

Besluit van provinciale staten van Zeeland houdende de wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Besluit van provinciale staten van 27 september 2024, kenmerk 418971 houdende het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

Provinciale staten van Zeeland,

- gelezen de aanvraag d.d. 1 september 2023 van de exploitant van de luchthaven Midden-Zeeland, laatstelijk aangevuld op 13 november 2023;
- gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van 9 april 2024, nr. 418971;
- gezien de adviezen van de gemeente Borsele 1 maart 2024, gemeente Goes 5 maart 2024, gemeente Middelburg 6 maart 2024, gemeente Noord-Beveland 13 februari 2024 en gemeente Veere 6 maart 2024;
- gezien het advies van de Commissie Regionaal overleg voor luchthaven Midden-Zeeland van 8 maart 2024;
- gelet op besluit van Provinciale Staten d.d. 29 mei 2020 dat voor de aangevraagde activiteiten geen m.e.r. nodig is;

gelet op artikel 8.43 van de Wet luchtvaart; besluiten:

Artikel I

A

In artikel 1 Begripsbepalingen vervalt 'maximum startgewicht'.

In artikel 1 Begripsbepalingen wordt toegevoegd:

1. "Uniforme daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau;"

B

In artikel 3 Baanaanduiding wordt "088° - 268°" vervangen door "066° - 246°".

C

Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer wordt als volgt gewijzigd:

1. Lid 1 komt te luiden: "Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen, helikopters, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen toegestaan."
2. Lid 3 komt daglichtperiode te luiden: "uniforme daglichtperiode"
3. Leden 4, 5 en 6 komen te vervallen.

D

In artikel 5 Handhavingspunten lid 1 wordt Tabel 1 vervangen door:

Tabel 1 - Grenswaarden in handhavingspunten

Handhavingspunt	Baankop	RD-coördinaten	Grenswaarden binnen de uniforme daglichtperiode Lden in dB(A)
HHP 07	07	x: 39.809 y: 392.340	57,98
HHP 25	25	x: 40.925y: 392.782	58,10
HHP 01	n.v.t.	x: 38.123y: 392.852	37,96
HHP 02	n.v.t.	x: 38.252y: 393.297	38,86
HH Zuid	Zuid	x: 40.317y: 392.474	73,27
HHP OP	n.v.t.	x: 38.255y: 392.372	39,16
HHP WP1	n.v.t.	x: 39.240y: 392.480	47,05
HHP WP2	n.v.t.	x: 38.900y: 392.930	37,08

E

In artikel 6 Openingstijden

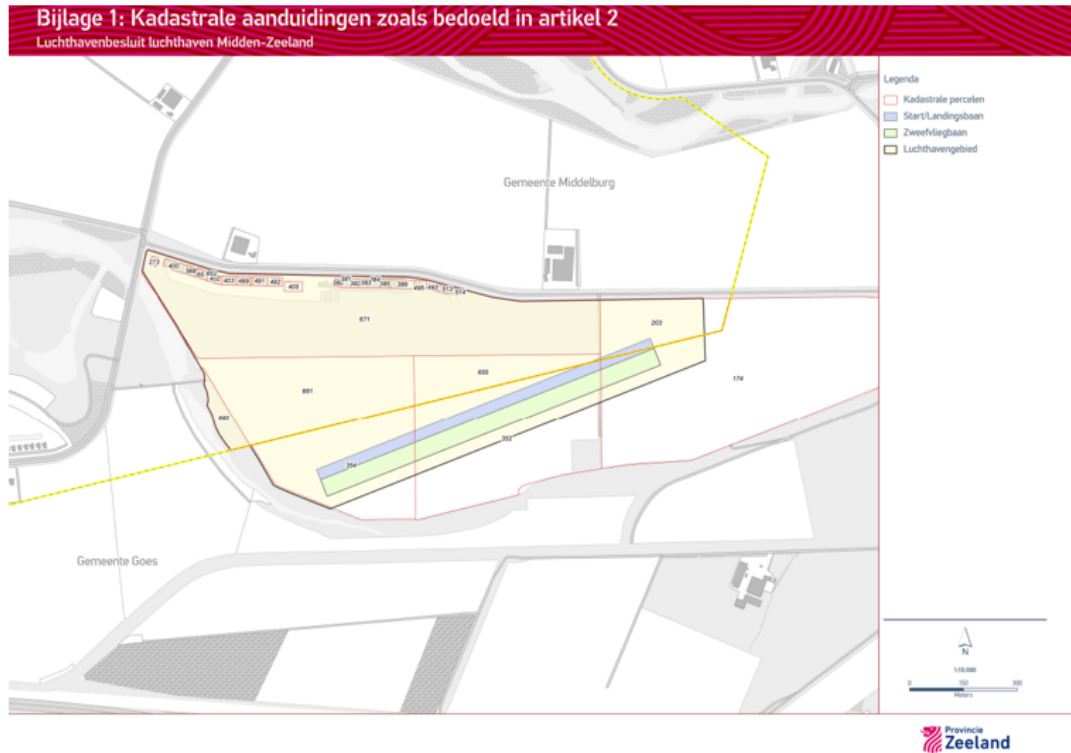
1. In Lid 1 wordt "daglichtperiode" vervangen door "uniforme daglichtperiode" 2. In Lid 2 wordt "daglichtperiode" vervangen door "uniforme daglichtperiode" 3. In Lid 3 wordt "daglichtperiode" vervangen door "uniforme daglichtperiode"

4. In Lid 4 wordt “daglichtperiode” vervangen door “uniforme daglichtperiode”

F

Bijlage 1: Kadastrale aanduidingen komt te luiden:

Bijlage 1: Kadastrale aanduidingen zoals bedoeld in artikel 2



Tot de luchthaven behorende kadastrale percelen:

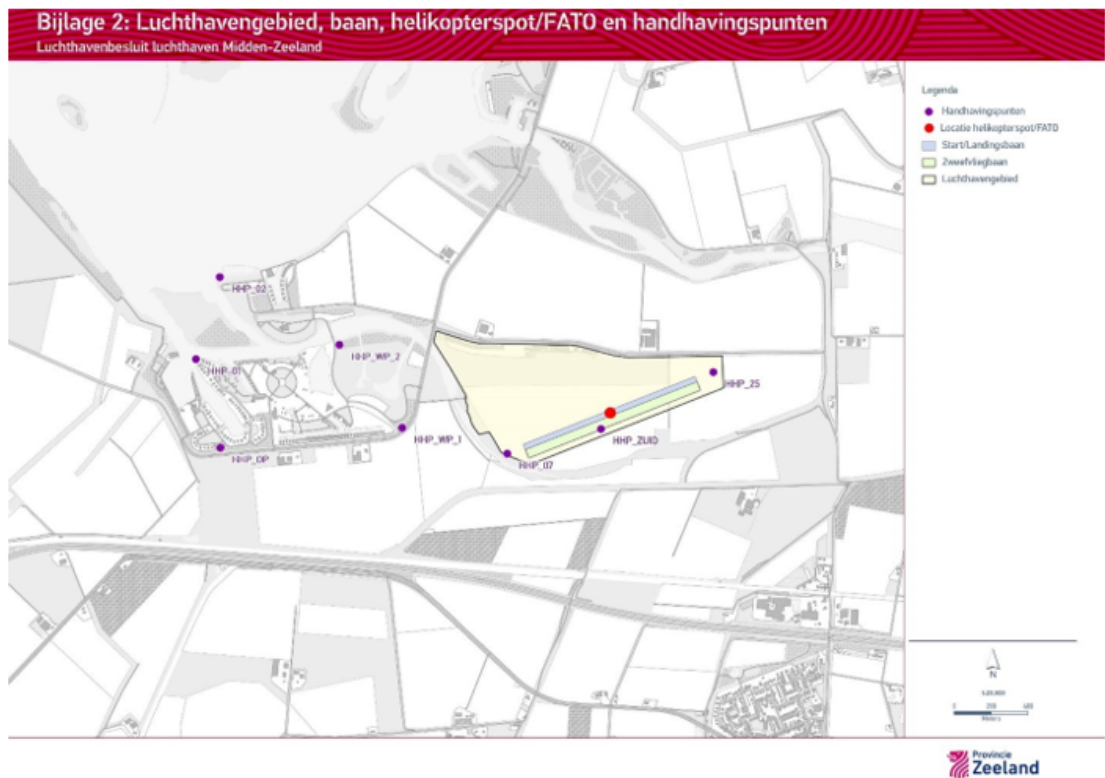
Gemeente	Sectie	Perceelnummer
Goes	001	174
Middelburg	001	203
Middelburg	001	273
Middelburg	001	321
Middelburg	001	322
Middelburg	001	351
Goes	001	352
Goes	001	354
Middelburg	001	380
Middelburg	001	381
Middelburg	001	382
Middelburg	001	383
Middelburg	001	384
Middelburg	001	385
Middelburg	001	386
Middelburg	001	388
Middelburg	001	400
Middelburg	001	401
Middelburg	001	402
Middelburg	001	403
Middelburg	001	405
Middelburg	001	489

