PROVINCIAAL BLAD
Officiële uitgave van de provincie Zeeland
22 april

# Besluit van Provinciale Staten van Zeeland van houdende de vaststelling van de verordening Luchthavenbesluit Prince Helicopters

**Besluit van Provinciale Staten van Zeeland van 17 april 2026, kenmerk ……, houdende vaststelling van de verordening Luchthavenbesluit Prince Helicopters**

*Provinciale Staten van Zeeland:*

- gelet op artikel 8.43 eerste lid van de Wet luchtvaart, artikel XIV van de wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)
- gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van 3 maart 2026, nr. 653369; besluiten vast te stellen:

**Verordening Luchthavenbesluit Prince Helicopters**

## Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

### Artikel 1 Begripsbepalingen

a. Wet: Wet luchtvaart
b. Exploitant: de houder van het luchthavenbesluit
c. Beweging: een start of een landing met een luchtvaartuig.

## Hoofdstuk 2 Luchthaven

### Artikel 2 Exploitant

1. De exploitant van de luchthaven als bedoeld in artikel 3 is Prince Helicopters v.o.f. te Zierikzee dan wel diens rechtsopvolger.
2. In geval van rechtsopvolging meldt de exploitant de wijzigingen die gepaard gaan met deze rechtsopvolging ten minste 1 maand voordien aan het bevoegd gezag.

### Artikel 3 Locatieaanduiding

Dit luchthavenbesluit is van toepassing op de luchthaven Prince Helicopters, gelegen aan de Gooikensweg 1, 4301 PD te Zierikzee, gemeente Schouwen-Duiveland, waartoe de percelen en perceelsgedeelten behoren die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven in bijlage 1.

### Artikel 4 Baanaanduiding

Op de luchthaven zijn gelegen:

- een onverharde start- en landingsbaan op de positie 51°40'24,89"N; 003°55'33,57"O en geografische richting 66,24° - 246,24° met een lengte van 487 meter en een breedte van maximaal 50 meter voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 1 en codeletter C, zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109)
- een helikopter landingsplaats geografische positie 51°40'25.30"N; 3°55'33.90"O ter grootte van 15 bij 15 meter met een veiligheidsgebied van 36 bij 36 meter.

## Hoofdstuk 3 Regels en Grenswaarden

### Artikel 5 Luchthavenluchtverkeer

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer ten behoeve van de eigen bedrijfsactiviteiten toegestaan.
2. Het maximaal toegestane aantal bewegingen bedraagt per gebruiksjaar:
   - maximaal 38 met vaste vleugelvliegtuigen;
   - maximaal 3880 met helikopters.

### Artikel 6 Handhavingspunten

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 1.

| Handhavingspunt | Coördinaten | Grenswaarden $L_{den}$ in dB(A) |
|---|---|---|
| 1 | X: 54029 ; Y: 410486 | 64,47 |

| | | |
|---|---|---|
| 2 | X: 53845 ; Y: 410406 | 64,15 |
| 3 | X: 54253 ; Y: 410578 | 26,93 |
| 4 | X: 53626 ; Y: 410303 | 26,84 |

Tabel 1: Grenswaarden in handhavingspunten.

### Artikel 7 Openingstijden

1. Het gebruik van de luchthaven vindt uitsluitend plaats binnen de (uniforme) daglichtperiode zoals omschreven in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014.
2. In afwijking van het gestelde in het eerste lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht incidenteel toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen buiten de in het eerste lid genoemde periode.

### Artikel 8 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 9 Luchthavengebied

Het luchthavengebied bedoeld in artikel 8.47 van de wet is vastgesteld zoals opgenomen in bijlage 1.

### Artikel 10 Beperkingengebieden

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

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

## Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

### Artikel 11 Citeerbepaling

Deze verordening wordt aangehaald als "Luchthavenbesluit Prince Helicopters".

### 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.

**Terinzagelegging en beroep**

Het besluit verordening Luchthavenbesluit Prince Helicopters ligt van 22 april 2026 t/m 4 juni 2026 ter inzage.
U kunt op afspraak de stukken inzien in het Provinciehuis, Abdij 6 in Middelburg. U kunt hiervoor contact opnemen met het informatiecentrum: 0118-631011. Kopieën van stukken worden op verzoek toegestuurd. Ook hiervoor kunt u contact opnemen met het informatiecentrum. In alle gevallen dient u het kenmerk nummer 653369 te vermelden.

Belanghebbenden en niet belanghebbenden, voor zover een niet belanghebbende een ontvankelijke zienswijze heeft ingediend over het ontwerp Luchthavenbesluit Prince Helicopters kunnen vanaf 23 april 2026 binnen zes weken beroep indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. U moet hiervoor griffierecht betalen.

In het beroepschrift zet u:

- uw naam en adres;
- de datum waarop u het beroepschrift schrijft;
- tegen welk besluit u beroep instelt (stuur als het kan een kopie van het besluit mee);
- waarom u het niet eens bent met het besluit; en
- uw handtekening.

Het beroepschrift moet u binnen zes weken indienen. Deze termijn begint te lopen op de dag na de verzenddatum van het besluit. Als u het beroepschrift niet op tijd heeft ingediend, is het mogelijk niet-ontvankelijk. Dit betekent dat uw beroepschrift niet inhoudelijk wordt behandeld.

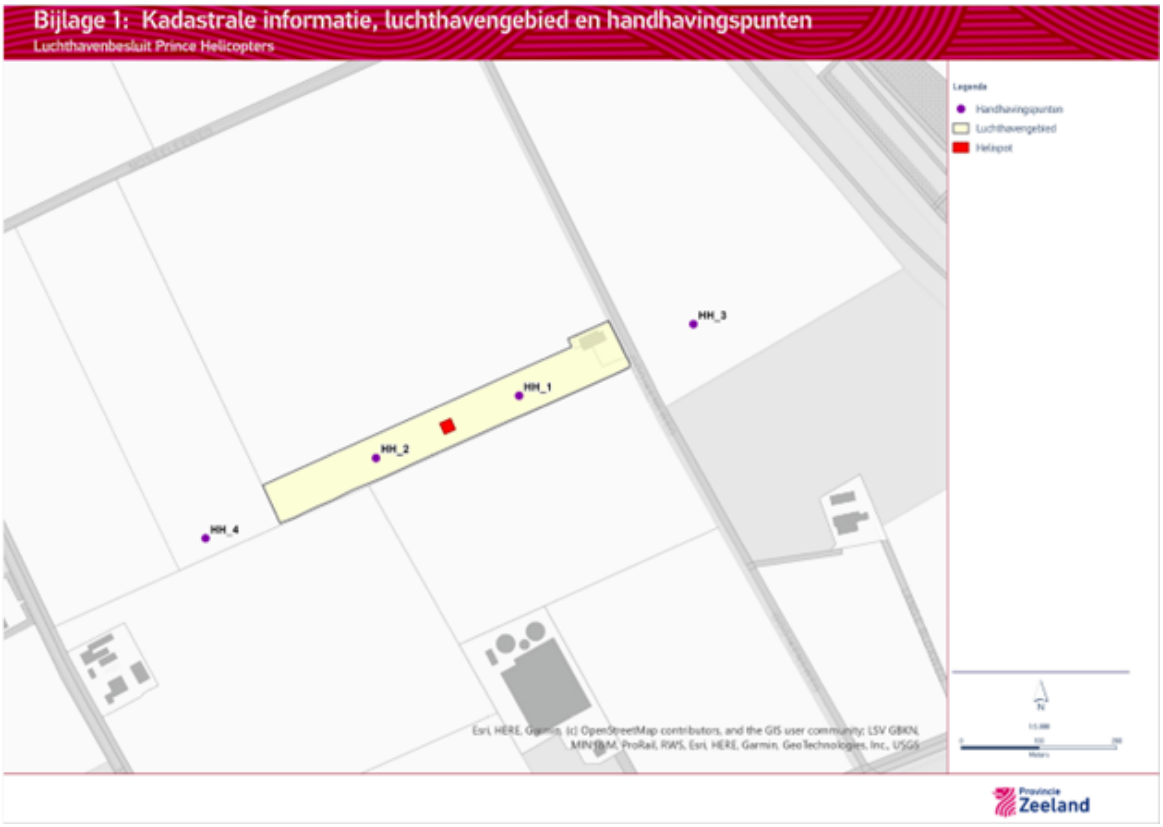
Voor meer informatie of digitale indiening kijkt u op www.raadvanstate.nl.

**Voorlopige voorziening**
Tijdens de beroepsprocedure blijft het besluit geldig. Is er sprake van een spoedeisende situatie? Dan kunt u een voorlopige voorziening aanvragen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. U moet hiervoor griffierecht betalen. Meer informatie vindt u op www.raadvanstate.nl.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van Provinciale Staten van 17 april 2026.*

*H. de Jonge, voorzitter*
*drs. F.J. van Houwelingen MPA, statengriffier*

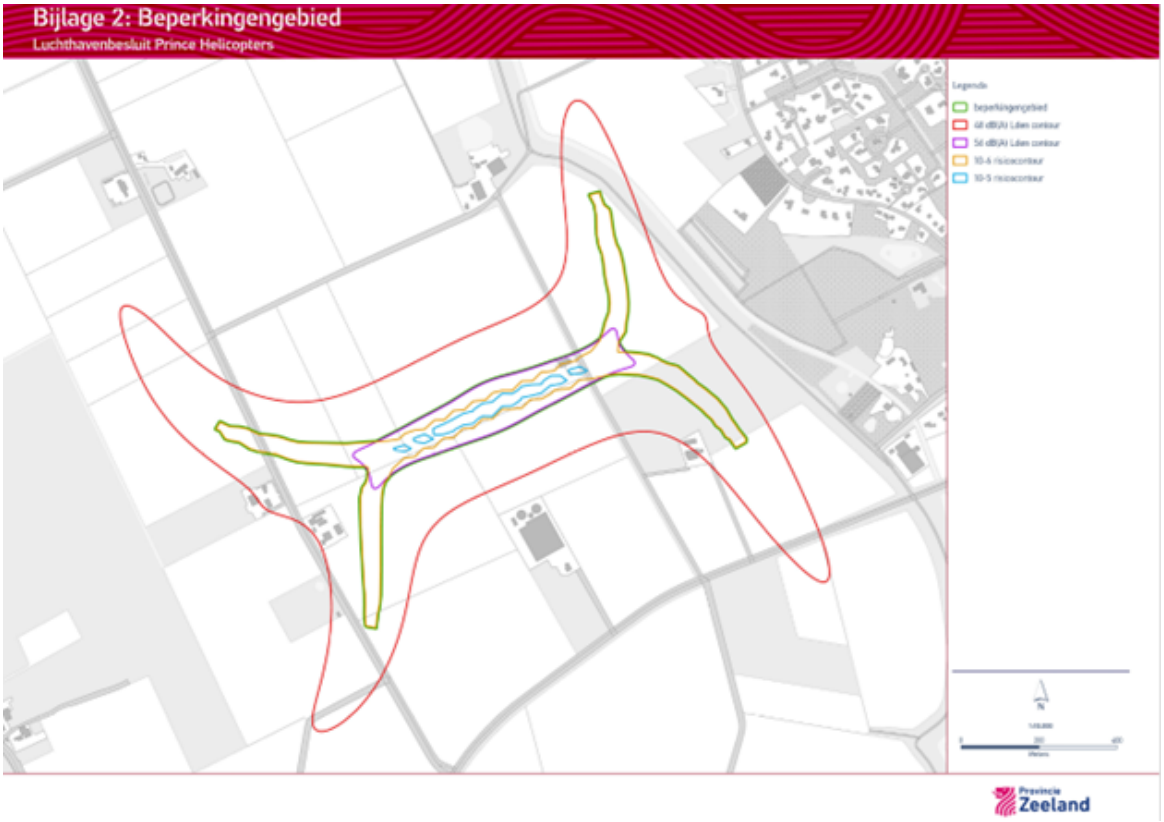
## Bijlage 1



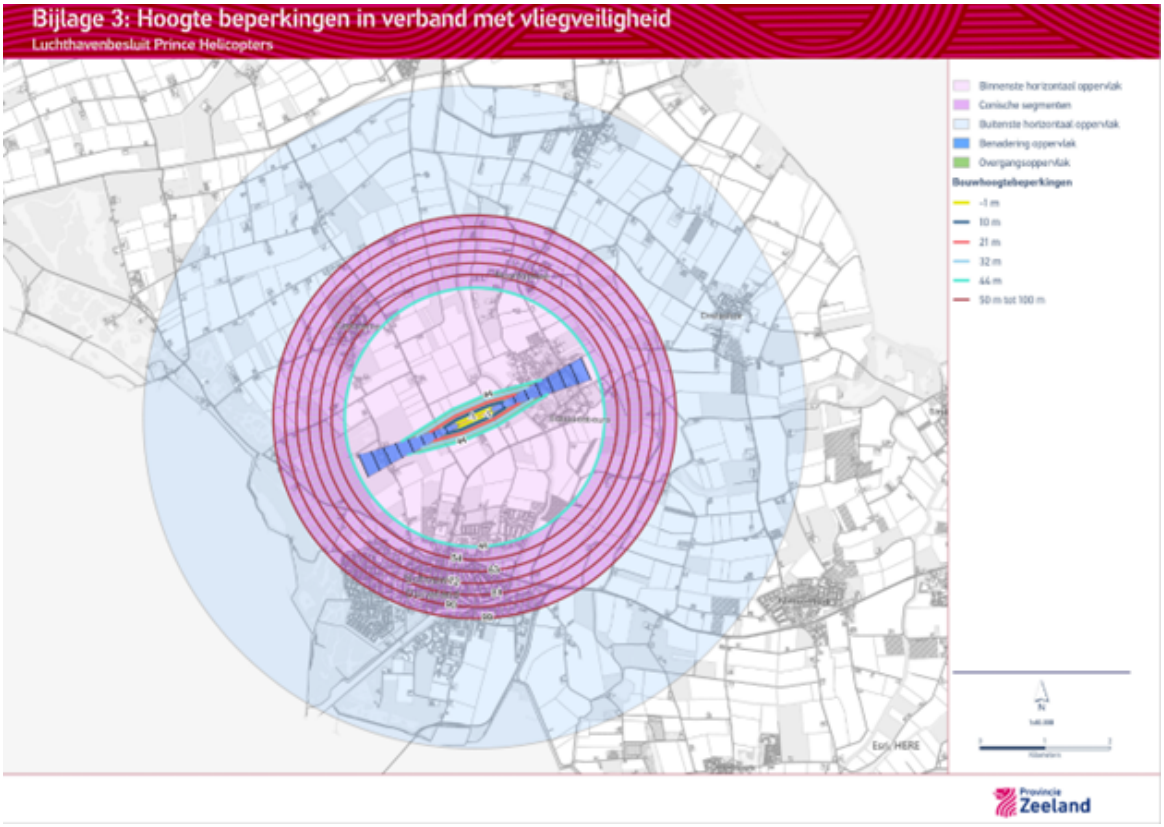

Tot de luchthaven behorende kadastrale percelen:

| Gemeente | Sectie | Perceelnummer |
|---|---|---|
| Schouwen-Duiveland | D | 947 |

## Bijlage 2


Bijlage 2: Beperkingengebied
Luchthavenbesluit Prince Helicopters
Provincie Zeeland

**Bijlage 3**




# Toelichting

**1. Inleiding**

Op 1 november 2009 is in de Wijzigingswet Wet Luchtvaart Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) in werking getreden. De RBML regelt de decentralisatie van bepaalde taken en bevoegdheden in het kader van de burgerluchtvaart van Rijk naar provincies. Hierdoor zijn de provincies voor alle luchthaventerreinen, met uitzondering van de luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, bevoegd gezag (vergunningverlening en handhaving met betrekking tot de milieugebruiksruimte en daarmee samenhangend de consequenties voor het ruimtegebruik in de omgeving) geworden. Voor de provincie Zeeland geldt, door het ontbreken van luchthaventerreinen van nationaal belang en militaire luchthavens, 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 luchtvaartuig 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.
In de wijzigingswet is geregeld dat de provincie de vergunningen van alle bestaande luchthavens om moet zetten naar het vergunningenstelsel van de nieuwe wet. In de nieuwe wet zijn er twee vergunningen: een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling. In artikel 8.1a van de Wet luchtvaart is namelijk bepaald dat het verboden is om:

- met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen, anders dan van of op een luchthaven
- een burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt.

Een luchthavenbesluit is een verordening die door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Een luchthavenregeling is een besluit welke wordt vastgesteld door gedeputeerde staten. 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 luchthavengebied liggen en ruimtelijke consequenties voor de omgeving van de luchthaven hebben. Voor alle luchthaventerreinen waarbij geen milieueffecten buiten het luchthavengebied optreden geldt de verplichting tot het vaststellen van een luchthavenregeling.

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 geluidsbelasting en externe veiligheidsrisico's (het beperkingengebied) en het gebied met hoogtebeperkingen voor objecten.

**2. Wettelijk kader**
*2.1. Algemeen*
Luchthaven Prince Helicopters is een luchthaven die voor de inwerkingtreding van de RBML met toepassing van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (hierna te noemen BIGNAL) in werking was (zie ook punt 5). De RBML bepaalt dat een besluit op grond van het BIGNAL geldig blijft tot aan het moment dat een luchthavenbesluit of –regeling in werking is getreden. In de luchthavenregeling of het luchthavenbesluit worden de op basis van het BIGNAL toegestane activiteiten getoetst aan de Wet luchtvaart, aanverwante besluiten en regelingen en het provinciaal beleid met betrekking tot luchtvaart. Uit deze toetsing moet ook blijken of voor luchthaven Prince Helicopters een luchthavenregeling of een luchthavenbesluit moet worden afgegeven (zie punt 6.1).

*2.2. Verklaring veilig gebruik*
In artikel 8.49 eerste lid juncto artikel 8.64 zesde lid van de wet is aangeven dat een luchthavenbesluit of regeling niet in werking treedt dan nadat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd.

**3. Rijksbeleid**
Het landelijk beleid is met name gericht op luchthavens van nationaal belang. Het Rijk heeft geen beleid vastgesteld dat gericht is op regionale luchthavens waar ook Prince Helicopters onder valt.

**4. Provinciaal beleid**
*4.1. Luchtvaart*
Het provinciaal beleid voor luchtvaart is aangegeven in de Zeeuwse Omgevingsvisie. Het beleid voor bestaande luchthavens, waar luchthaven Prince Helicopters toe behoort, is gericht op behoud en continuering van bestaande activiteiten binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. Het vaststellen van een luchthavenregeling of –besluit voor Prince Helicopters valt binnen het provinciaal beleid.

**5. Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (huidige vergunde situatie)**
Luchthaven Prince Helicopters is een luchthaven die voor de inwerkingtreding van de RBML met toepassing van het BIGNAL in werking was. De toenmalige Rijksluchtvaartdienst (RLD) heeft bij brief van 15 december 1999 met als kenmerk L1/LT/99.180889 een verlenging verklaring gebruik helihaven afgegeven. Tevens is bij brief van 22 november 2000 NLA/Infral00.540499/500 verklaard dat Helihaven Prince Helicopters voldoet aan de eisen uit BIGNAL. Deze verklaring is geldig tot 1 december 2001. In het door het ministerie verstrekte overdrachtsdossier is na deze datum geen correspondentie met het ministerie meer opgenomen. Uit een reactie van de RLD op bij vergelijkbare luchthavens in Zeeland blijkt echter dat de RLD sinds 1 februari 2001 is gestopt met het afgeven van verklaringen dat een luchthaven voldoet aan de eisen uit BIGNAL.
De situatie zoals beschreven in de brieven van 15 december 1999 en 22 november 2000 is daarom aangehouden als de huidige vergunde situatie.
Uit deze brieven/verklaring blijkt dat het is toegestaan het terrein te gebruiken:
- voor hefschroefvliegtuigen Schweitzer/Hughes 300C. Maximaal 3880 bewegingen met per jaar;
- voor opstijgen en landen van landbouwspuitvliegtuigen. Geen aantal bewegingen aangegeven;
- van zonsopgang tot zonsondergang;

In de brieven/verklaring is tevens opgenomen dat elk kwartaal een kopie van het register waarin het gebruik van de helihaven wordt bijgehouden moet worden gezonden aan de Directie Luchtvaartinspectie.

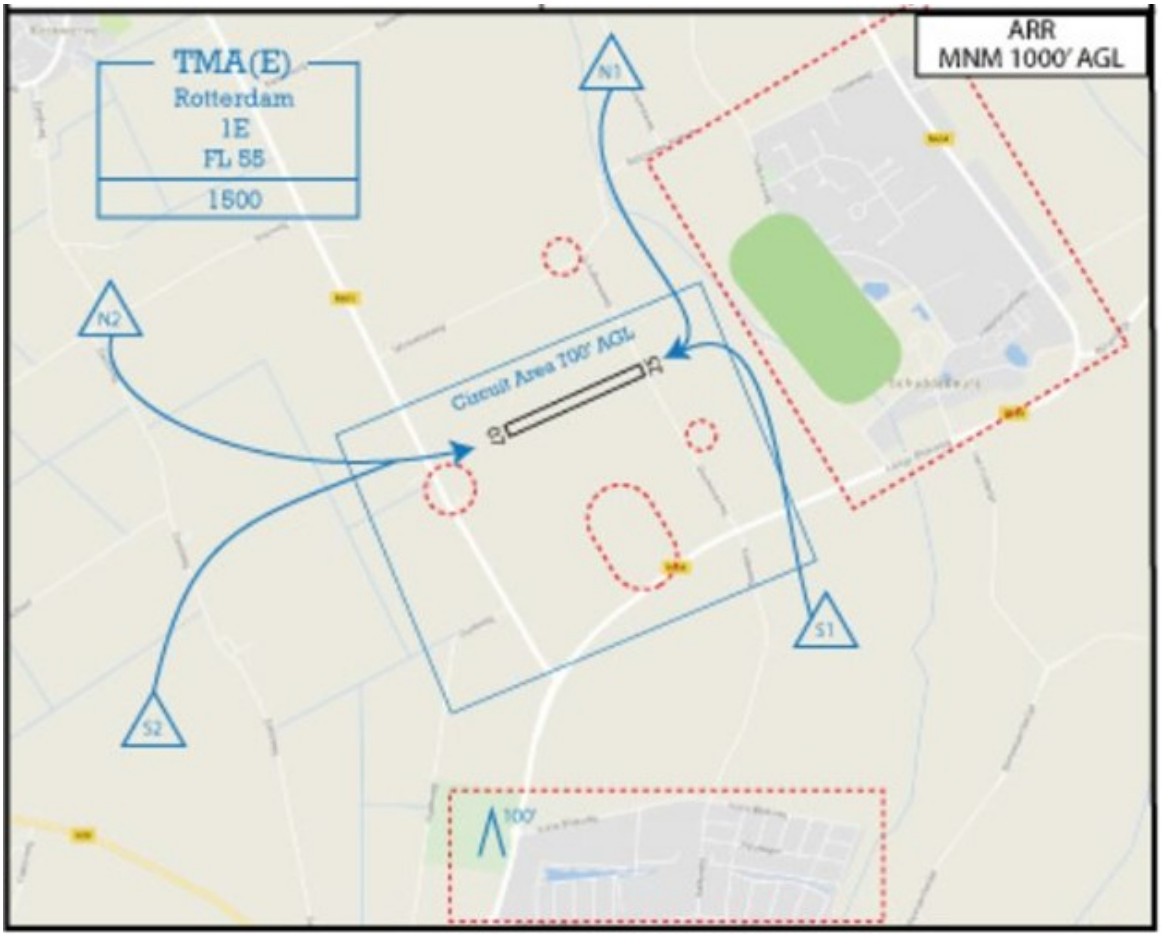
**6. Inhoudelijke overwegingen**
*6.1. Algemeen*
Uit een in 2014 uitgevoerde inventarisatie blijkt dat op de luchthaven maximaal 38 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen plaatsvinden en 3880 bewegingen met helikopters. In het door het adviesbureau To70 in opdracht van de provincie uitgevoerde onderzoek "Helihaven Prince Helicopters: Geluid- en plaatsgebonden risicocontouren en obstakelvrije vlakken" (januari 2015) zijn berekeningen uitgevoerd. In het onderzoek zijn de bijbehorende geluids- en veiligheidscontouren weergegeven.
Gezien de tijd die ligt tussen de huidige vergunde situatie, het opstellen van de rapportage van To70 en het opstellen van dit besluit is, ter vaststelling van de huidige situatie, op 14 januari 2020 overleg gevoerd met de exploitant van de luchthaven Prince Helicopters.
De exploitant heeft tijdens dat overleg aangegeven dat:

- er met andere helikopters wordt gevlogen dan waarvan in de huidige vergunde situatie sprake van is. Op dit moment wordt er gevlogen met de volgende typen helikopters: Enstrom 480B, Schweizer 300C, Twin Star; EC 120 en R44.
- het vaste vleugelvliegtuig voor het uitvoeren van sproeivluchten een Piper Super Cup of en daarmee te vergelijken vliegtuig is en dat daarvoor nog steeds geldt dat daarmee niet meer dan 38 bewegingen per jaar plaatsvinden.
- in de nachtelijke uren kunnen HEMS, politie en/of SAR vluchten landen en opstijgen om te tanken.

In 2022 is over de stand van zaken van de omzetting overleg geweest met exploitant. Daaruit bleek dat de uitgangspunten in de eerdere rapport van 2014 en februari 2022 niet correct waren. Daarom heeft met exploitant nader overleg plaatsgevonden. Het blijkt dat de werkelijke situatie, welke reeds lang praktijk is, en de vergunde situatie niet overeenkomen. Op basis van inbreng van de exploitant en het sinds jaar en dag feitelijke gebruik van de luchthaven hebben herberekeningen plaatsgevonden. Dit is vastgelegd in het rapport van TO70 van 23 september 2022.
In oktober 2022 is dit rapport voorgelegd aan exploitant. Aansluitend heeft op 20 april 2023 aanvullend overleg met Prince helicopters plaatsgevonden en is het rapport nogmaals aangepast (rapport TO70 van augustus 2024).
Op grond van de overleggen met de exploitant zijn ten opzichte van de huidige vergunde situatie de volgende wijzigingen in het luchthavenbesluit doorgevoerd:
- het aantal bewegingen met een vaste vleugelvliegtuig is vastgesteld op maximaal 38 per gebruiksjaar
- de openingstijden waarbinnen mag worden gevlogen zijn voor het reguliere gebruik ongewijzigd gebleven, maar er is een uitzondering gemaakt voor een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht. Voor deze vluchten gelden geen beperkingen voor de tijden waarop zij op de luchthaven mogen landen/opstijgen;
- in het besluit zijn geen typen helikopters meer opgenomen aangezien deze in de loop der jaren kunnen wijzigen en er door de exploitant is aangegeven dat het type helikopter waarmee in de toekomst zal worden gevlogen niet significant zal afwijken van het type helikopter waarmee nu wordt gevlogen. Het geluidsniveau van eventueel in de toekomst te gebruiken andere types helikopters mag daarbij niet hoger zijn dan de in artikel 6 opgenomen grenswaarden.
- het vastleggen van de reeds vergunde in- en uitvliegroutes van de helikopters en vaste vleugelvliegtuigen. Onder BIGNAL werd dit niet duidelijk vastgelegd.

Om te kunnen beoordelen of het vergunde aantal bewegingen leidt tot milieugevolgen buiten het luchthavengebied zijn, in het kader van de verplichting tot het omzetten van het besluit BIGNAL, berekeningen naar de optredende geluidsuitstraling (56 dB(A) $L_{den}$ contour) en de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren ($10^{-5}$ en $10^{-6}$) uitgevoerd. In figuur 1 zijn de routes aangegeven zoals die door de helikopters en vaste vleugelvliegtuigen worden gevlogen om gevoelige gebieden te vermijden.

Uit de berekeningen blijkt dat zowel de 56 dB(A) $L_{den}$ geluidscontour als de $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour zich buiten het luchthavengebied bevinden (zie bijlage 2 van het besluit). Dit betekent dat voor luchthaven Prince Helicopters een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld.




*Figuur 1: In- en uitvliegsectoren luchthaven Prince  Helicopters*

*6.2. Gebieden waarvoor (ruimtelijke) beperkingen gelden*

Op grond van artikel 8.47 van de Wet luchtvaart worden in het luchthavenbesluit ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven, het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het beperkingengebied in verband met de geluidsbelasting en het externe veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer bevat ten minste het gebied binnen de 56 dB(A) $L_{den}$ en de $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour. Daarnaast bevat het besluit een (driedimensionaal) veiligheidsgebied (obstakelvrije vlakken) waarvoor een maximale hoogte van objecten binnen dat gebied geldt. Ten aanzien van het gebied met beperkingen zijn in het Besluit burgerluchthavens voorschriften voor de bouw van en aanwezigheid van woningen, kwetsbare en geluidsgevoelige gebouwen en obstakels opgenomen. Hiermee wordt onder meer voorkomen dat woningen aan te hoge geluidsbelasting of een te hoog plaatsgebonden risico worden blootgesteld. Tevens wordt in het kader van de vliegveiligheid een denkbeeldig driedimensionaal vlak geprojecteerd (de veiligheidszone) waarbinnen zich geen obstakels bevinden (of breekbaar en licht van constructie). Deze ruimtelijke beperkingen zijn gericht op de gemeente Schouwen-Duiveland en de gebruikers van de gebieden waarvoor deze beperkingen gelden.
Op basis van artikel 8.47 junto artikel 8.8, tweede lid van de Wet luchtvaart wordt met toepassing van artikelen 2.24 juncto 4.16, tweede lid Omgevingswet de status voorbereidingsbesluit aan het luchthavenbesluit verbonden. Provinciale staten nemen hierover in een apart besluit.
Het luchthavenbesluit heeft daarom de werking van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Omgevingswet, waardoor de regels voor de ruimtelijke ordening op grond van de Wet luchtvaart reeds van kracht zijn in het betrokken omgevingsplan, voordat dit omgevingsplan is aangepast.

*6.3. Ruimtelijke afweging*

Op basis van artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens maken provinciale staten voor het gebied gelegen tussen de geluidscontour van 56 dB(A) $L_{den}$ en de geluidscontour van 48 dB(A) $L_{den}$ een afweging over de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied in relatie tot het gebruik van de luchthaven. Het gebied tussen de geluidscontour van 56 dB(A) $L_{den}$ en geluidscontour van 48 dB(A) $L_{den}$ heeft een overwegend agrarisch karakter, waarin 4 woningen gelegen zijn.

Door middel van dit besluit wordt feitelijk de bestaande situatie van luchthaven Prince Helicopters vastgelegd. Daarbij wordt voor het in- en uitvliegen, zoals nu ook in de praktijk reeds gangbaar is, een route vastgelegd die de woningen in Schuddebeurs en de woningen in het omliggende agrarische gebied qua geluid minimaal belast. Bovendien wordt in dit besluit het aantal bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen vastgelegd. Deze 'beperking' gold niet onder de oude regelgeving (BIGNAL). Door dit besluit verandert derhalve de geluidsbelasting van de omliggende woningen niet, en wordt door het vastleggen van het aantal bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen mede voorkomen dat de geluidsbelasting in de toekomst zou kunnen toenemen, hetgeen onder de oude regelgeving theoretisch wel mogelijk zou zijn.
Op grond van het door de provincie gevoerde beleid ligt het in de verwachting dat er geen sprake zal zijn van een uitbreiding van onderhavig vliegveld. Daar onderhavig vliegveld niet zal uitbreiden en het niet in de rede ligt dat in het gebied tussen de geluidscontour van 56 dB(A) $L_{den}$ en de geluidscontour van 48 dB(A) $L_{den}$ in de toekomst woningbouw of de bouw van scholen en ziekenhuizen zal plaatsvinden is de verwachting dat het aantal geluidgehinderden in de omgeving van de luchthaven niet zal toenemen.

*6.4. Luchtverontreiniging en geuremissies*
De luchtverontreiniging en geuremissies van de luchthaven worden veroorzaakt door het opstijgen en landen van de helikopters en vaste veugelvliegtuigen die gebruik maken van verbrandingsmotoren. Onder punt 6.1 is aangegeven dat het aantal bewegingen met helikopters ten opzichte van de vergunde situatie niet wijzigt.
Door het opnemen van een maximum aan het aantal toe te laten bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen per kalenderjaar kan er ten opzichte van de huidige vergunde situatie een geringe afname van de luchtverontreiniging, geuremissie en stikstofdepositie optreden.

*6.5. Commissie regionaal overleg*
Op grond van artikel 8.58 van de Wet luchtvaart kunnen Provinciale Staten voor deze luchthaven een commissie regionaal overleg (hierna CRO) instellen. Deze commissie heeft tot taak om onder leiding van een onafhankelijke voorzitter door overleg tussen alle betrokkenen (gemeente, exploitant van de luchthaven, omwonenden) een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van deze betrokkenen.
De verplichting tot het instellen van een CRO voor alle luchthavens waarvoor een luchthavenbesluit wordt vastgesteld, is in 2017 vervallen. Uit de toelichting bij de wijziging van artikel 8.58 van de Wet luchtvaart blijkt dat het laten vervallen van de verplichting tot het instellen van een CRO voornamelijk betrekking heeft op kleine luchthavens zoals helikopterluchthavens. De wetgever is er ten tijde van de vaststelling van het Besluit burgerluchthavens in 2009 van uitgegaan dat voor helikopterluchthavens -gelet op het meestal geringe aantal bewegingen met helikopters- een luchthavenbesluit niet aan de orde zou zijn en dat altijd met een luchthavenregeling zou kunnen worden volstaan. Uit de praktijk bleek dat door het aantal bewegingen in combinatie met het per definitie beperkte luchthavengebied van een helikopterluchthaven in een aantal gevallen toch een luchthavenbesluit nodig was en daarmee de instelling van een commissie regionaal overleg. Gelet op het beperkte gebruik van een helikopterluchthaven en het beperkte ruimtebeslag ervan heeft de verplichte instelling van een commissie regionaal overleg voor een helikopterluchthaven echter geen toegevoegde waarde. Ook het beperkte gebruik van de binnen de luchthaven aanwezige baan voor vaste vleugeltoestellen leidt niet tot andere inzichten aangezien de helikopterbewegingen maatgevend zijn voor de geluids-en plaatsgebonden risicocontouren. Provinciale staten kunnen nu per luchthavenbesluit besluiten of er een CRO voor de betreffende luchthaven wordt ingesteld en hebben besloten voor luchthaven Prince Helicopters geen CRO in te stellen.

**7. Milieueffectrapportage**
Het betreft hier een omzetting op basis van artikel XIV van de wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens). De nu op de luchthaven toegestane activiteiten zijn niet vermeld in onderdeel bijlage V onder project J7 van het Omgevingsbesluit. Nu deze situatie zich niet voordoet is er geen sprake van een m.e.r.-plicht en ook geen m.e.r.-beoordelingsplicht.

**8. Procedure**
Ingevolge artikel 8.48 Wet luchtvaart is op de voorbereiding 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 gemeente Schouwen-Duiveland overleg plaatsgevonden door middel van het per brief van 14 april 2020 toezenden van het ontwerpvoorstel. Gevraagd is hierop uiterlijk 12 mei 2020 inhoudelijk te reageren. Gemeente Schouwen-Duiveland heeft een reactie uitgebracht.
Vanwege de aanpassingen in de rapporten van To70 zijn de geluidcontouren en externe veiligheidscontouren veranderd. Daarom is een nieuw concept ontwerp besluit opgesteld. De opmerkingen van de gemeente Schouwen-Duiveland zijn niet meer relevant. Het tweede concept is op 10 oktober 2024 op-

nieuw voor reactie aan de gemeente voorgelegd. De volgende reactie van de gemeente Schouwen-Duiveland is op het tweede concept ontwerp luchthavenbesluit ontvangen:
Gelet op artikel 8.8, lid 3 Wet Luchtvaart het verzoek om bij het luchthavenbesluit een termijn tot 1 januari 2032 (overgangsfase omgevingsplan) op te nemen voor het verwerken van het luchthavenbesluit in het Omgevingsplan gemeente Schouwen-Duiveland.
*Reactie:*
*De termijn tot 1 januari 2032 voor het verwerken van het luchthavenbesluit in het Omgevingsplan gemeente Schouwen-Duiveland wordt te lang geacht. In het voorbereidingsbesluit wordt een termijn van 2 jaar in plaats van 1 jaar opgenomen.*
Het ontwerp luchthavenbesluit is bekend gemaakt op 18 september 2025 en heeft vanaf 18 september 2025 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Zienswijzen over het ontwerp luchthavenbesluit konden door een ieder naar voren worden gebracht tot en met 31 oktober 2025.
Gedurende de termijn voor het inbrengen van zienswijzen zijn geen zienswijzen over het ontwerp Luchthavenbesluit Prince Helicopters naar voren gebracht.

**9. Toezicht en handhaving**
Gedeputeerde staten zijn het bevoegd gezag om toezicht te houden op de in het luchthavenbesluit opgenomen artikelen en indien noodzakelijk handhavend op te treden. Toezicht en handhaving vindt mede plaats op basis van rapportages die door de exploitant worden aangeleverd. In de Regeling burgerluchthavens, die rechtstreeks werkend is, is in artikel 13/bijlage 7 bepaald wat de exploitant moet registreren en rapporteren.

**10. Artikelsgewijze toelichting (voor zover noodzakelijk)**
*Artikel 1*
In dit artikel zijn drie definities opgenomen die niet in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen zijn gedefinieerd.

*Artikel 2*
Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

*Artikel 5 Tweede lid*
Zie de toelichting onder punt 6.1.

*Artikel 6*
Handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het Luchthavenbesluit of de Luchthavenregeling vastgestelde waarde.

*Artikel 7*
*Eerste lid*
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.

*Tweede lid*
Deze uitzondering betreft uitsluitend vluchten met een spoedeisend en incidenteel karakter.

*Artikel 9*
Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven. Het luchthavengebied is in bijlage 1 opgenomen. Op de kaart hieronder zijn ter toelichting ook de TLOF, FATO en het veiligheidsgebied aangegeven en daarmee ook de start- en landingslocatie. Dit betreffen onderwerpen die gaan over de inrichting van de luchthaven. Voor de inrichting van het luchthaventerrein gelden rijksregels waarvoor ILenT bevoegd is. Deze informatie moet op basis van de Wet Luchtvaart niet in het luchthavenbesluit worden vastgelegd. Voor een compleet beeld van de helikopterlandingsplaats is dit in deze toelichting opgenomen.




*Artikel 10*
*Algemeen*
Op basis van overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland is besloten het beperkingengebied vast te stellen conform artikel 8.47 van de wet. Het beperkingengebied is hiermee gelijk aan hetgeen voor de geluidsbelasting en het plaatsgebonden risico wettelijk minimaal is vereist.
De 70 dB(A) $L_{den}$ ligt geheel binnen het luchthavengebied en is zodanig klein dat deze niet als gebied waarvoor aanvullende beperkingen geldt kan worden vastgesteld.
De luchthaven is in het Omgevingsplan (voormalig bestemmingsplan Buitengebied Schouwen-Duiveland) van de gemeente Schouwen-Duiveland als zodanig bestemd.

$10^{-5}$ 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.
$L_{den}$-contouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens.

*Eerste en tweede lid*
Dit artikel legt in het eerste en tweede lid de wettelijk minimale beperkingengebieden voor geluid en het plaatsgebonden risico vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet luchtvaart 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.

*Derde lid*
Het derde lid regelt de beperkingen met betrekking tot de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de vliegveiligheid rondom de luchthaven Prince Helicopters.
Deze hoogtebeperkingen volgen uit internationale eisen op basis van ICAO Annex 14 chapter 4 'obstacle restriction and removal'. In artikel 8 lid 1 van de Regeling burgerluchthavens zijn de deze regels voor hoogtebeperkingen opgenomen die gelden voor deze luchthaven. In bijlage 3 zijn de hoogtebeperkingen aangegeven. De hoogtebeperkingen gelden voor al het luchtverkeer op de luchthaven, dus inclusief vaste vleugelvliegtuigen.

*Artikel 12*
Het luchthavenbesluit treedt slechts in werking indien tevens van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een verklaring van veilig gebruik is verkregen. Het luchthavenbesluit heeft de werking van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Omgevingswet, waardoor de regels voor de ruimtelijke ordening op grond van de Wet luchtvaart reeds van kracht zijn in de betrokken Omgevingsplan, voordat de wijziging in het Omgevingsplan is gepubliceerd.