

Croon advocaten N.V.
Postbus 95599
2509CN 'S-GRAVENHAGE

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Woo-besluit op verzoek van 23 februari 2022	132004		

Middelburg, 14 juni 2022

Geachte mevrouw

Naar aanleiding van uw verzoek van 23 februari 2022 tot het verstrekken van informatie op grond van de Wet open overheid (Woo), berichten wij u als volgt.

Verzoek

Uw verzoek betreft de volgende informatie:

- om alle interne en externe notities, memo's, gespreksverslagen, opdrachtverstrekkingen, offertes, correspondentie, sms-berichten, WhatsApp-berichten en/of andersoortige documenten, in het bijzonder van en aan de provincie Zeeland, Zeeland Airport, Bristow en/of IL&T in de periode van 23 november 2021 tot aan heden, die verband houden met (lopende bezwaren/beroepen tegen) de Verklaring veilig gebruik luchtruim (VVGL), het nieuwe Luchthavenbesluit en het door de Provincie gevraagde onafhankelijke objectief advies over de (on)mogelijkheden voor SAR-vluchten binnen het nieuwe Luchthavenbesluit.

Wettelijk kader

- Ingevolge artikel 2.1 van de Wet open overheid (Woo) wordt in deze wet en daarop rustende bepalingen verstaan onder document: een door een orgaan, persoon of college als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, opgemaakt of ontvangen schriftelijke stuk of ander geheel van vastgelegde gegevens dat naar zijn aard verband houdt met de publieke taak van dat orgaan, die persoon of college.
- Ingevolge artikel 4.1, eerste lid, kan eenieder een verzoek om publieke informatie richten tot een bestuursorgaan of een onder verantwoordelijkheid van een bestuursorgaan werkzame instelling, dienst of bedrijf. In het laatste geval beslist het verantwoordelijke bestuursorgaan op het verzoek.
- Ingevolge artikel 4.4, tweede lid, kan het bestuursorgaan de beslissing voor ten hoogste twee weken verdagen, indien de omvang of de gecompliceerdheid van de informatie een verlenging rechtvaardigt. Van de verdaging wordt voor de afloop van de eerste termijn schriftelijk gemotiveerd mededeling gedaan aan de verzoeker.
- Ingevolge artikel 4.4, derde lid, wordt onverminderd artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht de termijn voor het geven van een beschikking opgeschort gerekend vanaf de dag na die waarop het bestuursorgaan de verzoeker mededeelt dat toepassing is gegeven aan artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht, tot en met de dag waarop door de belanghebbende of belanghebbenden een zienswijze naar voren is gebracht of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken.

- Ingevolge artikel 5.1, tweede lid sub e, blijft het openbaar maken van informatie achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer

- Ingevolge artikel 5.1, vijfde lid, kan in uitzonderlijke gevallen openbaarmaking van andere informatie dan milieu-informatie voorts achterwege blijven indien openbaarmaking onevenredige benadeling toebrengt aan een ander belang dan genoemd in het eerste of tweede lid en het algemeen belang van openbaarheid niet tegen deze benadeling opweegt. Het bestuursorgaan baseert een beslissing tot achterwege laten van de openbaarmaking van enige informatie op deze grond ten aanzien van dezelfde informatie niet tevens op een van de in het eerste of tweede lid genoemde gronden.

Zienswijze

Wij hebben de Inspectie voor Leefomgeving en Transport om een zienswijze gevraagd. De zienswijze luidt als volgt.

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT):

ILT heeft op 2 juni 2022 een zienswijze ingediend ten aanzien van het document:

- *Beslissing op bezwaar tegen het besluit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (kenmerk ILT-2021/35650) tot verlening van een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (hierna: VVGL).*

De ILT heeft geen bezwaar tegen openbaarmaking van dit document op de voorgestelde wijze: openbaarmaking waarbij op grond van artikel 5.1, tweede lid sub e van de Woo de persoonsgegevens zijn geanonimiseerd.

Besluit

Documenten in het kader van bezwaar/beroep tegen VVGL

Wij hebben geen documenten onder ons met betrekking tot lopende bezwaren/beroepen tegen de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) omdat de Provincie Zeeland geen partij in deze bezwaar procedure is. De VVGL is door ILenT afgegeven en bezwaar richt zich tegen het besluit van ILenT. Wij hebben van ILenT de beslissing op bezwaar ontvangen. Deze zullen wij middels dit Woo verzoek openbaar maken.

Documenten in het kader van het beroep tegen luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Ten aanzien van de beroepsprocedure bij de Raad van Staten tegen de wijziging luchthavenbesluit Midden-Zeeland zullen wij geen documenten openbaar maken aangezien dit een juridische procedure betreft waar partijen/derden bij betrokken zijn. Er is de laatste maanden veel te doen geweest in verband met de mogelijke stationering van een SAR-helikopter op vliegveld Midden-Zeeland. Dit heeft geleid tot media aandacht, statenvragen en brieven van advocatenkantoren aan de provincie Zeeland.

Het openbaar maken van deze informatie weegt niet op tegen het belang van een evenredig procesverloop. Om te voorkomen dat partijen in dit rechtsgeding onevenredig benadeeld worden maken wij geen informatie over deze beroepsprocedure openbaar, met een beroep op art. 5.1 lid 5 van de Woo.

Documenten aangaande het advies SAR-helikopter op vliegveld Midden-Zeeland

Voor wat betreft de adviesaanvraag voor het stationeren van een SAR-helikopter op vliegveld MiddenZeeland zullen wij de adviesopdracht en het advies openbaar maken, waarbij persoonsgegevens op grond van artikel 5.1, tweede lid sub e, geanonimiseerd worden.

De volgende documenten zullen openbaar gemaakt worden:

- I. Beslissing op bezwaar van ILenT.
- II. De adviesopdracht SAR-helikopter op vliegveld Midden-Zeeland.
- III. Het advies SAR-helikopter vliegveld Midden-Zeeland.

Deze documenten maken wij geanonimiseerd openbaar op grond van artikel 5.1, tweede lid sub e 'de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer'.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen schriftelijk bezwaar maken tegen dit besluit bij:
Gedeputeerde Staten van Zeeland, t.a.v. de secretaris van de commissie voor bezwaarschriften,
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg.

In het bezwaarschrift neemt u ten minste op uw naam en adres, de dagtekening van het bezwaarschrift, tegen welk besluit u bezwaar maakt en waarom. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend.
U moet het bezwaarschrift indienen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt. Doorgaans is dat de dag na de datum van verzending. Overschrijding van de inzendtermijn kan ertoe leiden dat met uw bezwaren geen rekening wordt gehouden.

Als u overweegt bezwaar te maken, kunt u een informatiefolder aanvragen op telefoonnummer 0118-631000. U kunt de informatie ook downloaden via <https://www.zeeland.nl/beleid-en-regelgeving/bezwaar-maken>

Wij wijzen u erop dat het bezwaar niet de werking van het besluit schorst. U kunt een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. U richt het verzoek aan de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant, locatie Breda, team bestuursrecht, Postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor de behandeling van het verzoek is griffierecht verschuldigd.

Bijlagen:

1. Beslissing op bezwaar – gelakt –
2. Opdracht omschrijving To70 voor SAR-helikopter
3. Adviesrapport To70 over SAR-basis Midden Zeeland

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.



> Retouradres: Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

Hekkelman Advocaten NV
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 1094
6501 BB NIJMEGEN

Juridische Zaken

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag
T 070 456 18 66
F 070 456 27 99
www.ilent.nl

Contactpersoon

[REDACTED]

Datum: 4 FEB 2022
Onderwerp: bezwaarschrift

Ons kenmerk

B-8-21-0299.001
B-8-21-0302.001
B-8-21-0305.001
B-8-21-0306.001

Uw kenmerk

Bijlage(n)

1. Juridisch kader
2. Verslag hoorzitting

Bij beantwoording:

Graag bovengenoemd
postbusadres gebruiken en
ons kenmerk en
contactpersoon vermelden.

Geachte heer [REDACTED],

Hierbij treft u aan de beslissing op de vier bezwaarschriften, door u ingediend tegen het besluit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) (kenmerk ILT-2021/35650) tot verlening van een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (hierna: VVGL), namens:

- de Stichting Aqua Familia, gevestigd aan de Muidenweg 3 te Arnhem;
- de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Driestar BV en H.V.V. Property BV, beide gevestigd aan de Emmalaan 33 te Utrecht;
- de Vereniging d'Oranjeplaete, gevestigd aan de Dorpstraat 52 te Ulvenhout en
- de Vereniging van Eigenaars "Résidence Panoramique L'Orange", gevestigd aan de Muidenweg 1 te Arnhem;

hierna aangeduid als 'cliënten'.

Aangezien het om vier gelijkluidende bezwaarschriften gaat, is gekozen voor één beslissing op bezwaar die van toepassing is op deze vier bezwaarschriften.

1. Ontvankelijkheid

De bezwaarschriften zijn ontvankelijk. De vier bezwaarmakers kwalificeren als volgt als belanghebbend:

- Stichting Aqua Familia is de overkoepelende vereniging van eigenaren van ca. 63 recreatiewoningen op gronden die liggen in de directe nabijheid van de luchthaven Midden-Zeeland.
- Driestar (Driestar BV en H.V.V. Property BV) is sinds 2018 eigenaar en ontwikkelaar van het Waterpark Veerse Meer 2020 en van camping de Witte Raaf. Deze gronden liggen in de directe nabijheid van de luchthaven Midden-Zeeland. [De vliegroutes zoals vastgelegd in de luchtvaartgids geven aan dat de camping gemeden dient te worden en buigen zodoende af voor de camping. Alleen in het geval van "safety reasons" kan er gevlogen worden over de camping.]
- De vereniging D'Oranjeplaete behartigt de gemeenschappelijke belangen van de bewoners van de wijk Oranjeplaat, bestaande uit 26 woningen voor permanente bewoning en 38 recreatiewoningen. De wijk Oranjeplaat ligt in de directe nabijheid van de luchthaven Midden-Zeeland. Alhoewel onvoldoende duidelijk is of de vereniging voldoet aan de vereisten van art. 1:2 lid 3 Awb, t.w. dat de vereniging het collectieve belang van de bewoners krachtens de



doelstelling van de vereniging (in de statuten) en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigt, heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak deze vereniging, in de uitspraak van de Raad van State d.d. 21 april 2004 (ABRS 200303633/1), als belanghebbende aangemerkt in het geschil met de luchthaven Midden-Zeeland. Er is geen reden van deze beoordeling af te wijken, zodat ook in onderhavig geschil inzake de luchthaven Midden-Zeeland de vereniging als belanghebbend in de zin van art. 1:2 lid 3 Awb wordt beschouwd.

