbewegingen meegenomen in de geluidsberekeningen en getoetst aan wettelijke normen. Het geluidmodel is representatief voor luchthaven Midden-Zeeland.

4. Het overschrijden van het maximum start gewicht is niet gecombineerd met een nieuw maximum voor dit start gewicht. Dit maximale start gewicht heeft daarmee geen limiet die is gerelateerd op baan of heli spot specificaties of type goedkeuring van het vliegveld. Dit is in de veronderstelling dat het landingsgewicht altijd lager is dan 6000 kg en dat hierop geen uitzonderingen bestaan of gemaakt kunnen worden. Een duidelijke verwijzing naar een absoluut maximum toelaatbaar start- en landingsgewicht dient overweging.

Antwoord

Het overschrijden van het maximum startgewicht van 6000 kg is incidenteel, gekoppeld aan een maximum aantal van 12 keer per jaar en is tevens gekoppeld aan toestemming van de havenmeester. Deze laatste zal alleen toestemming geven voor starts en landingen van luchtvaartuigen met een startgewicht van meer dan 6000 kg indien dit niet schadelijk is voor de baan of helispot. Daarnaast is in het luchthavenbesluit ook een meldingsplicht opgenomen (1 uur vooraf) bij Gedeputeerde Staten van Zeeland.

5. De onderliggende reden voor de aanvraag van het toestaan van de 50 start gewicht overschrijdende vluchten per jaar – die overigens is afgewezen in het besluit – ligt waarschijnlijk in de toekomstvisie van het vliegveld Midden-Zeeland. Kan deze toekomstvisie beschikbaar gemaakt worden?

Antwoord

De onderliggende reden van de door het vliegveldbestuur genoemde aantal van 50 bewegingen voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen met een gewicht van meer dan 6000 kg wordt door het vliegveldbestuur niet aangegeven. Nu deze onderliggende reden niet bekend is kan deze ook niet ter beschikking worden gesteld.

6. Gedurende de laatste 20 jaar heeft vliegveld Midden-Zeeland een vergunningsruimte gehad van 46588 vliegbewegingen. In de laatste 10 jaar is per jaar niet meer dan 50% van deze bewegingsruimte gebruikt. Op basis van het voorliggende besluit betekent dit dat de werkelijke geluidsbelasting en de werkelijke vliegbewegingen kunnen verdubbelen ten opzichte van wat de omwonenden hebben ervaren in deze laatste 10 jaar. De gebruikte argumentatie in het voorstel tot wijziging dat de Witte Raaf geen of nauwelijks waarneembare extra geluidsbelasting zal ervaren is niet onderbouwd.

Antwoord

Het vergunde aantal vliegbewegingen verandert met dit luchthavenbesluit niet. Het werkelijke aantal vliegbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland is inderdaad lager dan het vergunde aantal vliegbewegingen. Daardoor is de werkelijk optredende geluidsbelasting lager dan op grond van de het vigerende luchthavenbesluit is toegestaan. Als er meer vliegbewegingen op de luchthaven worden uitgevoerd dan zal de geluidsbelasting kunnen stijgen tot het maximum dat in het luchthavenbesluit is opgenomen. De aangevraagde wijzigingen leiden niet tot meer vliegbewegingen dan in het vigerend luchthavenbesluit is opgenomen en ook niet tot een hogere geluidsbelasting bij De Witte Raaf of Oranjeplaat. Dat komt omdat de helikopters via een andere (zuidelijke) route gaan vliegen. Daardoor treedt er ten opzichte van de vergunde situatie maar ook ten opzichte van de huidige situatie en het huidige aantal vliegbewegingen een lichte verlaging van de geluidsbelasting bij De Witte Raaf/Oranjeplaat op (ca. 1 dB(A) L_{den}).

7. Het structureel lage gebruik van de beschikbare vergunningsruimte creëert kansen voor de kwaliteitsslag die de provincie Zeeland wil maken voor het toerisme en vooral in de

toeristische hotspot Oranjeplaat. Meer rust en meer toeristische kwaliteit ten koste van niet gebruikte vergunningsruimte. De huidige 'Gebiedsvisie Veerse Meer' discussies zouden een goed platform zijn om dit verder uit te diepen. Het niet betrekken van Vliegveld Midden-Zeeland in de ontwikkeling van deze Gebiedsvisie Veerse Meer leidt tot het onnodig onbenut laten van mogelijkheden tot recreatieve kwaliteit ontwikkeling.

Antwoord

Deze zienswijze valt buiten de reikwijdte van dit besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit aangezien deze aspecten geen onderdeel uitmaken van het luchthavenbesluit.

8. Er moet overwogen worden om een grondige analyse (MER) te maken wat de werkelijke omgevingsbelasting is van de helikopters die voor de offshore windparken gebruikt gaan worden en tevens de gecontinueerde toekenning van het totale aantal vliegbewegingen te heroverwegen op basis van deze berekeningen en op basis van een afweging van de belangen van de toeristische hotspot Oranjeplaat en bedrijfsbelangen van Vliegveld Midden-Zeeland.

Antwoord

In het kader van de gevolgde procedure is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. In het m.e.r. beoordelingsbesluit is op basis van uitgevoerde berekeningen en analyses geconcludeerd en vastgesteld dat het opstellen van een milieu-effectrapportage (MER) geen meerwaarde heeft. Het afwegen van de belangen van de toeristische hotspot Oranjeplaat en de bedrijfsbelangen maken geen onderdeel uit van deze procedure.

Zienswijze 3 Vereniging d'Oranjeplaete Arnemuiden

9. De toename van 800 naar 4.000 helikopterbewegingen per jaar stuit op ernstige bedenkingen. Het verminderen van het toegestane aantal vliegbewegingen met 3.200 weegt niet op tegen de toename van de helikopteroverlast. Omdat het maximaal aantal vliegbewegingen per jaar nu ruimschoots niet wordt gehaald, heeft een vermindering daarvan geen effect, terwijl het aantal helikopterbewegingen met een aanmerkelijk grotere overlast dan vliegbewegingen wel toeneemt.

