

Provincie Zeeland - Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Besluit van Provinciale Staten van 1 november 2013, houdende de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

Provinciale Staten van Zeeland:

- gelezen de aanvraag d.d. 30 maart 2013 van de exploitant van de luchthaven Midden-Zeeland;
- gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van 17 september 2013, nr. 13019396;
- gezien het advies van de Commissie Regionaal overleg voor luchthaven Midden-Zeeland van 22 maart 2013 en 12 juli 2013;
- gelet op besluit van Provinciale Staten d.d. 28 september 2012 dat voor de aangevraagde activiteiten geen m.e.r. nodig is;
- gelet op artikel 8.43 van de Wet luchtvaart en artikel XIII, eerste lid van de Wet luchtvaart;

besluiten vast te stellen:

Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

Wet: Wet luchtvaart

Beweging: een start of een landing met een luchtvaartuig

Maximum startgewicht: de maximale startmassa die overeenkomt met een officieel vastgestelde waarde die specifiek is voor alle luchtvaartuigtypen, zoals aangegeven in de luchtwaardigheidsverklaring van het luchtvaartuig.

Hoofdstuk 2 Luchthaven

Artikel 2 Locatieaanduiding

Dit luchthavenbesluit is van toepassing op de luchthaven Midden-Zeeland, gelegen aan de Calandweg 36, 4341 RA te Arnemuiden, gemeente Middelburg, waartoe de percelen en perceelsgedeelten behoren die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven in bijlage 1.

Artikel 3 Baanaanduiding

Op de luchthaven is gelegen een verharde start- en landingsbaan in de geografische richting 088° - 268° met een lengte van 1.000 meter en een breedte van maximaal 30 meter met daarbij behorende verharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) één en ander aangegeven op de kaart in bijlage 2.

Hoofdstuk 3 Regels en Grenswaarden

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 800 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.

Artikel 5 Handhavingspunten

1. De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens, en de grenswaarden voor de geluidsbelasting op die punten, zijn weergegeven in tabel 1 en op de kaart in bijlage 2.
2. De ligging van de aanvullende handhavingspunten en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten, zijn weergegeven in tabel 1 en op de kaart in bijlage 2.

Handhavingspunt	Baankop	Coördinaten	Grenswaarden binnen daglichtperiode L_{den} in dB(A)	Grenswaarden buiten daglichtperiode L_{den} in dB(A)
HHP 09	09	x: 39.513 y: 392.778	57,0	43,8
HHP 27	27	x: 40.713 y: 392.790	56,4	45,3
HHP 01	n.v.t.	x: 38.252 y: 393.297	46,5	33,2
HHP 02	n.v.t.	x: 38.123 y: 392.852	47,4	34,7

Tabel 1: Grenswaarden in handhavingspunten.

Artikel 6 Openingstijden

1. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats binnen de daglichtperiode overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 3 van het Luchtverkeersreglement.
2. De luchthaven is, binnen de daglichtperiode, geopend van 9.00 uur tot 20.00 uur.
3. Incidenteel kan de luchthavenmeester toestemming verlenen om buiten de openingstijden genoemd in het tweede lid, maar binnen de daglichtperiode, van de luchthaven gebruik te maken.
4. Op de luchthaven is het alleen toegestaan buiten de daglichtperiode bewegingen te laten 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.

Artikel 7 Gebruiksjaar

Het gebruiksjaar van de luchthaven betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december van enig jaar.

Hoofdstuk 4 Regels omtrent de ruimtelijke indeling

Artikel 8 Luchthavengebied

Het luchthavengebied bedoeld in artikel 8.47 van de wet is vastgesteld zoals opgenomen in bijlage 2.

Artikel 9 Beperkingengebieden

Als beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de wet worden vastgesteld:

1. De 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico contouren als bedoeld in artikel 9, onder a van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in bijlage 3.
2. De geluidscontour 56 dB(A) L_{den} als bedoeld in artikel 9, onder c van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in bijlage 3.
3. De contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden als bedoeld in artikel 9, onder e van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in bijlage 4.
4. Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid als bedoeld in artikel 9, onder f van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in bijlage 5.

Artikel 10 Aanvullend beperkingengebied

Het tweede, derde en vierde lid van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens zijn van overeenkomstige toepassing op het gebied tussen de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en de grens van het aanvullende beperkingengebied zoals aangegeven in bijlage 2, met dien verstande dat in het derde lid, onder b, van het genoemde artikel voor 56 dB(A) L_{den} moet worden gelezen de grens van het aanvullend beperkingengebied.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 11 Citeerbepaling

Deze verordening wordt aangehaald als "Luchthavenbesluit Midden-Zeeland".

Artikel 12 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Aldus vastgesteld in de vergadering van Provinciale Staten van 1 november 2013,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter
Drs. P. Jooisse, statengriffier

Uitgegeven, 14 mei 2014
De secretaris, A.W. Smit

Beroep

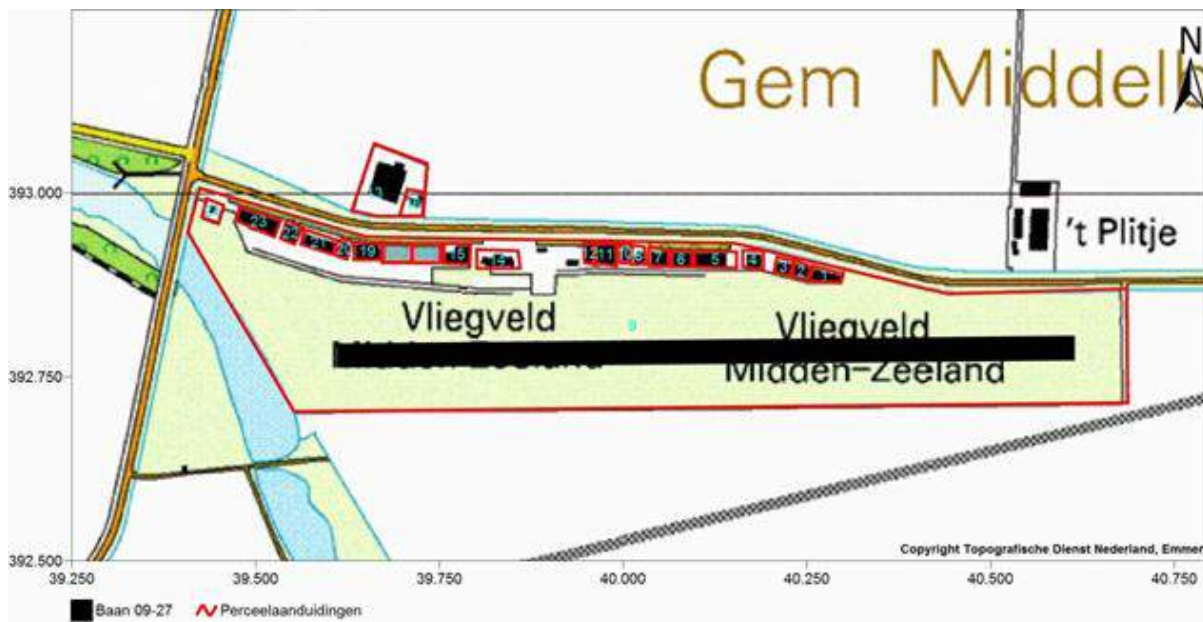
Belanghebbenden die zienswijzen hebben ingediend over het ontwerp Luchthavenbesluit Midden-Zeeland, de adviseurs die advies over het ontwerp Luchthavenbesluit Midden-Zeeland hebben uitgebracht en belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingediend over het ontwerp Luchthavenbesluit Midden-Zeeland kunnen beroep instellen tegen dit besluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

In het beroepschrift neemt u ten minste op uw naam, uw adres, de datum, tegen welk besluit u beroep instelt (zo mogelijk een kopie meezenden) en waarom. Het beroepschrift dient te worden ondertekend. U moet het beroepschrift indienen binnen zes weken na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt. Overschrijding van de termijn kan er toe leiden dat met uw beroep geen rekening wordt gehouden.

Wij wijzen u erop dat het beroep niet de werking van het besluit schorst. U kunt een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening (artikel 8:81, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht jo. artikel 46, lid 1 van de Raad van State). U richt het verzoek aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor de behandeling van het verzoek is griffierecht verschuldigd.

Bijlagen

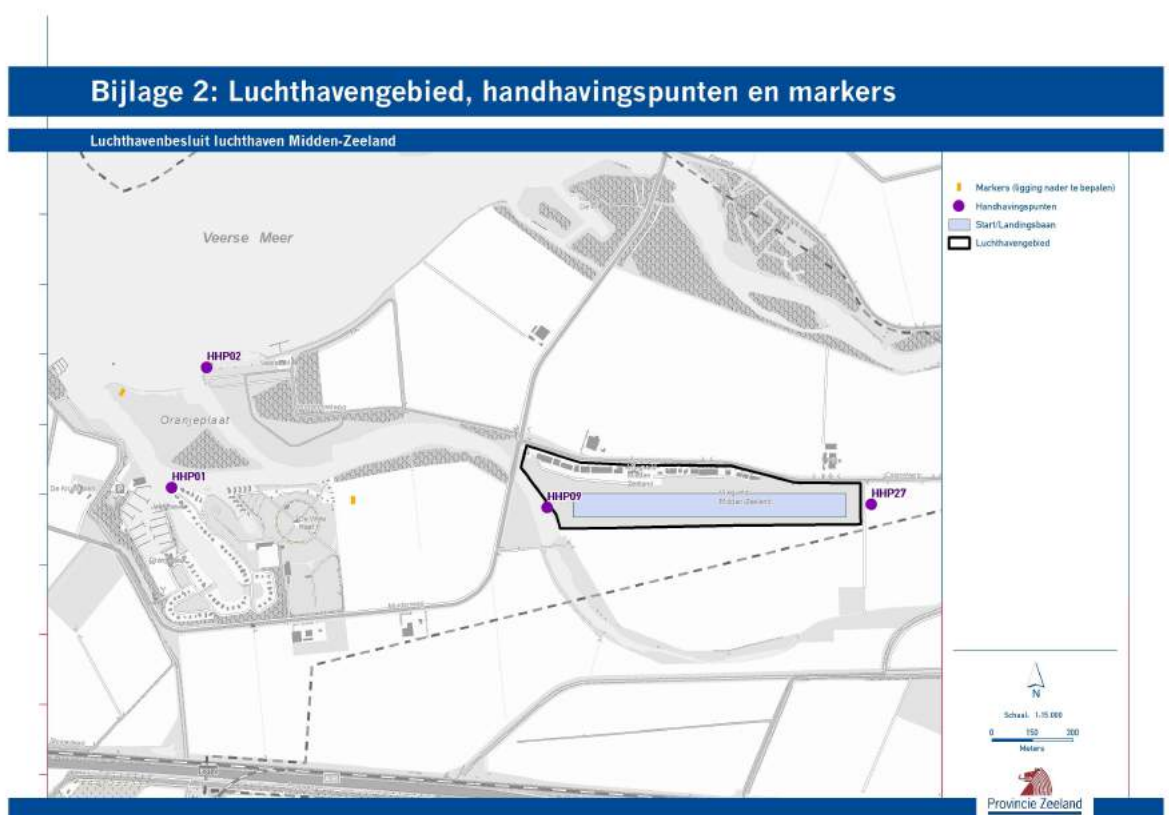
Bijlage 1: Kadastrale aanduidingen zoals bedoeld in artikel 2



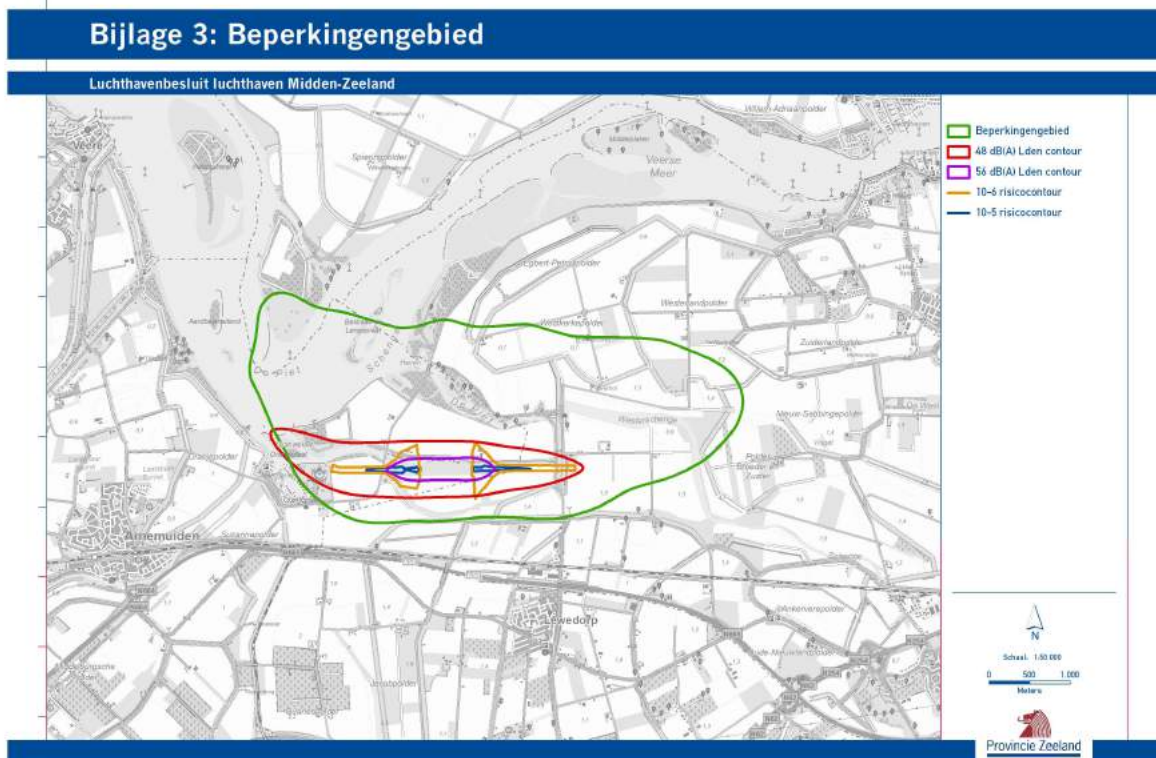
Nummer op kaart	Kadastrale informatie	Adres
24	Sectie 1, nr. 273	Calandweg 2
16	Sectie 1, nr. 321	Calandweg 1
13	Sectie 1, nr. 322	Calandweg
12	Sectie 1, nr. 380	Calandweg 38

11	Sectie 1, nr. 381	Calandweg 40
10	Sectie 1, nr. 382	Calandweg 42
8	Sectie 1, nr. 383	Calandweg 44
7	Sectie 1, nr. 384	Calandweg 46
6	Sectie 1, nr. 385	Calandweg 50
5	Sectie 1, nr. 386	Calandweg 56
22	Sectie 1, nr. 388	Calandweg 2A
23	Sectie 1, nr. 400	Calandweg
21	Sectie 1, nr. 401	Calandweg 2B
20	Sectie 1, nr. 402	Calandweg 2C
19	Sectie 1, nr. 403	Calandweg 2D
14	Sectie 1, nr. 405	Calandweg 30 en 30A
17	Sectie 1, nr. 489	Calandweg 2E
18	Sectie 1, nr. 491	Calandweg 2F
15	Sectie 1, nr. 492	Calandweg 26
3	Sectie 1, nr. 493	Calandweg 60
4	Sectie 1, nr. 495	Calandweg 58
2	Sectie 1, nr. 513	Calandweg 62
1	Sectie 1, nr. 514	Calandweg 64
9	Sectie 1, nr. 515	Calandweg 32