- De VvE "Résidence Panoramique L 'Orange" is een rechtspersoon die de gemeenschappelijke belangen van woningeigenaren behartigt. Gezien het karakter van een VvE, is het een rechtspersoon die krachtens doelstelling en feitelijke werkzaamheden de gemeenschappelijke belangen behartigt. Het bezit ligt in de directe nabijheid van de luchthaven Midden-Zeeland. De bezwaren zijn tijdig ingediend (zie hieronder par. 3 'Voorgeschiedenis'). De bezwaarschriften zijn ontvankelijk.

ONS KENMERK
B-8-21-0299.001
B-8-21-0302.001
B-8-21-0305.001
B-8-21-0306.001

2. Beslissing op bezwaar

De beslissing op de vier bezwaarschriften luidt dat de bezwaren ongegrond zijn. Het bestreden besluit, de VVGL door de ILT afgegeven op 31 augustus 2021, blijft derhalve in stand. Hieronder wordt deze beslissing gemotiveerd.

Het wettelijk kader dat van toepassing is op deze beslissing is opgenomen in **Bijlage I** achter dit besluit.

3. Voorgeschiedenis

De exploitant van de luchthaven Midden-Zeeland, Zeeland Airport BV (hierna: exploitant), heeft aan het college van Gedeputeerde Staten van Zeeland rond 2017 het voornemen bekend gemaakt de luchthaven geschikt te willen maken voor gebruik door helikopters die nodig zullen zijn voor de realisering van het offshore windmolenparken gelegen voor de kust van de provincie Zeeland. De benodigde capaciteit aan helikopterbewegingen past hierbij niet binnen de bestaande ruimte van 800 helikopterbewegingen per jaar, zoals dat is toegestaan op grond van de op dat moment vigerende verordening Luchthavenbesluit (hierna: LHB). Voordat een ontvankelijke aanvraag tot wijziging van een LHB kan worden ingediend, moet beoordeeld worden of een Milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) moet worden uitgevoerd.

Op **1 februari 2018** is in opdracht van de exploitant het rapport '*Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland ten behoeve van aanpassing van het luchthavenbesluit*' opgesteld door Adecs Airinfra (kenmerk: ehzmz181121not/pH/kd). Dit rapport is, enigszins geactualiseerd wat betreft de procedure, op 15 mei 2018 ter (m.e.r.) beoordeling ingediend bij de Provincie. Bij besluit van **26 oktober 2018** heeft Provinciale Staten van Zeeland (hierna: PS) op grond van art. 7:17, eerste lid, van de Wet Milieubeheer en categorie 6.2, onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. (grenswaarden waarboven wijziging van een LHB m.e.r.-plichtig is), bepaald dat voor de voorgenomen activiteiten van de exploitant géén m.e.r. opgesteld hoeft te worden, dit omdat er volgens PS geen belangrijke negatieve effecten voor het milieu te verwachten zijn (Besluit PS 26-10-2018, kenmerk 18015309).

Op **5 februari 2019** vraagt de exploitant een wijziging van het LHB aan (PS is het bevoegd gezag inzake het LHB voor vliegveld Midden-Zeeland). Voorgesteld wordt om het LHB als volgt te wijzigen:



- verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000 per jaar;
- verlagen aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200 per jaar;
- toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes in zuidelijke richting;
- wijzigen van het luchthavengebied;
- incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6.000 kg.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Blijkens de aanvraag wordt voor de berekening van de wijziging van het helikoptergebruik voor wat betreft de geluids- en externe veiligheidscontouren uitgegaan van helikopters van het type EC35 en EC45, naast de HEMS voor maatschappelijke vluchten (zie p.12 van bijlage 1 bij de aanvraag; dit is de Adecs Airinfra notitie ehmz181121not/pH/kd, en p. 21 (t.w. Bijlage A, tabel 15) in die bijlage 1).

Van **19 december 2019 tot en met 30 januari 2020** heeft het ontwerpbesluit tot wijziging van LHB Midden-Zeeland, van PS (kenmerk 20017419) samen met de m.e.r. beoordelingsnotitie, het besluit van PS d.d. 26 oktober 2018 op de m.e.r. beoordelingsnotitie en de op de zaak betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. (Zie Antwoordnota Ontwerp besluit wijziging verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (kenmerk 20017420)).

Op **10 juli 2020** beslist PS op het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (kenmerk 20017419, vergadering PS 10-7-2020).

Het gewijzigde LHB treedt pas in werking indien een VVGL is afgegeven door de ILT (zie art. 8:49, lid 1 van de Wet Luchtvaart).

Op **27 augustus 2020** dient de Regionale Uitvoeringsdienst (hierna: RUD) Zeeland, namens de provincie, voor de eerste maal een aanvraag voor de afgifte van een VVGL in bij de ILT. Vanwege het uitblijven van een reactie op vragen van de ILT wordt deze aanvraag op 29 december 2020 buiten behandeling gesteld.

Op **3 maart 2021** dient de RUD Zeeland, ten tweede male een aanvraag voor de afgifte van een VVGL in bij de ILT.

In een e-mail van **12 juli 2021** gericht aan de RUD Zeeland merkt de ILT op dat de obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen behorende bij de aanvraag, zoals ingetekend en aangegeven in de *aanvraag* (gebaseerd op de Adecs Airinfra notitie ehmz181121not/pH/kd), niet overeenkomen met de vereiste afmetingen voor gebruik van een helikopter van het type AW-189 (de beoogde helikopter voor SAR vluchten). Deze helikopter wordt door de RUD Zeeland in de aanvraag genoemd als het zwaarste type dat gebruik moet kunnen maken van de helikopterlandingsplaats, maar de daarbij behorende afmetingen van de vereiste obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen waren in de aanvraaggegevens niet meegenomen (die zijn nog gebaseerd op de afmetingen van de EC35 en EC45 typen).

De ILT wijst erop dat de gewijzigde (grotere) afmetingen van de helikopter van het type AW-189 ook niet zijn verwerkt in de berekening voor geluids- en externe veiligheidscontouren, maar dat dat geen zaak is voor de Minister van I&W. Het zou gevolgen kunnen hebben voor het gelimiteerd aantal helikopter- of bewegingen met luchtvaartuigen welke een hoger startgewicht hebben dan 6000 kg.



Op **28 juli 2021** wordt een gewijzigde notitie door Adecs Airinfra opgesteld met aanpassingen in de Obstakelvlakken helikoptersectoren Vliegveld Midden-Zeeland (ehmz210711not/rH/kd). Hierin zijn de grotere afmetingen van de helikopter van het type AW-189 alsnog verwerkt in de omvang van de obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Op **16 augustus 2021** meldt de ILT (per mail) aan de RUD Zeeland dat de gewijzigde notitie van Adecs Airinfra is ontvangen. Tevens wijst de ILT er (opnieuw) op dat de gewijzigde afmetingen van de helikopter van het type AW-189 nu wel zijn verwerkt in de bepaling van de obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen, maar kennelijk niet in de aanpassing van de berekening van de geluids- en externe veiligheidscontour.

Op **31 augustus 2021** wordt de VVGL door de ILT verleend. De VVGL wordt bekendgemaakt in de Staatscourant van **7 september 2021** (nr. 40455).

Op **11 oktober 2021** wordt door u, advocaat [REDACTED] van Hekkelman Advocaten NV, namens uw cliënten pro forma bezwaar gemaakt tegen de VVGL.

Bij brief van **14 oktober 2021** wordt door de ILT de ontvangst van het bezwaarschrift bevestigd en een termijn van 4 weken, na datum van die brief, gegeven voor het indienen van de gronden van bezwaar.

Op **10 november 2021** heeft u de nadere gronden van bezwaar namens uw cliënten ingediend.

Op **24 november 2021** wordt het gewijzigde LHB in de Staatscourant (2021, nr. 11385) bekendgemaakt.

4. Horen

Naar aanleiding van uw bezwaargronden is een (online) hoorzitting gehouden op 6 december 2021, waarbij tevens uw kantoorgenoot [REDACTED] aanwezig was. Van de hoorzitting is een zakelijk verslag gemaakt. Dit treft u aan als **bijlage II** achter dit besluit.

5. Gronden van bezwaar

Uw bezwaargronden zijn:

- a. Aan het bestreden besluit ligt een *onjuist en onvolledig onderzoek* ten grondslag (strijd met art. 3:2 Awb).
De (milieu)beoordeling van de voorgenomen gewijzigde activiteiten in het milieुरapport van 1 februari 2018 (ehmz181121not/pH/kd) is onjuist en onvolledig, terwijl dit rapport aan de wijziging van de verordening LHB Midden-Zeeland ten grondslag ligt. Hiermee is het LHB niet op goede gronden verleend en daarmee dus evenmin de VVGL. Met name betreft het de gewijzigde activiteiten op de luchthaven met betrekking tot
 - vrijstelling incidenteel gebruik (par.3.3 in het bezwaarschrift),
 - vliegroutes helikopters (par. 3.4 in het bezwaarschrift) en
 - de helikopterspot (par. 3.5 in het bezwaarschrift).
- b. *Onduidelijkheid over de stukken* die ten grondslag liggen aan de VVGL. Het milieueffectenrapport van 11 mei 2018 (ehmz171002not/pH/kd) is opgesteld ten behoeve van de voorgenomen wijziging verordening LHB Midden-Zeeland. Onduidelijk is of dit rapport deel uitmaakt van de stukken



die ten grondslag liggen aan de VVGL. Bij dit rapport gelden dezelfde kanttekeningen als genoemd in het bezwaarschrift bij bezwaargrond a.

Bezwaargrond a; vrijstelling incidenteel gebruik

U wijst op art. 4, leden 4 en 5, van het gewijzigde LHB die, in samenhang gelezen, voor maatschappelijke helikoptervluchten een onbegrensde vrijstelling van het maximum startgewicht van 6000 kg zou betekenen. Volgens de toelichting is namelijk de begrenzing van 12 vrijstellingen per jaar niet van toepassing op maatschappelijke vluchten.

Dit raakt volgens u het bestreden besluit als volgt:

- er is strijd met art. 11 lid 1 onder a van de Regeling Burgerluchthavens, omdat op grond daarvan is vereist dat in de aanvraag voor VVGL het *aantal* en de *soort* luchtvaartuigen moet worden genoemd;
- niet is onderbouwd wat de gevolgen zijn van de toegestane vluchten met helikopters met een zwaarder startgewicht dan 6000 kg voor het veilig gebruik van het luchtruim.