Antwoord

Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar het gestelde onder punt 6.

Zienswijze 4 Zeeuwse Milieufederatie

10. Wij hebben moeite met de wijze waarop de Provincie de omzetting regelt van 3.200 vliegtuigbewegingen (bewegingen van vaste vleugelvliegtuigen) naar helikopterbewegingen. Het besluit maakt het mogelijk dat de status van het vliegveld wijzigt van een recreatief vliegveld in een commercieel vliegveld.

Antwoord

Het luchthavenbesluit bevat geen bepalingen over de status van de luchthaven. Het luchthavenbesluit regelt de milieu- en ruimtelijke aspecten. Er treedt door dit besluit geen wijziging op in de status van de luchthaven.

11. Wij pleiten voor het inbouwen van goede evaluatiemomenten in het besluit en een degelijke analyse met betrekking tot alle milieueffecten. Bouw een tussentijdse evaluatie, oftewel een fasering, in in het ontwerpbesluit bij het bereiken van 2.000 helikopterbewegingen per jaar. Het is een gemiste kans dat de Provincie niet gekozen heeft voor een milieueffectrapportage.

Antwoord

De ingediende aanvraag en de daarbij horende m.e.r.-beoordelingsnotitie gaan uit van 4.000 bewegingen met helikopters. In de aanvraag is aangegeven dat het totaal aantal vliegbewegingen op de luchthaven niet wijzigt. Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat de milieuhygiënische gevolgen op de omgeving als gevolg van deze aanvraag gering of positief en in alle gevallen milieuhygiënisch acceptabel zijn. Een milieueffectrapportage is daarom niet nodig.

Fasering wordt niet aangevraagd en is op basis van de aangeleverde gegevens ook niet nodig. Een jaarlijkse rapportage van het aantal luchtvaartuigbewegingen en de als gevolg daarvan optredende geluidbelasting is reeds geregeld in de regeling Burgerluchthavens waarnaar wordt verwezen in paragraaf 15 "Toezicht en handhaving" van het luchthavenbesluit dat is vastgesteld op 1 november 2013. Daarmee kan worden gecontroleerd of wordt voldaan aan het luchthavenbesluit. Er is daarom geen reden tot het aanvullend opnemen van een tussentijdse evaluatie van de effecten van de aangevraagde helikopterbewegingen.

Voor het antwoord op het opstellen van een milieueffectrapport wordt verwezen naar het gestelde onder punt 8.

12. Wij dringen aan op een verbeterde begeleiding van de vliegtuigen en helikopters om zo veel mogelijk geluidshinder te voorkomen. Dit kan bereikt worden door het toepassen van een verbeterd controle-en handhavingssysteem voor luchtverkeer onder de 5.000 voet in Zeeland. Hierdoor kan een veel betere regulering plaatsvinden van de vliegbewegingen in Zeeland. Deze rol moeten de Provincie Zeeland (RUD) en Vliegveld Midden-Zeeland echt gaan oppakken. Het is in ieder geval nodig om extra handhavingpunten in te richten met betrekking tot het geluid bij de nieuwe route richting het zuiden.

Antwoord

Het wijzigen van de voorwaarden in het Nederlandse luchtruim kan niet door de Provincie Zeeland (RUD Zeeland) en Vliegveld Midden-Zeeland worden opgepakt. Dit is een verantwoordelijkheid van het Rijk. Dit onderdeel van de zienswijze valt dan ook buiten de reikwijdte van dit besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit.

In het luchthavenbesluit zijn handhavingpunten opgenomen, onder andere ter controle van de geluidbelasting bij de zuidelijke helikopterroute. Er is geen noodzaak tot het opnemen van extra handhavingpunten.

Zienswijze 5 Stichting Aqua Familia

13. Aan het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening ligt geen milieueffectrapportage ten grondslag. Dit wordt gezien als een omissie en wij verzoeken u om hier alsnog onderzoek te laten doen.

Antwoord

Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar het gestelde onder punt 8.

14. De groei naar een hoger aantal vluchten goed in de gaten te houden, en bij het bereiken van bijvoorbeeld 2000 vliegbewegingen er een evaluatie te doen plaatsvinden. Dit ook met het oog op het borgen en handhaven van de kwaliteit van de leef omgeving. En deze is veel groter dan alleen de directe omgeving van het vliegveld.

Antwoord

Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar het gestelde onder punt 11.

15. De start- en landingsbewegingen van vliegtuigen en helikopters dienen zeer goed

vastgelegd te worden. Extra handhavingspunten zijn hierbij noodzakelijk. En daarop dient een strakke controle & handhaving uitgevoerd te worden. Denk hierbij ook aan de nieuwe route in zuidelijke richting.

Antwoord

Het besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit ziet alleen op de uitbreiding van helikopterbewegingen en de toevoeging van een helikopterspot. Hiervoor zijn de wettelijk verplichte handhavingspunten opgenomen. Dat betekent dat aan tabel 1 zoals opgenomen in artikel 5, tweede lid drie handhavingspunten (HH Oost, HH West en HH Zuid) zijn toegevoegd. Tevens zijn in bijlage 2 op de kaart met het luchthavengebied, handhavingspunten en markers de drie extra handhavingspunten ten behoeve van de helikopterspot opgenomen. Extra handhavingspunten worden niet noodzakelijk geacht. Voor een reactie op het punt van controle & handhaving wordt verwezen naar het gestelde onder punt 11.

16. Nu wordt het vliegveld gebruikt als een vliegveld voor voornamelijk recreatie vluchten. Wij zijn van mening dat dit ook zo moet blijven en dat niet via het voorliggende ontwerpbesluit er de mogelijkheid geschapen wordt om hier een commercieel vliegveld van te maken.

Antwoord

Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar het gestelde onder punt 10.