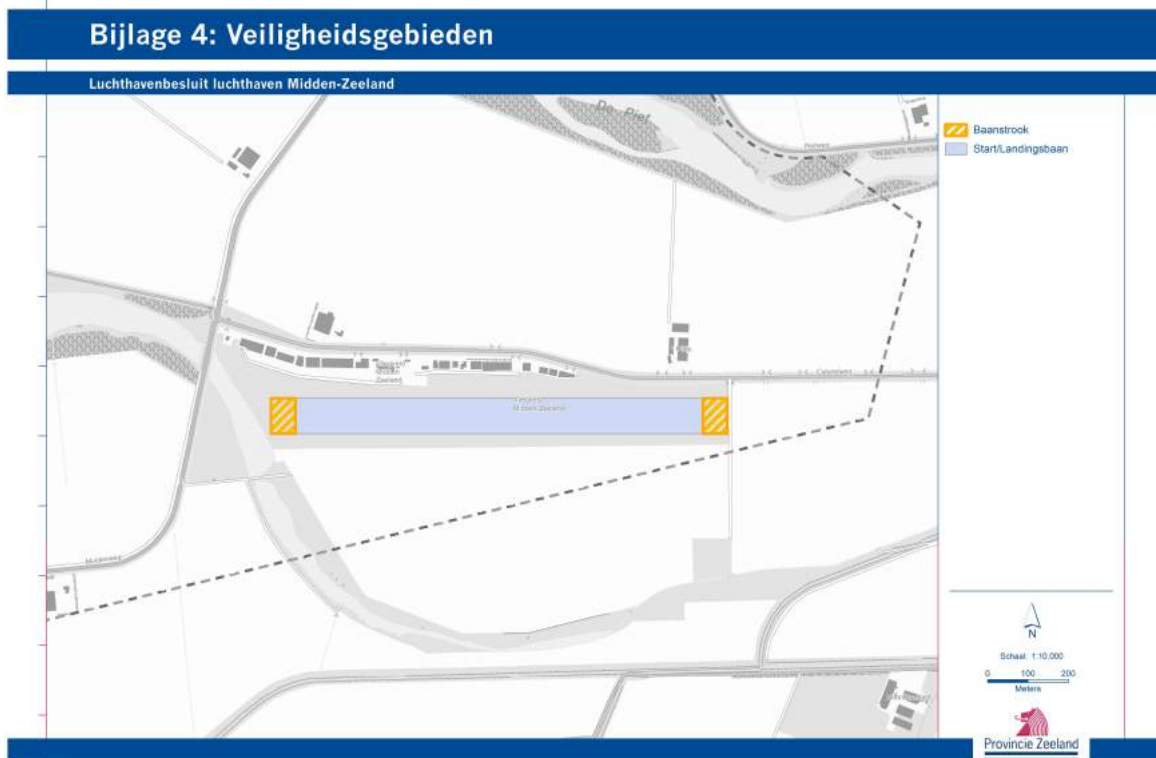
Bijlage 2: Luchthavengebied, handhaving en markers



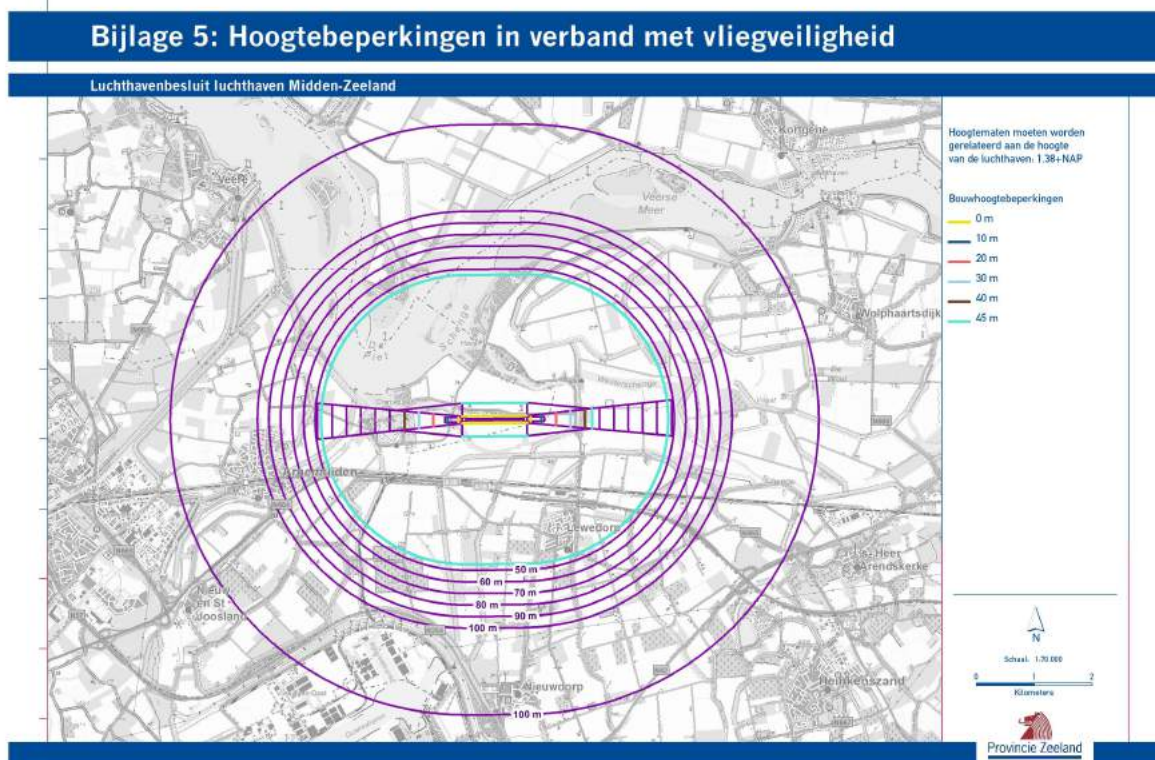
Bijlage 3: Beperkingengebied



Bijlage 4: Veiligheidsgebieden



Bijlage 5: Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid



Bijlage 6: Ruimtelijke visie

1.0. Aanleiding en procedure

Door de inwerkingtreding van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, genoemd RBML) is een nieuw stelsel van regels voor de burgerluchthavens en militaire luchthavens in Nederland gaan gelden. Hierbij is de bevoegdheid voor het bepalen van de milieuruimte van burgerluchthavens en de ruimtelijke indeling van het gebied in de nabijheid van die luchthavens gedecentraliseerd naar het provinciaal bestuur. De luchthaven Midden-Zeeland behoort tot die burgerluchthavens waarvoor het volgens de gewijzigde Wet luchtvaart noodzakelijk is dat er een zogenaamd luchthavenbesluit geldt (artikel 8.1a, derde lid, van de Wet luchtvaart). Dit luchthavenbesluit moet worden vastgesteld door provinciale staten. In een luchthavenbesluit moeten het luchtvaartgebied (luchthaven met landingsbanen) en het beperkingengebied worden vastgesteld. Deze mogen elkaar niet overlappen. Binnen het beperkingengebied gelden ruimtelijke beperkingen, gelet op de geluidsbelasting, de externe veiligheid. In het Besluit burgerluchthavens worden hierover nadere regels gesteld. Zo is er de verplichting om contouren voor geluidsbelasting ($70 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$, $56 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$ en $48 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$ contour) en voor het plaatsgebonden risico (10^{-5} en 10^{-6} contour) te berekenen.

Binnen de $56 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$ en de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren (hierna afgekort PR) geldt op grond van het Besluit burgerluchthavens een bepaald ruimtelijk regime. Provinciale staten moeten zich bij de vaststelling van een beperkingengebied baseren op dit regime. Het staat provincies echter vrij om naast het beperkingengebied dat op grond van het Besluit burgerluchthavens in een luchthavenbesluit voor een bepaalde luchthaven moet worden vastgesteld, een groter gebied met ruimtelijke beperkingen uit het oogpunt van geluid of externe veiligheid vast te stellen. In dat ruimere gebied kunnen provincies een naar eigen inzicht te bepalen ruimtelijk beleid voeren. In het Besluit burgerluchthavens wordt voor het gebied gelegen tussen de $56 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$ en de $48 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$ geluidcontour geen specifiek ruimtelijk regime voorgeschreven. Provinciale staten zijn echter wel verplicht om bij de vaststelling van een luchthavenbesluit een integrale afweging te maken over de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de luchthaven (artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens). Hierbij speelt tevens de overeenkomst een rol, dat in 2001 tussen de luchthaven Midden-Zeeland en de provincie Zeeland tot stand is gekomen. Gezien deze verplichting en om een goede afweging te kunnen maken over de omvang van het beperkingengebied rondom luchthaven Midden-Zeeland is het

nodig een ruimtelijke visie op te stellen. Het opstellen van een ruimtelijke visie voor de omgeving van het vliegveld is tevens opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (p. 84).

Doel en Status

De ruimtelijke visie heeft tot doel "de ruimtelijke onderbouwing weer te geven voor het in het luchthavenbesluit op te nemen beperkingengebied".

De externe veiligheid- en geluidcontouren bepalen de minimaal noodzakelijke grootte van het beperkingengebied. De 47 Bkl (Belasting kleine luchtvaart) geluidszone is bij het inwerking treden van de door de minister opgestelde Omzettingsregeling omgezet in een beperkingengebied. De provincie stelt in het luchthavenbesluit het definitieve beperkingengebied vast. De ruimtelijke visie is de onderbouwing voor de (uiteindelijke) grootte van het beperkingengebied.

De nadruk ligt bij deze visie op de ontwikkelingen in het gebied rond luchthaven Midden-Zeeland met betrekking tot het Veerse meer, bebouwing en recreatie.

In de ruimtelijke visie wordt ingegaan op de volgende punten:

- de in de nieuwe wetgeving opgelegde verplichting om bij het opstellen van een luchthavenbesluit een afweging over ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot het gebruik van de luchthaven te maken in het gebied gelegen tussen de 56 dB(A) L_{den} en de 48 dB(A) L_{den} geluidcontour (artikel 19 Besluit burgerluchthavens).
- de mogelijkheden die de wet/het besluit voor de provincie biedt om aanvullende regels in het beperkingengebied te stellen of een groter gebied met ruimtelijke beperkingen aan te wijzen dan op grond van het Besluit burgerluchthavens verplicht is. Ook op de mogelijkheid voor de provincie om voor bijvoorbeeld het gebied binnen de 10^{-6} PR contour eigen groepsrisico beleid te voeren wordt ingegaan.
- de minimale omvang van het beperkingengebied wordt bepaald door PR- en geluidcontouren zoals die in het Besluit burgerluchthavens zijn aangegeven, dus de 56 dB(A) L_{den} contour en de 10^{-6} PR contour. Als maximum beperkingengebied wordt uitgegaan van de geluidzone 47 Bkl rond de luchthaven.
- het feit dat het luchthavenbesluit de werking heeft van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening

2.0 . Motivering en afwegingen

Zoals reeds toegelicht dient de ruimtelijke visie als onderbouwing voor het vaststellen van de omvang van het beperkingengebied en voor het maken van een afweging over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} en 48 dB(A) L_{den} .

De volgende vragen worden daarbij als basis gesteld:

- hoe groot wordt het beperkingengebied? Wordt er vastgehouden aan de wettelijk minimaal vereiste grootte of wordt het beperkingengebied op basis van de in de ruimtelijke visie aangegeven argumenten groter gemaakt? Zo ja, hoe groot dan daadwerkelijk?
- Welke afwegingen moeten worden gemaakt voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} en 48 dB(A) L_{den} ?
- wat gaat de nieuwe regelgeving RBML betekenen voor ruimtelijke ordening en opname/ veranderingen in bestemmingsplannen? Dit met betrekking tot de eventuele knelpunten op ruimtelijk ontwikkelingsniveau.

De ruimtelijke ontwikkelingen beschreven in paragraaf 6.0 dienen als basis voor de ruimtelijke ordening van het gebied van en rondom luchthaven Midden-Zeeland.

Verder dienen de minimale eisen van het beperkingengebied naast de eventuele overwegingen om het beperkingengebied uit te breiden inzichtelijk te worden gemaakt. In de volgende alinea's wordt uiteengezet wat de minimale (wettelijke) eisen van het beperkingengebied zijn en wat de overwegingen zijn bij het vaststellen van het beperkingengebied.

De geluidscoutour dB(A) L_{den}

De 56 dB(A) L_{den} geluidscoutour wordt in de Wet luchtvaart als minimaal beperkingengebied verplicht gesteld. Met het wijzigen van de Wet luchtvaart is voor het bepalen van de geluidbelasting van vliegverkeer bij regionale en kleine luchthavens aansluiting gezocht bij de normen uit de EU-richtlijn omgevingslawaaï. Dit betekent dat de huidige geluidsmaten Ke voor grote luchtvaart en de Bkl voor kleine luchtvaart zijn vervallen en worden vervangen door L_{den} .

Door het toepassen van deze nieuwe rekenmethode zijn veel correcties uit de Bkl rekenmethode vervallen. Deze correcties, die leiden tot een hoger berekend geluidsniveau, waren speciaal in de Bkl rekenmethode opgenomen, omdat gebleken is dat het geluid van kleine vliegtuigen hinderlijker was dan op grond van "normale" geluidberekeningen werd aangenomen. Nu deze correcties zijn vervallen is de wettelijke minimum geluidscoutour (L_{den}) veel kleiner geworden dan de Bkl geluidszone. De hinder voor de omgeving is door het toepassen van een andere rekenmethode echter niet gewijzigd. Het 'hinderaspect',

in andere woorden de mate waarin personen hinder kunnen ondervinden, moet daarom bij de vaststelling van de grootte van het beperkingengebied meegenomen worden.

Het is raadzaam een ruimtelijke buffer tussen het vliegveld en haar omgeving aan te houden die groter is dan de wettelijke minimum geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} . Het beperkingengebied zoals deze in de Omzettingsregeling (zie figuur 1.1) is opgenomen (zijnde de huidige geluidszone op basis van de 47 Bkl contour) zal daarom niet worden gewijzigd. Daarbij wordt voldaan aan de wettelijke eis dat het beperkingengebied tenminste de 56 dB(A) L_{den} geluidscontour moet bevatten. Zie figuur 1.3 (bijlage) voor de geluid- en EV contouren. De contouren zijn berekend op basis het in het luchthavenbesluit aangegeven invoerscenario.

De plaatsgebonden risicocontour

De 10^{-6} PR contour wordt verplicht bij de Wet luchtvaart, dit met gebruikmaking van het stileren van de PR contour volgens de Regeling burgerluchthavens bijlage 2 als bedoeld in artikel 5 van de regeling. Bij het vaststellen van de ruimtelijke visie is daarom de 10^{-6} PR contour opgenomen. In de Wet luchtvaart (Besluit burgerluchthavens) is opgenomen dat de PR contour elke 5 jaar moet worden herberekend, hierdoor kunnen kleine wijzigingen in de ligging van de 10^{-6} PR contour optreden. Het is dus raadzaam om het beperkingengebied niet exact op de berekende 10^{-6} PR contour vast te stellen, maar conform de Regeling burgerluchthavens te stileren. Door het wettelijk minimaal vereiste beperkingengebied voor geluid te vergroten naar de 47 Bkl geluidscontour valt de 10^{-6} PR contour binnen deze geluidscontour. Zie figuur 1.3 (bijlage) voor de geluid- en PR contouren.

