



**ZMF**  
Kousteensedijk 7  
4331 JE Middelburg

0118 654180  
info@zmf.nl  
www.zmf.nl

NL91 TRIO 0391 0627 27

Provincie Zeeland  
t.a.v. Gedeputeerde Staten van Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

**Datum** 24 mei 2024

**Onderwerp** Zienswijze ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

## Geachte heer/mevrouw,

Hierbij geven wij onze zienswijze op het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland. De verordening regelt wat er bij de luchthaven wel en niet mag. Het is van belang om nauwkeurig te beoordelen welke wijzigingen vastgelegd worden en waar regels beter geformuleerd en/of toegevoegd moeten worden. Sommige ontwikkelingen lijken nu een detail, toch is het goed om nu de mogelijke gevolgen te beoordelen. De aanvraag tot wijziging van het luchthavenbesluit voor Vliegveld Midden-Zeeland bevat diverse belangrijke voorstellen die de werking en impact van de luchthaven kunnen veranderen. Met deze zienswijze uiten wij onze bezorgdheid over de voorgestelde wijzigingen en doen wij voorstellen voor aanpassing en aanvulling.

### Behoud van het vliegveld zoals het bedoeld is

Het is ons uitgangspunt om het vliegveld qua omvang van het aantal vluchten en het soort luchtverkeer grotendeels te behouden in zijn huidige vorm. Om te voorkomen dat er in de toekomst onbedoelde uitbreidingen mogelijk worden. We zijn bezorgd dat het schrappen van de gewichtslimiet en andere wijzigingen de deur open kunnen zetten voor toekomstige uitbreidingen die nu nog niet voorzien zijn.

### Positief over draaiing van de baan

We zijn positief over de voorgestelde draaiing van de start- en landingsbaan. Deze wijziging is gunstig voor de vliegroute en kan de geluidsoverlast voor bepaalde gebieden verminderen. We hebben wel zorg over mogelijke toekomstige uitbreidingen/verlenging van de baan in oostelijke richting. We horen graag welke maatregelen genomen worden om te voorkomen dat de baan in de toekomst verlengd of uitgebreid wordt zonder grondige evaluatie en inspraak van omwonenden en belanghebbenden.

### Geluidscontour Lden

Het besluit stelt specifieke geluidscontouren vast, zoals de 56 dB(A) Lden contour, die bepalend zijn voor de omgevingsgeluidbelasting. We hebben zorgen over de manier waarop geluid wordt gemeten en gerapporteerd. Voor natuurgebieden en omwonenden is niet alleen de gemiddelde geluidsbelasting per etmaal van belang, maar ook de piekbelastingen van vooral zwaarder vliegverkeer. Het gebied rondom het Veerse Meer valt onder de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000). Piekgeluiden, bijvoorbeeld veroorzaakt door laagvliegende zware helikopters, kunnen een verstrend effect hebben op de vogels in deze beschermde gebieden. We verzoeken daarom om in het voorliggende Luchthavenbesluit een bepaling op te nemen die het

mogelijk maakt gedurende de looptijd van dit besluit een ander systeem van geluidsmeting in te voeren dat recht doet aan de feitelijke geluidsbelasting van milieu en omwonenden.

### Gewichtsbeperving

Het maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en de beperkingen op het gewicht van vliegtuigen (6000kg) zijn elementen die ook terug te zien zijn luchthavens die vallen onder het landelijk beleid. Midden-Zeeland valt niet onder dat landelijk beleid. Er is dus geen duidelijke reden om daar aansluiting bij te zoeken, zeker omdat voor heel Zeeland niet de beperkingen in het luchtverkeer gelden, die voor de regionale luchthavens wel gelden (vliegroutes, hoogtebeperkingen, luchtverkeersleiding e.d.). Deze bepalingen helpen bij het beheersen van milieu- en geluidsimpact. Bij de wijziging van het luchthavenbesluit wordt deze beperking niet meer opgenomen. We willen graag verduidelijken waarom deze beperking noodzakelijk wordt geacht en hoe daarmee wordt voorkomen dat dit leidt tot een toename van het aantal vluchten met zwaardere luchtverkeer, anders dan de echte SAR-vluchten. Zwaardere vliegtuigen produceren meer geluid en uitstoot, wat de geluidsoverlast en milieu-impact voor de omgeving aanzienlijk kan verergeren. We vragen daarom uitleg en maatregelen om de gevolgen van deze wijziging te beperken. Bij het schrappen van het gewicht van de vliegtuigen zijn er een aantal dingen die in overweging moeten worden genomen:

- **Geluidsimpact van zwaardere vliegtuigen.** Hoewel de totale geluidsbelasting mogelijk binnen de vastgestelde geluidscontouren kan blijven produceren zwaardere vliegtuigen vaak hogere piekgeluiden tijdens het opstijgen en landen. Dit kan leiden tot kortstondige, maar significante verstoringen voor omwonenden en de natuur, zelfs als de totale geluidsbelasting binnen de normen blijft.
- **Verspreiding van geluid.** Zwaardere vliegtuigen kunnen een bredere en intensere verspreiding van geluid veroorzaken. Zelfs als het aantal vliegbewegingen beperkt blijft, kunnen de effecten van zwaardere vliegtuigen over een groter gebied merkbaar zijn.
- **Toekomstige groei en flexibiliteit.** Het verwijderen van de gewichtslimiet kan toekomstige groei en type vliegtuigoperaties beïnvloeden. Dat is een onwenselijke ontwikkeling. Als er bijvoorbeeld een verschuiving plaatsvindt naar frequentere vluchten met zwaardere vliegtuigen, kunnen de huidige beperkingen qua aantal vliegbewegingen en geluidscontouren onder druk komen te staan.
- **Het dient als een extra slot op uitbreiding van activiteiten die binnen de zogenaamde geluidsbox mogelijk zijn.** Inzet van vliegtuigen/helikopters met een lager geluidsprofiel kan leiden tot meer vliegbewegingen binnen de geluidsbox. Dat is ongewenst en strijdig met staand landelijk beleid om het vliegverkeer te beperken.

### Monitoring en handhaving

Als de SAR-exploitant zich aan de tender-regels moet houden, zal er een tweede gelijkwaardige zware helikopter op Midden-Zeeland gestationeerd worden. Met die tweede helikopter mogen beperkt commerciële vluchten uitgevoerd worden. Aangezien SAR-helikopters zich niet aan voorgeschreven vliegroutes en – hoogtes hoeven te houden en commerciële helikopters wel, is het essentieel dat het onderscheid tussen SAR-vluchten en commerciële vluchten nauwkeurig en betrouwbaar door een onafhankelijke instantie wordt vastgesteld. Wij vragen u daarom hoe de monitoring van deze vluchten geregeld is.

### Aantal helikopterbewegingen

De aanleiding voor de vorige wijziging van het Luchthavenbesluit, was het verhogen van het aantal helikoptervluchten van 800 naar 4000. Het onderhoud aan windparken met helikopters was hiervoor de aanleiding. Dat onderhoud wordt niet langer met helikopters uitgevoerd en de reden voor verhoging van het aantal helikoptervluchten is hiermee vervallen. Wij vragen u daarom om het aantal helikopterbewegingen in het Luchthavenbesluit terug te brengen naar 800.

### Stikstof

De stikstofproblematiek speelt ook in Zeeland. Voor vliegverkeer hebben we te maken met NOx. De gasturbinemotoren van moderne helikopters stoten veel NOx uit (zoals de AW189 van Bristow en de nieuwe tiltrotor AW609). Er bestaan manieren om die uitstoot te beperken, maar die zijn alleen toepasbaar op de stationaire varianten van die motoren (gebruik in elektriciteitscentrales). Hoewel hierover in het

luchthavenbesluit niets vastgelegd kan worden, vragen wij u om aandacht te hebben voor de stikstofuitstoot door vliegverkeer en de stikstofproblematiek in Zeeland.

Een luchthavenbesluit dat aan de belangen van omwonenden, natuur en het vliegveld tegemoet komt is in ieders belang. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet en hopen op constructieve oplossingen voor de gesignaleerde zorgen.

Met vriendelijke groet,

**Ira von Harras**

*Directeur*