Provinciale Staten

Provincie Zeeland

Kostensoort:
Bedrag: € 0,00
Financiële consequenties opdracht / uitbesteding:
Kostensoort:
Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde belast met behandeling: B. de Reu

Vergadering PS: 29 juni 2018
Nr: 18015309
Agenda nr:
Vergadering GS: 29 mei 2018
Nr: 18014086

Onderwerp: Besluit dat voor de voorgenomen activiteiten van Zeeland Airport B.V. geen milieueffectrapportage opgesteld moet worden

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Zeeland Airport B.V. heeft het voornemen een wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland aan te vragen. De voorgenomen wijzigingen hebben onder meer betrekking op:
- het verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000
- het verlagen van het aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200
- het toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes.

De voorgenomen wijzingen hebben te maken met de rol die luchthaven Midden-Zeeland kan spelen bij de bouw en vooral het onderhoud van offshore windparken door het transporteren van (onderhouds)personeel per helikopter. Voorafgaand aan het indienen van genoemde aanvraag dient ingevolge de Wet milieubeheer te worden beoordeeld en besloten of een milieu-effectrapportage (MER) moet worden opgesteld.
Om te kunnen beoordelen of een MER noodzakelijk is, geeft het Besluit milieueffectrapportage aan wanneer er sprake is van een m.e.r-beoordelingsplicht. Voor luchthaven Midden-Zeeland is van een m.e.r.-beoordelingsplicht sprake indien het project gaat over de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel het wijzigen van vliegroutes. Voorwaarde (drempelwaarde) is dan wel dat de voorgenomen activiteiten leiden tot het wijzigen van het beperkingengebied en/of het wijzigen van de grenswaarden. De voorgenomen wijzigingen van het luchthavenbesluit hebben zowel betrekking op het wijzigen van het beperkingengebied als het wijzigen van de grenswaarden. Deze wijzigingen zijn in strijd met het beleid zoals dat is opgenomen in het vigerende Omgevingsplan Zeeland 2012-2018. De vraag of provinciale staten willen afwijken van dit beleid is nu echter niet aan de orde.
In de ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie is beschreven welke wijzigingen Zeeland Airport B.V. wil realiseren en wat de milieugevolgen daarvan zijn.
Het besluit of een MER moet worden opgesteld dient bij de aanvraag om een luchthavenbesluit te worden gevoegd. Provinciale staten zijn bevoegd gezag voor het vaststellen van een luchthavenbesluit en zijn daarom ook bevoegd gezag voor het nemen van een besluit of een MER moet worden opgesteld. Voorgesteld wordt te besluiten dat er geen MER moet worden opgesteld.

Wat willen we bereiken?
Zeeland Airport B.V. heeft een m.e.r.-beoordelingsnotitie ingediend met betrekking tot de voorgenomen wijziging op luchthaven Midden-Zeeland. Op deze notitie dient provinciale staten een besluit te nemen of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.
Uit de beoordeling van de m.e.r.-beoordelingsnotitie volgt dat de milieueffecten als gevolg van de activiteiten die Zeeland Airport B.V. voornemens is aan te vragen geen zodanige negatieve effecten op het milieu hebben dat dit moet leiden tot het opstellen van een MER. Het opstellen

statenstukken

van een MER zal geen toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de al in de m.e.r.-beoordelingsnotitie onderzochte/opgenomen effecten op het milieu.
Daarom wordt provinciale staten gevraagd conform bijgevoegd ontwerpbesluit te besluiten dat geen MER moet worden opgesteld.