Overwegingen bij vaststelling beperkingengebied

Bij de keuze van de begrenzing van het beperkingengebied rondom luchthaven Midden-Zeeland is het creëren van een ruimtelijke bufferzone rondom de luchthaven het uitgangspunt. Dit uitgangspunt is opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018, waar het ruimtelijk scheiden van het vliegveld en milieugevoelige functies een belangrijk doelstelling is bij het instellen van een beperkingengebied. Bij het bepalen van de omvang van deze ruimtelijke bufferzone wordt de huidige 47 Bkl geluidscontour gekozen. Hiertoe gelden de volgende overwegingen:

- Deze contour omvat de externe veiligheidscontouren, 10^{-6} plaatsgebonden risico
- Deze contour biedt evenwicht tussen de belangen van de luchthaven en de recreatieve functies in de omgeving
- De 47 Bkl geluidscontour is ruimer dan de contour die volgens de Luchtvaartwet onderdeel uit moet maken van het beperkingengebied, vanuit de overweging dat het hinderaspect van de kleine luchtvaart (die in het nieuwe rekenmodel geen rol meer speelt) nog wel aanwezig is

3.0 . Wettelijke eisen

Voor woningbouw in het algemeen

In artikel 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens is het volgende over nieuw te bouwen woningen vastgesteld:

Artikel 11

1. In het gebied dat gelegen is op een 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour en tussen deze contour en de daarbinnen liggende 10^{-5} -plaatsgebonden risicocontour is nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan.
2. In afwijking van het eerste lid kan voor nieuwbouw van een gebouw een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven.
3. Ten aanzien van een woning en een kwetsbaar gebouw wordt de verklaring, bedoeld in het tweede lid, slechts afgegeven: a. bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing, b. bij verandering van de bestemming van een gebouw, of c. bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied.
4. Het derde lid, aanhef en onder c, wordt niet eerder toegepast dan nadat de oude woning of het oude kwetsbare gebouw aan de bestemming is onttrokken

Artikel 12

1. In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 70 dB(A) L_{den} worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige gebouwen aan hun bestemming onttrokken. Artikel 10, tweede, derde en vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.
2. In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A) L_{den} is nieuwbouw van een woning en een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan.
3. In afwijking van het tweede lid: a. is nieuwbouw van een bedrijfswoning toegestaan, en b. kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor een woning of een geluidsgevoelig

gebouw, gelegen op de contour van 56 dB(A) Lden of in het gebied tussen de contour van 56 dB(A) Lden en de contour van 70 dB(A) Lden die: 1°. een open plek in de bestaande bebouwing opvult, 2°. zal dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, of 3°. binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is. 4. Het derde lid, onderdeel b, aanhef en onder 3°, wordt niet eerder toegepast dan nadat de oude woning of het oude geluidsgevoelige gebouw aan de bestemming is onttrokken

Wij volgen bovenstaande wetgeving.

Bij het van kracht worden van het Besluit burgerluchthavens zijn gemeenten verplicht om de vastgestelde artikelen toe te passen bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen.

4.0. Consequenties die uit het beperkingengebied voortvloeien

In deze ruimtelijke visie sluiten wij nadrukkelijk aan bij de bovenstaande wettelijke eisen voortvloeiende uit het Besluit burgerluchthavens. Vanuit veiligheid- en geluidoverwegingen zijn er voor ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden geen redenen om strikter te zijn dan wettelijk is voorgeschreven. De wettelijke eisen zijn vertaald in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en de vigerende bestemmingsplannen van de gemeenten Goes, Middelburg en Noord-Beveland.

De planologische mogelijkheden binnen het geldende beperkingengebied blijven ongewijzigd ten opzichte van deze vigerende bestemmingsplannen, onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten. Een aantal ontwikkelingen behoeven nadere toelichting:

Recreatieve hotspots

Op de Recreatiekansenkaart (Kaart 3, Omgevingsplan 2012-2018, zie bijlage) zijn hotspots aangewezen waar ruimte wordt geboden voor kansrijke recreatieve ontwikkelingen. Binnen het beperkingengebied is het gebied Oranjeplaat als hotspot aangewezen, waarbij met name de ontwikkeling van een hotel en een jachthaven als kansrijk wordt gezien. Daarnaast is het Veerse meer als kustzone aangeduid. Dit betekent dat er gestreefd wordt naar kwaliteitsverbetering van het bestaande recreatieve aanbod. De realisatie van hotel, jachthaven en kwaliteitsverbeteringsplan Waterpark Veerse Meer zijn inmiddels planologisch mogelijk gemaakt.

Binnen het beperkingengebied blijft kwaliteitsverbetering van verblijfsrecreatieterreinen, die ten tijde van de vaststelling van het Luchthavenbesluit planologisch zijn geregeld, mogelijk. Deze terreinen worden immers als een bestaande situatie beschouwd en kunnen zich binnen de bestaande grenzen van het recreatieterrein ontwikkelen. Een ruimtelijke uitbreiding van het recreatieterrein binnen het beperkingengebied is niet mogelijk, omdat dit indruist tegen het uitgangspunt dat dit beperkingengebied een ruimtelijke buffer moet vormen tussen vliegveld en gevoelige functies (zie Beschermen gevoelige functies, Omgevingsplan 2012-2018, p.57).

Nieuwe Economische Dragere

Nieuwe Economische Dragere (hierna NED's) worden op basis van het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 gestimuleerd, zie paragraaf 3.1.3, p.23 en p.132. Bij bestaande agrarische bedrijven binnen het beperkingengebied zijn NED's toegestaan met inachtneming van de beperkingen die worden gesteld in het Besluit burgerluchthavens.

In het bestemmingsplan Buitengebied Middelburg is een regeling voor NED's opgenomen. Het bestemmingsplan Buitengebied Goes voorziet met de artikelen 3.6 b en c en 3.8 j en k ook hierin.

5.0. Vigerend beleid en regelgeving

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het ruimtelijk beleid dat voor het gebied rond luchthaven Midden-Zeeland van toepassing is. Dit beleid is onder andere vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (hierna: het Omgevingsplan). Dit met betrekking tot de ontwikkelingen van en rondom luchthaven Midden-Zeeland en het opstellen van het beperkingengebied.

Dit beperkingengebied wordt onderbouwd met de gegeven regels omtrent de ruimtelijke indeling. Zie hiervoor het Besluit burgerluchthavens.

Bij het vaststellen van het beperkingengebied zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- Afbakening: de ruimtelijke visie is alleen van toepassing op de ontwikkelingen van en rondom luchthaven Midden-Zeeland;
- Continuïteit van provinciaal beleid: nieuwe regelgeving en nieuw beleid staan ter discussie. Er wordt daarbij niet gedacht vanuit een nul situatie, maar vanuit continuïteit en bestaande beleidscontext

Omgevingsplan

In het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 is het volgende over luchtvaart opgenomen (p.84):

Doelstelling

Veilige luchtvaart met beperkte geluidshinder.

Inzet Provincie

De Provincie reguleert als bevoegd gezag de luchtvaartterreinen in Zeeland om ruimte te bieden aan economische ontwikkelingen zonder dat dit ten koste gaat van de leefomgeving.

Luchtvaartterreinen

De Provincie streeft naar behoud en continuering van bestaande luchtvaartterreinen binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. In Zeeland zijn de bestaande luchthaventerreinen gelegen bij:

- Arnhemuiden (vliegveld Midden-Zeeland).
- Haamstede en Axel (zweefvliegtuigen) en Zierikzee (helikopters).
- Bedrijven en ziekenhuizen (helikopters).

Er worden geen mogelijkheden geboden voor nieuw vestiging van luchthaventerreinen waarvoor een luchthavenbesluit moet worden afgegeven. Nieuw vestiging van niet- gemotoriseerde luchtsporten of luchthaventerreinen waarvoor een luchthavenregeling moet worden afgegeven is alleen mogelijk indien sprake is van luchthaventerreinen:

- die uitsluitend worden gebruikt ten behoeve van algemeen belang (zoals helihavens bij ziekenhuizen en brandweerkazernes).
- in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (concentratie gebied, bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein)..

Gebruik luchthaventerreinen

In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit/-regeling) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd. De Provincie ziet hierop toe. Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied tenzij het terrein zich bevindt in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (concentratie gebied, bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). De mogelijkheden en voorwaarden voor ontheffingen ten behoeve van tijdelijk en incidenteel gebruik van luchthaventerreinen worden in een specifieke beleidsregel beschreven. De Provincie stelt in 2013 specifiek handhavingsbeleid op voor vliegbewegingen en geluidsbeperkingen.

Beperkingen voor omgeving

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met hoogtebeperkingen voor gebouwen en objecten die gelden bij vliegvelden, zenden ontvangstations en radiobakens. Voor luchthaven Midden-Zeeland geldt daarnaast dat in de ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met een gebied waarvoor op grond van geluid en externe veiligheid beperkingen gelden voor bijvoorbeeld woningbouw.

Actie 1 – Reguleren Zeeuwse luchtvaartterreinen

Actie 2 – Voorkomen beperkingen vliegvelden, zend- en ontvangstations en radiobakens

Beleidsvisie Externe Veiligheid

In de Beleidsvisie Externe Veiligheid 2012-2018 Provincie Zeeland 'verantwoorde Risico's' staat in paragraaf 4.7 (p.20) over luchthaven Midden Zeeland het volgende:

De Luchtvaartwet biedt geen normstelling voor de externe veiligheidsrisico's nabij luchthavens. Om te voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden binnen de 10^{-6} -contour is interimbeleid van toepassing. In dit beleid is opgenomen dat binnen de 10^{-6} -contour rondom een luchthaven in principe geen nieuwbouw van een woning en een kwetsbaar gebouw mag worden gerealiseerd. Het interimbeleid is alleen van toepassing op nieuwe situaties. Reeds aanwezige of geprojecteerde woningen of kwetsbare gebouwen vallen niet onder het interimbeleid.

Het Besluit burgerluchthavens bepaalt dat het beperkingengebied van burgerluchthavens voor het externe veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risicocontouren (10^{-6} en 10^{-5}) en dat deze contouren worden opgenomen in het luchthavenbesluit. Een eventueel in een luchthavenbesluit op te nemen grenswaarde moet worden uitgedrukt in een totaal risicogewicht (TRG). De berekeningen dienen plaats te vinden conform de rekenmethodiek luchthavens, bestaande uit de Handleiding Risicoberekeningen Luchthavens en het model GEVERS. Met deze rekenmethodiek zijn de contouren van luchthaven Midden-Zeeland opnieuw bepaald.

Beheerplan Natura 2000

Het Veeerse meer is aangewezen als Natura 2000 gebied. Het ministerie van Economische Zaken is op dit moment in samenwerking met provincie Zeeland bezig met het opstellen van een beheerplan voor het Veeerse meer. De activiteiten van luchthaven Midden-Zeeland worden daarin meegenomen. Het is

afwachten wat het ministerie inbrengt naar aanleiding van dit beheerplan met betrekking tot geluid, vlieghoogte en Natura 2000 gebied, Vogel- en Habitatrichtlijnen. In deze ruimtelijke visie zal niet verder ingegaan worden op de Natura 2000 gebieden.

6.0. Bestemmingsplannen

6.1. Gemeente Middelburg

Bestemmingsplan Hotel Oranjeplaat

Het bestemmingsplan Hotel Oranjeplaat -dat ruimte biedt ten behoeve van de bouw van een hotel, appartementencomplex en recreatiewoningen- is op 19 september 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvergunning voor dit complex is onherroepelijk, waardoor deze ontwikkeling als een bestaande situatie wordt aangemerkt.

Bestemmingsplan Recreatiegebied Oranjeplaat-West

Het bestemmingsplan "Recreatiegebied Oranjeplaat-West" is vastgesteld door de gemeenteraad op 26 april 2010. Het bestemmingsplan betreft een gedeeltelijke herziening van het in 1991 vastgestelde bestemmingsplan "Oranjeplaat-West" en heeft betrekking op het recreatiewoningencomplex Oranjeplaat en de jachthaven Oranjeplaat. De gemeente Middelburg heeft de woningen in dit recreatiegebied conform het bestaande gebruik bestemd (bestemming "wonen" of "verblijfsrecreatie"), met dien verstande dat de woningen die binnen de geluidscontour zijn gelegen een recreatieve bestemming hebben gekregen. Het bestemmingsplan is onherroepelijk.

Waterpark Veerse Meer

Waterpark Veerse Meer is bezig met de uitvoering van een kwaliteitsverbeteringsplan. Dat omvat onder andere het vervangen van kampeerplaatsen door recreatiewoningen en chalets en de aanleg van een jachthaven. Hiervoor is een aanzienlijke ruimtelijke uitbreiding nodig. Hieraan is planologisch medewerking verleend via art. 19, lid 1 WRO. Deze ontwikkeling is getoetst aan de bestaande geluids- en veiligheidszones rond het vliegveld.

De gronden gelegen binnen de externe veiligheidscontour worden -ter voldoening aan het principe van verevening- ingericht als dagrecreatieterrein en worden tevens benut voor de aanplant van bomen, teneinde aan de wettelijke verplichting tot boscompensatie te voldoen. Bij Waterpark Veerse Meer worden nog een aantal wijzigingen voorzien, binnen het gebied dat nu geregeld is in de artikel 19 vrijstelling. Deels zitten die wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan. Deels worden ze in een aparte planologische procedure geregeld.

Bestemmingsplan Oranjeplaat

Voor het gehele recreatiegebied Oranjeplaat is een bestemmingsplan in procedure. Dit ter vervanging van Bestemmingsplan Hotel Oranjeplaat en Bestemmingsplan Recreatiegebied Oranjeplaat-West. Tevens wordt hier het kwaliteitsverbeteringsplan van Waterpark Veerse Meer planologisch geregeld.

Bestemmingsplan Buitengebied

Het bestemmingsplan Buitengebied is vastgesteld op 28 september 2009. Het betreft hier voornamelijk agrarische- en natuurdoeleinden.

6.2. Gemeente Goes

Bestemmingsplan Buitengebied

Het bestemmingsplan Buitengebied is vastgesteld op 17 maart 2011. Het betreft hier voornamelijk agrarische- en natuurdoeleinden. Binnen het beperkingengebied liggen een aantal burgerwoningen. De vaststelling van het beperkingengebied heeft echter geen gevolgen voor bestaande agrarische dienstwoningen en burgerwoningen.

6.3. Gemeente Noord-Beveland

Bestemmingsplan Landelijk Gebied 2013

De Goudplaat valt binnen het beperkingengebied. Het betreft hier landelijk gebied, met bestemming natuur en water.

7.0. Analyse

Het beperkingengebied zoals deze in de Omzettingsregeling is opgenomen (zijnde de huidige geluidzone op basis van de 47 Bkl contour) zal niet worden gewijzigd. Daarbij wordt voldaan aan de wettelijke eis dat het beperkingengebied ten minste de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour en de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour moet bevatten. Beide contouren zijn, na stilering van de EV contouren, kleiner dan het voorgestelde beperkingengebied. Daarnaast blijft het beperkingengebied op deze wijze zorgen voor voldoende "buffer" tussen de luchthaven en haar omgeving en het waarborgen van het 'hinderaspect'. De planologische mogelijkheden binnen het geldende beperkingengebied blijven ongewijzigd.