Beoordeling:

Het gewijzigde LHB maakt het in art. 4 lid 5 mogelijk om voor maatschappelijke vluchten, buiten de 12 incidentele afwijkingen van het vierde lid, af te wijken van het maximum startgewicht van 6000 kg. Deze uitleg wordt in de toelichting bij het LHB bevestigd. Dit is evenwel een keuze, neergelegd in het provinciale besluit tot wijziging van de verordening LHB, die geheel los staat van de toetsing die naar aanleiding van de aanvraag om een VVGL door de ILT wordt gemaakt. Bij de beoordeling of een VVGL kan worden afgegeven, wordt (uitsluitend) nagegaan of de in de aanvraag aangegeven luchtruim vrij zijn van obstakels. De provincie heeft in het LHB deze veronderstelde obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen afgebakend.

Iedere helikopter, ongeacht het startgewicht en ongeacht of sprake is van vrijstelling of niet, dient in principe binnen die obstakelvrije in- en uitvliegrichting te blijven.

Na afgifte van de VVGL ligt er een verplichting bij de exploitant om actief te monitoren dat deze richtingen ook vrij blijven van obstakels. Mocht dit niet het geval zijn, dan komt hiermee de VVGL te vervallen.

Als met een helikopter met een hoger startgewicht dan 6000 kg gevlogen wordt, dient ook die helikopter binnen de obstakelvrije vlakken te blijven tijdens het starten en landen. Het aantal vrijstellingen van het maximum startgewicht is derhalve **niet** relevant voor de beoordeling van een aanvraag VVGL. Wat **wél** relevant is, en daar doelt art. 11, lid 1 onder a van het Regeling Burgerluchthavens op, is het aantal en de soort luchtvaartuigen dat naar verwachting van de luchthaven gebruik gaat maken. Het aantal is o.a. noodzakelijk om te bepalen in hoeverre de capaciteit past in het luchtruim. (Zie hiervoor artikelsgewijze toelichting art. 11 RBL, Stcrt. 2009, nr. 16154, p.58). Die informatie is nodig om op basis daarvan de (juistheid van de) afmetingen van de in- en uitvliegrichtingen te kunnen bepalen die obstakelvrij dienen te zijn (denk aan rotordiameter, grootste afmeting van de ontwerphelikopter) en om te bepalen in hoeverre de capaciteit past in het luchtruim. In de aanvraag, incl. bijbehorende stukken, voor de VVGL is het *aantal* (maximaal 4000 helikopterbewegingen per jaar) en de *soort* luchtvaartuigen aangegeven, waaronder de helikopter van het type AW-189, en voldoet dus aan art. 11 van de genoemde Regeling. Indien een grotere helikopter (voor een maatschappelijke vlucht) op de luchthaven Midden-Zeeland gebruik wil kunnen maken van de helikopterlandingsplaats, dan voorziet de VVGL hier niet in: daarop moet de luchthavenexploitant toezien. Is dat niet

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001



mogelijk gezien de omvang, dan mag die helikopter geen gebruik maken van de helikopterlandingsplaats, dus lós van de vraag of sprake is van vrijstelling of niet. Volledigheidshalve moet worden opgemerkt dat een grotere helikopter wel zou kunnen starten en landen op de start- en landingsbaan. Dit element maakt echter geen onderdeel uit van de beoordeling VVGL.

Het *gewicht* van een helikopter is geen toetsingscriterium onder ICAO annex 14, de *afmeting* wel. Bij de beoordeling van de VVGL is dan ook niet getoetst aan het gewicht. Wel kán het zo zijn dat een zwaardere helikopter meer geluid maakt of bijv. een groter risico vormt. Dit is echter geen toetsingskader voor de VVGL, maar voor Gedeputeerde Staten in deze.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Dit bezwaar richt zich in feite op de beleidskeuze van de Provincie inzake maatschappelijke vluchten, zoals neergelegd in art. 4, lid 4 en lid 5, van het gewijzigde LHB en niet op de VVGL.

Dit bezwaar is ongegrond.

Bezwaargrond a; vliegroutes helikopters

U betoogt dat geen onderbouwing is gegeven voor de inschatting dat 92,5% van de helikopters gebruik gaat maken van de zuidelijke in- en uitvliegsector, temeer omdat het gewijzigde LHB geen vliegroutes voorschrijft. Het scenario dat de helikoptervluchten geheel anders plaats zullen vinden dan verwacht in het LHB (zoals geen 92,5% via de zuidelijke sector, maar overwegend via de westelijke sector) is niet meegenomen in de m.e.r. van Adecs Airinfra (d.d. 1 februari 2018) dat aan het bestreden besluit ten grondslag ligt. Om die reden is het bestreden besluit volgens u onzorgvuldig voorbereid.

Beoordeling

De intensiteit van het gebruik van de vastgelegde in- en uitvliegrichtingen (door u aangegeven als in- en uitvliegroutes voor helikopters) is in het LHB als verwachting opgenomen. De effectuering daarvan dient plaats te vinden door de luchthavenexploitant: die stelt de te vliegen in- en uitvliegrichting beschikbaar en monitort het gebruik. In het LHB wordt niet bindend bepaald welke in- en uitvliegrichting iedere helikopter dient te nemen, maar wordt een beleidskeuze vastgelegd: 92,5% gebruikmaking van de zuidelijke sector. Indien in de praktijk een ander scenario wordt gehanteerd, dan is het aan de Provincie om handhavend op te treden jegens de luchthavenexploitant.

De beoordeling van de VVGL staat hier geheel los van: getoetst wordt of de beschikbare in- en uitvliegrichtingen obstakelvrij zijn.

Daarnaast is de stelling onjuist dat de m.e.r. van 1 februari 2018 ten grondslag ligt *aan de VVGL*: de Provincie heeft bij besluit van 26 oktober 2018 bepaald dat een m.e.r. niet nodig is bij de aanhangige wijziging van de verordening LHB. De aanvraag voor de afgifte van de VVGL, d.d. 3 maart 2021, is daarom niet gebaseerd op het milieueffectrapport van 1 februari 2018. Op 28 juli 2021 is een aangepast rapport opgesteld door Adecs Airinfra wat betreft de obstakelvlakken helikoptersectoren (ehmz210711not/rH/kd) welke ten grondslag ligt aan de VVGL. Dit bezwaar is ongegrond.

Bezwaargrond a; de helikopterspot

U betoogt dat de ligging van de helikopterspot onveiliger is dan het tot dan toe gebruikelijke opstijgen en landen van helikopters vanuit het midden van de start- en landingsbaan, omdat de spot dicht bij recreatieparken en woningen ligt. De veiligheidscontour ligt volgens u hiermee dichterbij en levert een onveiligere situatie op. U stelt dat dit gebrek aan het gewijzigde LHB aanleiding had moeten zijn de VVGL niet af te geven.



Beoordeling

De VVGL heeft uitsluitend betrekking op de vraag of de in het LHB aangegeven vliegsectoren 'obstakelvrij' zijn, dus of zich in die vlakken geen obstakels bevinden die het opstijgen en landen van helikopters in gevaar brengen. Zoals uit de stukken blijkt, heeft de ILT tijdens de beoordeling van de aanvraag geconstateerd dat de aanvankelijk aangeleverde in- en uitvliegsectoren niet stroken met de vereiste omvang bij gebruik van een helikopter van het type AW-189 (die vergt een groter obstakelvrij vlak dan was aangegeven), hetgeen op 28 juli 2021 heeft geleid tot aanpassing (vergroting) van de contouren van de obstakelvrije in- en uitvliegsectoren.

De ILT heeft wel opgemerkt, zoals hierboven aangegeven in de mail van 12 juli 2021 en die van 21 augustus 2021, dat de gewijzigde (grotere) afmetingen van de helikopter van het type AW-189 niet is verwerkt in de geluids- en externe veiligheidscontouren. Die zijn nog dezelfde als in de Adecs Airinfra-notitie van 1 februari 2018 en zijn gebaseerd op de (kleinere en lichtere) helikopters van het type EC35 en EC45. Zoals reeds is opgemerkt, is daarbij gezegd dat dat echter geen zaak is voor de Minister van I&W, maar voor de Provincie en de luchthavenexploitant.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Voor een VVGL wordt niet getoetst of zich buiten die obstakelvlakken (of de vliegsectoren) bebouwing bevindt waarvoor de nabijheid van vliegverkeer onveilig of anderszins belastend is. Die beoordeling wordt apart gedaan in het kader van de toetsing 'externe veiligheid' en de vaststelling van geluidscontouren. Dat zijn zelfstandige, aparte beoordelingen die doorlopen moeten worden voordat een gewijzigd LHB vastgesteld kan worden en vinden dus plaats voordat een VVGL kan worden aangevraagd. Volgens art. 11, lid 1, onderdeel f van de RBL maakt een vastgesteld LHB namelijk onderdeel uit van de gegevens die moeten worden aangeleverd voor de aanvraag van de VVGL. Art. 8.49 Wet Luchtvaart bepaalt vervolgens dat een LHB niet eerder in werking treedt dan nadat Onze Minister heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd (via de VVGL).

Het weigeren van een VVGL op de door u genoemde grond zou neerkomen op misbruik van bevoegdheid door de ILT.

Ook hier moet de conclusie luiden dat het bezwaar geen betrekking heeft op de VVGL en dus ongegrond is.

Bezwaargrond b; onduidelijkheid over stukken die ten grondslag liggen aan de VVGL

Betoogd wordt hier dat het m.e.r. van Adecs Airinfra van 11 mei 2018²⁰¹⁸ (ehmz171002not/pH/kd) is opgesteld ten behoeve van de voorgenomen wijziging verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland. Onduidelijk is of dit rapport deel uitmaakt van de stukken die ten grondslag liggen aan de VVGL. Bij dit rapport maakt u dezelfde kanttekeningen als genoemd in het bezwaarschrift bij bezwaargrond a.

Beoordeling

Door Adecs Airinfra is op 1 februari 2018 een m.e.r. beoordelingsrapport opgesteld (kenmerk: ehms181121not/pH/kd), waarin de milieugevolgen zijn beschreven van de gewijzigde activiteiten die de exploitant op luchthaven Midden-Zeeland wil realiseren. Het gaat om gegevens met betrekking tot de geluidsbelasting, externe veiligheid (dit betreft het 'plaatsgevonden risico' (PR) oftewel de kans per jaar dat een denkbeeldig persoon die zich permanent op dezelfde locatie in de omgeving van de luchthaven bevindt komt te overlijden als direct gevolg van een vliegtuigongeval) en luchtverontreiniging. Voor wat betreft



de helikoptersectoren bevat figuur 3 en tabel 2 in dit rapport de sectorafbakening (in- en uitvliegrichtingen) waarvan wordt uitgegaan bij de beoordeling van de geluids- en externe veiligheidscontouren. Het rapport bevat géén toetsing of die in- en uitvliegrichtingen obstakelvrij zijn, dat ligt bij de ILT via de VVGL.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Het Adecs rapport van 1 februari 2018 is door de aanvrager van de VVGL als bijlage bijgevoegd, niet het Adecs rapport van 11 mei 2018 (ehmz171002not/pH/kd). Inhoudelijk zijn de rapporten echter vrijwel gelijk; de actualisatie zit in de stand van de procedure, niet in de inhoudelijke gegevens. Figuur 3 en tabel 2 zijn in beide versies identiek.

Zoals hierboven genoemd, is op 12 juli 2021, bij de beoordeling van de aanvraag VVGL, door de ILT aangekaart dat die afbakening van de obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen in figuur 3 en in tabel 2 van het Adecs Airinfra rapport uit februari 2018 niet strookt met het gebruik van de (zwaardere) helikopter van het type AW-189. Naar aanleiding daarvan is *dit onderdeel* van de Adecs Airinfra notitie gewijzigd (zie Adecs Airinfra notitie van 28 juli 2021, ehmz210711not/rH/kd, 'gewijzigde obstakelvlakken helikoptersectoren') en op 29 juli 2021 aangeboden aan de ILT.

De VVGL is dan ook gebaseerd op die in juli 2021 gewijzigde sectorenindeling in het Adecs rapport. In de aanhef van het bestreden besluit, de verleende VVGL, staat dat ook uitdrukkelijk (markering ILT):

"Gelezen de aanvraag van de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland in opdracht van de provincie Zeeland, ontvangen 4 april 2021, **aangevuld met de e-mail van 29 juli 2021**, contactpersoon dhr. J.A. v. D. voor een Verklaring veilig gebruik luchtruim voor het gebruik van een helikopterlandingsplaats op de luchthaven Midden- Zeeland, gelegen aan de Calandweg 36, 4341 RA Arnemuiden, gemeente Middelburg;

Overwegende dat:

- bij de afgifte van deze Verklaring veilig gebruik luchtruim de omstandigheden voor het gebruik van het luchtruim boven en in de directe omgeving vanwege het gebruik van een helikopterlandingsplaats opnieuw zijn getoetst;
- het ontwerp besluit (20017419) van provinciale staten van Zeeland van 10 juli 2020 over de wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland volgens artikel 8.49, eerste lid, van de Wet luchtvaart niet in werking treedt dan nadat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd;
- **uit het rapport van Adecs Airinfra 'obstakelvlakken helikoptersectoren Vliegveld Midden-Zeeland' van 28 juli 2021, kenmerk ehmz210711not/rH/kd**, blijkt dat de in- en uitvliegrichtingen, als zodanig voor deze helikopterluchthaven opgenomen in het ontwerp besluit, voldoen aan de Internationale Burgerluchtvaartcriteria, zoals verwoord in de ICAO annex 14, volume II heliports, en vrij zijn van obstakels.

Geconcludeerd wordt hier dus dat – waar het gaat om de obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen – bij de beoordeling van de VVGL niet het Adecs Airinfra rapport van 1 februari 2018 en evenmin de aangepaste versie van 11 mei 2018 ten grondslag heeft gelegen, maar de aanpassing van 28 juli 2021. Dit kan niet onduidelijk zijn, nu de aan de VVGL ten grondslag liggende stukken expliciet in de aanhef worden genoemd, zoals uit het hierboven opgenomen citaat blijkt. Uw bezwaar acht ik dan ook ongegrond.

Conclusie

Bovengenoemde beoordelingen leiden mij tot de conclusie dat uw bezwaren tegen de VVGL ongegrond zijn en het bestreden besluit in stand blijft.



Wat betreft uw verzoek als bedoeld in art. 7:15 Awb: het bestreden besluit blijft ongewijzigd in stand, zodat voor vergoeding van proceskosten geen aanleiding bestaat.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

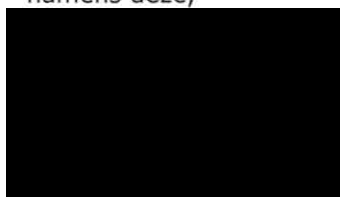
B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,



Teamleider Bezwaar en Beroep

Beroep

Indien u het niet eens bent met vorenstaande beslissing staat u de mogelijkheid open om binnen zes weken, na ingang van de dag na die waarop deze beslissing is bekendgemaakt/verzonden, beroep in te stellen bij de rechtbank Zeeland-West-Brabant, sector bestuursrecht.

Postadres: Postbus 90110, 4800 RA BREDA.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- 1) naam en adres van de indiener;
- 2) de dagtekening;
- 3) vermelding van de datum en het nummer of kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- 4) een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift een fotokopie te worden gevoegd van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft. Voor de behandeling van het beroepschrift wordt een bedrag aan griffie geheven. De griffier van de betrokken rechtbank wijst de indiener van het beroepschrift op het verschuldigd zijn van het griffierecht en geeft daarbij aan op welke wijze het verschuldigde griffierecht moet worden voldaan.

Voorts wijs ik u erop dat u de voorzieningenrechter van voornoemde rechtbank kunt verzoeken een voorlopige voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen dat vereist.



Bijlage I Juridisch kader

Wet Luchtvaart

Artikel 8.49

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

1. Een luchthavenbesluit of een wijziging van dit besluit treedt niet in werking dan nadat Onze Minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu beslist binnen negen weken na indiening van de aanvraag voor deze verklaring veilig gebruik.
2. De afgifte van de verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9, derde lid, of de ontheffing op grond van artikel 8.12, derde lid, geschiedt niet dan nadat Onze Minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door deze verklaring of ontheffing is gewaarborgd. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu beslist binnen vier weken na indiening van de aanvraag voor deze verklaring veilig gebruik. Hij kan die beslissing eenmaal voor ten hoogste vier weken verdagen.
3. De verklaring veilig gebruik, bedoeld in het tweede lid, is van rechtswege verleend indien Onze Minister:
 - a. niet binnen vier weken na ontvangst van de aanvraag een beslissing op die aanvraag heeft genomen,
 - b. niet binnen vier weken na ontvangst van de aanvraag heeft besloten de beslissing op die aanvraag te verdagen, of
 - c. niet binnen de termijn waarmee de beslissing op de aanvraag is verdaagd, een beslissing op die aanvraag heeft genomen.
4. Bij regeling van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu worden voorschriften gegeven omtrent de gegevens die bij een aanvraag voor een verklaring van veilig gebruik moeten worden meegezonden.

Regeling Burgerluchtvaart

Hoofdstuk 3. Verklaring van veilig gebruik luchtruim

Artikel 11

1. De aanvraag voor een verklaring als bedoeld in artikel 8.49, eerste lid, van de wet bevat in ieder geval de volgende gegevens:
 - a. het aantal en de soort luchtvaartuigen die naar verwachting van de luchthaven gebruik zullen maken;
 - b. het tijdstip waarop de luchtvaartuigen naar verwachting van de luchthaven gebruik zullen maken;
 - c. de verwachte verdeling van het luchthavenluchtverkeer over de op de luchthaven aanwezige start- en landingsbanen;
 - d. indien de aanvraag betrekking heeft op een luchthavenbesluit of luchthavenregeling voor een:
 - 1°. luchthaven op een terrein dat nog niet eerder als luchthaven in gebruik is geweest;
 - 2°. baanverlenging op een reeds bestaande luchthaven;
 - 3°. uitbreiding van het banenstelsel op een bestaande luchthaven; of
 - 4°. verdraaiing van een baan op een bestaande luchthaven: een kaart van het gebied berekend overeenkomstig de artikelen 8 en 9 met daarin



- aangegeven de objecten die hoger zijn dan de op basis van de artikelen 8 en 9 toegestane maximale bouwhoogte en een kaart van de overeenkomstig artikel 7 berekende gebieden met daarop aangegeven de obstakels en hellingen die niet voldoen aan de in artikel 7 gestelde eisen; e. indien de aanvraag betrekking heeft op een luchthaven met een instrumentbaan categorie I, II of III op een terrein dat nog niet eerder als luchthaven in gebruik is geweest: een onderzoek op grond waarvan kan worden beoordeeld in hoeverre het grondgebruik in een straal van 6 kilometer rond het luchthavengebied gevaar oplevert voor de vliegveiligheid in verband met vogelaanvaringen; en f. het door provinciale staten voor de desbetreffende luchthaven vastgestelde luchthavenbesluit of de luchthavenregeling.
2. De aanvraag wordt ingediend bij de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (zoals dit luidt na de wijziging)

Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg, helikopters met een maximaal startgewicht van 6.000 kg, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen toegestaan.
2. In afwijking van het eerste lid is op de luchthaven gebruik van militaire vliegtuigen of militaire helikopters alleen toegestaan indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die voor bijzonder personenvervoer noodzakelijk zijn, operationeel noodzakelijke vluchten en oefenvluchten.
3. Het maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar met burgervliegtuigen, helikopters, gyroplanes en militaire vliegtuigen en helikopters op de luchthaven is 46.558. Binnen dit maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar is het toegestaan maximaal 4000 bewegingen met helikopters te laten plaatsvinden, waarvan maximaal 60 bewegingen buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.
4. In afwijking van het eerste lid is het ten behoeve van incidenteel gebruik na toestemming van de havenmeester toegestaan maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.
5. In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.
6. Indien gebruik wordt gemaakt van de in het vierde lid aangegeven afwijkingsmogelijkheid wordt tenminste 1 uur van te voren daarvan digitaal melding gedaan aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (luchtvaart@rud-zeeland.nl).



Bijlage II Verslag hoorzitting

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Hoorzitting – Zeeland Airport

Onderwerp	Bezwaar VVGL - ILT-2021/35650
Datum	6 december 2021
Tijdstip	14.00 – 15.00 u
Locatie	Digitaal
Bezwaarmaker	■■■■■■■■■■ en ■■■■■■■■■■, advocaten bij Hekkelman Advocaten NV, namens partijen: Stichting Aqua Familia, Driestar (Driestar BV en H.V.V. Property BV), Vereniging D' Oranjeplaete en Vereniging van eigenaars Résidence Panoramique L 'Orange
Hoorcommissie	■■■■■■■■■■ (ILT/JZ, Team beroep en bezwaar, voorzitter), ■■■■■■■■■■ (ILT/JZ, Team beroep en bezwaar), ■■■■■■■■■■, (ILT, senior inspecteur Vergunningverlening Luchtvaart) ■■■■■■■■■■ (ILT/Bedrijfsvoering, notulist) ■■■■■■■■■■ (ILT, Inspecteur Luchtvaart, toehoorder)

Opening

■■■■■■■■■■ opent de hoorzitting. Aan de orde is bezwaar tegen de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (hierna: VVGL) zoals verleend door de ILT. De hoorcommissie en advocaten lichten kort hun rol toe in deze hoorzitting. De meerderheid van de commissieleden, waaronder de voorzitter, is niet betrokken geweest bij de voorbereiding van het bestreden besluit.

De hoorzitting is bedoeld om een nadere toelichting te horen op de bezwaargronden. Van deze hoorzitting wordt een zakelijk verslag gemaakt en als bijlage toegevoegd bij de beslissing op bezwaar. De beslistermijn eindigt op 2 februari 2022.

Ontvankelijkheid bezwaar

■■■■■■■■■■ staat eerst stil bij de ontvankelijkheid van het bezwaar. Vastgesteld moet worden of cliënten belanghebbenden zijn, hetgeen uit de stukken nog niet duidelijk werd. In welk belang worden cliënten door de VVGL geschaad? ■■■■■■■■■■ licht toe dat er vier belanghebbende partijen zijn. Er is middels een luchtfoto weergegeven waar de percelen van belanghebbenden liggen in verhouding tot het vliegveld. Op de luchtfoto is te zien dat de percelen op zeer korte afstand liggen van de luchthaven. Daarnaast zijn twee bezwaarmakers eigenaar van grond waarvoor uitbreidingsplannen gelden. Belanghebbenden zijn onder andere bang dat de veiligheid in het geding komt omdat vliegroutes over de recreatiewoningen gaan.



■■■■■ vult aan dat het bestemmingsplan voorziet in de realisering van meer recreatiewoningen.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

■■■■■ vraagt het volgende:

- Zijn belanghebbenden eigenaars van recreatiewoningen?
- Zijn de belanghebbenden directe bewoners of gebruikers van de recreatiewoningen?

■■■■■ legt uit dat het bezwaar is opgesteld namens de VvE's. Beide VvE's hebben eigendommen op de betrokken percelen. Zij hebben een overkoepelend belang namens haar leden. ■■■■■ vraagt of hun belang als bewoner dan geraakt wordt of dat het belang ook ligt in de vermogenswaarde, ontwikkelingsmogelijkheden etc.

■■■■■ beaamt dat je dit in de breedste zin van het woord moet zien.

■■■■■ geeft aan dat de VVGL ziet op vliegveiligheid en niet op geluids- en externe veiligheidscontouren, en refereert aan de beroepsmogelijkheid met betrekking tot het Luchthavenbesluit (hierna: LHB). ■■■■■ geeft aan dat ook in dat kader beroep is ingesteld.

Inhoudelijke toelichting bezwaarmaker

■■■■■ vraagt om nadere toelichting op de genoemde bezwaren en vraagt bezwaarmaker zich met name te richten op de kritiek op de totstandkoming van de VVGL.

■■■■■ neemt het woord en benoemt dat cliënten van oordeel zijn dat:

- de beschikbare informatie onvoldoende is om de VVGL te kunnen verlenen. Gelet hierop dient de VVGL te worden herroepen;
- de provincie om nadere informatie gevraagd moet worden die strookt met de reikwijdte van het gewijzigde LHB;
- er op basis van nieuwe informatie die de provincie zal aanleveren, een nieuwe beoordeling van de VVGL moet worden gemaakt door de minister.

Daarnaast wordt vastgesteld dat in deze VVGL geen belangenafweging heeft plaatsgevonden in relatie tot cliënten en hun percelen.

Tevens merkt ■■■■■ op dat er geen gewaarmerkte stukken als bijlage zijn toegevoegd aan de VVGL. Het is onduidelijk op welke stukken de VVGL gebaseerd is. Het besluit is daarmee onvoldoende onderbouwd. De VVGL is kennelijk gebaseerd op informatie zoals opgenomen in de gewijzigde verordening LHB Midden-Zeeland en op door de provincie aangeleverde rapporten waaruit o.a. de ontwerphelikopter en obstakelvrije in- en uitvliegrichtingen blijken. Hier gaat het mis. Op basis van die aangeleverde informatie had de VVGL niet afgegeven mogen worden. Dat komt



doordat volledige beschrijving van de voorgenomen en gewijzigde situatie ontbreekt. Die wijzigingen hebben gevolgen voor:

1. vrijstelling incidenteel gebruik luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg;
2. de vliegroutes van de helikopters;
3. de helikopterspot.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

Bovenstaande punten worden nader onderbouwd. Punt 1 wordt door [REDACTED] nader gemotiveerd. [REDACTED] neemt punt 2 en 3 voor zijn rekening.

Vrijstelling incidenteel gebruik luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg

[REDACTED] wijst de hoorcommissie op artikel 11, lid 1, van de Regeling burgerluchthavens (verder: Rbl). Daarin is opgenomen welke informatie bij de aanvraag van de VVGL in elk geval aangeleverd had moeten worden.

Cliënten stellen dat de door de Provincie aangeleverde stukken niet aan deze bepaling voldoen. In artikel I, onder C van het gewijzigde LHB worden aan artikel 4 meerdere artikelleden toegevoegd. Artikelleden 4 en 5 maken het volgende mogelijk:

1. lid 4 maakt tot maximaal 12 keer per jaar afwijking van het eerste lid mogelijk het ten behoeve van incidenteel gebruik (na toestemming van de havenmeester) voor luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg;
2. in afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vluchten, politievlucht of kustwachtvlucht (de 'maatschappelijke vluchten') toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met een luchtvaartuig met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.

Cliënten stellen vast dat het maximum startgewicht van de helikopters in deze twee situaties onbepaald en onbegrensd is. Voor deze VVGL is van belang dat de mogelijkheden in dezen onbegrensd zijn. Dat strookt niet met art. 11, lid 1, onder a, Rbl.

[REDACTED] geeft aan dat naar artikel 4 verwezen wordt van het LHB. Zij vraagt of men ook heeft opgemerkt wat in het gewijzigde derde lid van art. 4, LHB is bepaald en waarvan geen afwijking wordt toegestaan in het vierde en vijfde lid, t.w. dat het per gebruiksjaar is toegestaan maximaal 4000 bewegingen met helikopters te laten plaatsvinden, waarvan maximaal 60 bewegingen buiten de daglichtperiode ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken..

Het klopt volgens [REDACTED] dat het inderdaad om een maximum van 4000 vluchten gaat. Maar dat geldt niet voor het aantal kilo's. Het gaat bezwaarmakers



om het type helikopter. Er kunnen nu structureel 4000 keer per jaar zware helikopters worden ingezet. Voor dit type is geen begrenzing opgenomen. Dit is van belang omdat op basis van de stukken die ten grondslag liggen aan de VVGL maar één type helikopter is gebruikt. Namelijk het type AW-189. Dit is al een zwaar type, maar niet het zwaarste type wat op basis van het LHB 4000 keer mag opstijgen en landen. Met die situatie is in de VVGL geen rekening gehouden.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

█ legt uit dat getoetst is met het type AW-189. Iedere wijziging (gebruik van zwaardere helikopters), zou, overeenkomstig artikel 2, onder a van de VVGL, leiden tot ongeldigheid van de VVGL. De ILT heeft getoetst uitgaande van de AW-189 als grootste helikopter en dit is de informatie die de ILT van de Provincie heeft ontvangen. Als er zwaardere helikopters gebruikt zouden worden betekent dit een ander uitgangspunt voor de VVGL. █ benadrukt nog dat het hier gaat over het toegestane gebruik van dit type luchtvaartuigen op de helikopterlandingsplaats.

█ licht toe dat zij kennis hebben genomen van het feit dat bij de toetsing gebruik is gemaakt van het type AW-189. Maar dit gebruik is nergens geborgd. In de VVGL is niet geborgd met gewaarmerkte stukken dat de VVGL toeziet op het gebruik van maximaal dit helikoptertype. Daarnaast is in artikel 4, lid 5 LHB geen beperking opgenomen. Die 6000 kg startgewicht is volgens █ volledig losgelaten. Op basis van deze afgegeven VVGL mag het LHB in werking treden en nergens is een belemmering opgenomen die maakt dat zwaardere helikopters niet kunnen worden ingezet.

De vliegroutes

█ neemt het woord. In de kern komt het er op neer dat gesteld wordt dat helikopters naar verwachting over het algemeen gebruik maken van de zuidelijke sector. Het gewijzigde LVB maakt het mogelijk dat helikopters voor meer dan 7,5 % van andere vliegroutes gebruik maken dan die zuidelijke sector.

Dat scenario is niet meegenomen in het milieuraapport van ADECS. Als gevolg daarvan is niet inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van dit scenario. Dat is wat cliënten betreft een gebrek aan het besluit.

De helikopterspot

Hier wordt in paragraaf 3.5 van het bezwaarschrift op ingegaan. █ heeft hier weinig aan toe te voegen. Het enige wat █ nog opmerkt is dat de helikopterspot dicht bij recreatiewoningen gelegen is en dat daarnaast grootschalige gebiedsontwikkeling is gepland voor de toekomst.

Overige aangelegenheden

█ vervolgt dat nergens in het besluit rekening is gehouden met obstakelvrije contouren. █ geeft aan dat precies is aangegeven waar obstakelvrije vlakken gelegen zijn. █ vraagt wat █ bedoelt. █ geeft aan dat het LHB onder meer ziet op de externe veiligheid, en de



VVGL enkel op vliegveiligheid van het luchtruim. Toetsing van de obstakelvrije in- en uitvliegvlakken maakt hier onderdeel van uit.

■■■■■ geeft aan dat hij ook de externe veiligheid bedoelt. Ingevolge het nieuwe bestemmingsplan kunnen volgens ■■■■■ obstakels worden toegevoegd. Volgens ■■■■■ kan dit niet. Je kan geen bouwmogelijkheden creëren binnen een obstakelvrij vlak ■■■■■ geeft aan hier niks over terug te lezen in de VVGL.

■■■■■ geeft aan dat de VVGL hier niet over gaat. Mocht er in strijd worden gehandeld met de obstakelvrije in- en uitvliegrichting(en) [bijv. overschrijdingen door (te) grote helikopters] dan leidt dit, overeenkomstig art. 2 onder a, tot ongeldig verklaring van de VVGL.

■■■■■ vraagt of dit niet een rol had moeten spelen als gevolg van art. 11 Rbl. Daar wordt namelijk gesproken over de verwachte verdeling van het luchtverkeer over de aanwezig start- en landingsbanen. ■■■■■ geeft aan dat het hier gaan om het veilig gebruik van het luchtruim. Bijvoorbeeld dat vliegvaartuigen niet tegen elkaar botsen. ■■■■■ zegt toe uit te zoeken hoe dit zit.

■■■■■ licht verder toe dat de ILT 'slechts' toetst of het gebruik van het luchtvaartuig past in de luchtruimstructuur ter plaatse. De ILT gaat over vliegveiligheid op basis van internationale wet- en regelgeving. Ter toetsing is de meest kritische operatie van de ontwerphelikopter (AW-189) aangeboden. Dan is het niet relevant hoeveel procent men in oostelijk, westelijke of zuidelijke richting vliegt. De ILT kijkt sec of de beoogde in- en uitvliegrichtingen obstakelvrij zijn. Bij luchthavens van regionaal belang, waarvan sprake is bij Midden-Zeeland, gaat de ILT niet over geluid- en externe veiligheid.

■■■■■ vraagt hoe de 92,5%-norm kan worden afgedwongen. ■■■■■ geeft aan dat dit kan door dit percentage te borgen in een besluit. Dan is hier geen discussie over. ■■■■■ is van mening dat dit in elk geval in het LHB moet worden opgenomen en idealiter ook in de VVGL.

■■■■■ merkt op dat handhaving mogelijk is voor geluidsoverschrijdingen. Maar deze monitoring ligt bij de exploitant en de handhaving bij de Provincie.

■■■■■ vraagt of de exploitant moet controleren of er in de buurt van die 92,5%-norm wordt gebleven en of de exploitant dan moet optreden. ■■■■■ legt uit dat de exploitant moet monitoren en tijdig dient in te grijpen. Hier ziet de Provincie op toe. Als geluidsnormen worden overschreden dan handhaaft het bestuursorgaan. Bij dreigende overtreding wordt een plan van aanpak gemaakt.

■■■■■ geeft aan dat het dan wel belangrijk is dat zo'n 92,5%-norm expliciet wordt genoemd in het LHB.

■■■■■ geeft aan dat het Ministerie indirect goedkeuring heeft gegeven aan het besluit wat er nu ligt. ■■■■■ zegt dat het hier niet over een formeel goedkeuringsbesluit gaat, want dan was hier geen zelfstandige bezwaarprocedure tegen mogelijk. Daarom heeft ■■■■■ het ook over 'indirect'. Het is volgens

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001



■■■■■■ inderdaad geen goedkeuringsbesluit, juist omdat het alleen maar ziet op het obstakelvrij zijn.

■■■■■■ vraagt of er verder nog aandachtspunten zijn.

ONS KENMERK

B-8-21-0299.001

B-8-21-0302.001

B-8-21-0305.001

B-8-21-0306.001

1. ■■■■■ geeft aan dat de drie inhoudelijke punten zijn toegelicht. ■■■■■ geeft opnieuw aan dat er onduidelijkheid bestaat over de stukken die ten grondslag liggen aan de VVGL en het LHB. Neem bijvoorbeeld de MER beoordelingsnotitie van 11 mei 2018. Deze is niet aangetroffen bij de stukken van de ILT. ■■■■■ geeft aan uit te zoeken waar dit stuk is en of het een rol speelt bij het onderhavige besluit.
2. Zoals ■■■■■ eerder heeft aangegeven kon de VVGL niet worden afgegeven op basis van de aangeleverde stukken. Daarom moet het bezwaar gegrond worden verklaard, de VVGL worden herroepen en moet de provincie worden gevraagd nadere informatie aan te leveren.
3. Tot slot: er moet een nieuwe beoordeling worden gemaakt. Die beoordeling moet zich richten op de in te zetten helikoptertypen. Dit moet verder gaan dan de AW-189. Het is immers zo dat het LHB niet beperkt dat de AW-189 het zwaarste type is wat kan worden ingezet.

Slot

■■■■■■ vraagt of er nog vragen zijn. Nee, er zijn geen vragen. ■■■■■ zegt toe de luchtfoto met percelen van bezwaarmakers toe te zenden.

■■■■■■ bedankt iedereen voor de inbreng en aanwezigheid en sluit de hoorzitting.

Vraag voor T70 met betrekking tot de basis voor SAR-vluchten met de AW189

Van: RUD Zeeland, [REDACTED], hoofd afd. VV

Datum: 9-12-2021

Probleemstelling:

Bristow wil op luchthaven Midden-Zeeland een basis inrichten voor het uitvoeren van SAR-vluchten, met alles wat dit met zich meebrengt (zie hieronder). De vraag is of, of in hoeverre, de 24/7 stand-by plaats(en) (lees 'basis') van een reddingshelikopter type AW189 en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, onder het geldende luchthavenbesluit valt.

Toelichting:

Feit is dat de VVGL door IL&T is afgegeven en deze is gebaseerd op de AW189. Voor de VVGL is de AW189 gebruikt uitsluitend omdat dit de grootste helikopter is die op de luchthaven zou kunnen landen waarbij de meest omvangrijke routes horen die veilig te vliegen zouden moeten zijn. Dat is dus gedaan om zeker te weten dat alle mogelijke helikopters veilig volgens de routes zouden kunnen vliegen en zegt niets over de aantallen bewegingen met die AW189 helikopter. Gebruik van SAR, HEMS en overige spoedeisende vluchten is toegestaan en dat was ook het geval in het luchthavenbesluit van 2014. Met het luchthavenbesluit van juli 2020 is de intentie geweest om daar niets aan te veranderen, alleen de omschrijving is enigszins aangepast ivm gewijzigde indeling (bijv. voorheen vallend onder militaire vluchten en nu onder een civiele categorie).

Subvragen:

- a. Is het stationeren van een SAR-helikopter, dus het hebben staan van een luchtvaartuig 24/7 op het vliegveld een activiteit die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden?
Oftewel: Is het hebben van een basis (5 bemanningsleden en een SAR-heli) iets wat in een Luchthavenbesluit geregeld moet worden, of is daar andere regelgeving die daarop toe ziet, of helemaal geen regelgeving voor?
- b. Welke onderdelen passen wel onder het luchthavenbesluit en welke passen niet onder het luchthavenbesluit.
- c. Als de activiteiten passen onder het luchthavenbesluit zijn die dan ook meegenomen in het MER-beoordelingsbesluit?

De vragen hebben betrekking op de volgende activiteiten:

- 24/7 stand-by plaatsen van een reddingshelikopter type AW189 op vliegveld Midden-Zeeland.
- Totaal aantal vluchten zuidelijke basis per jaar, uitgegaan van historische gegevens 125 (250 bewegingen). Dit betreffen 60-70 noodvluchten en circa 35 training en ferry vluchten.
- Nacht vluchten Sar op basis van historie 11 stuks (22 bewegingen)
- Werkgelegenheid voor 25 personen. Stationering is planologisch geregeld, er is nog ruimte voor twee woonbestemmingen op het vliegveld waar het SAR-personeel zal verblijven, ongeveer 5 bemanningsleden van de SAR-heli.
- Training en oefenvluchten zoveel mogelijk vanaf Den Helder

De uitvoerder hiervan is Bristow en die redeneren als volgt:

In de berekeningen die gemaakt zijn voor het nieuwe luchthavenbesluit 2021 is een maximale geluidsbelasting voor 4000 helikopter bewegingen opgenomen. Deze zijn gebaseerd op het geluid wat 2000 EC135 helikopters en 2000 EC145 helikopters, opgeteld samen zouden produceren.

Elke helikopter die een beweging maakt, gebruikt een hoeveelheid geluid die bij dat toestel hoort. Alle helikopters hebben een geluidscertificaat waarin staat aangegeven welke hoeveelheid geluid er ten koste van het totaal gaat. Ze gebruiken dus bij elke vlucht een stukje geluid. Gewicht van een helikopter heeft hier niets mee te maken.

Elk kwartaal worden de aantallen vluchten met het bijbehorende geluid gerapporteerd aan de provincie en wordt duidelijk wat er over blijft. Hetgeen wat eerst komt, aantallen of hoeveelheid geluid bepaald de grens.

aan RUD Zeeland
t.a.v. Mevr. [REDACTED]
adres Postbus 35
4530 AA Terneuzen
datum 21 februari 2022
betreft To70 brief over SAR-basis Midden-Zeeland
ons kenmerk 21.915.02

Geachte mevrouw [REDACTED]

Op 25 november 2021 is de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland van kracht geworden.

Op 4 november 2021 heeft het Ministerie van Defensie de opdracht voor het verrichten van SAR Operaties in de komende 10 jaar definitief gegund aan Bristow Helicopters (Bristow). Bristow zal vanaf november 2022 beginnen met SAR-operaties in Nederland.

Bristow heeft in haar indiening vliegveld Midden-Zeeland gekozen als tweede permanente operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties. Bristow's SAR-helikopter AW189 heeft een maximum startgewicht van 8.600 kg.

Op 9 december 2021 heeft u To70 de vraag voorgelegd in hoeverre de 24/7 stand-by plaats(en) van een reddingshelikopter type AW189 op vliegveld Midden-Zeeland, en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, onder het geldende luchthavenbesluit valt.

Beantwoording

Om te komen tot een antwoord op uw vraag heeft To70 een drietal deelnotities opgesteld die ingaan op enkele relevante aspecten bij uw vraagstuk. Deze notities zijn als bijlage bijgevoegd bij deze brief.

- Bijlage A: Notitie 'Definitie van een SAR-vlucht'.
- Bijlage B: Notitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit'. Deze notitie gaat in op de mogelijkheden voor een SAR-vliegoperatie binnen het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.
- Bijlage C: Notitie 'SAR-basis en Luchthavenbesluit'. Deze notitie gaat in op de vraag of het stationeren van een SAR-helikopter een activiteit is die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden.

Een Luchthavenbesluit bevat regels voor het luchthavenluchtverkeer. De geldende regels zoals opgenomen in het Luchthavenbesluit van Midden-Zeeland zijn opgenomen in bijlage D bij deze brief. Het toegestane luchthavenluchtverkeer op Midden-Zeeland is afhankelijk van het type

luchtvaartuig, het maximum startgewicht, het soort vlucht en de periode gedurende de dag waarop de vlucht plaatsvindt.

Structurele inzet (> 12x per jaar) van een AW189 helikopter zijn door het maximaal startgewicht van de helikopter (> 6.000 kg) niet toegestaan op Midden-Zeeland. Een uitzondering geldt als de vlucht met een dergelijke helikopter wordt uitgevoerd als HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht.

Het acronym 'SAR' staat voor 'search and rescue'. Een SAR-vlucht is een daadwerkelijke reddings- of opsporingsvlucht. Trainingsvluchten uitgevoerd met een reddingshelikopter zijn geen SAR-vluchten. Een nadere onderbouwing voor deze definitie is te vinden in de deelnotitie van 'definitie SAR-vlucht' (bijlage A).

Vliegveld Midden-Zeeland heeft aan u cijfers verstrekt over het aantal vluchten die uitgevoerd zullen worden met de AW189 helikopter vanaf de luchthaven. Uit deze opgave blijkt dat het de intentie is om met de helikopter, naast opsporings- en reddingsvluchten (SAR), ook andere vluchten zoals trainingsvluchten uit te voeren vanaf de luchthaven.

Uit de analyse van het opgegeven aantal vluchten versus de regels van het Luchthavenbesluit (zie deelnotitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit, bijlage B) blijkt dat:

- Onder de regels van het Luchthavenbesluit zijn de door het vliegveld opgegeven opsporings- en reddingsvluchten met de AW189 reddingshelikopter mogelijk.
- Onder de regels van het Luchthavenbesluit zijn de opgegeven aantallen trainingsvluchten en eventuele andere vluchten zoals vluchten na onderhoud niet mogelijk met de AW-189 helikopter.

Naast specificatie van het toegestane luchthavenluchtverkeer (zoals hierboven uiteengezet), is het stationeren van een SAR-helikopter of het hebben van een SAR-basis geen activiteit die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden. Zie hiervoor de deelnotitie 'SAR-basis en Luchthavenbesluit, bijlage C).

Een luchthavenbesluit begrenst eveneens de totale hoeveelheid geluid van het toegestane luchthavenluchtverkeer. In hoeverre de door vliegveld Midden-Zeeland geschetste SAR-operatie zou passen binnen de grenswaarden voor de geluidbelasting hangt af van de hoeveelheid bewegingen van het overige toegestane verkeer en totale geluidbelasting van dit verkeer. Een indicatieve berekening die door ons is uitgevoerd toont aan dat een vlucht van de AW189 circa 6x meer bijdraagt aan de geluidbelasting in handhavingpunten dan een vlucht met het type helikopter waarmee voor het Luchthavenbesluit de grenswaarden voor geluid zijn bepaald (helikoptertype EC-135/EC-145). Gezien de recente uitbreiding van het aantal bewegingen helikopterterverkeer in het Luchthavenbesluit, is het niet aannemelijk dat door de vluchten van de reddingshelikopter de grenswaarden voor de geluidbelasting op de korte termijn een beperking zullen vormen.

Conclusie

Het 24/7 stand-by plaats(en) van een reddingshelikopter type AW189, en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, uitgaande van de opgave van vliegveld Midden-Zeeland, is niet zondermeer mogelijk.

Het kunnen uitvoeren van het beoogde aantal niet-SAR vluchten (zoals trainingsvluchten) met een reddingshelikopter van het type AW189, vereist een aanpassing in de regels voor het luchthavenluchtverkeer van het Luchthavenbesluit.

Er zijn geen aanpassingen nodig in de andere onderdelen van het Luchthavenbesluit.

Wij vertrouwen erop dat wij uw vraag met deze brief en onderliggende notities hebben beantwoord.

Vriendelijke groet,

■■■■■■■■■■

Senior Aviation Consultant
To70 B.V.

Bijlage A - Notitie 'Definitie SAR-vlucht'

Vraagstelling

Deze notitie gaat in op de volgende deelvragen die door RUD Zeeland aan To70 zijn gesteld:

- *Wat is een SAR-vlucht? Is dat alleen een vlucht die wordt uitgevoerd als een reddingspoging door een exploitant die onderdeel is van het nationale SAR-dienst is?*
- Vallen noodvluchten én trainingsvluchten) onder de definitie van "SAR" danwel "kustwachtvluchten" zoals opgenomen in artikel 4 lid 5 van de verordening?

Beantwoording vraag 'Wat is een SAR-vlucht ?'

De internationale en nationale wetgeving is niet expliciet over de verschillende soorten vluchten die anders zijn dan het uitvoeren van reddingsvluchten; bijvoorbeeld vluchten na onderhoud en trainingsvluchten.

Artikel 1.1 (begripsomschrijving) van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 geeft wel omschrijvingen voor enkele specifieke vluchten.

Kustwachtvlucht:

Het artikel omschrijft een kustwachtvlucht als volgt:

kustwachtvlucht: vlucht met een vliegtuig of helikopter door de Kustwacht, bedoeld in de Regeling organisatie Kustwacht Nederland, in het kader van de handhavingstaken van de desbetreffende samenwerkende diensten, genoemd in artikel 6 van de Regeling organisatie Kustwacht Nederland;

In deze omschrijving wordt alleen bedoeld op vluchten in het kader van handhaving.

SAR-vlucht

De afkorting SAR staat voor Search and Rescue. Artikel 1.1 van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 omschrijft een SAR-vlucht als volgt:

SAR-vlucht: vlucht uitgevoerd met een vliegtuig of helikopter door de SAR-dienst als bedoeld in artikel 1 van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 met als doel de opsporing en redding van mensen of dieren die zich in een levensbedreigende omstandigheid bevinden;

In deze omschrijving wordt alleen bedoeld op vluchten voor opsporing en redding.

Verdere houvast voor kan gevonden worden in de volgende bronnen.

- Het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee¹ (hierna "Verdrag van Hamburg"). In artikel 1.3 van het Verdrag van Hamburg is een "Search and rescue service" (SAR) gedefinieerd als²:

¹ Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee, 1979, Hamburg, 27 april 1979, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBV0003264>

² *ibid*, Artikel 1.3 lid 3

Bijlage A - Notitie 'Definitie SAR-vlucht'

The performance of distress monitoring, communication, co-ordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance, or medical evacuation, through the use of public and private resources including co-operating aircraft, vessels and other craft and installations;

- Op nationaal niveau wordt de Kustwacht geregeld in, onder andere, de Regeling organisatie Kustwacht Nederland³ (hierna: "Kustwacht Regeling"). De Kustwacht Regeling definieert SAR-taken als⁴:

SAR-taken: search and rescue-taken, zijnde de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen en schepen.

Deze bronnen suggereren dat een SAR-vlucht alleen plaatsvindt als onderdeel van een reddingsmissie. Deze gedachte wordt verstrekt door de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014⁵ waarin uitzonderingen van, onder andere, de minimumvlieghoogtes⁶, de zichtvliegvoorschriften⁷ en het uitvoeren van VFR-vlucht in luchtruimklasse A⁸ worden verleend aan:

...vlucht met een vliegtuig of helikopter door de Kustwacht, bedoeld in de Regeling organisatie Kustwacht Nederland, in het kader van de handhavingstaken van de desbetreffende samenwerkende diensten, genoemd in artikel 6 van de Regeling organisatie Kustwacht Nederland.⁹

Een vergelijkbare uitzondering voor zichtvliegvoorschriften bestaat voor SAR-vluchten in Artikel 21 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.¹⁰

Artikel 21a: Voor een politievlucht, HEMS-vlucht of SAR-vlucht uitgevoerd als bijzondere VFR-helikoptervlucht kan, in afwijking van paragraaf SERA.5010, onderdeel c, onder 2°, een klaring worden gegeven voor een start of een landing op een burgerluchthaven bij een wolkenbasis minder dan 180 meter (600ft).

Meest relevant aan dit onderwerp is de tekst in het Besluit burgerluchthavens¹¹. Artikel 20 definieert luchtvaartuigen die mogen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven. In lid I. wordt de SAR-helikopter meegenomen.

³ Regeling organisatie Kustwacht Nederland, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0042251>

⁴ *ibid*, Artikel 1

⁵ Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035900>

⁶ *ibid* Artikel 2.1

⁷ *ibid* Artikel 2.2

⁸ *ibid* Artikel 2.5

⁹ *ibid* Artikel 1.1

¹⁰ Regeling luchtverkeersdienstverlening, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009899>

¹¹ Besluit burgerluchthavens, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0026525>

Bijlage A - Notitie 'Definitie SAR-vlucht'

"Helikopters die worden gebruikt door de SAR-dienst als bedoeld in artikel 1 van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994, ten behoeve van de opsporing en redding van een mens of dier in levensbedreigende omstandigheden".

Ook hier wordt een link gelegd tussen het luchtvaartuig en de precieze soort vlucht die wordt uitgevoerd door dat luchtvaartuig.

De mogelijke soorten vluchten kunnen dus voor een eenzelfde luchtvaartuig van dezelfde dienst verschillend zijn.

Conclusie

- Niet alle vluchten die worden uitgevoerd door een SAR-dienst met een voor SAR-operaties bestemde helikopter, kunnen worden gezien als SAR-vluchten.
 - SAR-vluchten zijn vluchten voor opsporing en redding;
 - Kustwachtvluchten zijn vluchten in het kader van handhaving;
 - Trainingsvluchten of vluchten na onderhoud zijn geen SAR-vluchten of kustwachtvluchten;

Bijlage B - Notitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit'

Probleemstelling

Deze notitie gaat in op de volgende probleemstelling die RUD-Zeeland aan To70 heeft voorgelegd:

Bristow wil op luchthaven Midden-Zeeland een basis inrichten voor het uitvoeren van SAR-vluchten, met alles wat dit met zich meebrengt. De vraag is of, of in hoeverre, de 24/7 stand-by plaats(en) (lees 'basis') van een reddingshelikopter type AW189 en de daarmee gepaard gaande vluchten met deze helikopter, onder het geldende luchthavenbesluit valt.

Specificaties van de SAR-operatie
Specificaties SAR-helikopter Bristow (bron: Bristow Helicopters) • Helikoptertype: AW189 • Maximaal startgewicht: 8.600 kg
Indicatie jaarlijks aantal bewegingen SAR-operatie (bron: Luchthaven Midden-Zeeland) ▪ Totaal aantal vluchten [REDACTED], verder als volgt gespecificeerd: • reddingsvluchten: [REDACTED] vliegbewegingen) • trainingsvluchten: [REDACTED] vliegbewegingen) • nachtvluchten: [REDACTED] vliegbewegingen)

Beantwoording

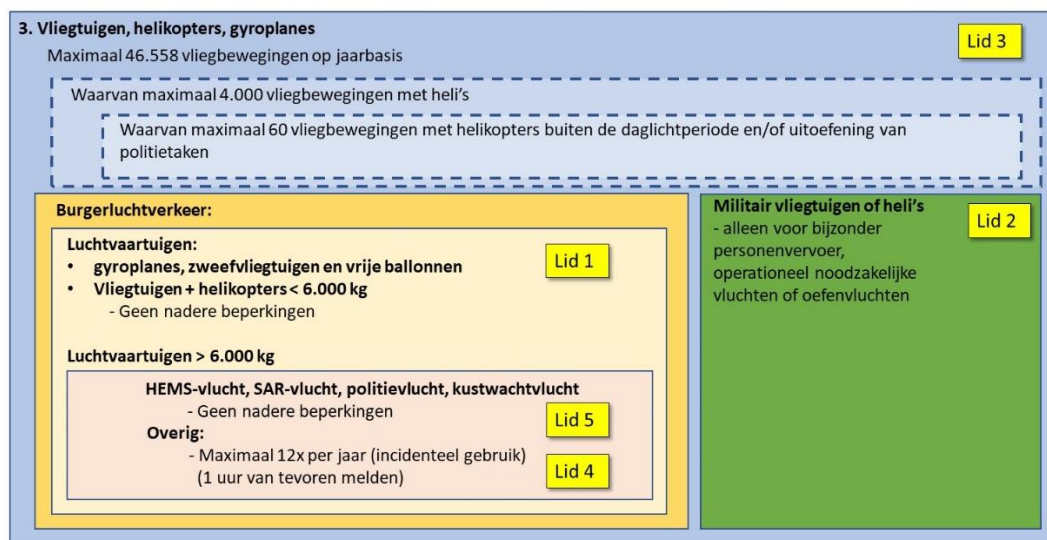
Onder hoofdstuk 3 van het Luchthavenbesluit zijn de regels en grenswaarden opgenomen voor het gebruik van de luchthaven opgenomen.

- In artikel 4 onder hoofdstuk 3 zijn de regels voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd.
- In artikel 5 onder hoofdstuk 3 zijn de handhavingspunten en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten vastgelegd.
- In artikel 6 onder hoofdstuk 3 zijn de openingstijden van de luchthaven vastgelegd.

Onderstaande beschouwing beperkt zich tot de regels van artikel 4. Artikel 5 en 6 zijn van algemene aard en zijn niet onderscheidend voor specifieke typen van dienstverlening zoals een SAR-operatie.

De regels voor het luchthavenluchtverkeer zoals vastgelegd in artikel 4 zijn in onderstaande figuur schematisch weergegeven.

Bijlage B - Notitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit'



Schematische weergave artikel 4 verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Voor de mogelijkheden en beperkingen van een SAR-operatie binnen het Luchthavenbesluit zijn allereerst het 1) type-luchtvaartuig, 2) het type van de vlucht, 3) het maximale startgewicht van het luchtvaartuig en 4) het aantal jaarlijkse bewegingen relevant.

De SAR-operatie die uitgevoerd zal worden door Bristow valt onder de categorie Burgerluchtverkeer. Bristow's SAR-helikopter AW189 is met een maximum startgewicht van 8.600 kg zwaarder dan het 6.000 kg-onderscheid dat gemaakt wordt in artikel 4.

Artikel 4 lid 5 legt voor deze helikopter geen beperkingen op indien er sprake is van een SAR-vlucht. Onder een SAR-vlucht wordt een daadwerkelijke opsporings- of reddingsmissie verstaan. Een trainings- of een vlucht na onderhoud valt niet onder de definitie van een SAR-vlucht.

Artikel 4 lid 4 legt voor deze helikopters wel beperkingen op indien er sprake is van een vlucht die niet valt onder de definitie van HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht. De beperking is maximaal 12 keer per jaar. Een trainingsvlucht of vlucht na onderhoud valt buiten de definitie van SAR-vlucht, en dus binnen de beperking van 12 keer per jaar, ook als deze vlucht wordt uitgevoerd door de SAR-dienstverlener en met een helikopter die ook voor SAR ingezet kan worden.

Artikel 4 lid 3 legt verder beperkingen op aan het aantal vluchten met helikopters buiten de daglichtperiode. SAR-vluchten buiten de daglichtperiode zijn toegestaan tot een maximaal aantal van 30 vluchten. Buiten de daglichtperiode zijn trainingsvluchten of vluchten na onderhoud niet toegestaan.

Bijlage B - Notitie 'SAR-operatie en Luchthavenbesluit'

Conclusie

Voor de opgegeven SAR-operatie zijn de volgende conclusies te trekken:

- Artikel 4 legt geen beperking op aan reddingsvluchten (SAR-vluchten).
 - Het opgegeven aantal van ■■■ reddingsvluchten past binnen de regels van artikel 4 van het luchthavenbesluit.
- Artikel 4 legt wel beperkingen op aan niet-SAR vluchten zoals trainingsvluchten en vluchten na onderhoud.
 - Het opgegeven aantal van ■■ trainingsvluchten past niet binnen de regels van artikel 4 van het luchthavenbesluit.
- Artikel 4 beperkt het aantal vluchten buiten de daglichtperiode tot 30 (= 60 vliegbewegingen) voor spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken.
 - Het opgegeven aantal van ■■ vluchten past binnen de regels van artikel 4 van het luchthavenbesluit met de volgende aannames:
 - Het betreft SAR-vluchten (oftewel daadwerkelijke reddingsmissies)
 - Het aantal overige spoedeisende hulpverleningsvluchten (door bijvoorbeeld de traumahelikopter) en vluchten voor de uitoefening van politietaken (door de politiehelikopter) buiten de daglichtperiode is minder is dan 19 (om het totaal aantal niet te overschrijden)

Definities:

De volgende definities gelden:

- SAR-vlucht is een daadwerkelijke reddings- of opsporingsvlucht. Een door de SAR-dienstverlener uitgevoerde trainingsvlucht is geen SAR-vlucht. Zie hiervoor ook de To70 notitie 'definitie SAR-vlucht';
- Het begrip 'ten behoeve van' in artikel 4 lid 5* is niet bedoeld om niet-SAR vluchten (zoals trainingsvluchten) binnen de mogelijkheden van dit artikel en lid toe te staan.

** Artikel 4, lid 5: 'In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.'*

De hierboven vermelde definities zijn onderschreven door de RUD-Zeeland tijdens overleg op 21 januari 2022.

Bijlage C – Notitie ‘SAR basis en Luchthavenbesluit’

Vraagstelling

Deze notitie gaat in op de volgende deelvragen die door RUD Zeeland aan To70 zijn gesteld:

*Is het stationeren van een SAR-helikopter, dus het hebben staan van een luchtvaartuig 24/7 op het vliegveld een activiteit die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden?
Oftewel: Is het hebben van een basis (5 bemanningsleden en een SAR-heli) iets wat in een Luchthavenbesluit geregeld moet worden, of is daar andere regelgeving die daarop toe ziet, of helemaal geen regelgeving voor?*

Beantwoording

In de nota van toelichting van het Besluit van 30 september 2009, houdende regels voor burgerluchthavens (Besluit burgerluchthavens) is een overzicht opgenomen van de elementen van een luchthavenbesluit.

De elementen van een luchthavenbesluit zijn volgens deze toelichting:

- Luchthavengebied;
- Gebruiksjaar;
- Grenswaarden voor geluid voor het luchthavenluchtverkeer (in ieder geval handhavingspunten aan beide zijden in het verlengde van de start- en landingsbaan, aangevuld met ten minste één handhavingspunt op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A) Lden);
- Regels voor het luchthavenluchtverkeer (bijvoorbeeld openingstijden);
- Beperkingengebied: diverse geluid- en externe-veiligheidscontouren en gebieden met oog op vliegveiligheid waarbinnen regels voor de ruimtelijke indeling gelden;
- Geluidcontour 48 dB(A) Lden;
- Eventueel grenswaarden voor het luchthavenluchtverkeer voor externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit.

Het luchthavenbesluit kent geen onderdeel (element) waarin bepaalde gebruikersgroepen of dienstverleners gespecificeerd moeten worden. Er kunnen via de ‘Regels voor het luchthavenverkeer’ wel voorwaarden en beperkingen aan vluchten van bepaalde gebruikersgroepen worden opgelegd, of uitzonderingen voor bepaalde vluchten van gebruikersgroepen worden gemaakt.

Bijlage C – Notitie ‘SAR basis en Luchthavenbesluit’

Conclusie

Het stationeren van een SAR-helikopter is geen activiteit die in een Luchthavenbesluit geregeld dient te worden.

Wel kan het nodig zijn om in het luchthavenbesluit aanvullende regels op te nemen, om bijvoorbeeld een SAR-operatie mogelijk te maken, indien andere regels van het luchthavenbesluit een SAR-operatie zouden belemmeren. Hierbij kan gedacht worden aan specifieke openingstijden, aantallen bewegingen, tijdstip van bewegingen en type luchtvaartuig, en/of uitzonderingen op deze aspecten.

Bijlage D – Artikel 4 Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland stelt de volgende regels aan het luchthavenluchtverkeer.

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg, helikopters met een maximaal startgewicht van 6.000 kg, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen toegestaan.
2. In afwijking van het eerste lid is op de luchthaven gebruik van militaire vliegtuigen of militaire helikopters alleen toegestaan indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die voor bijzonder personenvervoer noodzakelijk zijn, operationeel noodzakelijke vluchten en oefenvluchten.
3. Het maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar met burgervliegtuigen, helikopters, gyroplanes en militaire vliegtuigen en helikopters op de luchthaven is 46.558. Binnen dit maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar is het toegestaan maximaal 4000 bewegingen met helikopters te laten plaatsvinden, waarvan maximaal 60 bewegingen buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.
4. In afwijking van het eerste lid is het ten behoeve van incidenteel gebruik na toestemming van de havenmeester toegestaan maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.
5. In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.
6. Indien gebruik wordt gemaakt van de in het vierde lid aangegeven afwijkingsmogelijkheid wordt tenminste 1 uur van te voren daarvan digitaal melding gedaan aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (luchtvaart@rud-zeeland.nl).