Toelichting
De voorgenomen aanpassingen van het luchthavenbesluit vloeien voort uit het besluit van de regering uit 2016 voor het aanleggen van het eerste windpark voor de monding van de Westerschelde. Voor de bouw en het onderhoud van deze offshore windparken zijn transporten per helikopter noodzakelijk. Luchthaven Midden-Zeeland kan een belangrijke rol spelen in dit proces, waarbij de helikopters gestationeerd en onderhouden kunnen worden op de luchthaven. Om deze helikopters op de luchthaven toe te kunnen laten is een aanpassing van het luchthavenbesluit nodig. Het nu in het luchthavenbesluit opgenomen aantal van maximaal 800 helikopterbewegingen moet daarom worden verhoogd met 3.200 bewegingen naar maximaal 4.000 helikopterbewegingen. Zeeland Airport B.V. wil het totaal aantal luchtvaartuigbewegingen hetzelfde laten. Het aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugeltoestellen wordt daarom met 3.200 bewegingen verlaagd. Uit de m.e.r.- beoordelingsnotitie blijkt dat als de helikopters volgens de huidige in- en uitvliegroutes gaan vliegen er een forse toename van de geluidsbelasting ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat optreedt. De persoonlijk risico contour (externe veiligheid) neemt iets toe. Het in het vigerende luchthavenbesluit vastgestelde beperkingengebied hoeft niet te worden gewijzigd.
Om deze toename van de geluidsbelasting en de afname van veiligheid te voorkomen heeft Zeeland Airport B.V. het voornemen om een helikopterspot in te richten met, voor helikopters, in- en uitvliegroutes aan de zuidzijde van de luchthaven. Hierdoor neemt de geluidsbelasting ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat ten opzichte van de huidige situatie iets af en ook de persoonlijk risico contour (externe veiligheid) neemt iets af. Door het wijzigen van de in- en uitvliegroutes voor helikopters moet het in het vigerende luchthavenbesluit vastgestelde beperkingengebied aan de zuidzijde van de luchthaven worden gewijzigd (vergroot).

Uit de bepalingen van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage volgt dat voor de genoemde activiteiten eerst een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden gevolgd, voordat een ontvankelijke aanvraag voor het wijzigen van het luchthavenbesluit kan worden ingediend. Het besluit moet namelijk bij de aanvraag worden gevoegd. Provinciale staten zijn bevoegd gezag om op de genoemde notitie een besluit te nemen.

Met het oog op de voorgenomen wijzigingen vormen geluid, veiligheid en natuurbescherming de meest relevante milieu-aspecten. Gezien de beperkte effecten op het milieu als gevolg van de voorgenomen wijzigingen bij luchthaven Midden Zeeland wordt in het besluit op de m.e.r.-beoordelingsnotitie geconcludeerd dat er in dit verband geen toegevoegde waarde bestaat om een milieueffectrapport op te stellen.

Het besluit op de m.e.r.-beoordelingsnotitie geeft niet aan of de aangevraagde activiteiten al dan niet vergund kunnen worden, maar doet enkel een uitspraak over de effecten op het milieu als gevolg van voorgenomen activiteiten. Ook ziet het nu te nemen besluit niet op het aanpassen van de grenswaarden voor geluid en het aanpassen (vergroten) van het beperkingengebied, zoals die nu in het vigerende luchthavenbesluit zijn opgenomen.
Zowel de toename van de geluidsbelasting als het aanpassen (vergroten) van het beperkingengebied zijn in strijd met het beleid zoals dat nu in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 staat. De vraag of provinciale staten willen afwijken van dit beleid is nu niet aan de orde maar vindt pas plaats bij het beoordelen van de nog door Zeeland Airport B.V. in te dienen aanvraag tot het wijzigen van het luchthavenbesluit.
Pas als er een concrete ontvankelijke aanvraag wordt ingediend moeten provinciale staten besluiten of de aangevraagde activiteiten al dan niet vergund kunnen worden. Bij dit besluit worden ook het vigerende provinciale beleid en van toepassing zijnde wet- en regelgeving betrokken. Te zijner tijd zal een ontwerp luchthavenbesluit aan provinciale staten worden voorgelegd. Deze aanvraag wordt verwacht in het derde kwartaal van 2018.