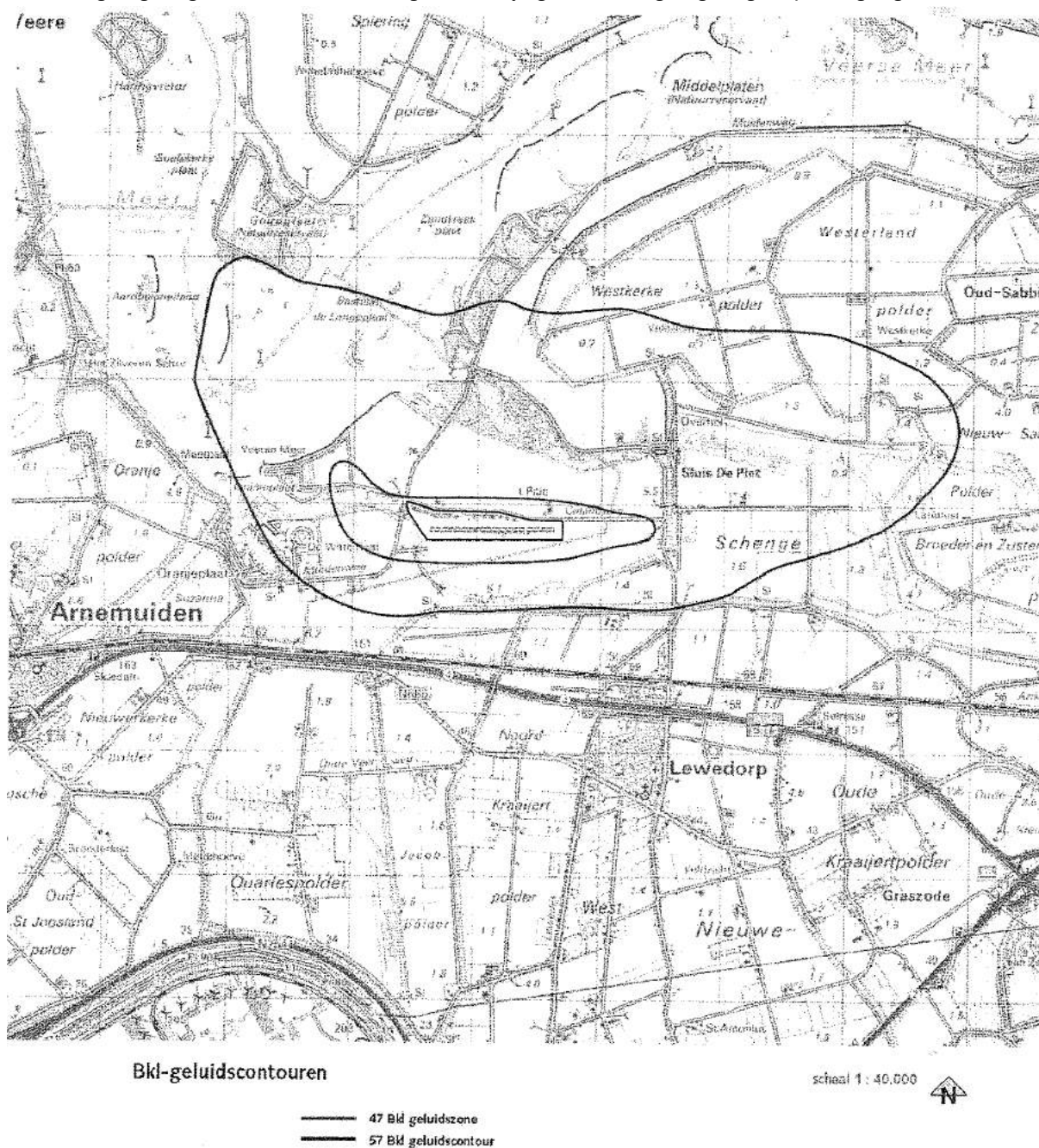
Uit bovenstaande alinea's wordt duidelijk dat bij de vaststelling van het beperkingengebied rekening moet worden gehouden met de ontwikkelingen betreffende recreatie en vliegverkeer. In verschillende bestemmingsplannen zijn recreatiebestemmingen vastgelegd. Uit het Omgevingsplan kan worden afgeleid dat de bij aanwijzing tot stand gekomen geluidszone rond het luchtvaartterrein Midden-Zeeland het uitgangspunt vormt voor het beoordelen van de ruimtelijke plannen (Omgevingsplan, p.84).

In de vigerende bestemmingsplannen is voldoende geborgd dat geen ontwikkelingen in het beperkingengebied rond luchthaven Midden-Zeeland plaats zullen vinden, die strijdig zijn met de artikelen 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens.

Ontwikkelingen, mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen, onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten, passen hetzij binnen de ruimtelijke visie behorende bij het luchthavenbesluit, of zijn aan te merken als bestaande situatie.

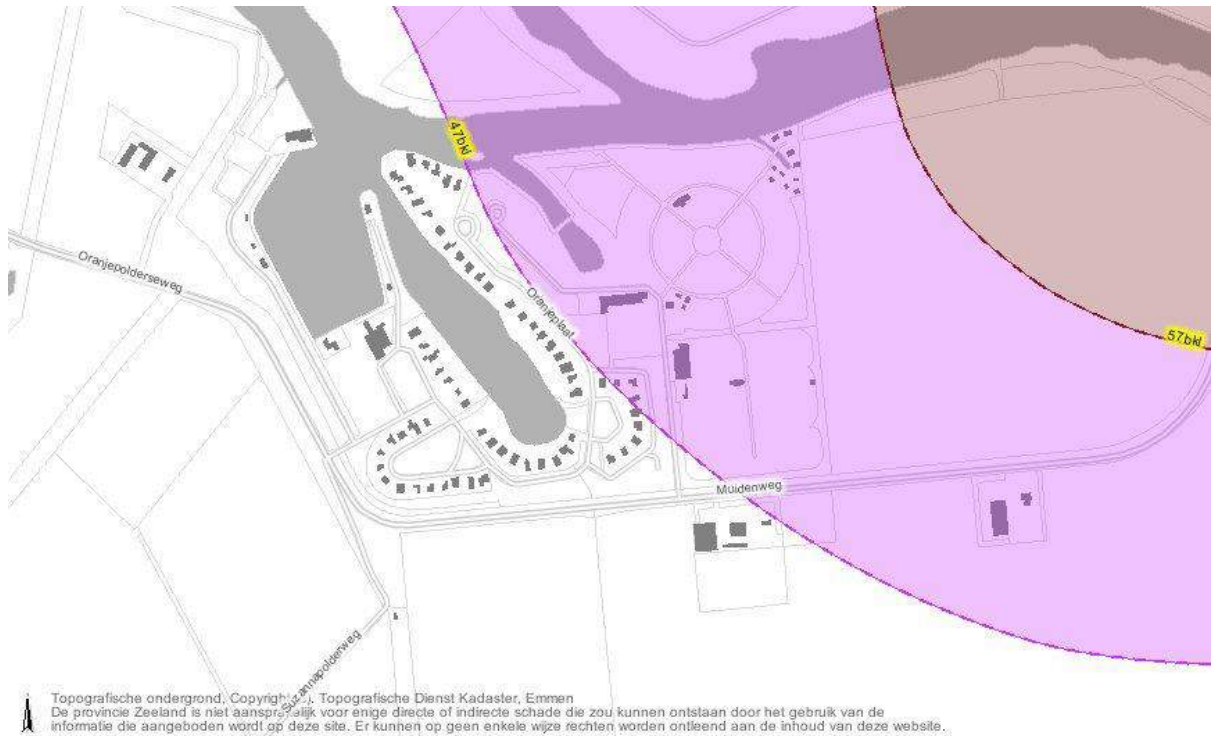
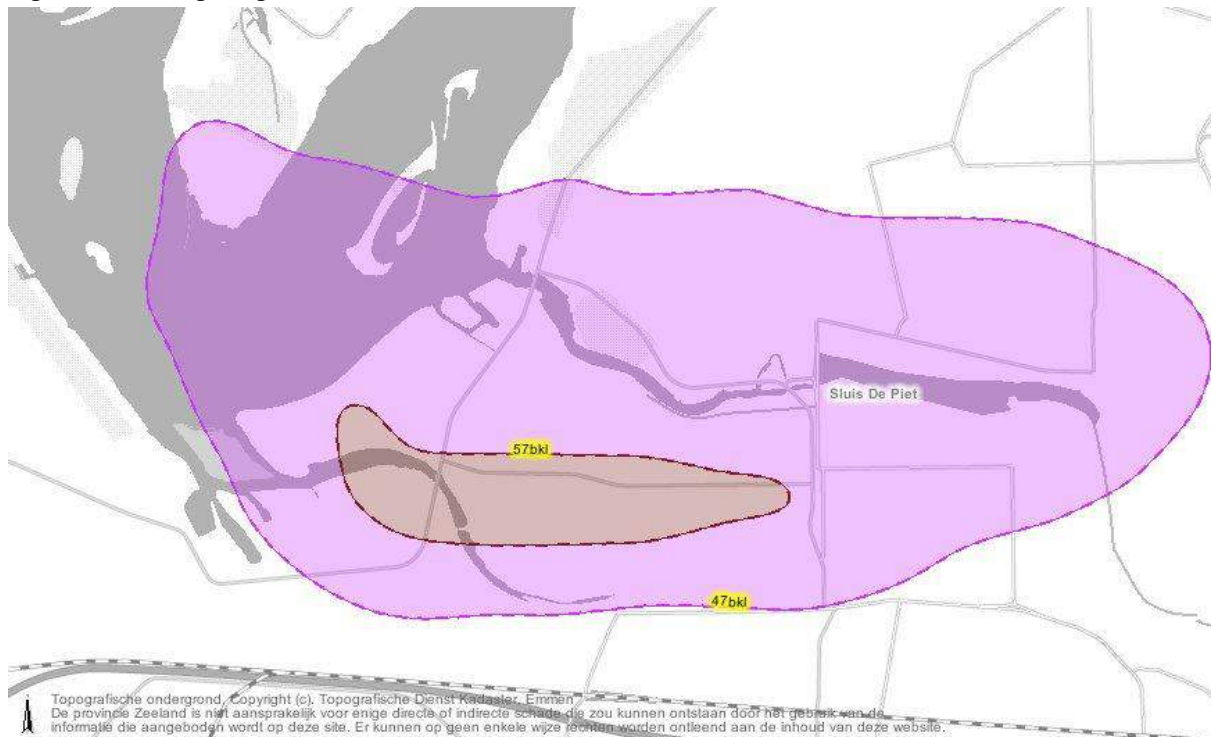
Kaarten Ruimtelijke Visie

Omzettingsregeling luchthavenbesluit: Figuur 1.1 Bijlage Omzettingsregeling: beperkingengebied.

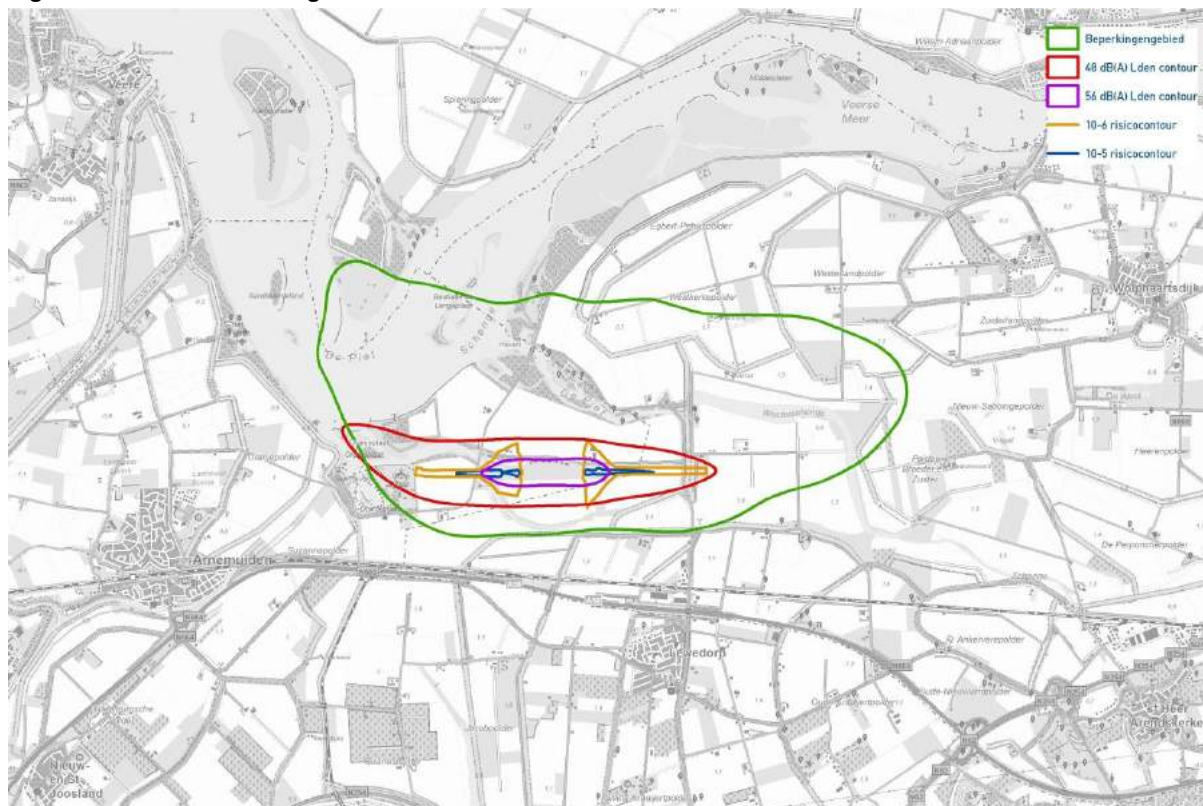


Bron: Omzettingsregeling Ministerie V&W, Nummer CEND/HDJZ-2009/

Figuur 1.2. Weergave geluidzone luchthaven Midden Zeeland (47 Bkl)