Middelburg	001	491
Middelburg	001	492
Middelburg	001	493
Middelburg	001	495
Middelburg	001	513
Middelburg	001	514
Middelburg	001	515
Middelburg	001	651
Middelburg	001	652
Middelburg	001	655
Middelburg	001	660
Middelburg	001	661
Middelburg	001	671

G

In artikel 8 Luchthavengebied komt bijlage 2 te luiden:

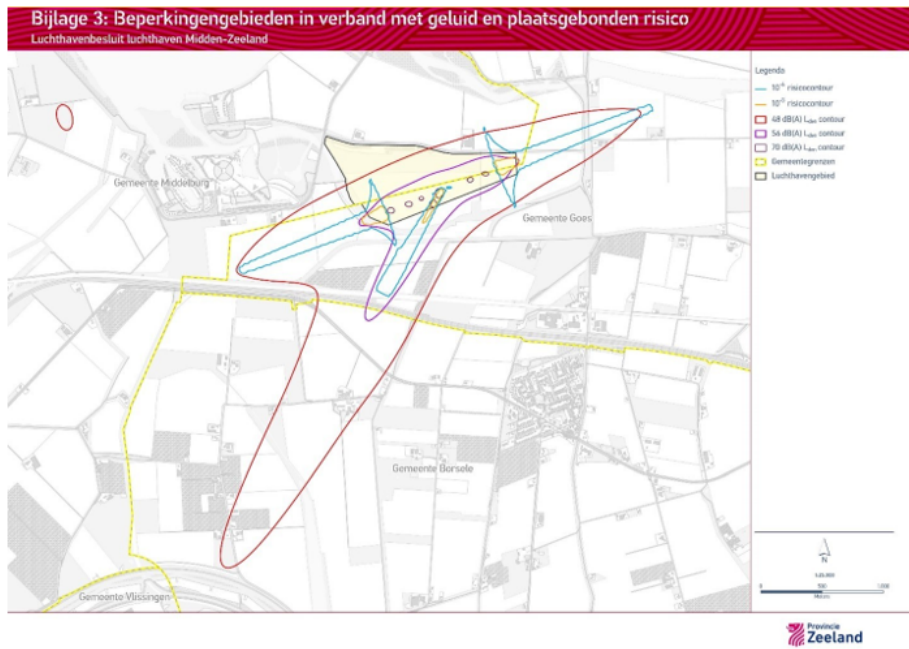
Bijlage 2: Luchthavengebied, baan, helikopterspot/FATO en handhavingspunten



H

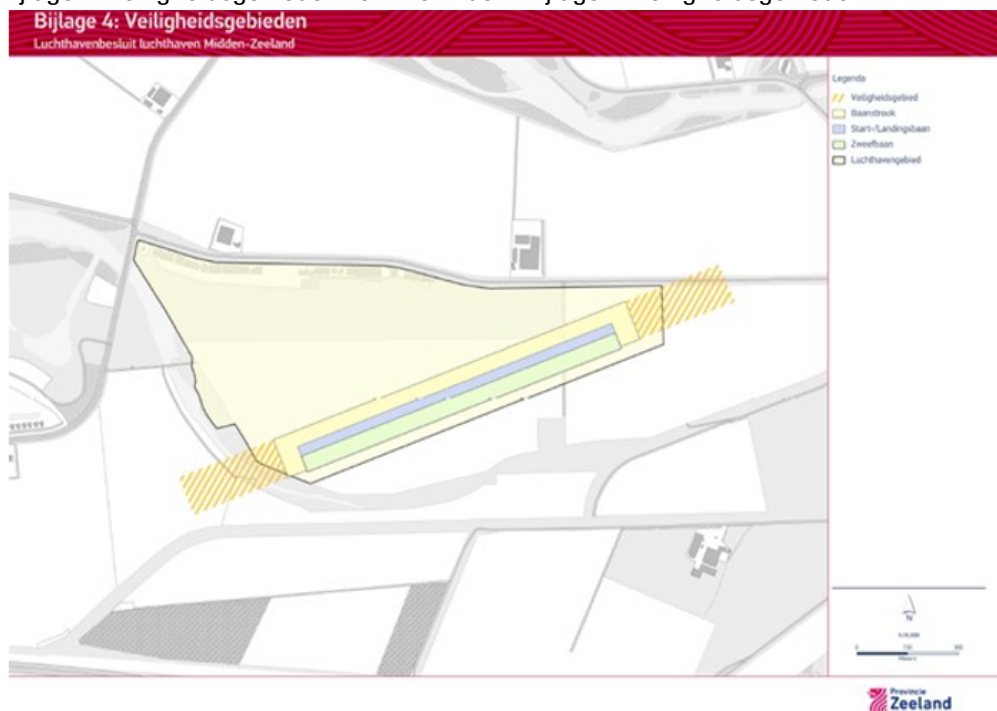
In artikel 9 Beperkingengebieden komt bijlage 3 te luiden:

Bijlage 3: Beperkingengebieden in verband met geluid en plaatsgebonden risico

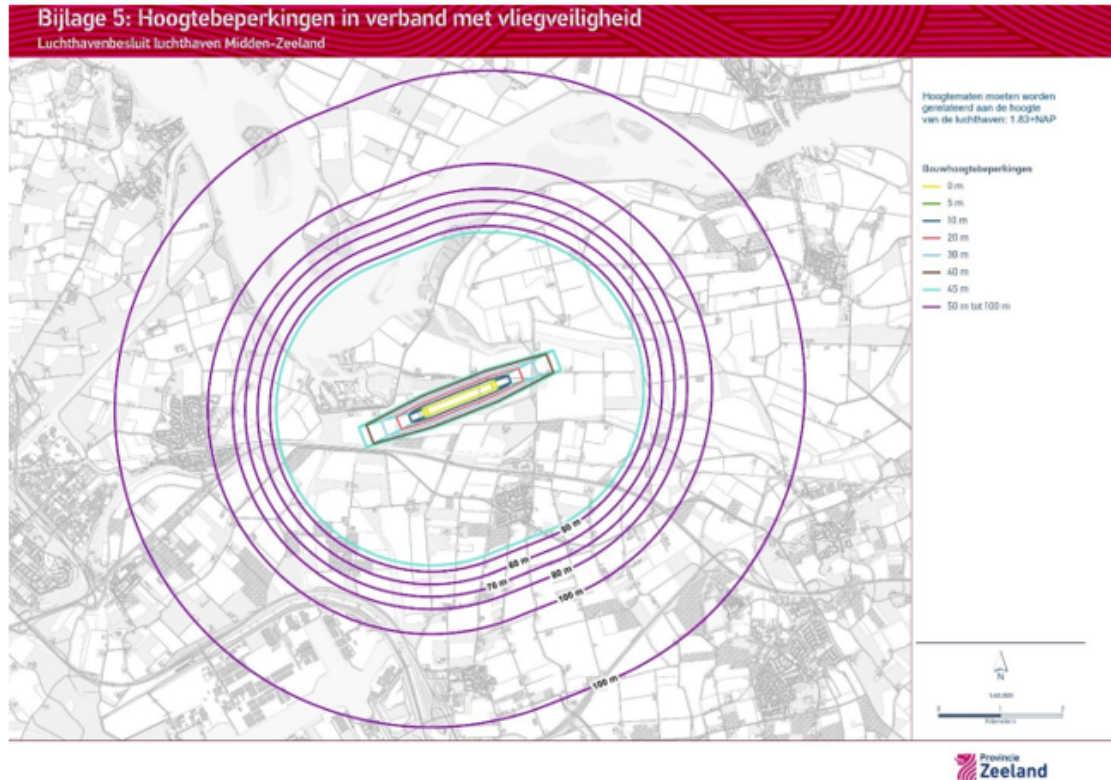


I
Artikel 10:Aanvullend beperkingengebied is komen te vervallen.

J
Bijlage 4: Veiligheidsgebieden komt te luiden: Bijlage 4: Veiligheidsgebieden



K
Bijlage 5: Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid komt te luiden:
Bijlage 5: Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid



L
Bijgevoegde bijlage wordt ingevoegd bij de Toelichting.

Artikel II

Deze wijziging van de verordening treedt in werking op een door Gedeputeerde Staten te bepalen tijdstip en 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 27 september 2024,

dhr. H.M. de Jonge, voorzitter

drs. F.J. van Houwelingen MPA, griffier

Toelichting

1. Inleiding

Op 1 september 2023 is door Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland en de bijbehorende wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland conform artikel 6 van de Luchtvaartverordening Zeeland (in werking getreden 25 november 2021) ingediend. De aanvraag is laatstelijk aangevuld op 13 november 2023. De belangrijkste aanleiding voor de aanvraag is een verdraaiing van de start- en landingsbaan. Dit vergroot de vliegveiligheid van de aanvlieg- en landingsroutes en neemt geluidshinder weg voor de bewoners en recreanten van Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer. Tevens is het gewenst om enkele onduidelikheden uit het vigerende Luchthavenbesluit weg te nemen. De volgende wijzigingen van het luchthavenbesluit worden aangevraagd:

- De wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan;
- De wijziging van de beperkingengebieden (geluid, externe veiligheid en hoogte);
- De wijziging in de ligging van en het aantal handhavingpunten;

Daarnaast is door de exploitant in de aanvraag de suggestie gedaan om de regeling van het maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kg op te heffen, mede gelet op de activiteiten van het Search and Rescue (SAR)-team.

De bovengenoemde wijzigingen in het besluit treden in werking op een door Gedeputeerde Staten te bepalen tijdstip en met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt bekend gemaakt.

2. Bevoegdheden Rijk/Provincie

Provinciale Staten zijn bevoegd gezag tot het vaststellen van een (wijziging van een) Luchthavenbesluit (verordening). 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 dan ook 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 verantwoordelijkheid 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, een zogenaamde VVGL.

3. Wettelijk kader

Het betreft hier een wijziging van het op 25 november 2021 in werking getreden Luchthavenbesluit Midden-Zeeland. Op grond van artikel 8.43 van de Wet luchtvaart zijn Provinciale Staten bevoegd tot het vaststellen en/of wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

4. Rijksbeleid

Het landelijk beleid is met name gericht op luchthavens van nationaal belang. Het Rijk heeft geen beleid vastgesteld dat gericht is op regionale luchthavens waar ook luchthaven Midden Zeeland onder valt.

5. Provinciaal beleid

De draaiing van de start- en landingsbaan van het vliegveld Midden-Zeeland is expliciet opgenomen in het provinciale beleid. Het provinciaal beleid voor luchtvaart is opgenomen in de Zeeuwse Omgevingsvisie en in het Provinciale Milieubeleidsprogramma 2023-2027. Het beleid voor bestaande luchthavens, waar luchthaven Midden-Zeeland toe behoort, is gericht op behoud en continuering van bestaande activiteiten binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. Met betrekking tot het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in de Zeeuwse Omgevingsvisie opgenomen dat uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen in principe alleen mogelijk is indien er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied tenzij het een concentratiegebied van activiteiten betreft die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). De beperkingengebieden (geluid en externe veiligheid) verschuiven en roteren in de richting van dunbevolkt gebied. Het fors verminderen van het geluid, verhogen van de veiligheid voor het recreatiepark Waterpark Veerse Meer en woon- en recreatiegebied Oranjeplaat en het verhogen van de vliegveiligheid draagt daarmee bij aan een verbetering richting de algemene doelstelling van de luchtvaart.

5.2. Luchtvaart/Externe Veiligheid

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

6. Definitieve aanvraag

Op 1 september 2023 is door Zeeland Airport B.V. een definitieve aanvraag, inclusief een eerder m.e.r.-beoordelingsbesluit van Provinciale Staten, ingediend. Laatstelijk aangevuld op 13 november 2023.

7. M.e.r.- beoordelingsbesluit

Op 29 mei 2020 hebben Provinciale Staten op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer besloten dat voor de activiteiten als omschreven in de m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 4 maart 2020, de m.e.r.-beoordelingsnotitie t.b.v. aanpassing LHB voor baanrotatie d.d. 26 februari 2020 en bijbehorend "Addendum m.e.r. beoordeling baanrotatie vliegveld Midden Zeeland" d.d. 17 maart 2020 en de daarmee aangevraagde wijzigingen geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld.

In onderhavige aanvraag zijn de effecten ten gevolge van o.a. geluid, externe veiligheid en stikstof in kaart gebracht aan de hand van de meest actuele rekenmodellen (Rapport stikstofdepositieonderzoek Adecs airinfra consultants d.d. 10 oktober 2023 en Rapport Adecs airinfra consultants milieueffecten baanrotatie d.d. 13 november 2023). Deze actualisatie heeft niet geleid tot (significant) andere milieueffecten en is er geen aanleiding om een nieuw m.e.r.-beoordelingsbesluit voor te leggen aan Provinciale Staten. Daarmee blijft het bovengenoemde besluit van Provinciale Staten in stand.

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 wijzigen van het Luchthavenbesluit. Gelet hierop heeft met de gemeenten Borsele, Goes, Middelburg, Noord-Beveland, Veere en Vlissingen overleg plaatsgevonden door middel van het per brief van 08/02/2024 toezenden van het concept ontwerpvoorstel. Gevraagd is hierop uiterlijk 08/03/2024, inhoudelijk te reageren dan wel te verzoeken een overleg hierover te houden. Tevens is het concept ontwerpvoorstel voorgelegd aan het bestuur van Zeeland Airport B.V. en de Commissie voor Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (CRO). De volgende reacties zijn ontvangen:

Gemeente Borsele

Gemeente Borsele heeft dit concept ontwerp tot haar genomen en ziet geen aanleiding hierop inhoudelijk te moeten reageren.