Waaraan kunnen we zien of alles bereikt is?
Als er een besluit op de m.e.r.-beoordelingsnotitie is genomen en dit besluit bij een aanvraag voor het wijzigen van het luchthavenbesluit is gevoegd.

Wat doen we daarvoor?
In bijgaand ontwerpbesluit wordt beoordeeld of de voorgenomen activiteiten van Zeeland Airport B.V. effecten hebben op het milieu en de omgeving en of er factoren zijn die aanleiding geven of er een MER moet worden opgesteld. In dit geval blijkt uit de beoordeling dat er geen factoren zijn die aanleiding geven om een MER op te laten stellen en wordt provinciale staten voorgesteld overeenkomstig deze beoordeling te besluiten.

Wat zijn de klimaateffecten?
Geen.
Wat mag het kosten?
De uitvoering van de werkzaamheden in het kader van de m.e.r.-beoordelingsprocedure vallen onder de reguliere kosten die voor luchtvaarttaken zijn geraamd.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op (kostensoort)
Geen.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris.

Ontwerp-besluit

Provinciale Staten van Zeeland,

overwegende dat

- er ten behoeve van de door Zeeland Airport B.V. voorgenomen wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland een m.e.r.-beoordelingsnotitie is opgesteld;
- uit deze m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat als gevolg van de voorgenomen wijzigingen geen belangrijke negatieve effecten voor het milieu te verwachten zijn

gelezen het voorstel van het college van Gedeputeerde Staten van 29 mei 2018, nr. 18014086;

gelet op het gestelde in het Besluit m.e.r. en de artikelen 7.17 tot en met 7.19 van de Wet milieubeheer;

besluiten:

dat op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer voor de activiteiten als omschreven in de m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 11 mei 2018 voor luchthaven Midden-Zeeland geen milieueffectrapport opgesteld moet worden.

OVERWEGINGEN

1. Algemeen

1.1. Inleiding
Op 15 mei 2018 hebben wij van Zeeland Airport B.V. een m.e.r.-beoordelingsnotitie op grond van het Besluit milieueffectrapportage (hierna Besluit m.e.r) ontvangen. De m.e.r.-beoordelingsnotitie is ingediend ten behoeve van een voorgenomen aanpassing van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland voor onder meer:
- het verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000
- het verlagen van het aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200
- het toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes.

De voorgenomen activiteiten vallen onder categorie 6.2 van de D-lijst van het Besluit m.e.r.
De voorgenomen aanpassingen van het luchthavenbesluit hebben een directe relatie met het aanleggen van het eerste windpark voor de monding van de Westerschelde. Voor de bouw en het onderhoud van deze offshore windparken zijn transporten per helikopter noodzakelijk. Luchthaven Midden-Zeeland kan een belangrijke rol spelen in dit proces, waarbij de helikopters gestationeerd en onderhouden kunnen worden op de luchthaven. Zeeland Airport B.V. wenst deze helikopters op de luchthaven toe te kunnen laten en daarom is een aanpassing van het luchthavenbesluit nodig. Het nu in het luchthavenbesluit opgenomen aantal van maximaal 800 helikopterbewegingen moet worden verhoogd naar maximaal 4.000 helikopterbewegingen. Zeeland Airport B.V. wil het totaal aantal luchtvaartuigbewegingen op de luchthaven, zoals dat in het luchthavenbesluit is opgenomen niet toe laten nemen. Dit betekent dat het aantal luchtvaartuigbewegingen met vastevleugeltoestellen zal afnemen.
Luchthaven Midden-Zeeland is gelegen aan de Calandweg 36 te Arnemuiden binnen de gemeente Middelburg.

1.2. Ontvankelijkheid
In de op 15 mei 2018 ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn de milieugevolgen van de activiteiten, de kenmerken en de gevolgen van de activiteiten beschreven. De m.e.r.-beoordelingsnotitie bevat voldoende gegevens voor een goede beoordeling.

