

20014878

Commissie Ruimte 8 mei 2020

Agendapunt 7 Brief GS niet opstellen MER Zeeland Airport

Vragen en antwoorden

Naar aanleiding van de vragen van Groen Links (Eelko Vooijs) het volgende:

VRAAG: Is gedeputeerde het eens dat er in de praktijk wel degelijk meer hinder zal gaan ontstaan? (Dit omdat er nu weliswaar 4000 vliegbewegingen vergund zijn, maar die lang niet allemaal plaatsvinden).

Antwoord

De uitbreiding van het aantal vliegbewegingen met 4000 helikopters inclusief het verminderen van het aantal bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen ligt niet voor bij de MER beoordeling voor de nu voorgenomen baanrotatie.

De aanvraag om uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen wordt in een aparte, reeds lopende, procedure behandeld. In het kader van die procedure hebben provinciale staten op 26 oktober 2018 al besloten dat geen MER rapportage voor het verhogen van het aantal helikopterbewegingen noodzakelijk is. Dit vanwege het feit dat uit die MER beoordeling blijkt dat voor de diverse milieueffecten er geen mogelijke belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten. Het definitieve besluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland zal naar verwachting nog voor het zomerreces worden behandeld in PS.

VRAAG: Hoe zeker is het dat het straks bij het maximum van 4000 vliegbewegingen zal blijven?

Antwoord

Het voorliggende besluit gaat niet om een wijziging van de huidige vergunning (Luchthavenbesluit) van het vliegveld Midden Zeeland ten behoeve van uitbreiding van het aantal vliegbewegingen met helikopters, maar om de vraag of er voor de voorgenomen activiteit, de verdraaiing van de start- en landingsbaan + het optimaliseren van de helikopterspot, een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Voor zover wordt bedoeld met "straks" op de nog lopende procedure voor het wijzigen van het huidige Luchthavenbesluit, uit de aanvraag van Zeeland Airport – zoals ingediend op 5 februari 2019 – blijkt dat het aantal van 4000 helikopterbewegingen de maximale afhandelingscapaciteit voor helikoptervluchten op het vliegveld is.

Naar aanleiding van de vragen van D66 (Annet v.d. Ree) het volgende:

VRAAG: Op papier klopt de beslissing, maar in de praktijk zou de keuze voor een volledige MER alle belangen afdekken. Gelet op de reacties uit de directe omgeving zou dit een afweging waard zijn. Ook het doel om te komen tot één Veeerse Meer visie, die past in het Omgevingsplan, zou een volledige MER een verstandige beslissing zijn. Graag een reactie van de Gedeputeerde.

Antwoord

In de procedure tot wijziging van het luchthavenbesluit voor de baanrotatie (vangt aan nadat Provinciale Staten een besluit hebben genomen betreffende het voorliggende statenvoorstel en na indiening aanvraag tot wijziging van het luchthavenbesluit door Zeeland Airport) worden de belangen van omwonenden nader afgewogen en bestaat de mogelijkheid om op een ontwerpbesluit zienswijzen in te dienen.

Voor het vliegveld Midden-Zeeland is van een MER beoordelingsplicht sprake omdat het project gaat over de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel het wijzigen van vliegroutes (beoordelingsplicht gebaseerd op het Besluit MER en de artikelen 7.17 t/m 7.19 Wet milieubeheer).

Wat nu voorligt ter besluitvorming is de MER beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland m.e.r. beoordelingsnotitie ten behoeve van aanpassing LHB voor baanrotatie" d.d. 26 februari 2020, opgesteld door Advanced Decision Systems Adecs Airinfra Consultants B.V (in opdracht van Gemeente Middelburg).

Een MER in het kader van de gebiedsvisie Veerse Meer is pas aan de orde als er op (deel) gebiedsniveau concrete plannen worden ontwikkeld. Verder wordt voor de omgevingsvisie (aannemende dat in de vraag "Omgevingsplan" moet worden gelezen als "Omgevingsvisie") een MER gemaakt. Als de gebiedsvisie Veerse Meer daar onderdeel van uit gaat maken zal deze ook in die MER worden meegenomen.

Tenslotte, de geluidsbelasting voor omwonenden zal voor veel mensen aanwijsbaar verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. En omwonenden krijgen in het vervolg van de nog komende vergunningsprocedure nog volop de gelegenheid hun stem te laten horen.

Naar aanleiding van de vragen van de SP (Sylvia Tuinder) het volgende:

VRAAG: Er staat: Geluidsoverlast vermindert: doordat niet meer direct over de woningen en recreatiewoningen wordt gevlogen.