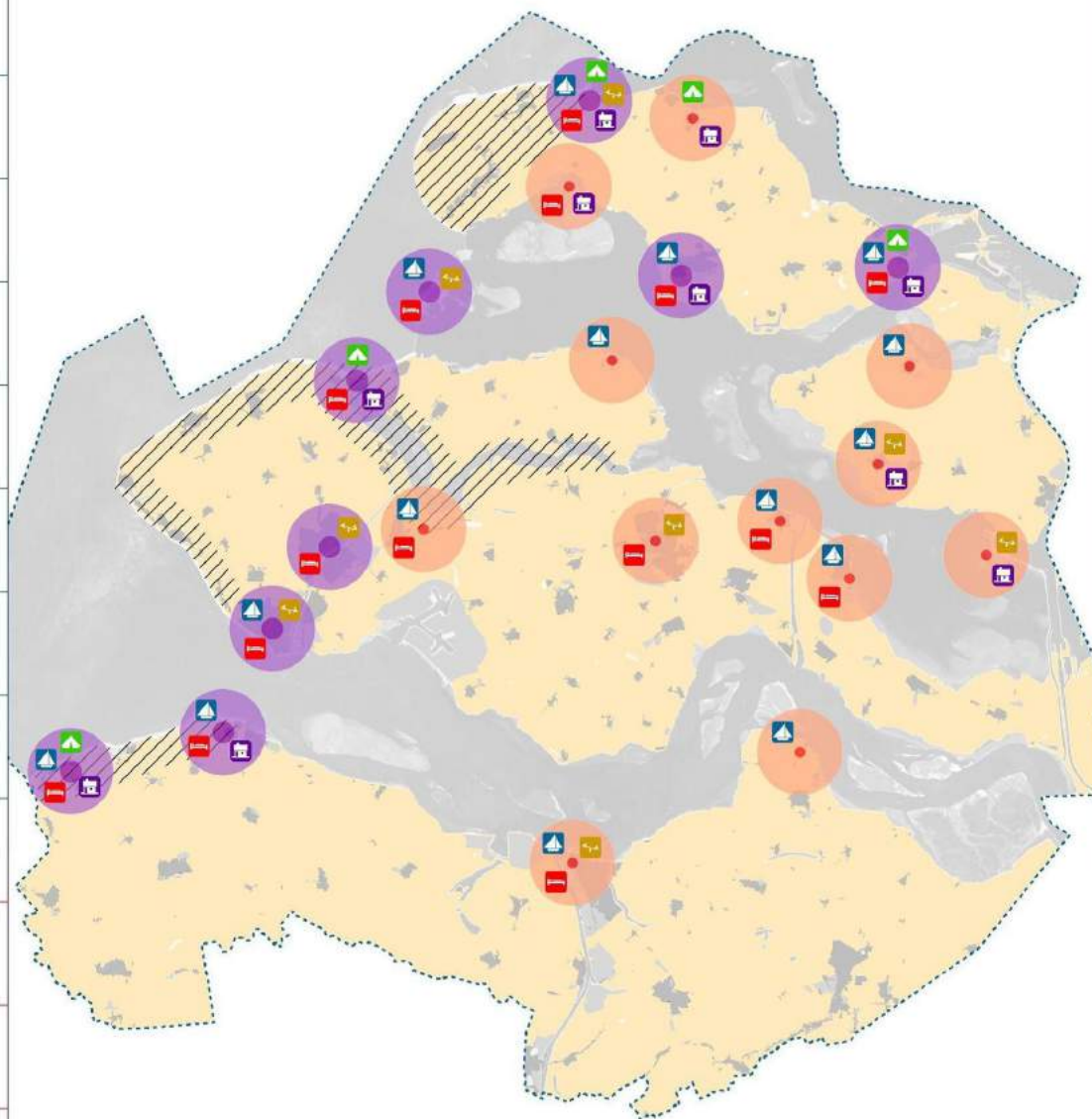
Figuur 1.3 Geluid - en veiligheidscontour luchthaven Midden Zeeland



Figuur 1.4 Kaarten Omgevingsplan zeeland 2012-2018

Omgevingsplan Zeeland 2012 - 2018

Kaart 3 - Recreatiekansenkaart



Legenda

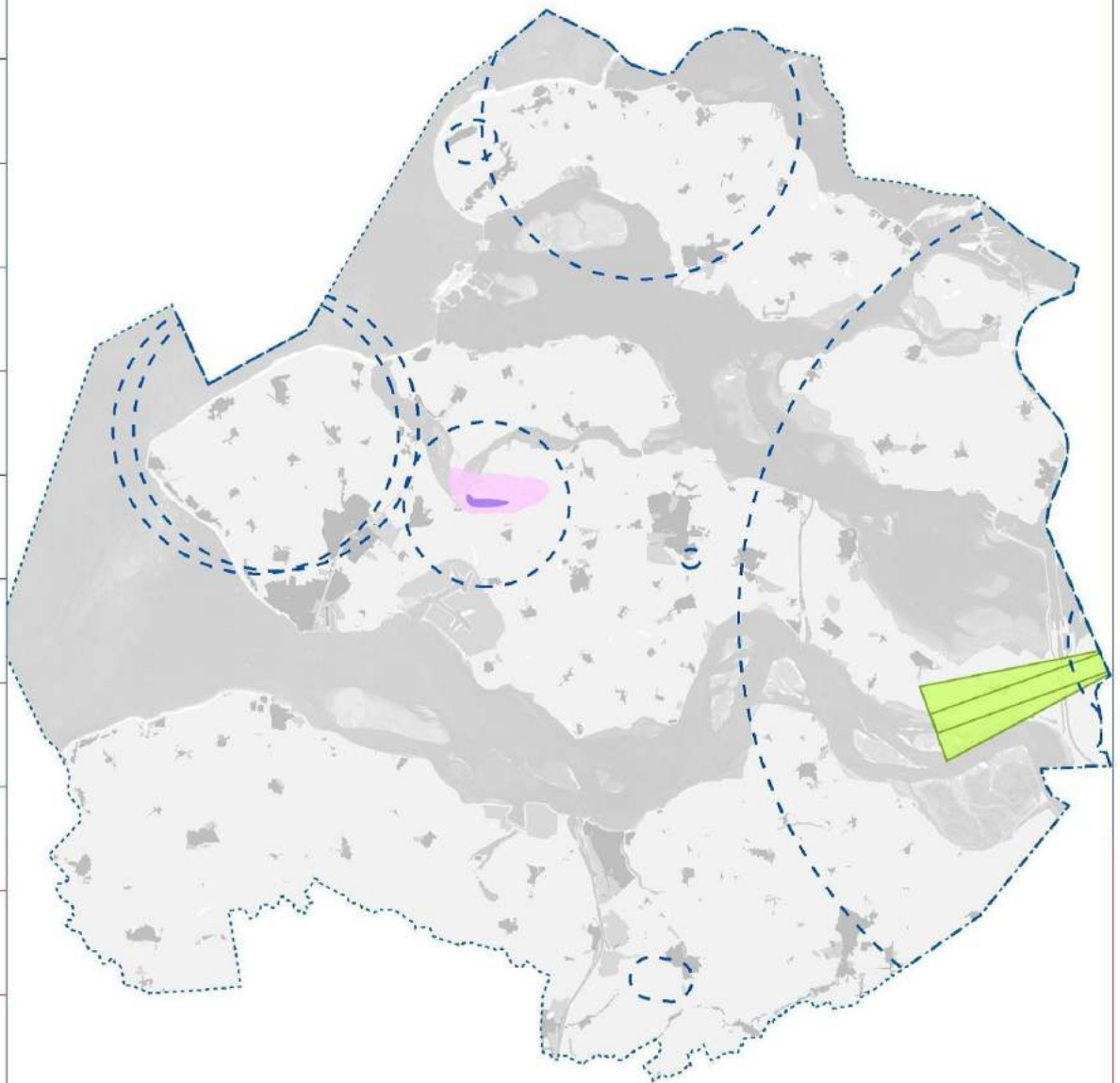
- | | |
|--|---|
|  Jachthaven |  Hotspot |
|  Recreatiewoningcomplex |  Kustzone (actualiseren, verbreden bestaand product) |
|  Camping |  Regionale ontwikkelingslocatie |
|  Dagrecreatie |  (Overig) Zeeland |
|  Hotel | |





Omgevingsplan Zeeland 2012 - 2018

Kaart 18 - Luchtvaart



Legenda

Geluidzones vliegveld:

47 BKL

57 BKL

Hoogtebeperkingen

Invliegfunnel Woensdrecht



Schaal: 1:350.000



Begrippenlijst ruimtelijke visie

Bkl	Eenheid waarin geluid wordt weergegeven: Besluit kleine luchtvaart
dB(A) Lden	Eenheid waarin geluid wordt weergegeven: Level day- evening- night
EV	Externe Veiligheid
PR	Plaatsgebonden risico
Natura 2000	Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief
NED	Nieuwe Economische Drager

Toelichting Luchtvaartverordening

1. Inleiding

Op 1 november 2009 is de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML), die onderdeel uitmaakt van de Wet luchtvaart, in werking getreden. Genoemde regelgeving decentraliseert diverse bevoegdheden met betrekking tot kleine luchtvaart van het Rijk naar de provincie.

Na de inwerkingtreding van de wet nemen de provincies voor alle luchthaventerreinen, behalve voor de luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, de rol van bevoegd gezag (vergunningverlening/handhaving e.d.) over van het Rijk. De wet biedt de provincies onder meer beleidsvrijheid ten aanzien van: de ontwikkeling van de regionale luchthaventerreinen; de gebruiksruimte van een luchthaven; het stellen van aanvullende ruimtelijke beperkingen; handhaving; het afgeven van een verklaring van geen bezwaar voor woningbouw en het afgeven van ontheffingen ten behoeve van tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

Nieuw in de wet zijn normen voor externe veiligheid. Deze normstelling sluit aan bij de reeds bestaande normen voor externe veiligheid zoals die nu reeds gelden voor transportrisico's. Voor het bepalen van de geluidbelasting van vliegverkeer bij regionale en kleine luchthavens is aansluiting gezocht bij de normen uit de EU-richtlijn omgevingslawaai. Dit betekent dat de huidige geluidsmaten L_{den} Ke voor grote luchtvaart en de Bkl voor kleine luchtvaart vervallen en worden vervangen door de L_{den} . Deze maat wordt ook gebruikt voor de geluidbelasting bij wegen en spoorwegen.

2. Bevoegdheden Rijk/Provincie

Voor de provincie Zeeland geldt, door het ontbreken van luchthaventerreinen van nationaal belang, dat de provincie bevoegd gezag is voor alle luchthaventerreinen. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid (interne veiligheid en beveiliging van de luchthaven) en beheer en gebruik van het luchtruim. Zodra een vliegtuig los is van de grond houdt de bevoegdheid van de provincie op. Dit betekent dat de provincie geen of alleen indirecte invloed kan uitoefenen op de wijze waarop een luchtvaartuig zich in de lucht gedraagt.

Voor wat betreft luchthaven Midden-Zeeland betekent dit dat Provinciale Staten bevoegd gezag zijn voor het vaststellen van een luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit is een verordening die door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Het vaststellen van een luchthavenbesluit is verplicht voor alle luchthaventerreinen waarvan de milieugevolgen (de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour en/of de 10^{-6} plaatsgebonden risico contour) buiten het luchthaventerrein liggen en dus ruimtelijke consequenties hebben. In het luchthavenbesluit worden onder meer grenswaarden (gebruiksruimte) opgenomen en wordt vastgelegd wat het luchthavengebied is – het feitelijke luchthaventerrein – de gebieden waar beperkingen gelden voor het gebruik van de ruimte in verband met de geluidbelasting en externe veiligheidsrisico's (het beperkingengebied) en het gebied met hoogtebeperkingen voor objecten.

3. Aanwijzingsbesluit/Omzettingsregeling (huidige vergunde situatie)

Op basis van de "oude" Luchtvaartwet heeft het Rijk voor Luchthaven Midden-Zeeland een Aanwijzingsbesluit vastgesteld. Ingevolge de RBML heeft het Rijk dit Aanwijzingsbesluit met ingang van 1 februari 2012 in een Omzettingsregeling omgezet. Bij het omzetten zijn de vergunde geluidsruimte en de gebruiksregels zoveel mogelijk gelijk gebleven. Voor het berekenen van de geluidsniveaus (dB(A) L_{den}) in de handhavingpunten is in de regeling dan ook uitgegaan van de invoerset die bij de vaststelling van de geluidszone in de aanwijzing is gebruikt (o.a. het aantal vliegtuigbewegingen, het soort luchtvaartuigen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt, het feit of het om starts of landingen gaat). In de Omzettingsregeling van het Rijk is bij het berekenen van de geluidsniveaus uitgegaan van 45.008 vliegbewegingen met een vliegtuig. In de regeling zijn geen externe veiligheidscontouren opgenomen.

In de Omzettingsregeling zijn helikopters, gyroplanes en militaire vliegtuigen/helikopters niet meegenomen bij het berekenen van het geluidsniveau in de handhavingpunten, omdat deze in de Aanwijzing ook niet waren meegenomen bij het berekenen van de Bkl-zone.

In de Omzettingsregeling zijn in plaats daarvan de volgende aantallen opgenomen:

- a. maximaal 400 bewegingen met helikopters met een maximum startgewicht van 6000 kg (aantal was opgenomen in aanwijzing);
- b. maximaal 750 bewegingen met gyroplanes (verleende ontheffing van het aanwijzingsbesluit);
- c. maximaal 400 bewegingen met militaire vliegtuigen of militaire helikopters, onverminderd het bepaalde onder a (verleende ontheffing van het aanwijzingsbesluit).

Het totale aantal "vergunde" vliegbewegingen dat in de Omzettingsregeling is opgenomen bedraagt daarmee $45.008 + 400 + 750 + 400 = 46.558$ bewegingen.

4. Wettelijk kader

De RBML bepaalt dat de Omzettingsregeling door Provinciale Staten voor 1 november 2014 in een Luchthavenbesluit moet worden omgezet. Deze omzetting dient eerder plaats te vinden ingeval er een aanvraag wordt ingediend. Zowel de omzetting van de Omzettingsregeling naar een luchthavenbesluit als de aanvraag om wijzigingen ten opzichte van de Omzettingsregeling in het luchthavenbesluit op te nemen worden getoetst aan de Wet luchtvaart en aanverwante besluiten en regelingen, het rijksbeleid en provinciaal beleid met betrekking tot luchtvaart.

5. Rijksbeleid

Het landelijk beleid met betrekking tot luchtvaart is vastgelegd in de Luchtvaartnota "Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie", van april 2009. Deze nota is primair gericht op de verdere ontwikkeling van de civiele luchtvaart in Nederland in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Het beleid is gericht op luchthavens van internationaal en nationaal belang. In de nota is geen beleid vastgelegd gericht op regionale luchthavens waar ook Midden-Zeeland onder valt.

6. Provinciaal beleid

Deze beleidskaders worden onder punt 14 (inhoudelijke overwegingen) en 15 (handhaving) meegenomen.

6.1. Luchtvaart

In het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 is hierover ondermeer het volgende opgenomen.

De provincie streeft naar behoud en continuering van bestaande luchtvaarterreinen, waaronder Midden-Zeeland, binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit/-regeling) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd. Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied tenzij het terrein zich bevindt in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (concentratie gebied, bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein).

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met hoogtebeperkingen voor gebouwen en objecten die gelden bij luchthavens, zenden ontvangstations en radiobakens. Voor luchthaven Midden-Zeeland geldt daarnaast dat in de ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met een gebied waarvoor op grond van geluid en externe veiligheid beperkingen gelden voor bijvoorbeeld woningbouw.

6.2. Externe Veiligheid

In de Beleidsvisie Externe Veiligheid 2012-2018 Provincie Zeeland is met betrekking tot luchthaven Midden-Zeeland het volgende opgenomen:

"De Luchtvaartwet biedt geen normstelling voor de externe veiligheidsrisico's nabij luchthavens. Om te voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden binnen de 10^{-6} -contour is interimbeleid van toepassing. In dit beleid is opgenomen dat binnen de 10^{-6} -contour rondom een luchthaven in principe geen nieuwbouw van een woning en een kwetsbaar gebouw mag worden gerealiseerd. Het interimbeleid is alleen van toepassing op nieuwe situaties. Reeds aanwezige of geprojecteerde woningen of kwetsbare gebouwen vallen niet onder het interimbeleid"

7. Overeenkomst provinciebestuur met luchthavenbestuur

In 2001 is tussen het provinciebestuur en het bestuur van Zeeland Airport B.V. een privaatrechtelijke overeenkomst afgesloten. Aanleiding voor het afsluiten van deze overeenkomst waren de ontwikkelingen die zich de destijds rond luchthaven Midden-Zeeland hebben voorgedaan. Gedeputeerde staten hebben op 6 oktober 2009 besloten de overeenkomst op te zeggen direct na het in werking treden van het eerste luchthavenbesluit omdat met het luchthavenbestuur is afgesproken de nog relevante onderdelen van de overeenkomst op te nemen in het luchthavenbesluit.

Een groot aantal bepalingen in de overeenkomst is door de tijd ingehaald of met het overgaan van het bevoegd gezag van het Rijk naar de provincie niet meer van toepassing.