Gemeente Goes

Gemeente Goes heeft geen opmerkingen op dit concept.

Gemeente Middelburg:

1. In hoofdstuk 2 artikel 3 waar nu wordt gesproken over een verharde start- en landingsbaan op te nemen dat het gaat om een "met kunststofvezels verharde grasbaan, voorzien van drainage". Hiermee wordt verduidelijkt dat het om een zelfde baan gaat als de huidige baan, en dat bijvoorbeeld asfaltering niet aan de orde en ook niet mogelijk is.
Voorstel wordt niet overgenomen. In het vigerende Luchthavenbesluit staat in artikel 3 immers al dat een verharde start- en landingsbaan mogelijk is (reeds mogelijk gemaakt in het gewijzigde Luchthavenbesluit van 2014). Er is door de exploitant geen wijziging van dit artikel aangevraagd. Wij zien ook ambtshalve geen aanleiding om dit artikel te wijzigen. Bij de draaiing van de start- en landingsbaan zal deze uitgevoerd worden op dezelfde wijze als de huidige baan.
2. Artikel 4 niet aan te passen ten opzichte van het huidige Luchthavenbesluit, waar het gaat om het maximum startgewicht. Wij begrijpen dat het vliegveld deze wijziging niet heeft aangevraagd maar wel in overweging heeft gegeven om tegelijkertijd met het nieuwe Luchthavenbesluit de bepalingen over maximale startgewichten te laten vervallen. Dit omdat deze praktisch niet meer van betekenis zouden zijn en hun oorsprong vinden in achterhaalde oudere wetgeving. Wij verwachten echter dat het schrappen van deze bepalingen door derden toch (al dan niet onterecht) uitgelegd zal worden als een verruiming van mogelijkheden en daarmee zal leiden tot onnodige commotie, een langdurige procedure en een hoog risico op het niet succesvol af kunnen ronden van deze procedure.
Het Luchthavenbesluit wensen wij te laten voldoen aan de actuele wet- en regelgeving. Het maximum startgewicht is al geruime tijd (> 20 jaar) geen wettelijk voorschrift meer. De wettelijke voorschriften zijn de geluidscertificaten per type vliegtuig, het daaraan verbonden geluidsbudget inclusief de geluidshandhavingpunten en het aantal toegestane vliegbewegingen (vliegtuigen en helikopters). Daarnaast zijn met de beperkingengebieden (geluid en veiligheid) de ruimtelijke grenzen vastgelegd. Tenslotte heeft het vliegveld een beperkte baanlengte die tevens planologisch is geborgd. Dit zorgt ervoor dat het niet mogelijk is om zware (grote) vliegtuigen (> 6.000 kg) te laten opstijgen. Gelet op de bovenstaande stringente voorschriften waarop het gebruik van het vliegveld wordt begrensd en de feitelijke inrichting van het vliegveld zien wij niet in dat het schrappen van het maximum startgewicht kan leiden tot een verruiming van de (gebruiks)mogelijkheden van het vliegveld. Deze opmerking leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit.
3. Derhalve in artikel 1 de definitie van het begrip maximumstartgewicht ook niet te laten vervallen. *Zie beantwoording onder punt 2.*
4. Te bezien of in het Luchthavenbesluit een aantal formuleringen niet duidelijker, eenvoudiger en eenduidiger kunnen worden gemaakt. Artikel 4 lid 1 zou bijvoorbeeld kunnen luiden : "Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met luchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg toegestaan. Zoals gezegd stellen wij voor dat wij Adecs vragen om naar deze materie te kijken om daarna in overleg met het vliegveld tot nadere voorstellen te komen.
In het concept ontwerpbesluit wordt voorgesteld om artikel 4 lid 1 te wijzigen in: "Op de luchthaven is uitsluitend burger luchtverkeer toegestaan." En wordt tegemoet gekomen aan de gemeente Middelburg om de bepaling korter, eenduidiger en eenvoudiger te formuleren. Ten aanzien van het maximum startgewicht van 6.000 kg verwijzen wij naar de beantwoording onder punt 2.
5. Pagina 7, paragraaf 1 derde zin: het woordje "belangrijkste" te schrappen. De verdraaiing van de start- en landingsbaan is de enige aanleiding voor de aanvraag.
Wordt niet overgenomen. Immers de aanvraag omvat meerdere onderwerpen. De baanverdraaiing vormt daarbij het hoofdonderwerp.

6. Pagina 7, paragraaf 1 : het derde gedachtenstreepje over SAR weg te laten: Dit is geen aangevraagde wijziging van het Luchthavenbesluit. De SAR vindt plaats binnen het huidige én binnen het nieuwe Luchthavenbesluit. De maatgevende parameters zijn een maximaal aantal vliegbewegingen en een maximaal geluidbudget.
Wordt niet overgenomen. De wijziging om gewicht uit het Luchthavenbesluit te halen is mede in relatie met de SAR-activiteiten. Het betreft tevens een gewenste ambtshalve wijziging van het Luchthavenbesluit.
7. Pagina 7, paragraaf 1: het vierde gedachtenstreepje eveneens te laten vervallen. Het betreft geen wijziging die is aangevraagd maar een aspect wat in overweging is gegeven. Gelet op de eerder in deze brief beschreven motivatie denken wij dat het verstandig is de beperking van het maximumstartgewicht te handhaven, ook al is deze afkomstig uit achterhaalde wetgeving en mogelijk niet meer van praktische betekenis. Wel is het gewenst om te bezien of het Luchthavenbesluit op een aantal punten niet duidelijker en consequenter kan worden geformuleerd.
Wordt niet overgenomen. Het voorstel om het maximum startgewicht uit het Luchthavenbesluit te halen is onderdeel van de aanvraag. Zie hieronder de aanvraag: (Bron: Brief aanvraag 31082023 Betreft: Wijzigingen Luchthaven Midden-Zeeland + opvolging e-mails nov/dec 2023).
8. Pagina 17, over artikel 4 lid 1, 4 en 5: Als artikel 4 niet gewijzigd wordt kan deze toelichting vervallen. Als er redactionele aanpassingen plaatsvinden naar aanleiding van het voorstel wat wij zullen doen kan dat toegelicht worden. *Zie beantwoording onder punt 2.*
9. Pagina 17/18 over artikel 4 lid 3 Als dit artikel niet verandert is een toelichting ook niet nodig en zal deze alleen aanleiding geven tot discussie. De SAR-activiteiten zijn niet alleen niet aangevraagd maar passen ook binnen het huidige én binnen het nieuwe Luchthavenbesluit. *Zie beantwoording onder 6.*

Gemeente Noord-Beveland

Gemeente Noord-Beveland heeft het concept ontwerp Luchthavenbesluit bekeken en ambtelijk geconcludeerd hiermee in te kunnen stemmen. En heeft geen opmerkingen en wacht het ontwerp dat voor zienswijzen beschikbaar komt, af.

Gemeente Veere

Gemeente Veere heeft kennisgenomen van het concept ontwerp en ziet geen aanleiding tot het geven van een reactie.

Gemeente Vlissingen Geen reactie ontvangen.

Zeeland Airport B.V.

Geen reactie ontvangen.