Het woordje ' direct' roept de vraag op:

- 1. Wordt er nu wel of niet over woningen en recreatiewoningen gevlogen?**
- 2. Is er voor andere woningen bij draaiing niet meer geluidsoverlast?**
- 3. Hoe kan het dat er staat dat de geluidsoverlast vermindert terwijl het aantal helikoptervluchten ruim is gestegen (ik meen met ruimte voor 4000)? En hoe kan het dat dat geen negatieve effecten geeft?**
- 4. Er wordt gesproken over minder overlast want minder woningen : maar worden flora en fauna (en niet alleen in kopje natuurbescherming) daar niet betrokken bij onderzoek naar geluidsoverlast?**

Antwoord

Ad 1.

Door het verdraaien van de baan wordt op basis van het zogenaamde circuitgebied (routes die de luchtvaartuigen volgen bij het naderen tot en vertrekken vanaf het vliegveld) niet meer over woningen en recreatiewoningen gevlogen. Hoe een luchtvaartuig zich echter in het luchtruim gedraagt maakt geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit en behoort ook niet tot de bevoegdheid van de Provincie, maar van het Rijk.

20014878

Ad 2.

Door de verdraaiing van de baan draaien de contouren, waaronder de contouren van de geluidstraling als het ware met de baan mee. Hierdoor zal het geluid ten zuidoosten van vliegveld toenemen, echter betreft het daar een dunbevolkt gebied op een relatief grotere afstand, waardoor de geluidbelasting aan de westzijde nabij Oranjeplaat per saldo zal afnemen.

Ad 3.

De uitbreiding van het aantal vliegbewegingen met 4000 helikopters inclusief het verminderen van het aantal bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen ligt niet voor bij de MER beoordeling voor de nu voorgenomen baanrotatie.

De aanvraag om uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen wordt in een aparte, reeds lopende, procedure behandeld. In het kader van die procedure hebben provinciale staten op 26 oktober 2018 al besloten dat geen MER rapportage voor het verhogen van het aantal helikopterbewegingen noodzakelijk is. Dit vanwege het feit dat uit die MER beoordeling blijkt dat voor de diverse milieueffecten er geen mogelijke belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten. Het definitieve besluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland zal naar verwachting nog voor het zomerreces worden behandeld in PS.

Voor wat betreft de geluidsoverlast en de negatieve effecten zie onder Ad 2.

Ad 4.

De effecten van geluid op flora en fauna worden onderzocht in het kader van de Wet natuurbescherming en het Natuur Netwerk Zeeland (zie "Rapportage quickscan flora en fauna Wet natuurbescherming").

VRAAG: Er wordt gesproken over hindercontouren van de baan.

De SP heeft grote vraagtekens bij het behoud van Natura 2000 en het behoud van de toegankelijkheid en het behoud van de rust en de ruimte aan het veerse meer voor huidige bewoners en recreanten door het vergroten van de camping de Witte Raaf tot het recreatiepark waar de gem Middelburg met een recreatieonderneming meer dan 1000 recreatiewoningen wil gaan plaatsen.

5. Is het realiseren van zo'n proportioneel erg groot recreatiepark wel een goede reden om te baan te draaien?

6. Hoe zit het verder met de hindercontouren van dit grote recreatiepark waterpark Veerse meer, wordt dat ook meegewogen bij onderzoek of MER?

Antwoord

Ad 5.

Het realiseren van de bouw van het recreatiepark Waterpark Veerse Meer is zeker niet alleen de reden voor het draaien van de start- en landingsbaan. Het betreft ook een al jaren bestaande wens van het vliegveld en de gemeente Middelburg.

Ad 6.

In het voorliggende statenvoorstel zijn de mogelijke nadelige effecten op het milieu van de voorgenomen activiteit van het vliegveld (baanrotatie) onderzocht en is vervolgens, na alle wettelijke bepalingen en afwegingen op een rij gezet hebbende, een voorstel vastgesteld waarin is geconcludeerd dat het opstellen van een milieueffectrapportage niet nodig blijkt.

VRAAG 7: Kan GS zelf de vraag voorleggen aan de bewoners van de omgeving en Arnemuiden in hoeverre zij hinder ondervinden van het vliegveld (zoals het nu is en met de toename van het aantal helikoptervluchten) en in hoeverre zij verwachten hinder te ondervinden van een enorme uitbreiding van het huidige recreatiepark van meer dan 1000 recr woningen?