Wel nog steeds van belang zijn:

1. het maximaal absolute aantal vliegbewegingen met een vliegtuig per jaar (45.000).
2. rapportageverplichting.
3. openingstijden (inclusief noodzakelijke toestemming van Zeeland Airport B.V. om buiten deze tijden te mogen vliegen).
4. circuitvluchten (voor zover de gekozen systematiek handhaafbaar is).

Voor de in de overeenkomst opgenomen onderdelen die betrekking hebben op veiligheid en het vliegen binnen de zogenaamde "daglichtperiode" geldt dat moet worden voldaan aan internationale eisen die niet apart in het luchthavenbesluit hoeven te worden geregeld.

Ad1.

Het maximale aantal vliegbewegingen met een luchtvaartuig is in het luchthavenbesluit opgenomen. Daarbij wordt opgemerkt dat de ten behoeve van de Omzettingsregeling uitgevoerde berekeningen met een aantal van 45.008 vliegbewegingen is gerekend waardoor het in het luchthavenbesluit opgenomen aantal vliegbeweging iets hoger is dan in de overeenkomst is opgenomen. Deze zeer geringe toename heeft geen effect op de geluids- en risicocontouren.

Ad2.

Deze verplichting is niet in het luchthavenbesluit opgenomen aangezien de rapportageverplichting is opgenomen in bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens.

Ad3.

In het luchthavenbesluit zijn de openingstijden van de luchthaven opgenomen.

Ad4.

In het luchthavenbesluit zijn geen beperkingen gesteld aan circuitvluchten omdat het huidige door het luchthavenbestuur gevoerde ontmoedigingsbeleid met betrekking tot het uitvoeren van touch and go's (die de meeste circuitvluchten veroorzaken) op zondag naar tevredenheid werkt. Ook zijn er zijn geen klachten over circuitvluchten.

8. Concept aanvraag

Op 15 februari 2013 is door het luchthavenbestuur een concept aanvraag ingediend. Dit concept is besproken in de begeleidingsgroep luchthavenbesluit Midden-Zeeland waarin zitting hebben het luchthavenbestuur, de gemeente Middelburg en de provincie. De gemaakte opmerkingen zijn door het luchthavenbestuur verwerkt in de definitieve aanvraag.

De concept aanvraag is tevens besproken in de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (hierna te noemen CRO) van 1 maart 2013. De commissie is unaniem van mening dat:

- er één "geluidsbudget" voor alle vliegbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland moet worden gehanteerd en dat er geen maximale aantallen voor verschillende categorieën vliegtuigen in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen.
- de aangevraagde nachtvluchten met een helikopter alleen kunnen worden toegelaten als deze in de aanvraag en het luchthavenbesluit expliciet benoemd zijn en alleen betrekking hebben op de noodzakelijke politie- en/of reddingsvluchten (maatschappelijke vluchten).

9. Concept ruimtelijke visie

De door de provincie opgestelde ruimtelijke visie is op 26 februari 2013 besproken met het luchthavenbestuur en de gemeenten binnen het huidige beperkingengebied (Goes, Middelburg en Noord-Beveland). Dit overleg heeft er toe geleid dat het beperkingengebied zoals dat in de Omzettingsregeling is opgenomen niet zal worden gewijzigd. De planologische mogelijkheden binnen het nu geldende beperkingengebied blijven ongewijzigd.

10. Aanvraag

Van Zeeland Airport B.V. is op 2 april 2013 een aanvraag ingekomen voor het:

- verharderen van de baan
- wijzigen van de vliegroutes
- het uitbreiden van het aantal helikoptervluchten (zowel in de daglichtperiode als daarbuiten).

Het betreft een ontvankelijke aanvraag.

Het indienen van deze aanvraag betekent dat in dit luchthavenbesluit zoveel mogelijk de één op één omzetting van de Omzettingsregeling naar een luchthavenbesluit plaats zal vinden, maar dat ook een besluit wordt genomen op de aanvraag van Zeeland Airport B.V. Daarnaast vindt toetsing aan het provinciaal beleid plaats en worden een aantal afspraken uit de in 2001 afgesloten overeenkomst tussen het luchthavenbestuur en het provinciebestuur in het luchthavenbesluit opgenomen. Daardoor zal het luchthavenbesluit op verschillende onderdelen afwijken van de Omzettingsregeling.

Zoals eerder aangegeven blijft het Rijk verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer van het luchtruim. In de wet is daarom opgenomen dat een luchthavenbesluit niet eerder in werking treedt

dan nadat de minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchtvaartverkeer is gewaarborgd.

11. MER- beoordeling

Op 28 september 2012 hebben Provinciale Staten op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer besloten dat voor de activiteiten als omschreven in m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 22 mei 2012 geen milieueffectrapportage moet worden opgesteld. In de periode tussen de m.e.r.-beoordelingsnotitie en het indienen van de aanvraag is nader onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om de route die de vliegtuigen bij het starten in westelijke richting (baan 27) vliegen aan te passen. Uit dit onderzoek is gebleken dat het mogelijk is deze route zo aan te passen dat deze niet meer over een nieuwe recreatieve ontwikkeling (Hotel Oranjeplaat) ligt. Het luchthavenbestuur heeft besloten deze route die precies tussen de twee recreatieve concentratiegebieden ligt (Oranjeplaat en Hotel Oranjeplaat) in de aanvraag op te nemen. Deze route wijkt af van de in de m.e.r.-beoordelingsnotitie opgenomen route.

Daarnaast zijn na het verschijnen van de m.e.r.-beoordelingsnotitie enkele veranderingen in de rekeningsmodellen voor geluid en externe veiligheid van kracht geworden die, met dezelfde input van kentallen/gegevens leiden tot iets andere uitkomsten. In de aanvraag zijn derhalve de (milieu)effecten inzichtelijk gemaakt met de meest recente berekeningsmodellen en gegevens.

De gewijzigde route en de effecten daarvan op de omgeving konden niet meer worden meegenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie maar zijn door het luchthavenbestuur opgenomen in de aanvraag. De in de aanvraag opgenomen gegevens geven voldoende inzicht in de ten opzichte van de m.e.r.-beoordelingsnotitie gewijzigde situatie. Uit de aanvraag blijkt dat de effecten van de wijzigingen op de omgeving nihil zijn. De ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie kan daarom als representatief worden beschouwd voor de huidige aanvraag. Het is niet nodig om het door Provinciale Staten genomen besluit om geen m.e.r. op te stellen opnieuw te nemen. Daarbij is overwogen dat de activiteit waarop de m.e.r.-beoordelingsplicht is gebaseerd niet wijzigt en er door Provinciale Staten geen ander besluit zou zijn genomen als de gewijzigde vliegroute wel in de m.e.r.-beoordelingsnotitie zou zijn opgenomen.

12. Procedure

Ingevolge artikel 8.48 Wet luchtvaart is op de voorbereiding van een luchthavenbesluit of op de voorbereiding van een wijziging van een luchthavenbesluit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Dit betekent dat met toepassing van artikel 3 Luchtvaartverordening Zeeland gedeputeerde staten een ontwerp luchthavenbesluit opstellen.

Ingevolge artikel 3, vierde lid van de Luchtvaartverordening Zeeland plegen gedeputeerde staten met burgemeester en wethouders van de gemeente(n) op wiens grondgebied de luchthaven en/of het bij de luchthaven behorende beperkingengebied is gelegen overleg over het voorstel van het ontwerp luchthavenbesluit. Gelet hierop heeft met de gemeenten Middelburg, Goes en Noord-Beveland overleg plaatsgevonden door middel van het per brief van 21 juni 2013 toezenden van het ontwerpvoorstel. Gevraagd is hierop uiterlijk 19 juli 2013 inhoudelijk te reageren dan wel te verzoeken een overleg hierover te houden. Tevens is het ontwerpvoorstel voorgelegd aan de CRO. De volgende reacties van de gemeenten zijn ontvangen:

Gemeente Middelburg (antwoorden cursief)

1. In het ontwerp luchthavenbesluit wordt niet overal de juiste benaming voor de verschillende plannen/recreatiegebieden gebruikt verzocht wordt dit aan te passen
De naamstelling is in het ontwerp luchthavenbesluit aangepast.
2. De baanaanduiding in artikel 3 sluit niet aan op de baan die er daadwerkelijk ligt. Het luchthavenbesluit moet toegeschreven zijn op de huidige situatie en niet op een nog niet bestaande situatie.
De term "verharde baan" loopt inderdaad vooruit op de situatie want de verharde baan is er nu nog niet maar wordt door het vliegveldbestuur aangevraagd. Het ontwerp luchthavenbesluit is gebaseerd op deze aanvraag. Dat is niet anders dan bij b.v. een aanvraag om een bouwvergunning dat gebouw staat er immers ook nog niet.
3. In artikel 4 worden de toegestane soorten vliegbewegingen benoemd. In dit artikel worden nachtvluchten ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of uitoefening van politietaken genoemd, maar lid 1 en 2 van dit artikel staan vluchten van hulpdiensten niet toe. Voorgesteld wordt de maatschappelijke vluchten expliciet te benoemen.
Politiehelikopters e.d. vallen onder burgerluchtvaart en zijn daarom niet strijdig met het gestelde in het eerste en tweede lid van artikel 3. Om onduidelijkheid over de term "maatschappelijke vluchten" te voorkomen hebben wij deze term uit het ontwerp luchthavenbesluit verwijderd (met uitzondering van het advies van de CRO maar dat staat ook zo in het advies dus dat kan niet verwijderd worden)

4. Artikel 4 derde lid wijkt af van de tekst in artikel 6 vierde lid terwijl het over dezelfde bewegingen met helikopters gaat. De in het derde lid opgenomen aantal van 60 vliegbewegingen komt in de praktijk niet voor. Daarnaast wordt, om te voorkomen dat helikopters onbedoeld 's nachts op de luchthaven landen, voorgesteld extra voorschriften op te nemen.

De tekst van beide leden is aangepast.

Het aantal van 60 vliegbewegingen met helikopters buiten de daglichtperiode is door het vliegveld-bestuur aangevraagd en een deugdelijke motivatie om dit aantal naar beneden bij te stellen ontbreekt. Opgemerkt wordt dat het gaat om een maximum aantal vliegbewegingen dat niet hoeft te worden bereikt maar wel voldoende ruimte biedt voor de aangevraagde activiteit.

In het ontwerp luchthavenbesluit is opgenomen dat het landen buiten de daglichtperiode alleen mogelijk is voor specifieke vluchten die in het ontwerp luchthavenbesluit met name genoemd worden. Als een helikopter niet voldoet aan de in het ontwerp luchthavenbesluit opgenomen voorwaarden voor het landen buiten de daglichtperiode en toch op luchthaven Midden-Zeeland landt dan wordt handhavend opgetreden. Het opnemen van extra voorschriften om het landen van helikopters buiten de daglichtperiode verder gaand te reguleren is ongewenst en zou belemmerend kunnen werken voor de vliegbewegingen met helikopters waarvoor het derde lid van artikel 4 bedoeld is.

5. In de toelichting worden onder punt 2 de bevoegdheden beschreven. Hierin wordt aangegeven dat het Rijk o.a. verantwoordelijk is voor de wijze waarop het luchtvaartuig zich in de lucht gedraagt. Maar onduidelijk blijft hoe die bevoegdheid verdeeld is.

Zodra vliegtuigen van de grond zijn houdt de bevoegdheid van de provincie op. Dit is toegevoegd in de toelichting onder punt 2

6. Onder punt 9 van de toelichting wordt ingegaan op de bespreking over de ruimtelijke visie met o.a. de gemeente Middelburg. Gesteld wordt dat afgesproken is dat de nu geldende planologisch mogelijkheden in het beperkingengebied zoveel mogelijk ongewijzigd blijven. Met de gemeente is afgesproken dat er geen beperking komt in de bestaande planologische mogelijkheden. Dit komt onder punt 14.6 en in bijlage 6 (ruimtelijke visie) ook terug.

Deze opmerking is correct, het ontwerp luchthavenbesluit en bijlage 6 zijn hierop aangepast.

7. Onder punt 11 wordt aangegeven dat na verschijning van de m.e.r.-beoordelingsnotitie wijzigingen hebben plaatsgevonden: zowel in de berekeningsmethoden als in de gewijzigde route en de effecten daarop op de omgeving. Daarnaast is in afwijking van de m.e.r.-beoordeling nu sprake van het hanteren van een "geluidsbudget". Ook dat is een wijziging ten opzichte van de opgestelde m.e.r.-beoordeling. De m.e.r.-beoordeling sluit dus niet aan op het luchthavenbesluit dat er nu ligt. Wij vragen ons af in hoeverre de m.e.r.-beoordeling als onderbouwing voor het luchthavenbesluit gebruikt kan worden. De stelling dat de activiteit niet wijzigt, blijft in dit besluit niet meer overeind. De vliegroute wijzigt en dat is een essentieel onderdeel van het functioneren van het vliegveld.

Het gebruiken van een geluidsbudget is geen wijziging maar een weergave van totaal geluidsniveau van alle vliegbewegingen op de luchthaven. In de Omzettingsregeling was een deel van de toegepaste luchtvloot niet begrensd door een maximaal geluidsniveau maar door maximale aantallen. De vliegbewegingen die door deze door aantallen begrensde luchtvaartuigen worden uitgevoerd maken ook geluid maar zijn in de Omzettingsregeling niet in het geluidsniveau op de handhavingspunten opgenomen. In het ontwerp luchthavenbesluit zijn deze aantallen wel in het geluidsniveau op de handhavingspunten opgenomen en zijn de aantallen vervallen. De vliegroute wijzigt inderdaad. In punt 11 is aangegeven hoe met deze wijziging, die is opgetreden na het door Provinciale Staten genomen besluit op de m.e.r.-beoordelingsnotitie, is omgegaan.

8. Onder punt 14.5 wordt aangegeven dat er geen of slechts een zeer geringe toename van luchtverontreiniging of geuremissie zal optreden, omdat een geluidsbudget wordt toegepast. Die redenering is niet duidelijk en wordt ook niet met berekeningen onderbouwd. Is er vanwege de motoren van de vliegtuigen etc. geen effect op bijvoorbeeld de stikstofdepositie? Hiernaar zal toch nader onderzoek naar gedaan moeten worden of moet nader worden onderbouwd, zeker gezien de invloed op de omliggende Natura2000-gebieden.

In de toelichting is bedoeld aan te geven dat er geen toename van het aantal vliegbewegingen is en dat het aantal vliegbewegingen dat er is begrensd wordt door zowel het geluidsbudget als het maximum aantal vliegbewegingen waardoor er geen toename van luchtverontreiniging kan komen. De tekst van de toelichting onder punt is 14.5 aangepast.

9. Punt 16 toelichting: in de begripsbepalingen ontbreekt een duidelijke definitie van wat in dit besluit onder een "kwetsbaar object" wordt verstaan.

Dat klopt want de term "kwetsbaar object" komt in het besluit niet voor. Omdat de gemeente waarschijnlijk de term "kwetsbaar gebouw" bedoeld, dat wel in het besluit voorkomt, is de definitie van "kwetsbaar gebouw" toegevoegd.

10. Pagina 12, toelichting artikel 9 derde lid: hier wordt aangegeven dat in het RESA-gebied zo min mogelijk objecten of hoogteverschillen mogen bestaan. Maar in dit gebied ligt al een watergang en een weg. Wat zijn de gevolgen van de bepalingen uit het Luchthavenbesluit voor de bestaande inrichting van het gebied?
De in het ontwerp luchthavenbesluit opgenomen kaart komt overeen met de kaart zoals die in de aanvraag is opgenomen. Bij nadere bestudering van de codering van luchthaven Midden-Zeeland blijkt dat er geen formele gronden zijn tot het aangeven van RESA gebieden in het verlengde van de baan. Nu deze wel in de aanvraag zijn opgenomen is besloten ze ook in het ontwerp luchthavenbesluit op te nemen. De RESA zijn 120 meter lang en moeten aansluiten op de baanstrip. Op grond van internationale regelgeving (ICAO) geldt dat bestaande obstakels binnen deze gebieden moeten worden verwijderd als dat in de praktijk uitvoerbaar is. Het water en/of de weg verwijderen is niet praktisch uitvoerbaar de bepalingen uit het luchthavenbesluit hebben daarom geen gevolgen voor de bestaande inrichting van het gebied. De toelichting van artikel 9 derde lid is aangepast.
11. Op pagina 3 van bijlage 6 (ruimtelijke visie) wordt bij de overwegingen voor vaststelling van het beperkingengebied onder andere als onderbouwing gegeven dat de gemeente de contour toch al in de bestemmingsplannen hebben opgenomen. Dit is geen goed ruimtelijk argument omdat wordt verwezen naar een contour die om een andere reden en gebaseerd op andere regelgeving in een bestemmingsplan is opgenomen.
Deze opmerking is correct deze overweging is uit de ruimtelijke visie verwijderd.
12. Op pagina 4 van bijlage 6 onder 4.0, laatste zin van de eerste alinea: hier moet niet alleen verwezen worden naar de vigerende bestemmingsplannen, maar ook naar de onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten.
De aanvulling met betrekking tot onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten zijn aan de ruimtelijke visie toegevoegd.
13. In de alinea "recreatieve hotspots" op pagina 4 wordt gesproken over gevoelige functies. Niet duidelijk is wat daaronder verstaan moet worden. Een duidelijke begripsbepaling is nodig.
In de ruimtelijke visie is een verwijzing naar het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (pagina 57) opgenomen. Op deze pagina is duidelijk aangegeven wat wordt verstaan onder gevoelige functies.
14. Op pagina 6 van bijlage 6 wordt aangegeven dat in 2013 door de provincie specifiek handhavingsbeleid wordt opgesteld ten aanzien van vliegbewegingen en geluidsbeperkingen. Wij gaan er van uit dat het handhavingsbeleid beschikbaar is als het luchthavenbesluit wordt vastgesteld door Provinciale Staten.
Het opstellen van specifiek handhavingsbeleid is opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018. Tijdens het opstellen van het luchthavenbesluit is gebleken dat de in de Regeling burgerluchthavens opgenomen rapportageverplichtingen voldoende zijn om indien noodzakelijk handhavend op te kunnen treden. Voor het opstellen van specifiek handhavingsbeleid wordt gewacht op de handhavingsstrategie die op dit moment voor het hele land wordt ontwikkeld en naar verwachting eind 2013 gereed is. Als deze strategie bekend is, wordt bekeken of specifiek handhavingsbeleid voor de RBML nodig is. Tot die tijd wordt de huidige sanctiestrategie uit Oog op Zeeland gevolgd, met dien verstande dat de instrumenten worden gebruikt die de Wet luchtvaart voorschrijft. Dit zijn deels nieuwe instrumenten, namelijk het opleggen van een maatregel en de bestuurlijke boete.

Gemeente Goes

De gemeente Goes heeft zich aangesloten bij de door de gemeente Middelburg ingebrachte reactie en heeft geen aanvullende reactie ingebracht.

Gemeente Noord-Beveland

De gemeente Noord-Beveland heeft geen reactie ingebracht.

Het ontwerp luchthavenbesluit is bekend gemaakt op 24 juli 2013 in de Provinciale Zeeuwse Courant (PZC) editie Walcheren en Bevelanden (dagblad), de Faam en De Bevelander (huis-aan-bladen) en de Staatscourant. Het ontwerp luchthavenbesluit heeft vanaf 25 juli 2013 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Zienswijzen over het ontwerp luchthavenbesluit kunnen door een ieder naar voren worden gebracht tot en met 4 september 2013.

Gedurende de termijn voor het inbrengen van zienswijzen zijn veertien zienswijzen over het ontwerp Luchthavenbesluit Midden-Zeeland naar voren gebracht. De zienswijze zijn ingebracht door de gemeente Middelburg en dertien omwonenden van het vliegveld dan wel inwoners van Zeeland. De zienswijzen

zijn opgenomen en behandeld in de bij deze verordening behorende Antwoordnota. De Antwoordnota maakt voor wat betreft de motivering van het Luchthavenbesluit onderdeel uit van deze verordening. Één zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het definitieve Luchthavenbesluit ten opzichte van het ontwerp Luchthavenbesluit. Dit betreft de zienswijze over de RESA-gebieden, zoals opgenomen onder punt 49 in de Antwoordnota. De overige zienswijzen geven geen aanleiding het definitieve luchthavenbesluit te heroverwegen. Zie voor een nadere toelichting en de aanpassing van het Luchthavenbesluit de Antwoordnota.

Tevens hebben in het definitieve Luchthavenbesluit enkele ambtshalve aanpassingen plaatsgevonden. Het betreft met name aanpassingen van tekstuele aard en zijn geen inhoudelijke aanpassingen. Voor de ambtshalve aanpassingen wordt nader verwezen naar de Antwoordnota.

13. Advies CRO

De CRO en haar voorganger de commissie 28 hebben bij het voorbereiden van de aanvraag om een luchthavenbesluit twee keer advies uitgebracht. De CRO heeft ook naar aanleiding van het voorstel van het ontwerp luchthavenbesluit een advies uitgebracht. Het advies van de commissie 28/CRO betrekking hebbend op de alternatieve vliegroute is door het luchthavenbestuur overgenomen (zie ook punt 14.1). Het advies naar aanleiding van de conceptaanvraag (zie ook punt 8) heeft er mede toe geleid dat er in dit besluit één "geluidsbudget" voor alle vliegbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland is opgenomen. Wel is in het besluit in tegenstelling tot het advies een maximum gesteld aan het aantal helikopterbewegingen in verband met externe veiligheid (zie ook punt 14.4). Het advies met betrekking tot de nachtvluchten met helikopters is overgenomen. In het advies naar aanleiding van het voorstel van het ontwerp luchthavenbesluit heeft commissie bijzondere aandacht gevraagd voor de motivatie voor het opnemen van twee extra handhavingspunten aan de westzijde van de luchthaven ter plaatse van de twee recreatieconcentraties waar de vliegroute precies tussen ligt. De commissie is van mening dat voorkomen moet worden dat, gezien de gehanteerde rekensystematiek, door het opnemen van deze punten bepaalde verwachtingen bij burgers worden gewekt die niet waargemaakt kunnen worden. Aan deze opmerking van de commissie is tegemoet gekomen door hieraan onder punt 15 (toezicht en handhaving) uitgebreid aandacht te besteden.

14. Inhoudelijke overwegingen

14.1. Vliegroutes

Bij luchthavens zonder verkeersleiding waar ook Midden-Zeeland onder valt geldt een standaard luchtverkeerscircuit. Het vliegverkeer dat een luchthaven nadert moet zich aan dit standaardcircuit houden tenzij er lokale omstandigheden zijn die aanleiding geven af te wijken van dit standaardcircuit. Bij Midden-Zeeland is in de Omzettingsregeling een route opgenomen waarbij niet of zo weinig mogelijk over Oranjeplaat/Waterpark Veerse Meer wordt gevlogen. Omdat in de praktijk gebleken is dat de route zoals die in de Omzettingsregeling is opgenomen risico's oplevert uit het oogpunt van vliegveiligheid wordt al sinds ca 2000 niet de route uit de Omzettingsregeling gevlogen maar een route die recht over het voormalige badhotel en de nieuwe recreatieve ontwikkeling (Hotel Oranjeplaat) ligt. De route over het voormalige badhotel is ook opgenomen in de AIP (Aeronautical Information Publication).

Om duidelijkheid te krijgen over de vliegveiligheid van de in de in de Omzettingsregeling opgenomen route, de in de AIP opgenomen route en mogelijke alternatieve routes heeft het bureau To70 in opdracht van de provincie en de gemeente Middelburg het rapport "Vliegroutes luchthaven Midden-Zeeland" (oktober 2012) opgesteld. Daarbij is voor de verschillende routes tevens het effect van het verharden van de baan beoordeeld.

In dit rapport worden de volgende vragen beantwoordt:

1. Zijn de in de Omzettingsregeling opgenomen routes van luchthaven Midden-Zeeland vanuit vliegveiligheidsoogpunt vliegbaar?

Uit het rapport blijkt dat de aan- (09) en uitvliegroutes (27) zoals deze in de Omzettingsregeling zijn opgenomen een "sterk negatieve bijdrage aan de vliegveiligheid" leveren (gradatie: neutraal/negatief/sterk negatief). Met andere woorden niet veilig te vliegen.

2. Zijn de huidige aan- en uitvliegroutes zodanig aan te passen dat enerzijds een nieuwe recreatieve ontwikkeling niet wordt overvlogen en anderzijds de vliegveiligheid niet in het geding komt?

Het rapport geeft aan dat er een alternatieve (vertrek)route mogelijk is waardoor niet meer over de nieuwe recreatieve ontwikkeling (Hotel Oranjeplaat) wordt gevlogen maar volgens een route die precies tussen de twee recreatieve concentratiegebieden ligt (Oranjeplaat en Hotel Oranjeplaat). De in het rapport voorgestelde route wordt nu ook gebruikt bij het naderen van de luchthaven als de wind uit oostelijke richtingen komt. Als de alternatieve route wordt gemarkeerd met een paar

bakens op de grond dan zullen de piloten deze route bovendien heel nauwkeurig kunnen vliegen (minder spreiding). De alternatieve route heeft als nadeel dat er dichters langs de camping Witte Raaf gevlogen zal worden dan in de huidige situatie (route AIP), waarbij tussen 300 en 350 meter eerder een rechterbocht naar het noordwesten wordt gemaakt.

3. Heeft het opstijgen/landen op een grasbaan versus een verharde baan van dezelfde omvang als de huidige grasbaan invloed op de vliegbaarheid of de mogelijkheden ten aanzien van het aanpassen van de vliegroutes?

Uit het rapport blijkt dat er geen verschil bestaat tussen een grasbaan en een verharde baan met betrekking tot de vliegbaarheid of het aanpassen van de routes. Wel zal het vliegtuig eerder op hoogte zijn en daardoor eerder kunnen afdraaien of in het geval van vaste gemarkeerde draaipunten op een grotere hoogte dit draaipunt bereiken.

Het rapport van To70 is besproken in de vergadering van de commissie 28 (voorganger van de CRO) van 26 oktober 2012. De commissie vindt het een nadeel dat de alternatieve (vertrek)route ten opzichte van de huidige route dichters bij Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer ligt waardoor de geluidsbelasting daar toeneemt. De commissie is echter unaniem van mening dat het vergroten van de vliegveiligheid voor het beperken van hinder gaat en verzoekt het provinciebestuur daarom de alternatieve route en de in het rapport voorgestelde markers op te nemen in het luchthavenbesluit.

Op grond van dit rapport en het advies van de commissie 28/CRO heeft het luchthavenbestuur besloten in de aanvraag de alternatieve route op te nemen als toekomstige vliegroute. Bij het opstellen van het luchthavenbesluit is de in de aanvraag opgenomen route gebruikt. Het luchthavenbestuur zal het wijzigen van deze route via de gebruikelijke procedure die geldt voor het aanpassen van de AIP bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu indienen.

Om zowel voor de vertrekprocedure voor baan 27 als de nadering voor baan 09 de juiste draaipunten van deze route aan te geven zijn in bijlage 2 van het ontwerp luchthavenbesluit twee markers opgenomen. De locatie van de markers op deze kaart is indicatief. De precieze ligging van deze markers moet nog worden bepaald bij de ruimtelijke inpassing.

14.2. Invoerscenario berekeningen geluids- en risicocontouren

Als basis voor het invoerscenario zijn de gegevens uit de Omzettingsregeling gebruikt die zijn aangevuld met de in de aanvraag opgenomen wijzigingen. Deze gegevens zijn door de aanvrager tevens digitaal verstrekt. Op grond van de in 14.3 en 14.4 aangegeven overwegingen is het aantal vliegbewegingen voor het berekenen van de geluids- en risicocontouren in het luchthavenbesluit ten opzichte van de in de aanvraag aangegeven vliegbewegingen gewijzigd. In de ten behoeve van het luchthavenbesluit uit gevoerde berekeningen zijn 46.558 vliegtuigbewegingen opgenomen waarvan 800 helikopterbewegingen (740 binnen en 60 buiten de daglichtperiode).

14.3. Geluid

Bij het omzetten van de Omzettingsregeling naar het luchthavenbesluit is uit het oogpunt van flexibiliteit in het gebruik van de luchthaven en eenduidigheid naar de omgeving besloten het systeem van de Omzettingsregeling (combinatie van maximaal geluidsniveau en aantallen voor verschillende categorieën luchtvaartuigen) niet te volgen. De aantallen voor de verschillende categorieën luchtvaartuigen zijn niet meer in het luchthavenbesluit opgenomen maar er is voor gekozen voor het opnemen van een maximaal "geluidsbudget" voor alle vliegbewegingen. Dit "geluidsbudget" is als maximaal toegestaan geluidsniveau opgenomen in de handhavingpunten. Wel is er, conform de afspraken uit de overeenkomst tussen het provinciebestuur en het luchthavenbestuur, voor gekozen om een maximaal aantal vliegbewegingen in het luchthavenbesluit op te nemen. Het totale aantal "vergunde" vliegbewegingen bedraagt 46.558 bewegingen.

In het provinciale omgevingsplan 2012-2018 is opgenomen dat het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied. Dit betekent dat het provinciale beleid geen toename van het bestaande geluidsniveau in de handhavingpunten toestaat.

Door het meenemen van alle op dit moment "vergunde" vliegbewegingen (totaal 46.558) in de berekeningen voor het geluidsniveau op de handhavingpunten op de koppen van de baan wijzigt ook het geluidsniveau op de baankoppen. Voor de handhavingpunten 09 en 27 wordt het nieuwe geluidsniveau respectievelijk 57,0 en 56,4 dB(A) L_{den} .

Door de aangevraagde toename van het aantal helikopterbewegingen met 400 (van 400 naar 800 bewegingen waarvan 740 binnen de daglichtperiode en 60 buiten de daglichtperiode) zal het totaal aantal vliegbewegingen toenemen tot 46.958 bewegingen. Door deze extra helikopterbewegingen neemt het geluidsniveau op de handhavingpunten op de koppen van de baan ook toe. Een dergelijke toename

is in strijd met het eerder aangegeven provinciale beleid. Om deze reden is besloten om zowel het “vergunde” geluidsniveau als het daarbij horende aantal van 46.558 vliegbewegingen als maximum in het luchthavenbesluit op te nemen.

Binnen dit totaal aantal vliegbewegingen is het aantal helikopterbewegingen (burger en militair) in verband met de gevolgen die het geheel vrijlaten van het aantal helikopterbewegingen op de risicocontouren kan hebben beperkt tot het in de aanvraag genoemde maximum van 800 bewegingen.

Deze situatie geeft enerzijds het luchthavenbestuur maximale vrijheid om zelf te bepalen hoe zij de aan de luchthaven toegekende geluidsruimte gebruikt/verdeelt anderzijds biedt het zekerheid voor de omgeving dat niet meer vliegbewegingen en/of geluid wordt gemaakt dan op dit moment “vergund”.

Bij de 60 helikopterbewegingen die zijn aangevraagd buiten de daglichtperiode gaat het ondermeer om vluchten ter bestrijding van brand, search and rescue-vluchten en traumavluchten en donorvluchten. Deze vluchten zorgen strikt genomen ook voor een toename van het geluidsniveau maar zijn gezien het specifieke karakter van de vluchten niet structureel van aard. Deze vluchten treden immers alleen ad-hoc op indien er sprake is van een bijzondere situatie. Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied. Om deze vluchten mogelijk te maken en toch enigszins te reguleren is in het luchthavenbesluit naast dit maximum van 60 helikopterbewegingen een aparte grenswaarde buiten de daglichtperiode voor deze vluchten opgenomen (artikel 8.44, tweede lid Wet luchtvaart).

14.4. Externe Veiligheid

Voor het in werking treden van de wijziging van de Wet luchtvaart werden er aan luchthavens voor kleine luchtvaart (het zogenaamde General Aviation verkeer) geen eisen gesteld met betrekking tot externe veiligheid. Voor luchthaven Midden-Zeeland is in 2000 een concept milieueffectenstudie ten behoeve van het verharden van de start- en landingsbaan uitgevoerd dat heeft geleid tot een concept-eindrapport (opgesteld door het adviesbureau DHV) waarin ook risicocontouren waren opgenomen (een definitief rapport is niet opgesteld omdat werd besloten het verharden van de baan voor onbepaalde tijd uit te stellen). De uitgangspunten waarop deze contouren waren gebaseerd bevatten een aantal onduidelijkheden/onzekerheden. Bovendien waren de berekende contouren veel groter dan was verwacht. Provinciale Staten achtten de uitkomsten van het concepteindrapport echter zodanig relevant dat zij vooruitlopend op onderbouwing/besluitvorming door anderen provinciaal beleid met betrekking tot externe veiligheid van de luchthaven hebben geformuleerd. Binnen deze contouren geldt sinds 2001 interim-beleid gehanteerd bij ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven. Dit betekent dat binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risico contour rondom een luchthaven in principe geen nieuwbouw van een woning of een ander kwetsbaar gebouw mag worden gerealiseerd. Het interim-beleid is alleen van toepassing op nieuwe situaties.

Met het in werking treden van de wijziging van de Wet luchtvaart worden wel eisen gesteld aan externe veiligheid. In de aanvraag zijn de 10^{-5} en 10^{-6} risico contouren aangegeven. Deze contouren zijn veel kleiner dan de tijdens het interim-beleid gehanteerde contouren. Daarnaast is de ligging van de contouren gewijzigd aangezien de contouren gebaseerd zijn op de vliegroute zoals deze in de aanvraag is opgenomen. De tijdens het interim-beleid gehanteerde contouren waren gebaseerd op de vliegroutes uit de Aanwijzing (sinds 1 februari 2012 de Omzettingsregeling). Het interim beleid komt op het moment van het vaststellen van het luchthavenbesluit te vervallen.

In de Wet luchtvaart is aangegeven dat het beperkingengebied rond luchthaven Midden-Zeeland ten minste zo groot moet zijn als de 10^{-6} risico contour. In bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens is het “Voorschrift voor de berekening en bepaling van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico contouren en het Totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens” opgenomen. In dit voorschrift is aangegeven hoe de risicocontouren moeten worden berekend en op welke wijze de berekende 10^{-6} risico contour kan worden vereenvoudigd/gemodelleerd (gestileerd) om grens van het beperkingengebied dat bij deze contour hoort vast te stellen. Op grond van dit voorschrift is besloten de 10^{-6} risico contour te stilieren door de lange smalle uitlopers van risico contouren af te kappen op het moment dat de afstand van de contour smaller wordt dan 60 meter en ook de eilanden in het verlengde van de contour weg te laten (zijn allemaal smaller dan 60 meter). Binnen de delen van de contouren die smaller zijn dan 60 meter bevinden zich geen bestaande of toekomstige bestemmingen. Daarnaast is het zaagtandachtig verloop van de contour ter plaatse van de koppen van de baan vervangen door een rechte lijn tussen de hoekpunten.

14.5. Luchtverontreiniging en geuremissies

De luchtverontreiniging en geuremissies van de luchthaven zijn voornamelijk het gevolg van lucht- en grondverkeer dat gebruik maakt van verbrandingsmotoren. In punt 14.3 is aangegeven dat het aantal vliegbewegingen met luchtvaartuigen ten opzicht van “vergunde situatie” zoals opgenomen in de Omzettingsregeling niet toeneemt. Ook het in het luchthavenbesluit opgenomen maximum aantal he-

likopters (800) wijzigt ten opzichte van de Omzettingsregeling niet (in de Omzettingsregeling zijn maximaal 400 helikopters en maximaal 400 militaire helikopters toegestaan). Door het opnemen een maximaal toegestaan aantal absolute vliegbewegingen in het besluit (zowel voor de totale luchthaven als het aantal helikopters) zal er geen of slechts een zeer geringe toename van luchtverontreiniging of geuremissie optreden.

14.6 Beperkingengebied/ruimtelijke visie

Ten behoeve van het vaststellen van de afmetingen van de in het luchthavenbesluit op te nemen beperkingengebied en op grond van artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens is een ruimtelijke visie opgesteld. De nadruk bij het opstellen van deze visie ligt op de ontwikkelingen in het gebied rond de luchthaven Midden-Zeeland met betrekking tot het Veerse Meer, bebouwing en recreatie. Op grond van de ruimtelijke visie is besloten het beperkingengebied zoals deze in de Omzettingsregeling is opgenomen (zijnde de oude geluidzone op basis van de 47 Bkl contour) niet te wijzigen. Daarbij wordt voldaan aan de wettelijke eis dat het beperkingengebied ten minste de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour en de 10^{-6} risico contour moet bevatten. Beide contouren zijn, na stilering van de EV contouren, kleiner dan het voorgestelde beperkingengebied. Daarnaast blijft het beperkingengebied op deze wijze zorgen voor voldoende "buffer" tussen de luchthaven en haar omgeving en het waarborgen van het 'hinderaspect'.

Het beperkingengebied bevindt zich, net als de voormalige 47 Bkl geluidzone, op het grondgebied van de gemeenten Middelburg, Goes en Noord-Beveland. Deze gemeenten hebben in de vigerende bestemmingsplannen voldoende geborgd dat geen ontwikkelingen in het beperkingengebied rond luchthaven Midden-Zeeland plaats zullen vinden, die strijdig zijn met de artikelen 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens. De planologische mogelijkheden binnen het beperkingengebied blijven ten opzichte van de huidige situatie ongewijzigd.

Ontwikkelingen, mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen, onherroepelijke vergunningen en vrijstellingsbesluiten, passen hetzij binnen de ruimtelijke visie behorende bij het Luchthavenbesluit, of zijn aan te merken als bestaande situatie.

De ruimtelijke visie is als bijlage 6 bij dit besluit gevoegd

15. Toezicht en handhaving

GS zijn bevoegd gezag om toezicht te houden en handhavend op te treden. Handhaving vindt mede plaats op basis van rapportages die door de exploitant worden aangeleverd. In de Regeling burgerluchthavens, die rechtstreeks werkend is, is bepaald wat de exploitant moet registreren en rapporteren. Dit is vier keer per jaar en bij overschrijding van de grenswaarde, gegevens over de geluidsbelasting op de handhavingpunten. Verder vier keer per jaar en bij overschrijding van de grenswaarde, gegevens over het aantal luchtvaartuigbewegingen. Ook de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt, moeten worden gerapporteerd.

Provinciale Staten zijn bevoegd om in het luchthavenbesluit voor geluid, externe veiligheid en milieuverontreiniging afwijkende bepalingen op te nemen m.b.t. rapportageverplichtingen. De in de Regeling burgerluchthavens opgenomen rapportageverplichtingen zijn voldoende, aanvullende bepalingen zijn niet noodzakelijk.

De in de aanvraag aangegeven vliegroute ligt precies tussen twee recreatieve gebieden in. Het is daarom van groot belang dat deze route ter voorkoming van geluidshinder en gevoelens van onveiligheid zo goed mogelijk wordt gevolgd (zowel bij het starten als het landen). Om bij structurele afwijking van deze route handhavend op te kunnen treden hebben wij op de randen van beide recreatieconcentraties een extra handhavingpunt opgenomen. Deze punten hebben een signaalfunctie. Door middel van het handhaven van de grenswaarden in deze punten is het mogelijk, bijvoorbeeld naar aanleiding van klachten, op te treden indien herhaaldelijk/veelvuldig wordt afgeweken van de in de aanvraag opgenomen vliegroute. Het eventueel structureel afwijken van de route kan inzichtelijk worden gemaakt door middel van radartracks van vliegbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland waarover luchtverkeersleiding Nederland beschikt. Op grond van deze radartracks kan met behulp van een speciaal daarvoor ontwikkeld programma een nominale route worden bepaald en kan worden nagegaan of de werkelijk gevlogene route afwijkt van de in de aanvraag opgenomen route. Als uit de radartracks blijkt dat structureel wordt afgeweken van de voorgeschreven route dan kunnen geluidsberekeningen worden uitgevoerd met de op grond van de radartracks vastgestelde werkelijk gevlogene (nominale)route. Uit deze berekeningen moet dan blijken of de grenswaarden in de extra handhavingpunten worden overschreden. Als dat het geval is dan kan handhavend worden opgetreden waarbij de handhavingssanctie zich niet alleen hoeft te richten op de exploitant maar ook op de overige betrokken partijen zodat ook de in "overtreding" zijnde piloten kunnen worden aangesproken. Een dergelijke controle kan alleen achteraf plaatsvinden.

16. Artikelsgewijze toelichting (voor zover noodzakelijk)

Artikel 1:

In dit artikel zijn een aantal definities opgenomen die niet in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen zijn gedefinieerd. De belangrijkste begrippen die in het luchthavenbesluit en de toelichting voorkomen en in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen zijn gedefinieerd worden hieronder kort toegelicht. Het gaat daarbij om de volgende begrippen:

1. Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.
2. Handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het Luchthavenbesluit of de Luchthavenregeling vastgestelde waarde.
3. Daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen 15 minuten voor zonsopgang en 15 minuten na zonsondergang, zoals geldt voor de positie 52.00 graden N en 05.00 graden O op zeeniveau.
4. Vliegbeweging: een start of landing met een luchtvaartuig.
5. Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven.
6. 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het plaatsgebonden risico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens.
7. L_{den} -contouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens.
8. kwetsbaar gebouw: gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012.

Artikel 3.

Op de luchthaven ligt nu een onverharde baan maar de aangevraagde situatie heeft betrekking op het verharderen van de baan. Daarom is in dit artikel een verharde baan opgenomen met haar geografische richting, de lengte en de breedte. Voor deze start- en landingsbaan wordt door middel van een code-nummer en codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van de luchthaven gebruik kan maken. Deze code is afkomstig van de International Civil Aviation Organization (ICAO). De ICAO-baancode geeft slechts de feitelijke omstandigheden van de baan weer en is geen norm ten aanzien van het toegestane gebruik. Een baan met code 2B, zoals op de luchthaven Midden-Zeeland, wordt voornamelijk gebruikt door luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg.

Artikel 4.

Dit artikel regelt welk soort burgerluchtverkeer op de luchthaven is toegestaan. Onder militaire vluchten ten behoeve van het vervoer van bijzondere personen vallen onder andere zogenaamde VIP-vluchten uitgevoerd ten behoeve van leden van het Koninklijk Huis en regeringsfunctionarissen. Deze vluchten worden uitgevoerd met militaire vliegtuigen en helikopters van de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine. In het verlengde hiervan worden ook vluchten uitgevoerd door de Bijzondere Bewakings Eenheden.

In dit artikel is door het opnemen van een absoluut aantal vliegbewegingen de afspraak uit de overeenkomst met tussen het provincie bestuur en het luchthavenbestuur in het luchthavenbesluit opgenomen. Daarnaast hebben wij in dit artikel vastgelegd dat het aantal helikopterbewegingen (burger en militair) maximaal de aangevraagde 800 mag bedragen. Zie ook algemene toelichting onder 14.3.

Artikel 5.

In dit artikel zijn de grenswaarden vastgelegd die de gebruiksruimte van de luchthaven bepalen. De invoergegevens die gebruikt zijn voor de berekening hebben wij beschreven in de algemene toelichting onder 14.2.

Artikel 6.

In dit artikel hebben wij de in de Omzettingsregeling opgenomen daglichtperiode als uitgangspunt genomen en de openingstijden en andere afspraken over het gebruik van de luchthaven uit de overeenkomst tussen het provinciebestuur en het luchthavenbestuur in het luchthavenbesluit opgenomen.

Artikel 7.

Het gebruiksjaar hebben wij overgenomen uit de Omzettingsregeling

Artikel 9.

Eerste en tweede lid

Dit artikel legt in het eerste en tweede lid de wettelijk minimale beperkingengebieden vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De beperkingen in de vast te stellen contouren en gebieden

gelden daardoor alleen voor zover deze buiten het luchthavengebied liggen. De 70 dB(A) L_{den} contour ligt geheel binnen het luchthavengebied en is zodanig klein dat deze niet als beperkingengebied kan worden vastgesteld.

Derde lid

In het derde lid is het veiligheidsgebied dat zich in het verlengde van de start- en landingsbaan bevindt opgenomen. Dit gebied dient zo min mogelijk objecten te bevatten of hoogteverschillen (greppels, sloten, steile hellingen, etc.) om het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen te verminderen. De wijze waarop de gebieden moeten worden bepaald en de eisen die aan de in deze gebieden toegestane objecten gelden, alsmede de eisen aan het terrein, zijn opgenomen in de Regeling burgerluchthavens.

Vierde lid

Het vierde lid regelt de beperkingen met betrekking tot de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de vliegveiligheid rondom luchthaven Midden-Zeeland. Deze hoogtebeperkingen volgen uit internationale eisen op basis van ICAO Annex 14 chapter 4 'obstacle restriction and removal'. In bijlage 5 zijn de hoogtebeperkingen aangegeven voor luchthaven Midden-Zeeland.

Artikel 10.

Op basis van artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens hebben wij een afweging over de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied gemaakt dat ligt tussen de 56 en 48 dB(A) L_{den} -contour. Beide contouren zijn aangegeven in bijlage 3. In de ruimtelijke visie is het gebied waarvoor een ruimtelijke afweging is gemaakt uitgebreid tot het in de Omzettingsregeling opgenomen beperkingengebied (voormalige 47 Bkl geluidszone). Op basis van de ruimtelijke visie en het met de betrokken gemeenten gevoerde overleg is besloten het beperkingengebied zoals dat nu is opgenomen in de Omzettingsregeling niet te wijzigen. In dit artikel is geregeld dat het beperkingengebied groter is dan wettelijk minimaal is vereist. De ruimtelijke visie is als bijlage 6 bij dit besluit gevoegd. Voor de ruimtelijke afweging die heeft geleid tot het in dit artikel opgenomen aanvullende beperkingengebied verwijzen wij naar deze bijlage.

Artikel 12.

Het luchthavenbesluit treedt slechts in werking indien tevens van de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik is verkregen. Het luchthavenbesluit heeft de werking van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waardoor de regels voor de ruimtelijke ordening op grond van de Wet luchtvaart reeds van kracht zijn in de betrokken bestemmingsplannen, voordat deze bestemmingsplannen zijn gepubliceerd.