1.3. Juridisch kader
Op grond van categorie 6.2, onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. is sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht indien het project gaat over de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel het wijzigen van vliegroutes.
De drempel die geldt voor categorie 6.2 heeft betrekking op het wijzigen van het beperkingengebied en/of de grenswaarden. De voorgenomen activiteiten leiden zowel tot het wijzigen van het beperkingen gebied als het wijzigen van de grenswaarden.
In de ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie is beschreven welke wijzigingen Zeeland Airport B.V. wil realiseren en wat de milieugevolgen daarvan zijn.

1.4. Toetsingskader
Omdat de activiteiten zowel betrekking hebben op het wijzigen van het beperkingengebied als het wijzigen van de grenswaarden geldt de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 van de Wet milieubeheer (m.e.r.-beoordelingsplicht). Overeenkomstig artikel 7.17, van de Wet milieubeheer (Wm) en het Besluit milieueffectrapportage is getoetst of voor de voorgenomen activiteiten, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Bij de beslissing hebben wij rekening gehouden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling (2011/92/EU en 2014/52/EU) aangegeven selectiecriteria. De criteria van bijlage III van de richtlijn omvatten:
- de kenmerken van het project (onder andere omvang en cumulatie);
- de locatie van het project (de kenmerken van het plangebied in relatie met kwetsbaarheid van de omgeving);
- soort en kenmerken van het potentiële effect (mogelijke effecten van de activiteit, onder andere het bereik, waarschijnlijkheid en omkeerbaarheid).

De toetsing is onderstaand uitgewerkt in de hierna volgende beoordeling.

2. Beoordeling

2.1 De kenmerken en locatie van het project
De luchthaven blijft qua kenmerken, plaats en samenhang met de omgeving ongewijzigd. De kenmerken van de voorgenomen veranderingen zijn als volgt samen te vatten.

Verhogen aantal helikopterbewegingen en verlagen aantal vliegbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen huidige vliegroutes (worst-case)
Het verhogen van het aantal helikopterbewegingen met 3.200 bewegingen (van 800 naar 4.000) is nodig voor het opzetten en onderhouden van de windparken. Om het totaal aantal luchtvaartuigbewegingen zoals dat nu in het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland is opgenomen niet te overschrijden worden er 3.200 vaste vleugelvliegtuigen "ingeleverd" waardoor het totaal aantal vliegbewegingen zoals dat nu is opgenomen in het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland niet verandert.

Verhogen aantal helikopterbewegingen, verlagen aantal vliegbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen, toevoegen helikoptersport en wijzigen vliegroutes helikopters (voorgenomen situatie)
Door de toename van het aantal helikopterbewegingen wordt op het luchthaventerrein een helikopterspot ingericht met voor helikopters aangepaste vliegroutes zodat de helikopters geen gebruik meer maken van de standaard in- en uitvliegroutes op basis van het circuitgebied. Uitgangspunt bij de m.e.r.-beoordeling is dat ook de nu in het luchthavenbesluit opgenomen 800 helikopterbewegingen gebruik maken van de helikopterspot en de daarbij horende in- en uitvliegroutes.

2.2. De kenmerken van de potentiële effecten van het project
De voorgenomen activiteiten hebben gevolgen voor verschillende milieuaspecten. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is de invloed van de voorgenomen activiteiten, voor zowel de worstcase situatie als de voorgenomen situatie, per milieuaspect beschreven. Wij overwegen hierover het volgende.

