



Onderwerp: Art.44 vragen over voorgenomen gebruik van Vliegveld Midden -Zeeland

**Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het college van Gedeputeerde Staten door Maaïke Walraven en Gerwi Temmink van de fractie GroenLinks, Trees Janssens, fractie Partij voor de Dieren en Ger van Unen, fractie SP**

Toelichting:

Zoals bekend, heeft het Ministerie van Defensie een aanbesteding gehouden voor het leveren van helikoptercapaciteit voor search-and-rescue operaties ("SAR-operaties") voor de Nederlandse Kustwacht. Het doel van deze aanbesteding is het sluiten van een overeenkomst voor de duur van 10 jaar met één partij. Inschrijvers konden ervoor kiezen om de SAR-operaties alleen vanaf Den Helder Airport uit te voeren, maar mochten ook een tweede basis (in het zuidwesten van Nederland) aanbieden. Bristow is als winnende inschrijver uit de beoordeling gekomen en heeft de opdracht voorlopig gegund gekregen.

Bristow Helicopters Ltd. ("Bristow") heeft in haar inschrijving aangeboden om de SAR-operaties met een helikopter van het type AW189 vanaf Den Helder Airport en vanaf Luchthaven Midden-Zeeland als tweede basis te verrichten. Zowel Bristow als Defensie menen dat Luchthaven Midden-Zeeland op grond van het Ontwerp Luchthavenbesluit geschikt om als tweede permanente (24/7) operationele basis te dienen voor het verrichten van SAR-operaties.

Wij menen dat het nooit de bedoeling van het nieuwe luchthavenbesluit kan zijn om Luchthaven Midden-Zeeland open te stellen als permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties. Zo is de milieueffectrapportage bij het Ontwerp Luchthavenbesluit gebaseerd op veel lichtere helikopters van het type Airbus EC (1)35 (startgewicht 2.835 kg) en (1)45 (startgewicht 3.700 kg), die normaliter worden ingezet voor bijvoorbeeld de bouw en het onderhoud van windmolens op zee.

Er is uitdrukkelijk geen rekening gehouden met het helikoptertype dat Bristow voornemens is te gebruiken (type AgustaWestland AW189, startgewicht 8.600 kg), die veel groter is, 2 respectievelijk 3 keer zo zwaar is, meer dan 10 keer zoveel geluid maakt en meer dan 2 keer zoveel brandstof verbruikt (waardoor de toename van stikstofdepositie ook wordt verdubbeld).

Daarnaast zullen de door Bristow vanaf Luchthaven Midden-Zeeland uit te voeren vluchten niet beperkt blijven tot enkel SAR-operaties. Voor het in stand houden van een permanente (24/7) operationele basis zijn ook andere vluchten noodzakelijk, zoals trainings-, onderhouds- en ferryvluchten. Zonder (vrijwel) dagelijks vanaf Luchthaven Midden-Zeeland te trainen is het onmogelijk om een veilige permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties in stand te houden. Evenmin is het zonder onderhoudsvluchten (preventief én correctief)

en ferryvluchten (alle andere noodzakelijke vluchten van en naar de basis) mogelijk een operationele helikopter permanent op een luchthaven te stationeren.

GroenLinks voorziet dan ook dat indien gebruik van de Luchthaven Midden-Zeeland als permanente (24/7) operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties wordt toegestaan, de druk op de omwonenden en natuur enorm zal toenemen, terwijl o.i. een (bestuursrechtelijke) basis ontbreekt.

Tegen deze achtergrond heeft GroenLinks een aantal vragen aan Gedeputeerde Staten over het voorgenomen gebruik van Luchthaven Midden-Zeeland door Defensie.

#### Vragen aan Gedeputeerde Staten

1. Uit de brief van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten (nr. 20017418) (Bijlage 1) volgt dat 'De belangrijkste aanleiding voor de aanvraag is het kunnen uitvoeren van helikoptervluchten ten behoeve van de bouw en het onderhoud van offshore windparken in de monding van de Westerschelde'. Helikopters met een startgewicht groter dan 6.000 kg zouden slechts incidenteel worden toegelaten, aldus de brief.

In de gerechtelijke procedure (zowel in eerste aanleg als in het lopende hoger beroep) naar aanleiding van de voorgenomen gunning aan Bristow neemt het Ministerie van Defensie echter het standpunt in dat de provincie Zeeland het Ontwerp Luchthavenbesluit (Bijlage 2) juist (zeer bewust) wenst aan te passen om een permanente (24/7) basis voor het verrichten van SAR-operaties mogelijk te maken.

**Vraag; Kan de provincie aangeven en toelichten of de provincie met het wijzigen van het Ontwerp Luchthavenbesluit heeft beoogd om van Luchthaven Midden-Zeeland een permanente (24/7) basis voor het verrichten van SAR-operaties mogelijk te maken?**

2. In artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit wordt op het maximum startgewicht van 6.000 kg een uitzondering gemaakt waardoor het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht is toegestaan van luchthaven Midden-Zeeland gebruik te mogen maken.

Uit de processtukken van het Ministerie van Defensie blijkt dat het Ministerie deze bepaling (zeer) ruim uitlegt. Het Ministerie van Defensie stelt zich allereerst met zoveel woorden op het standpunt dat 'ten behoeve van' dermate ruim moet worden uitgelegd dat niet alleen van luchthaven Midden-Zeeland gebruik mag worden gemaakt in geval van acute noodsituaties (zoals SAR-operaties), maar óók in geval van alle andere vluchten die ten behoeve van een SAR-operatie nodig zijn (zoals trainings-, onderhouds- en ferryvluchten).

Wij willen in dit verband opmerken dat in de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2021, nummer 214 onder nummer 4 (Bijlage 3) over artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit het volgende is opgenomen: 'doel van dit artikel is te voorkomen dat maatschappelijk noodzakelijke vluchten, die soms ook gebruik maken van luchtvaartuigen met een startgewicht > 6.000 kg, geen gebruik van de luchthaven zouden kunnen maken wanneer het maximaal aantal van 12 incidentele starts en landingen voor luchtvaartuigen met een startgewicht > 6.000 kg in enig gebruiksjaar reeds zou zijn verbruikt.'

Op grond van deze toelichting is de provincie kennelijk van mening dat artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit juist niet ruim moet worden uitgelegd en dat alleen in geval van daadwerkelijke acute noodsituaties van Luchthaven Midden-Zeeland kan worden gebruikgemaakt,

maar uitdrukkelijk niet in geval van andere (reguliere) vluchten zoals trainings,- onderhouds- en ferryvluchten.

**Vraag: Kan de provincie aangeven en toelichten hoe artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit moet worden uitgelegd?**

3. In artikel 6 lid 4 van het vigerende en Ontwerp Luchthavenbesluit is een uitzondering gemaakt die het mogelijk maakt buiten de daglichtperiode vluchtbewegingen te laten plaatsvinden in het kader van spoedeisende hulpverlening. Voor de uitleg van deze bepaling hanteert het Ministerie van Defensie wederom een ruime benadering, in die zin dat ook trainingsvluchten in het kader van spoedeisende hulpverlening buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden.

GroenLinks is van mening dat de ruime benadering van het Defensie niet kan worden gevolgd om dezelfde redenen als hiervoor onder 2 genoemd.

**Vraag; Kan de provincie aangeven en toelichten hoe artikel 6 lid 4 van het (vigerende en Ontwerp) Luchthavenbesluit moet worden uitgelegd?**

4. Uit een brief van ILT van 31 augustus 2021 aan RUD Zeeland (Bijlage 4) blijkt dat de helikopter van het type AW189, dat is gebruikt om aan te tonen dat de in- en uitvliegrichtingen van de helikopterluchthaven obstakelvrij zijn, afwijkt van de helikopters van het type Airbus EC (1)35 en (1)45 die zijn gebruikt bij het opstellen van de geluids- en het externe veiligheidscontour en dat RUD Zeeland daar ook al meerdere keren op is geweest.

**Vraag: Indien juist is wat hierboven wordt gesteld betekent dat er opnieuw een ontwerp Luchthaven besluit moet worden aangevraagd?**

5. Verder menen wij dat het produceren van 10 keer meer geluid een directe impact heeft op het maximale "geluidsbudget" van Luchthaven Midden-Zeeland. Als bijvoorbeeld met een AW189 helikopter 400 vluchtbewegingen (200 vluchten) worden gemaakt, staat dat gelijk aan een geluidsproductie van 4.000 vluchtbewegingen (2.000 vluchten) met veel lichtere helikopters van het type Airbus EC (1)35 en (1)45, waarmee is gerekend bij het opstellen van de milieueffectrapportage.

**Vraag: Klopt onze aanname dat indien gevlogen zal worden met een veel zwaardere helikopter, zoals die van het type AW189, het gevolg is dat er op jaarbasis veel minder vluchten kunnen worden verricht. En staat dit haaks op de bedoelingen van het Ontwerp Luchthavenbesluit om meer ruimte te creëren voor de bouw en het onderhoud van windparken in het monding van de Westerschelde?**

**6.Vraag: Is RUD Zeeland en/of de provincie voornemens om gevolgen te verbinden of nadere voorwaarden te stellen aan het beoogde gebruik van helikopters van het type AW189 en kan dit worden toegelicht?**

**7.Vraag : Onderschrijft de provincie dat de opgestelde milieueffectrapportage niet passend is voor het bepalen van de milieueffecten als gevolg van een permanente 24/7 operationele basis voor het verrichten van SAR-operaties met een helikopter van het type AW189?**