Zienswijze 6 ingediend door burgers

17. Het besluit maakt het mogelijk dat de status van het vliegveld wijzigt van een recreatief vliegveld naar een commercieel vliegveld. En dit is een verandering met in de toekomst mogelijk flinke effecten voor de kwaliteit van onze leefomgeving op <gebied nabij luchthaven>.

Antwoord

Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar het gestelde onder punt 10.

18. We hebben specifiek zorgen over de geluidshinder in relatie tot ons wonen op <gebied nabij luchthaven>. Het luchtverkeer in Zeeland heeft te veel vrijheid in beweging en dit geeft nu al veel hinder, met name het vliegen op zeer lage hoogte over <gebied nabij luchthaven>.

Antwoord

Door het inrichten van een helikopterspot op de luchthaven zullen helikopters die zijn toegestaan op grond van het vigerende luchthavenbesluit gebruik gaan maken van de zuidelijke in- en uitvliegroute. Hierdoor treedt ter plaatse van <gebied nabij luchthaven> een lichte afname van de geluidsbelasting op.

Met betrekking tot de vrijheid in beweging van het luchtverkeer in Zeeland en het op zeer lage hoogte overvliegen wordt verwezen naar het gestelde onder punt 12.

19. Verzoek om in het besluit het volgende mee te nemen:
- Gefaseerde dosering van het aantal helikopterbewegingen, bij aanvang niet meer dan 2000.
 - Het vastleggen van evaluatiemomenten om met maatwerk de groei van helikopterbewegingen van het vliegveld een goede en degelijke effectrelatie te geven in verband met de kwaliteit van onze leefomgeving. Voorstel: bouw een tussentijdse

evaluatie in het ontwerpbesluit bij het bereiken van 2000 helikopterbewegingen per jaar.

Antwoord

Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar het gestelde onder punt 11.

Zienswijze 7 Coöperatieve Jachthaven Oranjeplaat en Watersportvereniging Arnhemuiden

20. De plannen voor uitbreiding van vliegbewegingen met helikopters die niet recreatief worden gevlogen, staan in schril contrast met de noodzaak tot rust voor natuur en recreant rond en op het Veerse Meer. De compensatie door het terugdringen van het aantal vliegbewegingen is een schijncompensatie omdat het aantal toegestane jaarlijkse vliegbewegingen niet wordt gehaald.

Antwoord

Het Omgevingsplan Zeeland 2018 bevat het beleid voor luchtvaart. In dit beleid is rust voor natuur en recreant in relatie tot economische ontwikkelingen nader afgewogen en vastgesteld. Deze wijziging van het luchthavenbesluit is op het Omgevingsplan Zeeland 2018 gebaseerd. Daarmee is de noodzaak tot rust voor natuur en recreant impliciet in de besluitvorming meegenomen. Het aspect rust voor natuur en recreant op zich maakt echter geen expliciet onderdeel uit van het wijzigingsbesluit c.q. valt buiten de reikwijdte van dit besluit. Het aspect natuur is meegenomen in het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Het aantal nieuwe vliegbewegingen met helikopters wordt gecompenseerd door het verminderen van het aantal bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen. Het werkelijke aantal vliegbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland is weliswaar lager dan het vergunde aantal vliegbewegingen maar het maximum aantal vergunde vliegbewegingen borgt wel het beheersbaar houden van de impact van de luchthaven op haar omgeving.

21. Industriële vluchten horen niet thuis op een recreatief vliegveld en moeten plaatsvinden in een industriële omgeving in Vlissingen-Oost. Daar is voldoende ruimte om een luchthaven voor helikopterbewegingen te starten en hoort beter thuis in die omgeving. Exploitatie van vluchten vanaf Vlissingen-Oost is zeker haalbaar aangezien er ook plannen waren of zijn voor het beloodsen van schepen op de Westerschelde met helikopters.

Antwoord

Deze zienswijze valt buiten de reikwijdte van dit besluit aangezien deze aspecten geen onderdeel uitmaken van het luchthavenbesluit.

Conclusie met betrekking tot de ingediende zienswijzen

Ontvankelijkheid

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk om te worden behandeld.

Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Bovenstaande inhoudelijke behandeling van de zienswijzen geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het besluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland ten opzichte van het ontwerpbesluit.

Ambtshalve aanpassing

In het besluit tot wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland zijn de volgende (tekstuele) aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbesluit doorgevoerd:

- Er is sprake van een zuidelijke in- en uitvliegroute van helikopters. In het ontwerpbesluit wordt soms een “zuidelijke uitvliegroute” vermeld. Dit moet echter “zuidelijke in- en uitvliegroute” zijn. Het besluit tot wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland is hierop op diverse plaatsen aangepast.
- In de toelichting staat onder 10.3 de zin: “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 ca. 10 tot 20 meter naar het zuiden wegdraaien om het circuitgebied in zuidelijke richting te verlaten. Door het op deze wijze af- en aanvliegen van helikopters is het niet noodzakelijk in dit besluit aanvullende hoogte beperkingen ten opzichte van het besluit dat op 15 mei 2014 in werking is getreden op te nemen”. De in deze zin genoemde motivering/rede om geen hoogtebeperkingen op te nemen is niet correct. De reden om geen hoogtebeperkingen op te nemen is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. In de Regeling burgerluchthavens, artikel 8, zijn namelijk geen nadere regels opgenomen voor een in- en uitvliegrichting op burgerluchthavens van regionaal belang welke ook bestemd is voor helikopters. Paragraaf 10.3 is hierop aangepast.

Bovenstaande aanpassingen wijzigen niet de inhoud van het besluit tot wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland zelf, maar enkel de toelichting en motivering.

Bijlagen: zienswijzen

Zienswijze 1

Bezwaar beslissing bestuursorgaan

Vul de datum van vandaag in

21-01-2020

Gegevens beslissing

Datum waarop de beslissing bekend is gemaakt

18-12-2020

Kenmerk beslissing

Overige besluiten van algemene strekking

Wat is het onderwerp van de beslissing?

Bekendmaking ontwerpbesluit tot wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Wilt u nu pro forma bezwaar maken?

Nee

Motivatie bezwaar

Geef aan (motiveer) waarom u het niet eens bent met de beslissing.

Geacht provinciebestuur,

Onze provincie vraagt aan gewone burgers om duurzaam te handelen met betrekking tot onze mooie natuur. Als wij dan moeten lezen dat Zeeland Airport B.V. het aantal helikopterbewegingen wil verhogen van 800 naar 4000 per jaar, een heliportspot wil toevoegen met de daarbij horende in- en uitvliegroutes en dan nog vraagt om het incidentieel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6000 kg, dan denken wij ons toch terecht af, waar zijn we mee bezig. Dit is dweilen met de kraan open. Wij, burgers zullen wel betalen voor al deze bijkomende vervuiling die hierdoor toch teweeg wordt gebracht. Is het geen basisrecht van iedere burger om in gezonde buitenlucht te mogen leven en werken. Is het geen taak voor de overheden om hier op toe te zien dat dit ook gebeurt? Hoe kan de provincie dan nog met een gerust geweten zulks nog maar overwegen. We weten met ons allen dat de luchtkwaliteit beter kan, we weten met ons allen dat extra bewegingen hier niet toe aan bijdragen. We weten met ons allen dat onze overheden de gewone burgers constant achter de veren zitten om duurzaam te handelen. We verwachten dan ook van onze overheden de juiste beslissingen te nemen en het goede voorbeeld te geven door zulks te weigeren. Men kan niet aan de ene kant voor het milieu zijn en aan de andere kant, hypocriet wegstijgen. Het is het één of het ander, u met zijn allen maakt die keuze voor de volgende generaties. Dank voor uw aandacht.

Rechtspersoon, particulier of een groep particulieren

Ben u een rechtspersoon, particulier of een groep particulieren?

Ondertekening

20017420

U kunt uw bijlagen per post meesturen met het formulier.

Indien u gemachtigd bent dient u de machtiging van de bezwaarmakers toe te voegen.

Indien u namens een groep particulieren bezwaar maakt dient u de persoons- en adresgegevens van alle bezwaarmakers toe te voegen

Uw bezwaarschrift kunt u zenden aan:

Provincie Zeeland

T.a.v. de secretaris van de bezwaarschriftencommissie

Postbus 6001

4330 LA Middelburg

Handtekening

Zet uw handtekening op het uitgeprinte formulier

Zienswijze 2

Gedeputeerde Staten van Zeeland
t.a.v. mevrouw [REDACTED]
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

[REDACTED] 28 januari 2020

Onderwerp: Ontwerpbesluit Verordening Luchthavenbesluit Vliegveld Midden Zeeland

Geachte mevrouw/mijnheer,

Op 18 december 2019 is het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland gepubliceerd door de provincie Zeeland. Hierbij dien ik als belanghebbende, [REDACTED], een zienswijze in over dit ontwerpbesluit.

Met deze zienswijze concentreer ik mij op elementen van dit ontwerpbesluit die mijns inziens nadere uitleg of nadere overweging verdienen.

De specifieke elementen in het voorliggende Luchthavenbesluit zijn de volgende:

- De verhoging van het aantal helikopter bewegingen van 800 tot 4000 bewegingen per jaar.
 - o 1) Deze verhoging is gejustificeerd op basis van de nationale energie transitie en de voor aanleg en onderhoud van offshore windparken benodigde helikopters. Het belang van deze energie transitie justificeert het faciliteren van helikopter vluchten maar geeft geen basis voor de toename met 3200 bewegingen voor dit soort vluchten. Vliegveld Midden Zeeland heeft een regionale functie en Borssele I, II, III, IV en V zijn de enige offshore windparken in deze regio. Voor het onderhoud van de 175 windmolens is de toename met 3200 vluchten in vergelijkbare reeds operationele projecten in het VK een onnodig hoge schatting. Kunt de toename van 3200 onderbouwen en heroverwegen.
 - o 2) De geluidsimpact van helikopters is helikopter type specifiek en is sinds de aanwijzing van Midden Zeeland als een luchtvaartterrein in 1970 nooit formeel berekend en getoetst. Ook niet bij de overgang van oorspronkelijk naar het geldende luchthaven besluit en ook nu niet in het voorgestelde herziene besluit zijn geen geluidsberekeningen voor helikopters gebruikt ter ondersteuning van de besluitvorming. Dit betekent dat in plaats van iets minder 1% (aanwijzingsbesluit) nu voor 10% van de toegestane bewegingen geen geluidsanalyse is gemaakt. Het gelijk stellen van een Cessna 310 R met een gewicht van 2100 kg en een zuigermotor met een vermogen van 500 hp met een helikopter (bijv. Augusta AW 169 gebruikt in VK voor windparken) met een gewicht van 4800 kg en een turbine met een vermogen van 1000hp lijkt mijns inziens moeilijk verdedigbaar en leidt nu tot een situatie waarin er geen representatief geluidsmodel (en representatieve MER) meer bestaat voor vliegveld Midden Zeeland.
 - 3) Het overschrijden van het maximum start gewicht is niet gecombineerd met een nieuw maximum voor dit start gewicht. Dit maximale start gewicht heeft daarmee geen limiet die is gerelateerd op baan of heli spot specificaties of type goed keuring van het vliegveld. Dit is in de veronderstelling dat het landingsgewicht altijd lager is dan 6000 kg en dat hierop geen uitzonderingen bestaan of gemaakt kunnen worden. Een duidelijke verwijzing naar een

absoluut maximum toelaatbaar start gewicht en waarschijnlijk ook landing gewicht dient overweging.

- 4) Wat is de onderliggende reden voor de aanvraag van het toestaan van de 50 start gewicht overschrijdende vluchten per jaar? Dit is afgewezen als deel van het goedkeuringsproces van deze besluit wijziging. De achtergrond voor het verzoek voor deze uitzondering is waarschijnlijk verscholen in de toekomstvisie van het vliegveld Midden Zeeland. Kan de toekomstvisie van vliegveld Midden Zeeland beschikbaar gemaakt worden als input voor toekomstige besluiten en besluitvormingsprocessen (bijv. verdraaiing start/landingsbaan VMZ, Visie Veerse Meer 2020 etc.).
- 5) Gedurende de laatste 20 jaar heeft vliegveld Midden Zeeland een vergunningsruimte gehad van 46588 vliegbewegingen. In de laatste 10 jaar is per jaar niet meer dan 50% van deze bewegingsruimte gebruikt. Op basis van het voorliggende besluit betekent dit dat de werkelijke geluidsbelasting en de werkelijke vliegbewegingen kunnen verdubbelen ten opzichte van wat de omwonenden hebben ervaren in deze laatste 10 jaar. De gebruikte argumentatie in het voorstel tot wijziging dat de Witte Raaf geen of nauwelijks waarneembare extra geluidsbelasting zal ervaren is niet onderbouwd. (Zie commentaar geluidsmodel) Aan een gebruikshistorie die 10 jaar stabiel is geweest worden nu 4000 helikopter bewegingen toegevoegd waarvan het geluidseffect nooit getoetst of berekend is op zijn effect op de Witte Raaf.
 - 6) Het structureel lage gebruik van de beschikbare vergunningsruimte creëert kansen voor de kwaliteitsslag die de provincie Zeeland wil maken voor het toerisme en vooral in de toeristische hotspot Oranjeplaat. Meer rust en meer toeristische kwaliteit ten koste van niet gebruikte vergunningsruimte? De huidige "Gebiedsvisie Veerse Meer" discussies zouden hier een goed platform voor zijn om dit verder uit te diepen. Het niet betrekken van Vliegveld Midden Zeeland in de ontwikkeling van deze Gebiedsvisie Veerse Meer leidt mijns inziens tot het onnodig onbenut laten van mogelijkheden tot recreatieve kwaliteit ontwikkeling.

Ik zou het waarderen dat op basis van het voorgaande u wilt overwegen om een grondige analyse (MER) te maken wat de werkelijke omgevingsbelasting is van de helikopters die voor de offshore windparken gebruikt gaan worden en tevens de gecontinueerde toekenning van het totale aantal vliegbewegingen te heroverwegen op basis van deze berekeningen en op basis van een afweging van de belangen van de toeristische hotspot Oranjeplaat en bedrijfsbelangen van Vliegveld Midden Zeeland.

Hopend een constructieve bijdrage geleverd te hebben aan de discussie voor een harmonieuze inpassing van toerisme en luchtvaart in de toekomstplannen van Provincie, Vliegveld, de gemeente Goes, Middelburg, Borssele en het Toeristische hotspot Oranjeplaat, zie ik uw reactie tegemoet,

[Redacted signature]

[Redacted signature]

Zienswijze 3



Arnemuiden, 28 januari 2020

Vereniging d'Oranjeplaete Arnemuiden

Secretariaat: [REDACTED]

Gedeputeerde Staten van Zeeland

t.a.v. mevrouw [REDACTED]

Postbus 6001

4330 LA Middelburg

Geachte heer/mevrouw,

Op 18 december 2019 is het ontwerpbesluit gepubliceerd tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland gepubliceerd door de provincie Zeeland. Hierbij dient de Vereniging d'Oranjeplaete een zienswijze in over het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

De Vereniging d'Oranjeplaete te Arnemuiden (ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 40310880) is een vereniging van bewoners en eigenaren van percelen aan de Oranjeplaat, gelegen aan de Muidenweg tussen de jachthaven en Waterpark Veerse Meer. De Vereniging heeft 63 leden, eigenaren van de woningen gelegen op de Oranjeplaat. De statutaire doelstelling van de Vereniging is onder meer *"het opkomen voor de gemeenschappelijke belangen van haar leden bij betrokken overheden en overheidsdiensten alsmede bij particuliere instanties en (rechts)personen."*

Ernstige bedenkingen

Wij hebben begrepen dat de wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland onder meer behelst dat in plaats van de nu toegestane 800 helikopterbewegingen per jaar 4000 helikopterbewegingen worden toegestaan, noodzakelijk voor onderhoud en beheer van de windmolenparken op zee. Dat is een aanmerkelijk toename, waar wij als Vereniging grote bedenkingen bij hebben.

Weliswaar wordt het aantal toegestane vliegbewegingen met 3200 verminderd, maar die vermindering weegt in onze ogen niet op tegen de toename van de helikopter-overlast. Immers, het maximaal aantal vliegbewegingen per jaar wordt nu ruimschoots niet gehaald, zodat een vermindering daarvan geen effect heeft, terwijl het aantal helikopterbewegingen met een aanmerkelijk grotere overlast dan vliegbewegingen wel toeneemt.



Verder hebben wij begrepen dat het besluit het mogelijk maakt dat de status van het vliegveld wijzigt van een recreatief vliegveld naar een commercieel vliegveld. Wij zijn bepaald ongelukkig met deze wijziging, en hebben ook hieromtrent ernstige bedenkingen omdat wij vrezen dat dit de weg opent naar meer en meer (commerciële) activiteiten.

Bij een commercialisering/professionalisering van het vliegveld, die wij -zoals gezegd- niet wenselijk achten, nemen wij aan dat een strikte controle en handhaving van en vooral tijdens vliegbewegingen zal plaats vinden. Daarvan zien wij niets in het voorgenomen besluit terug. Momenteel is van controle en handhaving tijdens de vliegbewegingen geen sprake, sterker nog het kan zelfs niet, en het is niet ongebruikelijk dat vliegtuigen laag en soms langs een andere vliegroute over de woonhuizen vliegen

Wij vrezen op grond van het voorgaande dat door de wijzigingen in de verordening Luchthavenbesluit de geluidsoverlast in ons park zal toenemen en mogelijk zelfs ook effect gaat hebben op de gezondheid van de bewoners van ons park.