2.2.1. (Externe) Veiligheid
Algemeen
Externe veiligheid heeft betrekking op het risico van de luchthaven voor de omgeving. De risicomaat die hierbij gehanteerd wordt, is het plaatsgebonden risico (PR). Het PR is gedefinieerd als de kans per jaar dat een denkbeeldig persoon die zich permanent op dezelfde locatie in de omgeving van een luchthaven bevindt, komt te overlijden als direct gevolg van een vliegtuig ongeval.
In het Besluit burgerluchthavens is de verplichting neergelegd dat de 10^{-5} en 10^{-6} PR contouren in het luchthavenbesluit moeten zijn opgenomen. Binnen deze contouren gelden op grond van het Besluit burgerluchthavens bepaalde ruimtelijke beperkingen. Om deze reden mag het vast te stellen (ruimtelijke)beperkingengebied niet kleiner zijn dan de 10^{-6} PR contour.

Verhoging aantal helikopterbewegingen en verlagen aantal vliegbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen huidige vliegroutes (worst-case)
Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat in deze situatie zowel de 10^{-5} als de 10^{-6} PR contour aan de oost en west zijde van de start- en landingsbaan iets groter worden ten opzichte van de contouren zoals die zijn gebruikt bij het vaststellen van het vigerende luchthavenbesluit. De beperkte vergroting van beide contouren past binnen het in het luchthavenbesluit opgenomen beperkingengebied en leidt niet tot extra beperkingen in het ruimtelijk kader. In de huidige situatie ligt er één woning binnen de 10^{-6} PR contour. In de worstcase situatie verandert dat niet.

Verhoging aantal helikopterbewegingen, verlagen aantal vliegbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen, toevoegen helikoptersport en wijzigen vliegroutes helikopters (voorgenomen situatie)
In deze situatie wordt op de luchthaven een helikopterspot ingericht en maakt 92,5% van alle helikopterbewegingen gebruik van een zuidelijke in- en uitvliegroute.
Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat er in deze situatie zowel de 10^{-5} als de 10^{-6} PR contour aan de oost en west zijde van de start- en landingsbaan iets kleiner worden ten opzichte van de contouren zoals die zijn gebruikt bij het vaststellen van het vigerende luchthavenbesluit. Hierdoor treedt voor de ten westen van de luchthaven gelegen camping De Witte Raaf/Oranjeplaat een lichte verbetering van het plaatsgebonden risico op ten opzichte van in het vigerende luchthavenbesluit opgenomen PR contouren.
Door het toevoegen van de zuidelijke in- en uitvliegroutes voor het merendeel van de helikopterbewegingen treedt aan de zuidzijde van de luchthaven een vergroting van zowel de 10^{-5} als de 10^{-6} PR contour op. Beide contouren bevinden zich gedeeltelijk buiten het in het vigerende luchthavenbesluit aangewezen luchthaventerrein. De 10^{-6} PR contour bevindt zich ook gedeeltelijk buiten het in het luchthavenbesluit vastgestelde beperkingengebied. Het huidige luchthavengebied zal naar aanleiding van de gewijzigde situatie worden aangepast. De aangepaste situatie is in de m.e.r.-beoordelingsnotitie opgenomen. De 10^{-5} PR contour ligt in de aangepaste situatie binnen het luchthavengebied. Binnen zowel de 10^{-5} als de 10^{-6} PR contour bevinden zich geen woningen, kwetsbare of beperkt kwetsbare gebouwen. Ten opzichte van de huidige situatie treedt een lichte

verbetering op omdat de woning die eerst binnen de 10^{-6} PR contour lag nu net buiten deze contour komt te liggen. Het beperkingengebied moet bij uitvoering van deze situatie aan de zuidzijde zo worden aangepast dat het beperkingengebied ten minste de 10^{-6} PR contour bevat.