Antwoord

Hinder van het vliegveld (nu en met de toename van het aantal helikoptervluchten) is niet aan de orde, het gaat in voorliggend besluit om een verdraaiing van de baan waardoor er juist minder hinder voor omwonenden ontstaat. De toename van het aantal helikoptervluchten betreft een aparte, nog lopende procedure, die voor definitieve besluitvorming medio zomer 2020 zal worden voorgelegd aan de Staten.

Hypothetische vraag:

Stel dat het Waterpark Veerse meer niet doorgaat of veel kleiner wordt dan de meer dan duizend voorgestelde recreatiewoningen is dan het draaien van de baan nog wenselijk?

Antwoord

Het draaien van de baan is niet alleen specifiek gekoppeld aan de bouw van het vakantiepark Waterpark Veerse Meer. Het betreft ook een al jaren bestaande wens van het vliegveld en de gemeente Middelburg. En gezien de beperkte en in het algemeen positieve effecten op het milieu, tevens inhoudende een verbetering van de geluidsbelasting voor omwonenden, is het draaien van de baan ook in de genoemde situatie zeker wenselijk.

VRAAG: Er staat dat de baan nu 1000 meter is en dat ‘ het er niet uitziet dat het 2100 meter wordt’ (dan is er een mer plicht).

8.Hoe lang wordt de baan nu eigenlijk?

9.In hoeverre worden de grenswaarden voor geluidsbelasting gewijzigd? Hoe groot is de geluidstoename, de geluidswijziging door de toename van het aantal vluchten en door het toenemend aantal helikopters die lager vliegen en meer (doordringender) geluid maken?

10.Tav D6 2 (schema pag 5) het is niet geel gemaakt: maar er is toch ook sprake van een wijziging in het gebruik van de luchthaven: er zijn en komen meer helikoptervluchten.

11.Is een alternatieve locatie voor een helikopterspot voor vertrek van helikoptervluchten dichterbij het windmolenpark niet mogelijk (het is ooit bekeken, maar soms veranderen de mogelijkheden) en veel logischer omdat dan de afstand met vluchten over land wordt beperkt?

Ad 8.

Het MER beoordelingsbesluit ziet op het verdraaien en verplaatsen van de baan en niet op een wijziging van de baanlengte. De baan is en blijft 1000 meter lang. In het statenvoorstel staat: “Bij luchthaven Midden-Zeeland is de baan 1000 meter lang en zien de voorgenomen wijzigingen er niet op dat de baan wordt gewijzigd naar een lengte van 2.100 meter of meer. Voor de voorgenomen wijzigingen geldt op grond van het Besluit mer daarom geen directe plicht tot het opstellen van een MER (zie hiervoor de Brief aan de Voorzitter van PS (kenmerk 20012349) onderdeel A. Formeel Kader Milieueffectrapportage.

Ad 9.

De consequenties voor de geluiduitstraling als gevolg van de verdraaiing en verplaatsing van de baan en optimalisatie van de helikopterspot zijn beschreven in de MER beoordelingsnotitie en het bijbehorende addendum. Hierbij is ook de geluiduitstraling van helikopters meegenomen.

De toename van het aantal helikopters is geen onderdeel van deze procedure, er is geen sprake van toename van het aantal vluchten. De toename van het aantal helikopters is dan ook niet als zodanig meegenomen in de beoordeling van de effecten van de nu wel voorliggende wijzigingen. Voor de uitbreiding van de helikopterbewegingen en inrichting van de helikopterspot heeft provinciale staten op 26 oktober 2018 een besluit op de MER beoordelingsnotitie genomen. Er is besloten dat een MER rapportage niet nodig is.

Ad 10.

De extra helikoptervluchten maken geen onderdeel uit van de voorliggende MER beoordeling. Onder punt 9 is vermeld dat voor de uitbreiding van de helikopterbewegingen reeds een procedure in het kader van de MER beoordelingsnotitie is doorlopen.

Ad 11.

Een alternatieve locatie voor de helikopterspot maakt geen onderdeel uit van de voorliggende MER beoordelingsprocedure. Op verzoek van de staten hebben gedeputeerde staten, los van de MER beoordelingsprocedure voor de uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen, in 2018 een verkennend onderzoek uitgevoerd naar een alternatieve locatie. Uit het verkennend onderzoek bleek dat het provinciaal beleid (omgevingsplan) geen mogelijk biedt voor het vestigen van nieuwe luchthavens waarvoor een luchthavenbesluit moet worden afgegeven. Verder bleek kort samengevat uit gevoerde gesprekken met diverse betrokkenen dat zowel North Sea Port (Sloegebied) als de gemeente Vlissingen (Buitenhaven) overwegende bezwaren hebben tegen het vestigen van een helikopterplatform in het havengebied.

