

Provinciale Staten

Zaaknummer: 102009

Vragen van het statenlid Walraven en Temmink (GL), Janssens (PvdD) en Van Unen (SP) (GroenLinks, PvdD en SP) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2021 nummer 239.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake over voorgenomen gebruik vliegveld Midden-Zeeland:

(ingekomen: 26 oktober 2021)

Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten	
1.	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?	1.	Nee, het verrichten van SAR (Search and Rescue)-operaties was niet de aanleiding om het luchthavenbesluit Midden-Zeeland te wijzigen.
2.	Kan de provincie aangeven en toelichten hoe artikel 4 lid 5 van het Ontwerp Luchthavenbesluit moet worden uitgelegd?	2.	Artikel 4 lid 5: Hiermee wordt het mogelijk gemaakt om maatschappelijke vluchten (zoals HEMS (Helicopter Emergency Medical Service), SAR (Search and Rescue), politie- en Kustwachtvluchten) te allen tijde gebruik te kunnen laten maken van de luchthaven ook als ze zwaarder zijn dan 6000 kg. De Commissie Regionaal Overleg (CRO) vliegveld Midden-Zeeland heeft bij de voorbereiding van het wijzigen van het luchthavenbesluit hierover unaniem een positief advies afgegeven.
3.	Kan de provincie aangeven en toelichten hoe artikel 6 lid 4 van het (vigerende en Ontwerp) Luchthavenbesluit moet worden uitgelegd?	3.	Artikel 6 lid 4 wordt niet gewijzigd. Dit artikel regelt dat het vliegveld niet mag worden gebruikt buiten de uniforme daglichtperiode behalve voor maatschappelijke vluchten (zoals HEMS, SAR, politie- en Kustwachtvluchten).
4.	Uit een brief van ILT van 31 augustus 2021 aan RUD Zeeland 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 gewezen Indien juist is wat hierboven wordt gesteld betekent dat er opnieuw een ontwerp Luchthaven besluit moet worden aangevraagd?	4.	Dat hangt af of de activiteiten passen binnen de vergunde ruimte en gestelde voorwaarden van het luchthavenbesluit. Wij zullen (juridisch-technisch) advies vragen aan een extern bureau om te toetsen of het noodzakelijk is het luchthavenbesluit aan te passen indien een helikopter, in casu een SAR-helikopter, op het vliegveld gestationeerd wordt en of de noodvluchten die deze SAR-helikopter jaarlijks maakt passen binnen het luchthavenbesluit. Indien het luchthavenbesluit niet passend is, zal het vliegveld een nieuwe aanvraag bij de Provincie Zeeland in moeten dienen en zullen wij deze wijziging in het luchthavenbesluit aan PS voorleggen ter besluitvorming.

5.	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?	5.	Het klopt dat dit invloed heeft op het maximaal aantal vluchten naar de windmolenparken, echter is er genoeg vliegruimte zodat deze vluchten naar de windmolenparken, zoals beoogd in het wijzigen van het luchthavenbesluit, niet in het geding komen.
6.	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?	6.	Nee, dit is ons inziens niet nodig. Onder het huidige luchthavenbesluit zijn ook al luchtvaartuigen boven 6000 kg toegestaan. Onder het gewijzigde luchthavenbesluit (waar PS 10 juli 2020 mee hebben ingestemd) zijn onder artikel 4 lid 4 en lid 5 luchtvaartuigen boven 6000 kg toegestaan. Het betreft hier de 12 incidentele vluchten (artikel 4) en de maatschappelijke vluchten (artikel 5).

7.	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?	7. De milieurapportage gaat uit van een maximaal aantal vluchten en een maximaal totaal aan geluid. Het vliegveld dient binnen deze grenzen te opereren. Wie deze bewegingen of het geluid produceert is niet van belang zolang voldaan wordt aan de gestelde aantallen en geluidsnormen uit het luchthavenbesluit. In de m.e.r.-beoordelingsprocedure die voorafgaand aan de wijziging van de verordening luchthavenbesluit is doorlopen is rekening gehouden met de milieu-effecten (geluid, externe veiligheid, uitstoot naar de lucht, etc.) van het maximaal vergunde gebruik van de luchthaven. De toegestane vliegbewegingen met luchtvaartuigen > 6.000 kg vallen daar dus binnen. De maximaal mogelijke milieu-effecten zijn in kaart gebracht in de m.e.r.-beoordelingsprocedure. Er is dan ook, noch naar aanleiding van het toevoegen van lid 4 en lid 5 van artikel 4, noch naar aanleiding van andere zaken in de wijziging van de verordening, reden om de m.e.r.-beoordeling te heroverwegen. Zoals bij vraag 4 is beantwoord, zullen wij een extern bureau inschakelen waarbij wij deze vraag <i>'of een m.e.r.-beoordeling nogmaals noodzakelijk is indien een helikopter van het type AW189 24/7 op het vliegveld gestationeerd wordt'</i>, ook voorleggen.
----	---	---

MIDDELBURG, 23 november 2021

Namens fractie: GroenLinks, PvdD en SP

Gedeputeerde Staten

Walraven, Temmink, Janssens en Van Unen

Drs. J.M.M. Polman

A.W. Smit