Conclusie
Op grond van de aangeleverde informatie concluderen wij dat ten opzichte van de huidige situatie in de voorgenomen situatie:
- een geringe verkleining van de 10^{-5} als de 10^{-6} PR contour aan de oost- en westzijde (ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat) optreedt (effect licht positief)
- een vergroting van de 10^{-5} als de 10^{-6} PR contour aan de zuidzijde van de luchthaven optreedt (effect licht negatief)
- de 10^{-6} PR contour aan de zuidzijde van het vliegveld buiten het in het vigerende luchthavenbesluit vastgestelde beperkingengebied komt te liggen
- geen woningen, kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten meer liggen binnen het gebied van de 10^{-6} PR contour (effect licht positief)
- de effecten op de totale externe veiligheid in de directe omgeving van het vliegveld licht positief tot neutraal zijn

2.2.2. Geluid
Algemeen
In het Besluit burgerluchthavens is de verplichting neergelegd dat de contouren voor de geluidsbelasting 70 dB(A) L_{den}, 56 dB(A) L_{den} en 48 dB(A) L_{den} contour in het luchthavenbesluit moeten zijn opgenomen. Voor luchthaven Midden-Zeeland is de 70 dB(A) L_{den} contour zo klein dat deze in de m.e.r.-beoordelingsnotitie niet is weergegeven. Binnen de genoemde contouren gelden op grond van het Besluit burgerluchthavens bepaalde ruimtelijke beperkingen. Om deze reden mag het vast te stellen (ruimtelijke)beperkingengebied niet kleiner zijn dan de 56 dB(A) L_{den} contour. Voor het gebied tussen de 56 en de 48 dB(A) L_{den} contour gelden geen wettelijke ruimtelijke beperkingen maar bij het opstellen van het luchthavenbesluit moet wel een integrale afweging worden gemaakt over de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

Verhoging aantal helikopterbewegingen en verlagen aantal vliegbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen huidige vliegroutes (worst-case)
Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat er in deze situatie een toename van de geluidsbelasting in alle in het luchthavenbesluit opgenomen handhavingspunten optreedt.
Ten opzichte van de in het luchthavenbesluit opgenomen grenswaarden treedt er een toename op van de geluidsbelasting van 4,3 dB(A) en 6,2 dB(A) in de handhavingspunten HH09 en HH27 en van 3,1 dB(A) en 2,6 dB(A) in de handhavingspunten P0 en P1. Dit betekent dat de geluidsbelasting ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat toeneemt. Het aantal woningen binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour neemt ten opzichte van de huidige situatie toe met 27 woningen.
Uit de in de m.e.r.-beoordelingsnotitie opgenomen 56 dB(A) L_{den}-contour blijkt wel dat deze situatie past binnen het in het luchthavenbesluit vastgelegde beperkingengebied. Het totale oppervlakte van de 56 dB(A) L_{den}-contour neemt ten opzichte van de situatie waarop de contouren in het luchthavenbesluit zijn gebaseerd toe met 3,05 km^2.

Verhoging aantal helikopterbewegingen, verlagen aantal vliegbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen, toevoegen helikoptersport en wijzigen vliegroutes helikopters (voorgenomen situatie)
In deze situatie wordt op de luchthaven een helikopterspot ingericht en maakt 92,5% van alle helikopterbewegingen gebruik van een zuidelijke in- en uitvliegroute.
Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat in deze situatie er een afname van de geluidsbelasting in alle in het luchthavenbesluit opgenomen handhavingspunten optreedt.
Ten opzichte van de in het luchthavenbesluit opgenomen grenswaarden treedt er een afname van de geluidsbelasting van 0,8 dB(A) en 1,0 dB(A) in de handhavingspunten HH09 en HH27 en van 0,5 dB(A) in de handhavingspunten P0 en P1. Dit betekent dat de geluidsbelasting ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat afneemt.
Uit de in de m.e.r.-beoordelingsnotitie opgenomen 56 dB(A) L_{den}-contour blijkt dat door het toevoegen van de zuidelijke in- en uitvliegroutes aan de zuidzijde van de luchthaven een toename van de geluidsbelasting optreedt. Het aantal woningen binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal woningen binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour neemt ten opzichte van de huidige situatie toe met 2 woningen.
Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat de 56 dB(A) L_{den}-contour niet binnen het in het vigerende luchthavenbesluit vastgestelde beperkingengebied past. Het beperkingengebied moet bij uitvoering van deze

situatie aan de zuidzijde zo worden aangepast dat het beperkingengebied ten minste de 56 dB(A) L_{den}-contour bevat.
Het totale oppervlakte van de 56 dB(A) L_{den}-contour neemt ten opzichte van de situatie waarop de contouren in het luchthavenbesluit zijn gebaseerd toe met 1,63 km^2.