CRO:

Het type landingsbaan is niet gespecificeerd. Het betreft een onverharde landingsbaan, een specificatie die niet in het Luchthavenbesluit is opgenomen. Wij adviseren dit kenmerk op te nemen in de tekst van het Luchthavenbesluit. Het specificeren van het type landingsbaan is van essentieel belang, aangezien het de capaciteiten van de luchthaven bepaalt. Het duidt aan welke luchtvaartuigen bevoegd zijn om op de betreffende luchthaven te landen. Afgezien van bovengenoemde opmerking zijn er geen verdere reacties vanuit de leden van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland naar voren gekomen.

Voorstel wordt niet overgenomen. In het vigerende Luchthavenbesluit staat in artikel 3 immers al dat een verharde start- en landingsbaan mogelijk is (reeds mogelijk gemaakt in het gewijzigde Luchthavenbesluit van 2014). Er is door de exploitant geen wijziging van dit artikel aangevraagd. Wij zien ook ambtshalve geen aanleiding om dit artikel te wijzigen. Bij de draaiing van de start- en landingsbaan zal deze uitgevoerd worden op dezelfde wijze als de huidige baan.

Het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit is bekend gemaakt op 12 april 2024.

9. Inhoudelijke overwegingen

9.1. Algemeen

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

effect op de omgeving en op basis van vliegveiligheid bepaald (zie bijlage 3) en betekent een baanrotatie van circa 22° tegen de klok in, verplaatsing van de baan over een afstand van 200 meter naar het oosten, verplaatsing van de helikopterspot i.c.m. een speciale helikopterroute en het vergroten van het circuitgebied. Het omklappen van het circuitgebied naar het zuiden bleek, gezien de effecten op de omgeving en de vliegveiligheid, niet inpasbaar. Wel wordt het circuitgebied vergroot en gewijzigd zodat de invloed op de omgeving zo beperkt mogelijk wordt en de vliegveiligheid wordt vergroot.

9.2. Aantal vliegbewegingen versus geluidsbudget

De rotatie en verplaatsing van de start- en landingsbaan zorgt niet voor een toename van het geluidsbudget, maar er vindt wel een herverdeling plaats van het geluidsbudget. De helikopterspot is verplaatst en de sector naar het zuiden toe is geoptimaliseerd. Deze maatregelen worden genomen om de vliegveiligheid te vergroten en in algemeenheid de milieueffecten op de omgeving te beperken. De huidige west- en oost-sectoren kunnen vanwege de gedraaide baan niet meer door helikopters gebruikt worden. De vliegveiligheid zou hierdoor verlagen, aangezien deze sectoren kruisend zijn met de start- en landingsbaan. Deze (circa 300) helikopterbewegingen over deze sectoren worden in de voorgenomen situatie met baanrotatie verplaatst naar de start- en landingsbaan. Het effect hiervan is dat dit zorgt voor een toename van de grenswaarde op de handhavingspunten bij de koppen van de baan. De waarde in deze handhavingspunten nemen toe met circa 42% (HH07) en circa 72% (HH25). Bij alle overige handhavingspunten treedt een sterke daling van de geluidsbelasting op. Op de handhavingspunten bij Oranjeplaat is er sprake van een afname van circa 88% (HHP 01) en circa 82% (HHP 02). In het onderzoek is één handhavingpunt op 100 meter van de helikopterspot onder de zuidsector opgenomen om de geluidsbelasting te begrenzen. Door de baanrotatie wordt de grootste relevante geluidscontour circa 4,5% kleiner in oppervlakte. Het aantal woningen binnen de wettelijke voorgeschreven Lden-contouren (56 en 70 dB(A)) verandert niet. Er liggen namelijk geen woningen binnen de 56 dB(A) Lden-contour en daarmee ook niet binnen de 70 dB(A) Lden-contour. Binnen de eveneens wettelijk voorgeschreven Lden-contour van 48 dB(A), bedoeld voor de ruimtelijke afweging van (grootschalige) nieuwbouw van woningen, neemt het aantal woningen toe van 7 naar 16 woningen.

9.3. Vliegroutes en vliegveiligheid helikopters

De aangevraagde wijzigingen hebben als doel het verleggen van de vliegroutes zodanig dat deze niet meer over of vlak langs de woon- en recreatiegebieden Waterpark Veerse Meer en Oranjeplaat liggen, in combinatie met het verhogen van de vliegveiligheid op de aanvliegeroute vanuit het noorden. Door de voorgestelde wijzigingen behorende bij deze aanvraag verschuiven de geluidscontouren met als resultaat een afname in hinder door geluid in de woon- en recreatiegebieden Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer, dit aspect is toegelicht in, 'Bijlage 1 Milieueffecten baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland t.b.v. aanvraag tot wijziging luchthavenbesluit (bijlage1_gm221114rap_v6). Het beperkingengebied moet als gevolg van de rotatie en verplaatsing van de start-/landingsbaan wel worden gewijzigd.

9.4 Eigendomsverklaring

De motivatie eigendomsverklaring gronden/percelen is juridisch onderbouwd en opgenomen in het: 'Inpassingsplan Baanrotatie Vliegveld Midden Zeeland (NL.IMRO.9929.IPPVliegVldMZLD - kenmerk inpassingsplan).

9.5. Externe Veiligheid

De veiligheidssituatie wordt door de voorgenomen wijzigingen gunstiger. In de voorgenomen situatie valt geen enkele woning meer binnen de wettelijke PR-contouren. In de referentiesituatie valt 1 woning binnen de 10-6 PR-contour (verbod op nieuwbouw van woningen). Verder liggen er in het gebied van de uitstulping aan de zuidwestelijke kant geen woningen binnen de wettelijke contouren.

9.6. Beperkingengebied

Op het gebied van de ruimtelijke beperkingen is in de voorgenomen situatie een aanpassing van de beperkingengebieden noodzakelijk, aangezien de geluidscontour van 56 dB(A) Lden ten zuiden en de plaatsgebonden risicocontour (PR-contour) van 10-6 ten zuidwesten en zuiden van het vliegveld buiten het huidige beperkingengebied van het Luchthavenbesluit en de referentiesituatie komen. De toename van de 56 dB(A) Lden-contour en de 10-6 PR-contour heeft betrekking op een klein gebied net buiten de luchthavengrenzen waar geen woningbouw of andere activiteiten plaatsvinden. Conform artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van een woning of een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan in het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A) Lden. In de praktijk zal de toename geen extra consequenties op het gebied van ruimtelijke beperkingen opleveren. Het beperkingengebied, het gebied tussen de 48 dB(A) en 56 dB(A) Lden-contour, ligt in de voorgenomen situatie op enkele locaties buiten het huidige beperkingengebied. Dit heeft echter geen directe gevolgen voor mogelijke ontwikkelingen op die locaties. Het beperkingengebieden is met de baan mee geroteerd. In zuidelijke richting is het gebied verplaatst vanwege de aangepaste helikoptersector naar het zuiden.

9.7. Aanvullende ruimtelijke visie

9.7.1 Aanleiding en procedure

9.7.1.1. Aanleiding

Op 1 september 2023 is door Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland ingediend ten behoeve van de baanrotatie en laatstelijk aangevuld op 13 november 2023. 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) Lden en de geluidscontour van 48 dB(A) Lden.

9.7.1.2. 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 nog 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 groter dan het gebied waarvoor op grond van de wet een afweging over ruimtelijke ontwikkelingen moet worden gemaakt. Daarmee richt de vigerende ruimtelijke visie zich op een veel groter gebied dan het gebied dat ligt tussen de geluidscontour van 56 dB(A) Lden en de geluidscontour van 48 dB(A) Lden. Deze keuze heeft er toe geleid dat de vigerende ruimtelijke visie voornamelijk is gericht op een fors groter beperkingengebied dan wettelijk is vereist en dat eventuele ruimtelijke ontwikkelingen binnen dat beperkingengebied (komen te) liggen.