Concept zienswijze Zeeuwse Milieu Federatie

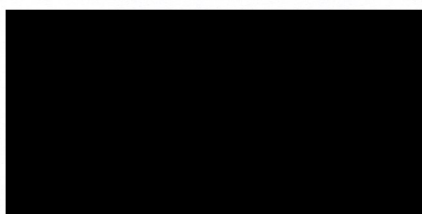
Wij hebben kennisgenomen van de concept zienswijze van de Zeeuwse Milieu Federatie (ZMF) die ook op het voorgaande wijst. Wij sluiten ons graag bij de bedenkingen en opmerkingen van ZMF aan.

ZMF wil een borging van de kwaliteit van de leefomgeving. Verder bepleit de ZMF een tussentijdse evaluatie bij -bijvoorbeeld- 2000 helikopterbewegingen. Voor zover het al noodzakelijk zou zijn om het aantal toegestane helikopterbewegingen te verhogen, lijkt ons deze tussenstap toch wel het minste. Mocht de overlast ten gevolge daarvan onevenredig zijn toegenomen, dan moet de voorgenomen verhoging naar 4000 helikopterbewegingen worden heroverwogen.

Met vriendelijke groet,

Vereniging d'Oranjeplaete

Namens deze:



Zienswijze 4



Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

provincie@zeeland.nl

██████████@zeeland.nl

Middelburg, dinsdag 28 januari 2020

Onderwerp: zienswijze ontwerpbesluit tot wijziging verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Geachte heer/mevrouw,

Op 18 december 2019 is het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland gepubliceerd door de Provincie Zeeland. Hierbij dient de ZMf een zienswijze in over het ontwerpbesluit tot wijziging van de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

De helikopterbewegingen zijn noodzakelijk voor onderhoud en beheer van de windmolenparken. De locatie Vliegveld Midden-Zeeland is de enige locatie die reeds een goede basis heeft voor deze dienst. Wij onderschrijven de keuze voor deze locatie en zien de noodzaak in van de extra helikopterbewegingen.

Echter heeft de ZMf in overlegsituaties (CRO, ambtelijk, politiek-bestuurlijk) eerder aangegeven moeite te hebben met de wijze waarop de Provincie de omzetting regelt van 3.200 vliegtuigbewegingen (bewegingen van vaste vleugelvliegtuigen) naar helikopterbewegingen. Wij willen dit met betrekking tot het ontwerpbesluit nogmaals benadrukken. Het besluit maakt het mogelijk dat de status van het vliegveld wijzigt van een *recreatief* vliegveld in een *commercieel* vliegveld. En dit kan een verandering zijn met mogelijk flink negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de leefomgeving in de (nabije) toekomst.

De ZMf pleit daarbij al langer voor het inbouwen van goede evaluatiemomenten in het besluit en een degelijke analyse met betrekking tot alle milieueffecten.

Wij vinden het in dat verband nog steeds ontzettend jammer en een gemiste kans dat de Provincie niet gekozen heeft voor een milieueffectrapportage. Een goede analyse van de milieueffecten had

Je own stem voor natuur en milieu

duidelijkheid gegeven over de wijze waarop we de kwaliteit van de leefomgeving moeten borgen bij deze ontwikkeling.

We zien een snelle verandering in het denken over natuurbescherming door de sterke afname van biodiversiteit én een snelle verandering in denken over de milieueffecten & volksgezondheid door de klimaatverandering en nieuwe inzichten met betrekking tot gezondheid en inzichten in het belang van de kwaliteit van onze leefomgeving. Een goed voorbeeld daarvan is de recente en actuele discussie over de stikstofoxiden (PAS). Veel regelgeving omtrent natuur en milieu wordt nu (opnieuw) ontwikkeld, bijvoorbeeld de Omgevingswet en aanpassingen van de wetgeving en beleidsregels i.r.t. de PAS. Maar ook de Klimaatwet is een goed voorbeeld.

In relatie tot het Vliegveld Midden-Zeeland is het daarbij vooral belangrijk te blijven vermelden dat een toename of aanpassing van de vliegbewegingen op het Vliegveld Midden-Zeeland impact heeft op een veel groter gebied dan het terrein en de directe omgeving alleen. Wij zien in de plannen en beoordeling van de effecten bij de Provincie en het Vliegveld Midden-Zeeland vooral onderzoek naar gevolgen en risico's in de directe omgeving van het Vliegveld Midden-Zeeland. Dit hadden wij in de huidige plannen graag anders gezien en we dringen erop aan in de toekomst rekening te houden met een groter impactgebied.

Wat betreft de milieueffecten hebben we specifiek zorgen over de geluidshinder in relatie tot de bewoners rondom het Vliegveld Midden-Zeeland (Oranjeplaat, Lewedorp, Arnemuiden), de bewoners op Walcheren, natuur- en recreatiegebied Veerse Meer, de natuur op de Westerschelde én strandrecreatie op de stranden langs de Westerschelde. Het luchtverkeer in Zeeland (onder 5.000 voet) heeft te veel vrijheid in beweging en dit geeft straks meer hinder voor recreanten en bewoners. Belangrijkste aspect hierbij is dat geluid van de nu veelal recreatieve lichte vliegtuigen een geheel ander geluid is dan van helikopters. Beschrijvend zou je dit kunnen benoemen als een brommend achtergrondgeluid (uitgezonderd de sterkere geluidshinder bij starten en landen) of een heel laag en zwaar trillend geluid van de helikopters. Heel laag geluid wordt als hinderlijker én op grotere afstand ervaren. Geluidshinder kan bij mensen (op termijn) negatieve gezondheidseffecten tot gevolg hebben!

Wij willen [redacted] van de leefomgeving voor bewoners en recreanten geborgd zien. Hiervoor zijn aanpas [redacted] het ontwerpbesluit en een gezamenlijke inzet bij de verbetering van het [redacted] besluit. Wij zien de volgende verbeteringen en acties:

- ☀ Het vastleggen van evaluatiemomenten zou moeten helpen om met maatwerk de groei van helikopterbewegingen van het Vliegveld Midden-Zeeland een goede en degelijke effectrelatie te

geven met de kwaliteit van de leefomgeving voor bewoners en recreanten. Bouw een tussentijdse evaluatie, oftewel een fasering, in in het ontwerpbesluit bij het bereiken van 2.000 helikopterbewegingen per jaar.

- ☀ Wij dringen aan op een verbeterde begeleiding van de vliegtuigen en helikopters om zo veel mogelijk geluidshinder te voorkomen. Dit kan bereikt worden door het toepassen van een verbeterd controle- en handhavingssysteem voor luchtverkeer onder de 5.000 voet in Zeeland. Hierdoor kan een veel betere regulering plaatsvinden van de vliegbewegingen in Zeeland. Deze rol moeten de Provincie Zeeland (RUD) en Vliegveld Midden-Zeeland echt gaan oppakken. Het is in ieder geval nodig om extra handhavingpunten in te richten met betrekking tot het geluid bij de nieuwe route richting het zuiden.
- ☀ De regulering van de vliegbewegingen in Zeeland kan verder verbeterd worden en de invoering van een nieuwe indeling voor het Nederlands luchtruim richting 2023 biedt een uitgelezen kans. We kunnen bijvoorbeeld Zeeland opwaarderen van de huidige klasse G naar B of C. Graag verkennen wij met de Provincie en het Vliegveld Midden-Zeeland de mogelijkheden.

Conclusie

Wij willen samen met de Provincie Zeeland en het Vliegveld Midden-Zeeland op zoek naar alle kansen om geluidshinder en negatieve gezondheidseffecten te voorkomen. En wij hopen op een zeer constructieve en proactieve houding van alle partijen (ook de diverse ondernemingen en piloten) om de geluidshinder zo veel mogelijk te beperken en liefst te voorkomen.

Wij stellen een aantal wijzigingen voor op het ontwerpbesluit (evaluatiemoment opnemen bij 2.000 vluchten, invoering van actieve begeleiding & extra handhavingpunten realiseren) en we zien kansen bij de invoering van de nieuwe indeling van het luchtruim om samen te werken aan een goed gereguleerd luchtruim in Zeeland.

Mocht u nog vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van bovenstaande zienswijze dan lichten wij graag een en ander toe en natuurlijk staan wij open voor een verdiepend gesprek.

Met vriendelijke groet,

A black rectangular redaction box covers the signature of the director. Two blue lines, likely representing a pen stroke, cross the redaction box.

directeur ZMf

Zienswijze 5

Gedeputeerde Staten van Zeeland
t.a.v. mevrouw [REDACTED]
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Arnhem, 29.01.2020

Ref. Zienswijze ontwerpbesluit tot wijziging verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Geachte mevrouw, meneer

Op 18 december 2019 is het ontwerpbesluit gepubliceerd tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland gepubliceerd door de provincie Zeeland.

Namens de eigenaren [REDACTED], dient de Stichting Aqua Familia hierbij een zienswijze in over het ontwerpbesluit tot wijziging genoemde verordening.

Allereerst wordt opgemerkt dat de noodzaak van helikopter bewegingen ten behoeve van onderhoud en beheer van de windmolenparken als noodzakelijk gezien worden. En dat het vliegveld Midden-Zeeland daar een goede basis voor heeft.

In het voorstel wordt een maximaal aantal vliegbewegingen van 4000 genoemd.

Dit is wat ons grote zorg baart.

Dit zal ongetwijfeld flinke effecten hebben op de kwaliteit van de leefomgeving. Direct naast het vliegveld zijn er immers velen die daar in de rust willen wonen en recreëren.

Opgemerkt wordt ook dat er ter verdere onderbouwing van het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening, er geen milieueffectrapportage aan ten grondslag ligt.

Dit wordt gezien als een omissie en wij verzoeken u vriendelijk om hier alsnog onderzoek te laten doen.

Wij stellen voor om het ontwerpbesluit op enige punten aan te passen.

1. De groei naar een hoger aantal vluchten goed in de gaten te houden, en bij het bereiken van bijvoorbeeld 2000 vliegbewegingen er een evaluatie te doen plaatsvinden. Dit ook met het oog op het borgen en handhaven van de kwaliteit van de leefomgeving. En deze is veel groter dan alleen de directe omgeving van het vliegveld.
2. De start en landingsbewegingen van vliegtuigen en helikopters dienen zeer goed vastgelegd te worden. Extra handhavingpunten zijn hierbij noodzakelijk. En daarop dient een strakke controle & handhaving uitgevoerd te worden. Denk hierbij ook aan de nieuwe route in zuidelijke richting.

Nu wordt het vliegveld gebruikt als een vliegveld voor voornamelijk recreatie vluchten. Wij zijn van mening dat dit ook zo moet blijven en dat niet via het voorliggende ontwerpbesluit er de mogelijkheid geschapen wordt om hier een commercieel vliegveld van te maken.

Wij zijn gaarne bereid om u een nadere toelichting op bovenstaande zienswijze te geven.

Met vriendelijke groet,

A large black rectangular redaction box covering the signature area.

Stichting Aqua Famila

A black rectangular redaction box covering the contact information.

aquafamilia.nl

Zienswijze 6

Gedeputeerde Staten van Zeeland
t.a.v. mevrouw [REDACTED]
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Arnhem, 29 januari 2020

Onderwerp: zienswijze ontwerpbesluit tot wijziging verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Geachte heer/mevrouw,

Op 18 december 2019 is het ontwerpbesluit gepubliceerd tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland gepubliceerd door de provincie Zeeland.

Hierbij dienen wij als belanghebbenden, [REDACTED], een zienswijze in over dit ontwerpbesluit.

Met deze zienswijze concentreren wij ons op elementen van dit ontwerpbesluit die ons inziens nadere uitleg of nadere overweging verdienen.

Het besluit maakt het mogelijk dat de status van het vliegveld wijzigt van een recreatief vliegveld naar een commercieel vliegveld. En dit is een verandering met in de toekomst mogelijk flinke effecten voor de kwaliteit van onze leefomgeving op Oranjeplaat. Zie de uitwerking hiervan hieronder.

Wij vinden het in dat verband spijtig dat de provincie niet gekozen heeft voor een milieueffectrapportage. Een goede analyse van de milieueffecten had duidelijkheid gegeven over de wijze waarop we de kwaliteit van de leefomgeving geborgd had kunnen worden bij deze ontwikkeling.

We hebben specifiek zorgen over de geluidshinder in relatie tot ons wonen op [REDACTED]. Het luchtverkeer in Zeeland heeft te veel vrijheid in beweging en dit geeft nu al veel hinder, met name het vliegen op zeer lage hoogte over ons huis [REDACTED]. Tot op heden heeft het indienen van klachten bij de RUD helaas niet geresulteerd in verbetering van het vliegen van de routes.

Een belangrijk aspect is dat geluid van de nu veelal recreatieve vliegtuigen een geheel ander geluid is dan helikopters. Dit kan men benoemen als een brommend achtergrondgeluid of een heel laag en zwaar trillend geluid van de helikopters. (Helaas starten en landen de helikopters glijdend en dus niet verticaal vanuit economische overweging). Het geluid is in onze woning al hoorbaar vanaf het moment van starten en landen. Daarnaast is het geluid voelbaar in onze woning op het moment van overvliegen in de directe omgeving, veel meer dan bij recreatief vliegen.

Teleurgesteld zijn wij dan ook dat er geen MER heeft plaatsgevonden en verzoeken in uw besluit het volgende mee te nemen:

- Gefaseerde dosering van het aantal helikopterbewegingen, bij aanvang niet meer dan 2000.
- Het vastleggen van evaluatiemomenten om met maatwerk de groei van helikopterbewegingen van het vliegveld een goede en degelijke effectrelatie te geven in verband met de kwaliteit van onze leefomgeving. Voorstel: bouw een tussentijdse evaluatie in het ontwerpbesluit bij het bereiken van 2000 helikopterbewegingen per jaar.

Gedurende de laatste 20 jaar heeft vliegveld Midden Zeeland een vergunningsruimte gehad van 46588 vliegbewegingen. In de laatste 10 jaar is per jaar niet meer dan 50% van deze bewegingsruimte gebruikt. Op basis van het voorliggende besluit betekent dit dat de werkelijke geluidsbelasting en de werkelijke vliegbewegingen kunnen verdubbelen ten opzichte van wat wij als omwonenden hebben ervaren in deze laatste 10 jaar. Een gebruikshistorie die 10 jaar stabiel is geweest wordt nu gewijzigd door een toename naar 4000 helikopter bewegingen.

Hierbij hebben wij begrepen dat het besluit het mogelijk maakt dat de status van het vliegveld wijzigt van een recreatief vliegveld naar een commercieel vliegveld. Wij zijn bepaald ongelukkig met deze wijziging, en hebben ook hieromtrent ernstige bedenkingen omdat wij vrezen dat dit de weg opent naar meer en meer (commerciële) activiteiten.

Bij een commercialisering/professionalisering van het vliegveld, die wij -zoals gezegd- niet wenselijk achten, nemen wij aan dat een strikte controle en handhaving van en vooral tijdens vliegbewegingen zal plaats vinden. Nogmaals: daarvan zien wij niets in het voorgenomen besluit terug.

In de hoop dat wij op een positieve wijze met deze zienswijze een bijdrage geleverd hebben aan de discussie over het voorgenomen LHB, zien wij uw reactie met belangstelling tegemoet,

[Redacted signature block]

Zienswijze 7



Gedeputeerde Staten van Zeeland

t.a.v. mevrouw |

Postbus 6001

4330 LA Middelburg

Arнемuiden, 29 januari 2020

Onderwerp: Ontwerpbesluit Verordening Luchthavenbesluit Vliegveld Midden Zeeland

Geachte mevrouw |

Wij dienen deze zienswijze in vanwege het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland gepubliceerd door de provincie Zeeland op 18 december 2019. Wij dienen dit besluit in vanwege belanghebbende

Vooropgesteld dat wij niet tegen exploitatie zijn van windmolenparken op zee die bijdragen aan de nodige energie transitie doelstellingen, is onze mening dat de ontwerpbesluit voorbij gaat aan de gebiedsbestemming waar de vliegbewegingen plaats gaan vinden.

De functie van het gebied rond het Veerse Meer dat zowel de functie heeft als natuur- en recreatiegebied, staat meer en meer onder druk. Het steeds meer toestaan van nieuwbouwprojecten door de verantwoordelijke gemeentes rond het Veerse Meer hebben hun effect op natuur en recreanten. Tot nu toe zorgde af en toe overvliegende vliegtuigen niet echt tot overlast. De plannen voor uitbreiding van vliegbewegingen met helicopters die niet recreatief worden gevlogen, staan in schril contrast met de noodzaak tot rust voor natuur en recreant rond en op het Veerse Meer.

De compensatie door het terugdringen van het aantal vliegbewegingen is een schijncompensatie omdat het aantal toegestane jaarlijkse vliegbewegingen niet wordt gehaald.

Onze zienswijze is dat deze industriële vluchten niet thuis horen op een recreatief vliegveld en plaats moeten vinden in een industriële omgeving in Vlissingen Oost. Daar is voldoende ruimte om een luchthaven voor helicopterbewegingen te starten en hoort beter thuis in die omgeving.

Exploitatie van vluchten vanaf Vlissingen Oost is zeker haalbaar aangezien er ook plannen waren of zijn voor het beloodsen van schepen op de Westerschelde met helicopters.

Met vriendelijke groeten,