Conclusie
Op grond van de aangeleverde informatie concluderen wij dat ten opzichte van de huidige situatie in de voorgenomen situatie:
- een verlaging van de geluidsbelasting ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat optreedt (effect licht positief)
- een verhoging van de geluidsbelasting aan de zuidzijde van de luchthaven optreedt (effect licht negatief)
- de 56 dB(A) L_{den}-contour aan de zuidzijde van het vliegveld buiten het in het vigerende luchthavenbesluit vastgestelde beperkingengebied komt te liggen.
- niet meer woningen, andere geluidsgevoelige objecten of te beschermen gebieden liggen binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour (effect neutraal)
- er twee extra woningen binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour komen te liggen (effect licht negatief)
- de effecten op de totale geluidsbeleving in de directe omgeving van het vliegveld licht negatief tot neutraal zijn

2.2.3. Lucht en geur
Voor dit aspect treedt geen onderscheidt op tussen de worstcase en de voorgenomen situatie.
In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is getoetst of de voorgenomen wijzingen voldoen aan de in de landelijke wetgeving opgenomen waarde voor de luchtkwaliteit. Hiertoe zijn de voorgenomen wijzigingen getoetst of deze Niet In Betekende Mate (NIBM) bijdragen. Uit de uitgevoerde toets blijkt dat voldaan wordt aan de NIBM voorwaarde dat de voorgenomen wijzigingen niet meer dan maximaal 3% bijdraagt aan jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2).
Daarnaast blijkt dat de achtergrondconcentratie in de omgeving van luchthaven Midden-Zeeland vele malen hoger is dan alleen de bijdrage van de luchtvaart. De wettelijk gestelde grenswaarden (40 µg/m3 NO2 of PM10) zullen niet overschreden worden, daarom zijn effecten voor de volksgezondheid niet te verwachten.
Het is niet te verwachten dat de voorgenomen wijzigingen leiden tot geuroverlast of onacceptabele luchtemissies.

Conclusie
Op grond van de aangeleverde informatie concluderen wij dat de voorgenomen wijzigingen niet zullen leiden tot onacceptabele lucht- en geuremissies.

2.2.4. Verkeer en Vervoer
Voor dit aspect treedt geen onderscheidt op tussen de worstcase en de voorgenomen situatie.
De uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen is zeer beperkt in verhouding tot het totale aantal vergunde vliegbewegingen. Daarnaast zullen deze extra helikopterbewegingen slechts beperkt worden gebruikt ten behoeve van passagiersvluchten. De 3.200 additionele helikopterbewegingen zullen daardoor naar verwachting slechts een zeer beperkende verkeer aantrekkende werking tot gevolg hebben.

Conclusie
Op grond van de aangeleverde informatie concluderen wij dat de voorgenomen wijzigingen niet zullen leiden tot onacceptabele verkeersbewegingen.

2.2.5. Beschermde natuur
Algemeen
Het Natura 2000 gebied Veerse Meer ligt ten noorden van luchthaven Midden-Zeeland en wordt beïnvloed door de aanwezigheid van de luchthaven. In de worstcasesituatie zal door de toename van het aantal helikopterbewegingen op de normale routes mogelijk een effect optreden op het Veerse Meer. In de voorgenomen situatie treedt een positief effect op omdat minder gevlogen zal worden over het natuurgebied. De effecten op het natuurgebied zal in de voorgenomen situatie licht positief uitvallen.