Via de aanbiedingsbrief bij het statenvoorstel over het besluit op de MER beoordelingsnotitie uitbreiding helikopterbewegingen d.d. 28 augustus 2018 (kenmerk 18020990: Resultaten verkennend onderzoek naar aanleiding van toezegging gedeputeerde De Reu in de Provinciale Statenvergadering van 29 juni 2018) zijn provinciale staten over de resultaten van dit verkennend onderzoek geïnformeerd.

Naar aanleiding van de vragen van [Forum voor Democratie \(Eelco van Hoecke\)](#) het volgende:

VRAAG:

In Den Haag hoort men steeds meer geluiden dat men in het kader van het optrekken van de defensiebegroting overweegt om de Marineluchtvaartdienst opnieuw op te richten. Wellicht interessant voor Zeeland in de toekomst. Vandaar mijn vraag(nog hypothetisch): Hoe staat Gedeputeerde Staten tegenover de mogelijkheid om toestellen van een eventuele heropgerichte MLD naar Zeeland te halen?

Antwoord

Op het moment dat er een concrete aanvraag voorligt zullen wij deze in behandeling nemen en op de gebruikelijk manier voorbereiden voor besluitvorming door Provinciale Staten.

VRAAG:

Welke uitbreidingsmogelijkheden heeft het betreffende vliegveld, in hoeverre is het met name mogelijk om één of meerdere verlengde verharde banen aan te leggen?

Antwoord

De grondslag van de aanvraag van Zeeland Airport voor een besluit over de ingediende MER beoordelingsnotitie betreft de verdraaiing van de start- en landingsbaan en het

20014878

optimaliseren van de helikopterspot. De vraag over uitbreidingsmogelijkheden met één of meerdere verlengde verharde banen ligt nu niet voor.

Naar aanleiding van de vragen van de Partij voor Zeeland (Gert - Jan Minderhoud) het volgende:

VRAAG: 3.2 op pagina 6 “inhoudelijke beoordeling milieu onderdelen” onderdeel geluid.

Er staat:.....in het gebied waar een toename plaatsvinden bevinden zich slechts enkele woningen. Deze bewoners hebben toch ook rechten? Hoe zijn deze meegewogen?

Antwoord

In de MER beoordeling wordt mogelijke belangrijke nadelige gevolgen van de voorgenomen wijzigingen onderzocht. Daarbij is ook het gebied waar een toename plaatsvindt meegenomen. In de procedure tot wijziging van het luchthavenbesluit (vangt aan na indiening aanvraag door Zeeland Airport) worden de belangen van omwonenden nader afgewogen en bestaat de mogelijkheid om op een ontwerpbesluit zienswijzen in te dienen.

VRAAG:

Natuurbescherming: draaien van de baan zorgt voor een geheel andere inrichting van het gebied met doorsnijden van kavelafscheidingen/randen hetgeen de natuur zeker beïnvloedt.

Zijn er om procedures te voorkomen afspraken gemaakt met terreinbeheerders?

Antwoord

In de ‘Rapportage quickscan flora en fauna Wet natuurbescherming’ is onder andere onderzocht of wettelijk beschermde plant- en diersoorten voorkomen in het projectgebied, en of de draaiing van de baan effecten op deze soorten zal hebben. Hieruit blijkt dat de soorten die o.a. in de akkerranden, watergangen en rietkragen voorkomen deels soorten zijn die op basis van de Omgevingsverordening Zeeland vrijgesteld zijn van de verboden van de Wet natuurbescherming. Vervolgonderzoek is niet nodig. De zorgplicht blijft echter wel van kracht, en dat betekent dat de werkzaamheden ook met het oog op de natuur zorgvuldig voorbereid moeten worden.

VRAAG:

Hoe kunnen direct betrokkenen gebruik maken van hun recht op inspraak/bezwaar op de voorbereiding wijziging luchthavenbelasting?

Antwoord

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 dit besluit geen rechtstreeks bezwaar en beroep openstaat, behalve indien men rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen. Is dit niet het geval dan kunnen bezwaren over dit beoordelingsbesluit kenbaar worden gemaakt 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, dient bij de nog formeel in te dienen aanvraag te worden gevoegd en zal ook bij deze procedurestappen bekend worden en ter visie worden gelegd.