



Gedeputeerde Staten van Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

[provincie@zeeland.nl](mailto:provincie@zeeland.nl)

[fworo@zeeland.nl](mailto:fworo@zeeland.nl)

Middelburg, dinsdag 28 januari 2020

Onderwerp: zienswijze ontwerpbesluit tot wijziging verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Geachte heer/mevrouw,

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

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

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

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

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

*Je stem voor natuur en milieu*

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

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

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

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

Wij willen de kwaliteit van de leefomgeving voor bewoners en recreanten geborgd zien. Hiervoor zijn aanpassingen nodig in het ontwerpbesluit en een gezamenlijke inzet bij de verbetering van het luchthavenbesluit. Wij zien de volgende verbeteringen en acties:

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

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

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

### Conclusie

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

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

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

Met vriendelijke groet,

Ira von Harras,  
directeur ZMf