De afweging of het aanhouden van dat ruime beperkingengebied anno 2024 nog reëel is, komt met de baanrotatie aan de orde. Met de rotatie wijzigt immers het beperkingengebied. De provincie had naast de wettelijke plicht uit artikel 19 van het Besluit luchthavens, ook beleidsvrijheid om aanvullend het beperkingengebied te bepalen. Dat stond voorheen in het Omgevingsplan Zeeland 2012 – 2018. In de nadien door PS vastgestelde Zeeuwse Omgevingsvisie en Omgevingsverordening is echter geen noodzaak tot zo'n afwegingskader opgenomen. Wel staat dat de baanrotatie wordt gesteund vanuit oogpunt van verbetering van geluid en veiligheid. Dat houdt in dat ten aanzien van het beperkingengebied terugvallen kan worden op datgene wat enkel wettelijk voorgeschreven is. Het gewenste beperkingengebied tussen de geluidscontour van 56 dB(A) Lden en de geluidscontour van 48 dB(A) Lden is wettelijk leidend.

Beargumenteert kan worden dat eventuele ruimtelijke ontwikkelingen buiten dit nieuwe beperkingengebied te allen tijde via reguliere planologische sporen onder de Omgevingswet moeten worden afgewogen. Bijvoorbeeld via een wijziging van het omgevingsplan of via een aanvraag tot verlenen vergunning van buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Daarbij moet rekening worden gehouden met de geldende wet- en regelgeving. De kaders zijn hiervoor vastgelegd in de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies alsmede de geldende juridisch-planologische kaders van de gemeente dekkende omgevingsplannen. Hiermee wordt rekening gehouden dat er tussen het vliegveld en omgeving een ruimtelijke buffer blijft, immers er worden geen geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) nabij mogelijk gemaakt. Het aspect hinder wordt in die zin verantwoord. Met de baanrotatie wordt zelfs het aantal personen die hinder kunnen ondervinden verminderd. Het vliegverkeer van startende en landende vliegtuigen gaat namelijk niet meer laag over de woon- en recreatiegebieden heen. Het is daarmee niet langer opportuun om de oude 47 Bkl geluidszone aan te blijven houden als onderdeel van het ruime beperkingengebied.

De bij dit besluit horende, en hierna beschreven, ruimtelijke visie richt zich, naast de genoemde actualisaties, dan ook enkel nog op het beperkingengebied dat nieuw komt te liggen tussen de wettelijk voorschreven geluidscontour van 56 dB(A) Lden en de geluidscontour van 48 dB(A) Lden (artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens). Het gebied waarvoor deze ruimtelijke visie geldt is aangegeven in figuur 1.

9.7.1.3. 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) Lden en de 48 dB(A) Lden (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.

9.7.2. 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) Lden en geluidscontour van 48 dB(A) Lden. Voor de ligging van deze contouren wordt verwezen naar bijlage 3 van het Luchthavenbesluit. De contouren zijn berekend op basis van de in de aanvraag aangegeven wijzigingen.

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) Lden en geluidscontour van 48 dB(A) Lden komt te liggen.

9.7.3. Zeeuwse Omgevingsvisie en Milieuprogramma provincie Zeeland 2023 - 2027

Zeeuwse Omgevingsvisie

Voor de aangevraagde wijzigingen van het Luchthavenbesluit is het onderstaande uit de Zeeuwse Omgevingsvisie over luchtvaart van belang:

Het van toepassing zijnde ruimtelijk beleid voor het gebied rond luchthaven Midden-Zeeland is vastgelegd in de Zeeuwse Omgevingsvisie bestaande uit een Deel A en een Deel B die samen het beleid vormen voor de periode tot 2050. Luchtvaart Vliegveld Midden-Zeeland is als regionaal vliegveld belangrijk voor recreatie, de economie en werkgelegenheid. Hiervoor is een Luchthavenbesluit genomen. Dit vliegveld geeft ruimtelijke hoogtebeperkingen als gevolg van aan- en afvliegroutes en beperkingen vanwege geluid en externe veiligheid.

Uitvoeren van het beleid en uitoefenen bevoegdheden

De provincie streeft naar het beperken en voorkomen van geluidsoverlast en behoud en continuering van bestaande luchtvaartterreinen binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. Er worden geen mogelijkheden geboden voor nieuwvestiging van luchthaventerreinen waarvoor een Luchthavenbesluit moet worden afgegeven. Nieuwvestiging van luchthaventerreinen waarvoor een luchthavenregeling moet worden afgegeven is alleen mogelijk indien sprake is van niet-gemotoriseerde luchtsporten of luchthaventerreinen ten behoeve van algemeen belang binnen een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). Gemotoriseerde luchtsporten zijn in principe alleen toegestaan op bestaande hiervoor bestemde locaties. Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in principe alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied tenzij het een concentratiegebied van activiteiten betreft die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in geval van raakvlakken met ander beleid hiervan kan worden afgeweken. De draaiing van de baan van het vliegveld Midden-Zeeland is hier een concreet voorbeeld van. In principe is het verboden om buiten een luchthaven op te stijgen of te landen met een luchtvaartuig. Onder voorwaarden kan een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik worden aangevraagd (TUG-ontheffing). Er dient sprake te zijn van een bepaald soort luchtvaartuig en daarbij dient de aard van de start en landing en de gewenste start- en landingslocatie binnen het hiervoor geldende provinciaal beleid te passen. Verder dient de gewenste start- en landingslocatie aan rechtstreeks werkende wet- en regelgeving te voldoen. Luchtvaartuigen zijn bijvoorbeeld helikopters, paragliders en zweefvliegtuigen.

Milieuprogramma provincie Zeeland 2023 - 2027

Voor de aangevraagde wijzigingen van het Luchthavenbesluit is het onderstaande uit het Milieuprogramma over luchtvaart van belang:

Ook luchtverkeer kan voor geluidsoverlast of veiligheidsrisico's zorgen. Provincie Zeeland wil de maatschappelijk kansen van luchtvaart benutten. Daarnaast willen we de negatieve effecten die luchtvaart met zich meebrengt voorkomen, dan wel verminderen. Daarom worden bestaande luchthavens niet uitgebreid en er komen ook geen nieuwe bij, tenzij er een maatschappelijk belang mee is gemoeid. Dit geldt in elk geval in situaties waarin een luchthavenregeling (vastgesteld door GS) kan volstaan. In situaties waarin een Luchthavenbesluit of -regeling nodig is, vindt vaststelling door PS plaats. Dit geldt ook voor heliplatforms (bijvoorbeeld voor het Justitieel Complex Vlissingen). We stellen in zulke gevallen randvoorwaarden conform de Omgevingsvisie om de balans van economische en recreatieve mogelijkheden, maatschappelijke belangen en hinder voor mens en natuur/milieu te waarborgen.

Om de overlast van het vliegverkeer op het milieu en de omgeving te verminderen zal de Provincie medewerking verlenen aan een draaiing van de start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland. Het aantal vliegbewegingen neemt daardoor af boven recreatiegebied Oranjeplaat en recreatiepark Waterpark Veerse Meer

9.7.4. Beperkingen voor de omgeving

9.7.4.1. Hoogtebeperkingen

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

9.74.2 Beheerplan Veerse Meer Natura 2000

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

9.74.3. Nieuwe Economische Draggers

Nieuwe Economische Draggers (hierna NED's) kunnen op basis van de Zeeuwse Omgevingsvisie nog immer. Bij bestaande agrarische bedrijven binnen het gebied waar deze visie betrekking op heeft zijn NED's toegestaan op basis van het geldend planologisch beleid.

9.75. Ruimtelijke plannen binnen het gebied waarop de ruimtelijke visie betrekking heeft

9.75.1. Inpassingsplan Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland

Het draaien en verplaatsen van de start- en landingsbaan in combinatie met het verplaatsen en optimaliseren van de helikopterspot zorgt voor gewijzigde beperkingengebieden op het grondgebied van de gemeenten Borsele, Goes, Middelburg, Noord-Beveland, Veere en Vlissingen. Deze wijzigingen moeten worden opgenomen in ruimtelijke plannen (omgevingsplannen onder de Omgevingswet per 1-1-2024). Om te voorkomen dat de zes gemeenten ieder voor zich een of meer procedures moeten doorlopen met de daarbij behorende administratieve lasten, hebben de betrokken gemeentes op 17 juli 2020 bij de provincie Zeeland gezamenlijk een aanvraag ingediend voor het faciliteren van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP), om de baanrotatie juridisch-planologisch mogelijk te maken. Provinciale Staten hebben op 5 februari 2021 besloten om medewerking te verlenen aan een juridisch-planologische procedure voor een PIP. De formele procedure van het inpassingsplan is gestart in november 2023. De procedure van het inpassingsplan is per 1-1-2024 voortgezet onder de Wet ruimtelijke ordening conform de toegestane overgangsbepaling van artikel 4.6 lid 2 van de Invoeringswet Omgevingswet.

Het inpassingsplan faciliteert de feitelijke baanrotatie- en verplaatsing via de wijziging van de geldende agrarische bestemmingen aldus opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen 1.'Buitengebied' (gemeente Middelburg) en 2.'Buitengebied 2020' (gemeente Goes) in de enkelbestemming 'Verkeer – Luchthaven'. Daarnaast wordt met het inpassingsplan directe doorwerking op gemeentelijk niveau doorgevoerd door het beperkingengebied van de geluids- en veiligheidscontouren planologisch te borgen. Ook zijn de hoogtebeperkingen rondom de nieuwe baan in het inpassingsplan opgenomen en vindt ook daarmee directe doorwerking op gemeentelijk niveau plaats. Deze contouren en hoogtebeperkingen strekken zich uit over het grondgebied van de hiervoor zes genoemde gemeenten. De in de gemeentelijke plannen opgenomen beperkingen van geluid, veiligheid en hoogte zijn met het inpassingsplan komen te vervallen. De onderliggende enkelbestemmingen en/of andere aanduidingen zijn van kracht gebleven. Uit het inpassingsplan blijkt dat door het wijzigen van de beperkingengebieden er geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten gehinderd worden. Hoofdzakelijk bevinden zich in de beperkingengebieden agrarische percelen en enkele bestaande (agrarische bedrijfs-)woningen.

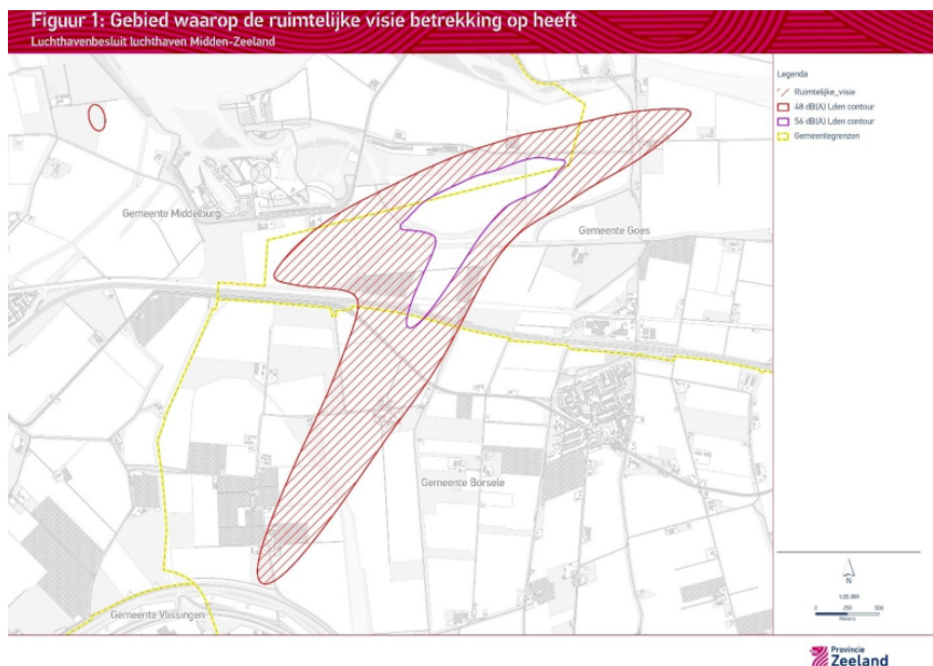
9.76. Analyse

Het beperkingengebied van vliegveld Midden Zeeland wijzigt als gevolg van de baanrotatie. Het betreft enkel nog het gebied dat nieuw komt te liggen gelegen tussen de geluidscontour van 56 dB(A) Lden en geluidscontour van 48 dB(A) Lden. De ruimtelijke motivatie en milieu planologische toetsing is terug te lezen in de toelichting van het inpassingsplan. Met de baanrotatie wijzigt het aantal toegestane vliegbewegingen niet, maar het hinder- en veiligheidsaspect gaat positief uitpakken. De aanvliegroutes van en naar het vliegveld voor vliegtuigen en helikopters veranderen immers door de baanrotatie. Over die routes zijn uit oogpunt van veiligheid en geluid afspraken gemaakt die zijn vertaald naar een nieuw beperkingengebied (zie figuur 1).

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

9.77. Begrippenlijst ruimtelijke visie

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



9.8. Luchtverontreiniging/ beschermde natuur

Uit de berekeningen blijkt dat nergens sprake is van toename van stikstofdepositie op overbelaste of naderend overbelaste habitattypen in Natura 2000-gebieden. Gelet op de aard van de aangevraagde wijzigingen en de locatie van het project, treden andere mogelijke effecten, anders dan stikstofdepositie, op Natura 2000-gebieden niet op. Dit betekent dat significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura-2000 gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten en er geen sprake is van vergunningplicht in het kader van de Omgevingswet (Ow). Voor wat betreft het aspect soortbescherming uit de Ow wordt ingestemd met de conclusies die getrokken worden in de quickscan en het aanvullend soortenonderzoek (aanvullende onderzoek naar haas en konijn). Het projectgebied moet inderdaad worden beschouwd als leefgebied waarin meerdere hazenlegers aanwezig zijn. Dit betekent inderdaad dat een ontheffing in het kader van de Ow moet worden aangevraagd. Deze ontheffingsprocedure wordt gestart na vaststelling van het nieuwe Luchthavenbesluit en het aanverwante ruimtelijke inpassingsplan.

10. Artikelsgewijze toelichting (voor zover gewijzigd)

ARTIKEL	WAS/WORDT	Motivatie
Artikel 1 Begripsbepalingen	Wijziging besluit	Geen motivatie
Artikel 2 Locatieaanduiding	Geen wijziging	Geen motivatie
Artikel 3 Baanaanduiding	Wijziging besluit	Geen motivatie
Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer	Wijziging besluit	Wel motivatie
Artikel 5 Handhavingspunten	Wijziging besluit	Wel motivatie
Artikel 6 Openingstijden	Wijziging besluit	Wel motivatie
Artikel 7 Gebruiksjaar	Geen wijziging	Geen motivatie
Artikel 8 Luchthavengebied	Wijziging besluit	Geen motivatie
Artikel 9 Beperkingengebieden	Wijziging besluit	Geen motivatie
Artikel 10 Aanvullend beperkingengebied	Wijziging besluit	Wel motivatie
Artikel 11 Citeerbepaling	Geen wijziging	Geen motivatie
Artikel 12 Inwerkingtreding	Wijziging besluit	Wel motivatie

Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer lid 1, lid 4 en lid 5

De motivatie voor het weghalen van het gewicht uit de verordening Luchthavenbesluit komt voort uit het volgende: In het huidige Luchthavenbesluit is in artikel 4 lid 1 een limiet aan het maximum startgewicht van het luchtverkeer opgenomen van 6.000 kg. Vervolgens geven artikel 4 lid 4 en lid 5 daar weer uitzonderingssituaties op. Enerzijds is het Luchthavenbesluit dermate verouderd en behoeft aanpassing en anderzijds is het maximum startgewicht van 6.000 kg van het luchtverkeer (het gewicht) in een Luchthavenbesluit geen wettelijk vereiste. Door het gewicht uit dit Luchthavenbesluit te halen wordt

er enkel getoetst aan de wettelijk voorgeschreven vereisten: het geluidsbudget en het aantal vliegbevingen dat vergund is. De vliegbevingen met de SAR-helikopter worden, net als alle andere vluchten met luchtvaartuigen getoetst aan dit geluidsbudget en aantal vliegbevingen, zodat er nooit meer gevlogen kan worden dan met het Luchthavenbesluit is toegestaan. Met het weghalen van het gewicht is een beperking aan oefen- en onderhoudsvluchten ook niet meer aan de orde en worden problematische omstandigheden voorkomen o.a. bijvoorbeeld wanneer de Kustwacht en alle partijen 1 keer meer willen oefenen. Dat zou dan door de beperking in het Luchthavenbesluit niet mogelijk zijn en kan weer leiden tot handavingsverzoeken. Dit is uiterst onwenselijk, mede gelet op het maatschappelijk belang van oefen- en onderhoudsvluchten. Het gaat hier immers om oefeningen, die gericht zijn op levensreddende operaties. Geluid en/of vliegbevingen zijn de maatgevende indicatoren voor het gebruik van de luchthaven waarbij alle luchtvaartuigen het afgelopen decennium zijn voorzien van een geluidscertificaat. Hierdoor telt geluid per beving, per fysiek luchtvaartuig, mee in de berekening en wordt zodoende de geluidruimte op juiste wijze belast. Zodoende spelen geluid en aantallen bevingen een leidende rol in plaats van gewicht. Te meer omdat geluid al lang niet meer afhankelijk is van het gewicht van een luchtvaartuig. Het vliegverkeer dat gebruik kan maken van vliegveld Midden-Zeeland wordt tevens beperkt vanwege de beperkte baanlengte, de (gras)baan en de certificatie van luchtvaartuigen.

Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer lid 3

Motivatie vliegbevingen met een SAR-helikopter: Reddingsvluchten en oefen- en onderhoudsvluchten
De stationering van de SAR-helikopter op luchthaven Midden-Zeeland heeft invloed op het aantal helikopterbevingen dat binnen de grenzen van de bepaalde geluidsbelasting voor het Luchthavenbesluit kan en mag opereren. Om deze grenzen niet te overschrijden, is bepaald dat in het 'worst-case' scenario ruimte is voor 1.954 helikopterbevingen, waarvan 250 bevingen met de SAR-helikopter, 38 nachtelijke ambulancebevingen en 1.666 overige helikopterbevingen (bron: Notitie Effecten inzet SAR-helikopter op LHB EHMZ inclusief baanrotatie, adecs airinfra consultants).

Het 'worst-case' scenario voor geluid is ook gebruikt in de stikstofdepositieberekening met AERIUS-calculator. Deze berekening geeft als resultaat dat er geen significante stikstofdepositie ontstaat in het geval er als referentie geen luchthaven zou zijn. Daarmee is er geen verandering ten opzichte van de stikstofdepositiebepaling met de situatie uit het Luchthavenbesluit met 4.000 helikopterbevingen. De vliegbevingen met de SAR-helikopter blijven ruim binnen de reeds vergunde 4000 helikopterbevingen en het bestaande vergunde geluidsbudget. Kort gezegd betekent dit dat bij 250 vluchten met de SAR-helikopter per jaar er van de 4000 vergunde helikopterbevingen 2296 helikopterbevingen opgebruikt worden en er nog 1704 helikoptervluchten over zijn.

Artikel 5 Handavingpunten Motivatie:

De baanverdraaiing leidt tot wijzigingen voor de handavingpunten, te weten:

- Nieuwe handavingpunten zijn: HHP07, HHP 25, HHP OP, HHP WP1, HHP WP2.
- Gewijzigd handavingpunt is HHP Zuid.
- Gewijzigd is HHP 01 en HHP 02.
- Vervallen zijn de handavingpunten HHP 9, HHP 27, HHP oost en HHP west.

Het vergunde verkeer op Midden-Zeeland is verdeeld over de baan en over de helikopterspot. De baan en de helikopterspot hebben hun eigen 'set' handavingpunten. Vliegtuigen maken gebruik van de baan. Helikopters kunnen gebruik maken van zowel de helikopterspot als van de baan. In de referentiesituatie (huidige situatie) maken alle helikopters gebruik van de helikopterspot. In de nieuwe situatie (gedraaide baan + verplaatsing helikopterspot) wordt een deel van de helikopterbevingen van de spot naar de baan verplaatst. Deze helikopterbevingen tellen mee in de grenswaarden voor de baan, wat tot een toename 42% en 72% leidt. Naast deze toenames is er ook een afname, waarbij vooral gekeken wordt naar de handavingpunten van de helikopterspot. HHP Oost en HHP West zijn vervallen. Dit betekent een afname van 100% in HHP Oost en een afname van 100% in HHP West.

De coördinaten van HHP 01 en HHP 02 zijn in het vigerende besluit en/of voorgaande besluit verwisseld. Nu zijn de juiste coördinaten aangehouden.

Artikel 6 Openingstijden

Het begrip daglichtperiode inclusief de definitie staat gelijk aan uniforme daglichtperiode. Oftewel de betekenis is hetzelfde maar nu worden twee termen door elkaar gebruikt en dan wel in eenzelfde artikel: dit is uiterst verwarrend.

Artikel 10 Aanvullend beperkingengebied

De motivatie voor het vervallen van het aanvullend beperkingengebied is:

Het ruime beperkingengebied met als buitengrens o.a. de 47 Bkl-contour is komen te vervallen. De voorheen door de provincie opgevoerde argumentatie dat er een ruime buffer tussen vliegveld en omgeving moet blijven vervalst door de baanrotatie. Die zorgt er namelijk voor dat het hinderaspect (waar de ruime buffer in principe over gaat) tegemoet wordt gekomen. Daarnaast is er op gemeentelijk

niveau te allen tijde een afwegingsmoment aanwezig op basis van de Omgevingswet, dat in ieder geval (binnen en buiten het wettelijk voorgeschreven beperkingengebied) voldaan moet worden aan het stellen van regels met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Hierbij wordt in ieder geval rekening gehouden met het belang van het beschermen van de gezondheid. Dit uitgangspunt zorgt voor de nodige houvast als gewenste buffer.

Inwerkingtreding

Het Luchthavenbesluit kan pas in werking treden als de start- en landingsbaan operationeel is. Daarom nemen Gedeputeerde Staten een apart besluit over het tijdstip dat het Luchthavenbesluit in werking treedt.