Stikstof depositie
Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat voor luchthaven Midden-Zeeland geen aparte vergunning voor de stikstof depositie op grond van de (nu vervallen) Natuurbeschermingswet is afgegeven. In het kader van de Wet Natuurbescherming is voor de voorgenomen wijzigingen een toets uitgevoerd op de stikstofdepositie op omringende Natura 2000-gebieden op basis van de Programma Aanpak Stikstof (PAS). Uit deze berekeningen blijkt dat de drempelwaarde (0,05 mol/ha/j) in geen van de omliggende natuurgebieden wordt overschreden.

De luchthaven zal qua infrastructuur verder niet gewijzigd worden en voldoende plaats blijven bieden voor de aanwezige flora en fauna (biodiversiteit).

Conclusie
De voorgenomen wijzigingen leiden tot licht positieve effecten op het overvliegen van het Natura 2000 gebied Veerse Meer en niet tot negatieve effecten op stikstof depositie en flora en fauna (biodiversiteit).

2.2.6. Overige milieuaspecten

De effecten op het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en op de natuur, zoals landschap, archeologie, cultuurhistorie, bodem, (grond)water en biodiversiteit zijn als gevolg van de voorgenomen wijzigingen naar verwachting verwaarloosbaar. De luchthaven blijft qua kenmerken, plaats en samenhang met de omgeving onveranderd.
Voor bijvoorbeeld het aspect bodem volgt uit een quickscan van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden dat het gebied rondom de luchthaven een zeer lage trefkans heeft voor het aantreffen van archeologische resten in de bodem. Voor de ontwikkeling van een helikopterspot zullen er wat aanpassingen volgen op de bodem binnen het luchthaventerrein, maar deze zullen naar verwachting zeer klein zijn. Aangezien er relatief weinig bodemaanpassingen benodigd zijn voor de voorgenomen situatie zal naar verwachting het effect op de bodem verwaarloosbaar zijn.

3. Toegevoegde waarde MER

Gelet op bovenstaande overwegingen zijn wij van mening dat geen van de bovenstaande factoren aanleiding geeft voor het opstellen van een milieueffectrapport. De genoemde milieuaspecten zullen in het luchthavenbesluit voldoende aan de orde komen. De toegevoegde waarde van een milieueffectrapport is in dit verband niet aanwezig.

M.e.r.-beoordelingsbesluit
Wij besluiten op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer dat voor de activiteiten als omschreven in de m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 11 mei 2018 voor luchthaven Midden-Zeeland geen milieueffectrapport opgesteld moet worden.

4. Rechtsmiddelen en afschriften

De m.e.r.-beoordelingsnotitie en het besluit hierop maken onderdeel uit van een procedure ter voorbereiding op de aanvraag voor het wijzigen van een luchthavenbesluit. Met betrekking tot de procedure van dit besluit wordt opgemerkt dat tegen de onderhavige beslissing geen rechtstreeks bezwaar en beroep openstaat, behalve indien u rechtstreeks in uw belang wordt getroffen. Is dit niet het geval dan kunt u uw bezwaren over dit beoordelingsbesluit kenbaar maken bij het uiteindelijke besluit, te weten het ontwerp luchthavenbesluit en het luchthavenbesluit. Het onderhavige besluit maakt onderdeel uit van de aanvraag tot wijziging van het luchthavenbesluit en zal ook bij deze procedurestappen bekend worden en ter visie worden gelegd.

Een afschrift van deze beschikking wordt gezonden aan:
- Het college van burgemeester en wethouders van Middelburg;
- Inspectie Leefomgeving en Transport, dienst Luchtvaart
- Advanced Decision Systems Airinfra B.V.
- Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland

Aldus vastgesteld in de vergadering van provinciale staten van 29 juni 2018,

Middelburg, 29 juni 2018
Provinciale staten van Zeeland voornoemd,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris.