



18020865

**Gedeputeerde Staten****Provinciale Staten van Zeeland  
t.a.v. de statengriffier**

**onderwerp**  
Besluit tot het niet-opstellen van een  
milieueffectrapportage voor de voorgenomen  
activiteiten van Zeeland Airport B.V.

**kenmerk**  
18020990  


**behandeld door**  
mr. F.W.M. Worobiej-Jansen  
+31 118 631973

**verzonden**  
**21 AUG. 2018**

Middelburg, 21 augustus 2018

Geachte voorzitter,

In de vergadering van Provinciale Staten van 29 juni 2018 is het statenvoorstel behandeld tot vaststelling van het besluit tot het niet opstellen van een milieueffectrapportage (MER) voor de voorgenomen activiteiten van Zeeland Airport B.V. Gedeputeerde de Reu heeft u toen de toezegging gedaan een verkennend onderzoek uit te voeren naar alternatieve locaties. In deze brief informeren wij u over de resultaten van dit onderzoek en gaan wij nader in op de wijze waarop wij de door Zeeland Airport B.V. aangeboden m.e.r.-beoordelingsnotitie inhoudelijk aan de in het Besluit milieueffectrapportage aangegeven procedure hebben getoetst.

Voordat wij hierop nader ingaan geven wij u nog het volgende mee. Bij het behandelen van het voorstel in de commissie Ruimte en in de vergadering van Provinciale Staten bleek dat u niet of niet tijdig de beschikking had over alle op het onderwerp betrekking hebbende stukken. Mede hierdoor is het voor u niet mogelijk geweest een afgewogen besluit op ons voorstel te nemen. Daarvoor bieden wij nogmaals onze excuses aan.

Om er zeker van te zijn dat u nu tijdig over de juiste stukken beschikt hebben wij, wellicht ten overvloede, alle relevante stukken (inclusief het statenvoorstel) bij deze brief gevoegd.

**LEESWIJZER**

De brief start met een inleiding inclusief de voorgeschiedenis. Daarna onderscheiden wij omwille van de leesbaarheid drie onderdelen (A, B en C). In **onderdeel A** geven wij een korte uiteenzetting van het wettelijk kader inzake luchthavenbesluiten. In **onderdeel B** gaan wij nader in op de procedurestappen die hebben geleid tot ons voorstel geen MER op te stellen. Daarbij zullen wij meer inhoudelijk ingaan op de wijze waarop wij de stappen uit de procedure hebben toegepast op de door Zeeland Airport B.V. ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie. Onderdeel B van deze brief moet worden gezien als aanvulling en nadere toelichting op de formele procedurele aspecten van een m.e.r. die wij al in onze brief van 26 juni 2018 hebben aangegeven. In **onderdeel C** gaan wij in op de resultaten van ons overleg met grondeigenaren (voor het havengebied is North Sea Port eigenaar van de nog beschikbare bedrijventerreinen), betrokkenen en experts als verkennend onderzoek naar eventuele alternatieve locaties in de Buitenhaven van Vlissingen of het Sloegebied.



## **INLEIDING / VOORGESCHIEDENIS**

Zeeland Airport B.V. heeft het voornemen een wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland aan te vragen. Deze voorgenomen aanvraag heeft 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 deze aanvraag moet ingevolge de Wet milieubeheer het bevoegd gezag (in casu Provinciale Staten) beoordelen en besluiten of een milieu-effectrapportage (MER) moet worden opgesteld. Het Besluit milieueffectrapportage geeft aan wanneer er sprake is van deze m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor luchthaven Midden-Zeeland is van een m.e.r.-beoordelingsplicht sprake omdat het project gaat over de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel het wijzigen van vliegroutes. Zeeland Airport BV heeft dan ook op 11 mei 2018 een m.e.r.-beoordelingsnotitie ingediend.

Wij hebben in onze vergadering van 29 mei 2018 besloten een statenvoorstel met betrekking tot deze m.e.r.-beoordelingsnotitie en bijbehorend ontwerpbesluit ter behandeling aan u voor te leggen.

In de Commissie Ruimte van 22 juni 2018 is dit voorstel uitgebreid besproken. Tijdens dit overleg kwam naar voren dat u voor het nemen van een besluit op een aantal onderdelen een nadere toelichting wenste. In onze brief van 26 juni 2018 (kenmerk 18015995) hebben wij een nadere toelichting gegeven. Vervolgens is het voorstel aan de orde gesteld in de vergadering van Provinciale Staten van 29 juni 2018. Ter vergadering heeft gedeputeerde de Reu de volgende toezegging gedaan:

*"GS zullen een gesprek arrangeren met grondeigenaren, betrokkenen en experts; dat gesprek dient als verkennend onderzoek naar eventuele alternatieve locaties in de Buitenhaven van Vlissingen of het Sloegebied. Daarbij wordt geïnventariseerd of zij grond voor de potentiële locaties beschikbaar willen stellen/verkopen, wie een dergelijke helikopterspot mogelijk zou willen exploiteren, of de locaties passen in het kader van RO en of het past in het omgevingsplan. Het antwoord op deze vragen met daarbij - indien mogelijk en opportuun - een financiële paragraaf wat een locatieonderzoek door een gespecialiseerd bureau zou kosten zullen eind september/medio oktober 2018, ruim voor de aanvraag van een luchthavenbesluit, aan PS worden voorgelegd."*

Besluitvorming betreffende het voorstel is verdaagd tot na de zomer 2018 in afwachting van toegezegde informatie m.b.t. locatieonderzoek.

## **ONDERDEEL A: WETTELIJK KADER WET LUCHTVAART / LUCHTHAVENBESLUIT/ LUCHTHAVENREGELING**

Op 1 november 2009 is in de Wet Luchtvaart het onderdeel van de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) in werking getreden. Het RBML regelt de decentralisatie van bepaalde taken en bevoegdheden in het kader van de luchtvaart van Rijk naar provincies. Hierdoor zijn de provincies voor alle luchthavens, met uitzondering van de luchthavens van nationaal belang, 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 luchthavens van nationaal belang, dat de provincie bevoegd gezag is voor alle luchthavens. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid (interne veiligheid en beveiliging van de luchthaven) en beheer en gebruik van het luchtruim.

De Provincie is het bevoegd gezag voor de luchthavens binnen Zeeland. Daartoe behoort het vliegveld Midden Zeeland, dat wordt gebruikt voor recreatief en zakelijk vliegverkeer. Maar ook voor terreinen die worden gebruikt voor luchtballonnen, zweeftoestellen en zeilvliegtuigen is de Provincie het bevoegd gezag.

Voor luchthaventerreinen die structureel als zodanig in gebruik zijn gelden een luchthavenbesluit en luchthavenregeling als een soort "vergunning". Structureel betekent meer dan twaalf dagen per kalenderjaar. Voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen als start en landingslocatie geldt ingevolge de Wet luchtvaart een bijzonder ontheffingenregime.



Luchthavenbesluit: dit is een verordening (dat wil zeggen een algemeen verbindend voorschrift) die Provinciale Staten vaststelt waarbij sprake is van structureel gebruik van een luchthaven. Het vaststellen van een luchthavenbesluit is verplicht voor alle luchthavens waarvan de milieugevolgen (56 dB(A)<sub>Lden</sub> geluidcontour en/of 10-6 plaatsgebonden risico externe veiligheidscontour) buiten het luchthaventerrein liggen en daarmee ruimtelijke consequenties hebben. In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd wat het luchthavengebied is – het feitelijke luchthaventerrein – en waar de gebieden liggen waar beperkingen gelden voor het gebruik van de ruimte in verband met de geluidsbelasting, de externe veiligheidsrisico's en vliegveiligheid (het beperkingengebied). Een luchthavenbesluit kan een directe doorwerking hebben in het bestemmingsplan of toetsing van bouwplannen binnen het beperkingengebied.

Luchthavenregeling: dit is een besluit dat Gedeputeerde Staten vaststelt en dat geldt voor alle luchthavens waar geen milieueffecten buiten het luchthaventerrein optreden. Een beperkingengebied voor geluid en externe veiligheid hoeft daarom niet in het besluit te worden vastgesteld.

Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven (artikel 8.5 van de Wet luchtvaart).

Commissie voor Regionaal Overleg: met betrekking tot luchthaventerreinen waarvoor een luchthavenbesluit wordt vastgesteld is in de Wet luchtvaart (artikel 8.58) bepaald dat Provinciale Staten een Commissie voor Regionaal Overleg (CRO) instellen. Op dit moment geldt in Zeeland de verplichting tot het instellen van een CRO alleen voor het Vliegveld Midden-Zeeland. Door middel van een verordening stellen Provinciale Staten een CRO voor dit vliegveld in. Het uitgangspunt bij het opstellen van een verordening is om zo weinig mogelijk in de verordening te regelen. Dat betekent dat naast de wettelijk vereiste onderdelen in de verordening alleen regels zijn gesteld die noodzakelijk zijn voor het tot stand komen en het in stand houden van de commissie. Alle overige zaken die voor het goed functioneren van de commissie van belang zijn kunnen worden geregeld in een door de commissie zelf op te stellen reglement van orde. Voordeel van deze constructie is dat voor relatief kleine en/of eenvoudige wijzigingen in de werkwijze van de commissie niet steeds de lange procedure voor het wijzigen van de verordening door provinciale staten moet worden doorlopen. Op deze wijze kan de CRO maximaal flexibel werken.

Provinciale Staten stelden op 21 december 2012 de Verordening Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland vast en de CRO in. Het doel van deze Commissie is om in overleg met betrokkenen te zorgen dat luchthaven Midden-Zeeland kan functioneren, terwijl ook rekening gehouden wordt met de belangen van anderen in de omgeving. Het gaat dan niet alleen om milieu (geluid, stank, veiligheid) maar ook om de betekenis van de luchthaven voor bijvoorbeeld de economie, werkgelegenheid en recreatie. De voorzitter is oud-gedeputeerde van de Provincie Zeeland de heer J. Suurmond. De minimale samenstelling is wettelijk voorgeschreven.

De CRO bestaat uit één vertegenwoordiger van:

- de gemeenten Borsele, Goes, Noord-Beveland , Borsele en Middelburg
- de exploitant van de luchthaven
- omwonenden uit de gemeenten Goes, Noord-Beveland en Middelburg
- organisaties die gebruik maken van de luchthaven
- Zeeuwse Milieufederatie

In totaal zitten er naast de voorzitter en de secretaris (vanuit de RUD Zeeland) tien mensen in de commissie. De provincie is geen lid van de commissie.



## **ONDERDEEL B: DOORLOPEN PROCEDURE/INHOUDELIJKE TOELICHTING M.E.R.**

### **1. Concept aanvraag/concept m.e.r.-beoordelingsnotitie**

Op 30 oktober 2017 hebben wij een brief van Zeeland Airport B.V. ontvangen met daarbij de concept aanvraag voor het wijzigen van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland. Bij deze brief/concept aanvraag was een concept m.e.r.-beoordelingsnotitie gevoegd waarin de milieueffecten worden beschreven van de in de concept aanvraag aangegeven wijzigingen.

In een vooroverleg zijn deze concepten besproken, waarna wij, na beoordeling door de RUD Zeeland op 12 april 2018, een reactie op beide concepten aan Zeeland Airport B.V. hebben verzonden. In onze reactie hebben wij tevens het advies van de Commissie Regionaal Overleg aan Gedeputeerde Staten verwerkt. Voor de volledigheid zijn deze stukken bijgevoegd.

### **2. Behandeling in de Commissie voor Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland.**

Het vliegveldbestuur heeft de concept aanvraag en de concept m.e.r.-beoordelingsnotitie met bijbehorende stukken uit het oogpunt van transparantie aan de commissie voor Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland gezonden. De stukken waren alleen beschikbaar voor de leden van de commissie en dan ook onder embargo. Daarom heeft de voorzitter van de commissie in overleg met de leden besloten om deze stukken te behandelen in een besloten vergadering van de commissie (op grond van artikel 5 van het Reglement van Orde). Om deze reden is ook het verslag van deze vergadering van de commissie niet openbaar. De commissie kan besluiten het verslag alsnog openbaar te maken.

### **3. Afweging uitvoeren m.e.r., m.e.r.-beoordelingsnotitie of vormvrije m.e.r.-beoordeling**

De door Zeeland Airport B.V. voorgenomen aanvraag voor wijziging van het luchthavenbesluit heeft 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 in zuidelijke richting

De voorgenomen wijzigingen van het luchthavenbesluit zijn getoetst aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer). Zo kan de provincie beoordelen of voor deze wijzigingen een m.e.r. moet worden gemaakt, er een m.e.r.-beoordelingsplicht of een vormvrije m.e.r.-beoordeling geldt.

#### **3.1. M.e.r.-plicht**

De Europese Unie geeft in de richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) aan bij welke activiteiten er zeer waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Voor deze activiteiten geldt direct een m.e.r.-plicht. In een milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt het milieubelang volwaardig meegewogen bij de voorgenomen activiteit die kan leiden tot belangrijke nadelige gevolgen. Een m.e.r.-plicht voor luchthavens is aangegeven in onderdeel C, categorie 6.1, van de bijlage bij het Besluit mer. Uit deze bijlage blijkt dat een m.e.r.-plicht alleen geldt in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer. 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 m.e.r.

#### **3.2. M.e.r.-beoordelingsplicht (boven de drempelwaarde van onderdeel D van de bijlage van het Besluit mer).**

Nu er geen sprake is van een m.e.r.-plicht (zoals hiervoor weergegeven onder 3.1) is onderzocht of er sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Een m.e.r.-beoordelingsplicht voor luchthavens is aangegeven in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit mer. Uit onderdeel D blijkt dat voor de aangevraagde wijzigingen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

In onderstaande tabel is het deel van onderdeel D van de bijlage van het Besluit mer aangegeven. De **geel** gemarkeerde delen van onderdeel D geven aan dat er voor de door Zeeland Airport B.V. voorgenomen wijzigingen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 6.2	<p>De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes.</p> <p>De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes.</p>	<p>In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van:</p> <p>1°. het beperkingengebied, bedoeld in <a href="#">hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart</a>, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting, of</p> <p>2°. de grenswaarden, bedoeld in <a href="#">artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a</a>, of <a href="#">artikel 8.70, tweede lid</a>, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij:</p> <p>a. de voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1° dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2° die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of</p> <p>b. het beperkingengebied vervalft.</p>	<p>De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.</p> <p>Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart.</p> <p>Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in die wet.</p>

### 3.3. Vormvrije m.e.r.-beoordeling (onder de drempelwaarde van onderdeel D van de bijlage van het Besluit mer).

Uit onderdeel 3.2 blijkt dat er sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is voor luchthaven Midden-Zeeland daarom niet van toepassing.



#### 4. Beoordeling m.e.r.-beoordelingsnotitie luchthaven Midden-Zeeland

##### 4.1. Beoordeling m.e.r.-beoordelingsnotitie

Voor de in onderdeel D van de bijlage van het Besluit mer aangewezen activiteiten is niet op voorhand zeker of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Per situatie dient daarom een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Uit de m.e.r.-beoordeling komt één van onderstaande twee uitkomsten:

1. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet uitgesloten worden: er moet een m.e.r. worden opgesteld. De m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.
2. Belangrijke nadelige milieugevolgen treden niet op: er wordt gemotiveerd aangegeven dat geen m.e.r. hoeft te worden opgesteld. De m.e.r.-procedure wordt niet doorlopen.

Wij hebben in ons voorstel aan u, op basis van de gegevens uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie, per milieuonderdeel gemotiveerd aangegeven waarom de voorgenomen wijzigingen van het luchthavenbesluit niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarbij hebben wij ons gebaseerd op de in de m.e.r.-beoordelingsnotitie aangegeven voorgenomen situatie. In deze situatie maakt het merendeel van de helikopters gebruik van de helikopterspot in combinatie met de daarbij horende in- en uitvliegroutes in zuidelijke richting.

Op basis van deze motivering hebben wij geconcludeerd dat voor de in de m.e.r.-beoordelingsnotitie aangegeven voorgenomen situatie geen m.e.r. hoeft worden opgesteld.

##### 4.2. Opnemen alternatieve locaties in een m.e.r.-beoordelingsnotitie

In een m.e.r.-beoordelingsnotitie worden in principe geen alternatieve locaties onderzocht, het gaat immers om de beoordeling of een activiteit mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen veroorzaakt. In gevallen waarbij sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is het wel zinvol om ook in een m.e.r.-beoordelingsnotitie te kijken naar alternatieven. Op dat moment is namelijk duidelijk dat een m.e.r.-procedure uitgevoerd moet worden. Als er, zoals uit punt 4.1. blijkt, geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is het ook niet noodzakelijk alternatieven te beschouwen, immers de voorgenomen wijzigingen zijn goed inpasbaar.

In de in opdracht van Zeeland Airport B.V. opgestelde m.e.r.-beoordelingsnotitie is wel een alternatief onderzocht binnen het huidige luchthavengebied (zoals aangegeven in het luchthavenbesluit Midden-Zeeland). Dit alternatief heeft betrekking op het toevoegen van een helikopterspot in combinatie met de daarbij horende in- en uitvliegroutes in zuidelijke richting. Het uitvliegen naar het zuiden is als alternatief aangedragen voor het vliegen volgens het nu geldende circuitgebied/route (over Camping de Witte Raaf/Oranjeplaat). Dit alternatief is in de m.e.r.-beoordelingsnotitie aangeduid als voorgenomen situatie omdat de milieugevolgen voor dit alternatief, (veel) kleiner zijn ten opzichte van het vliegen volgens het nu geldende circuitgebied/route.

##### 4.3. Juridische consequenties afwijken van ons voorstel

Voor de volledigheid willen wij u wijzen op de procedurele consequenties indien u besluit om, in afwijking van het voorstel, toch het opstellen van een m.e.r. te eisen. De algemene regel is dat een m.e.r. alleen maar door het bevoegd gezag kan worden geëist als de voorgenomen activiteit als m.e.r.-plichtig is aangewezen in het Besluit mer of als uit de uitkomst is van de m.e.r.-beoordeling blijkt dat belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten.

In de voorliggende situatie is er geen sprake van een aangewezen activiteit in het Besluit mer. Bovendien hebben wij in het voorstel aan u gemotiveerd opgenomen dat geen m.e.r. noodzakelijk is, namelijk omdat uit de beoordeling van de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. De m.e.r.-beoordelingsnotitie geeft naar onze mening een volledig beeld van de milieugevolgen van de voorgenomen wijzigingen.

Indien u besluit niet in te stemmen met het voorstel betekent dat nog niet dat er een m.e.r. moet worden opgesteld. Zeeland Airport B.V. kan in bezwaar en beroep gaan tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Derden (o.a. omwonenden) kunnen geen bezwaar en beroep indienen tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit zelf. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit maakt onderdeel uit van het luchthavenbesluit en tegen het luchthavenbesluit kunnen derden wél ageren.



## **5. Plaats van de m.e.r.-beoordelingsnotitie in de procedure voor het aanvragen van een wijziging van het luchthavenbesluit**

Voorafgaand aan het indienen van de aanvraag tot wijziging van een luchthavenbesluit dient ingevolge de Wet milieubeheer door het bevoegd gezag (in casu Provinciale Staten) te worden beoordeeld en besloten of een milieu-effectrapportage (MER) moet worden opgesteld. Dit m.e.r.-beoordelingsbesluit moet bij de aanvraag worden gevoegd. De aanvraag voor het wijzigen van het luchthavenbesluit kan dus pas na het besluit van Provinciale Staten worden ingediend. Als er geen besluit op de m.e.r.-beoordelingsnotitie is kan geen ontvankelijke aanvraag voor het wijzigen van het luchthavenbesluit worden ingediend.

Een formele aanvraag tot wijziging van het vigerende Luchthavenbesluit voor vliegveld Midden Zeeland is nog niet ingediend.

## **ONDERDEEL C: RESULTATEN ONDERZOEK EVENUELE ALTERNATIEVE LOCATIES HELIKOPTERPLATFORM**

### **1. Inleiding**

Op 18 juli 2018 hebben wij overleg gevoerd met alle partijen die betrokken zijn bij ons verkennend onderzoek naar een alternatieve locatie voor een helikopterplatform in het havengebied (Sloegebied en Buitenhaven). Aanwezig waren gedeputeerde Ben de Reu, ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeenten Vlissingen, Middelburg, de RUD Zeeland en de provincie Zeeland en vertegenwoordigers van North Sea Port en vliegveld Midden-Zeeland. Geïventariseerd is of er grond voor de potentiële locaties beschikbaar kan worden gesteld, wie een dergelijke helikopterspot mogelijk zou willen exploiteren, of de locaties passen in het kader van Ruimtelijke Ordening en of het past in het provinciaal omgevingsplan.

Uit een toets blijkt 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 het genoemde gesprek dat zowel North Sea Port (Sloegebied) als de gemeente Vlissingen (Buitenhaven) overwegende bezwaren hebben tegen het vestigen van een helikopterplatform in het havengebied. De gemeente Middelburg gaf, mede naar aanleiding van een door haar uitgebracht persbericht aan dat zij op dit moment een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheid de baan op vliegveld Midden-Zeeland te draaien. Op deze punten gaan wij hierna uitgebreid in.

### **2. Provinciaal beleid**

#### *2.1. Algemeen*

In ons beleid, opgenomen in het Omgevingsplan 2012-2018 en het ontwerp Omgevingsplan 2018, wordt onderscheid gemaakt tussen nieuwe luchthavens waarvoor een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling moet worden afgegeven en beleid dat betrekking heeft op bestaande luchthavens. Omdat een nieuwe locatie gaat over het eventueel vestigen van een nieuwe luchthaven gaan wij niet in op het beleid voor bestaande luchthavens.

#### *2.2. Beleid voor nieuwvestiging van luchthavens*

In het provinciale beleid wordt geen mogelijkheid geboden voor nieuwvestiging van een luchthaven waarvoor een luchthavenbesluit moet worden afgegeven. Meer luchthavens met milieueffecten buiten het luchthavengebied laten wij dus niet toe in Zeeland. Voor helikopterplatforms is relatief weinig fysiek grondgebied nodig dat als luchthavengebied geldt, waardoor naar verwachting de milieugevolgen buiten het luchthavengebied zullen plaatsvinden. Dat betekent dat een luchthavenbesluit vereist is. Deze verwachting baseren wij op het aantal vliegbewegingen met helikopters dat voor het onderhoud van windmolens noodzakelijk is.

#### *2.3. Conclusie*

Het huidige provinciale beleid staat het vestigen van nieuwe helikopterplatforms niet toe omdat de milieueffecten buiten het luchthavengebied op kunnen treden. In hoeverre het wenselijk is het vigerende beleid aan te passen is aan de Staten ter overweging.



### 3. Onderzoek naar locaties in het Sloegebied en in de Buitenhaven

#### 3.1. Sloegebied

##### Reactie North Sea Port

North Sea Port heeft aangegeven dat zij de Sloehaven niet als geschikte of haalbare alternatieve locatie voor helikopterlandingsplaatsen zien. North Sea Port geeft als onderbouwing voor haar standpunt aan dat recente en toekomstige ontwikkelingen steeds meer activiteiten laten zien op het gebied van transport en opslag van extreem grote en hoge constructies, die deels ook om hoge constructiehallen vragen zoals bij Heerema en Damen.

Momenteel worden bijvoorbeeld tientallen windmolenfundaties met een hoogte van 70 meter opgeslagen, overgeslagen en getransporteerd en vanaf september zullen vanuit o.a. de Westhofhaven de grootste windmolens ter wereld van MHI Vestas worden opgebouwd en getransporteerd. De opgebouwde windmolens met bladen worden dan ook extreem hoge bewegende objecten in het havengebied. Daarvoor is tevens grote en dus hoge kraan capaciteit op zowel de kade als op de installatieschepen noodzakelijk.

Ook bij bedrijven als Heerema, Verbrugge, VDS, Hoondert en Damen Shipyards worden, verspreid over de haven, steeds grotere constructies gebouwd en behandeld (zoals boorplatforms, installatieschepen en drijvende kranen).

Daarnaast ziet North Sea Port een trend dat de grote hoeveelheid reeds aanwezige windturbines in de haven worden vervangen door grotere exemplaren, waardoor er in het hele havengebied onveilige situaties kunnen ontstaan bij (frequente) helikoptervluchten.



Ter illustratie bovenstaande foto van de dagelijkse praktijk in de haven

Verder is North Sea Port al in gesprek over de steeds schaarser wordende beschikbare grond in het havengebied met geïnteresseerde partijen die de gewenste economische ontwikkeling creëren, namelijk, toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Helikoptervluchten in het havengebied zouden teveel



veiligheidsrisico's en beperkingen geven voor de huidige operaties van North Sea Port en de toekomstige ontwikkeling van het havengebied.

North Sea Port geeft tevens aan dat niet kan worden volstaan met alleen een helikopter landingsplaats, daar er ondanks het beperkt aantal vluchten ook permanent brandweer beschikbaar moet zijn, verkeersleiding, douane en passagiersterminal, faciliteiten voor inname van brandstof etc. Dit alles is volgens North Sea Port momenteel beschikbaar op de bestaande luchthaven Midden Zeeland, waar de afgelopen periode door verschillende partijen is geïnvesteerd om de faciliteiten uit te breiden en aan te passen aan de eisen en regelgeving. North Sea Port ziet geen mogelijkheid om deze faciliteiten ook in het havengebied te realiseren, dus zouden ook incidentele vluchten alsnog naar vliegveld Midden Zeeland moeten voor bijvoorbeeld het bijtanken van de helikopters waardoor het aantal vliegbewegingen alleen maar nog meer zal toenemen, met extra overlast voor nabijgelegen dorpen Nieuwdorp en 's Heerenhoek.

#### Hoogtes en bestemmingen in het bestemmingsplan Vlissingen

Op ons verzoek heeft de gemeente Vlissingen met betrekking tot het geldende bestemmingsplan (Beheersverordening Vlissingen-Oost) aangegeven dat in dat plan de volgende bouwhoogtes zijn opgenomen:

- de maximale bouwhoogte:
  - gebouwen 45 meter
  - bouwwerken\*, geen gebouwen zijnde en geen windturbines: 145 meter
- Windturbines:
  - 100 meter (globaal noordelijke rand van het gebied)
  - 175 meter (globaal midden- en zuidzijde van het gebied)

Ontheffing van deze hoogtes is in bepaalde gevallen mogelijk.

\* een bouwwerk is een constructie van enige omvang die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.

In de Beheersverordening van de gemeente Vlissingen zijn helikopterlandingsplaatsen mogelijk binnen milieucategorie II (nieuw 5.1) en mogen alleen op de daarvoor bestemde gronden gevestigd worden. Deze milieucategorie beslaat een groot deel van het industrieterrein Vlissingen-Oost. Vestiging aan de randen van het industrieterrein (landinwaarts gezien) is in de meeste gevallen niet mogelijk. Het zogenaamde grondzijdig geluid van de helikopter (starten en warmdraaien van een helikopter) valt onder industrielawaai en moet passen binnen de door de gemeente en de provincie vastgestelde beleidsregel zonebeheer industrieterrein Vlissingen-Oost.

Het voorgaande betekent dat overal in het havengebied bouwwerken aanwezig kunnen zijn, of kunnen komen van maximaal 145 meter hoogte of windmolens in het midden of zuidelijke deel van het gebied van 175 meter hoogte. Dat deze hoogtes in de toekomst ook daadwerkelijk zullen worden bereikt kan op basis van de verwachtingen van North Sea Port (zie punt 3.1) niet worden uitgesloten.

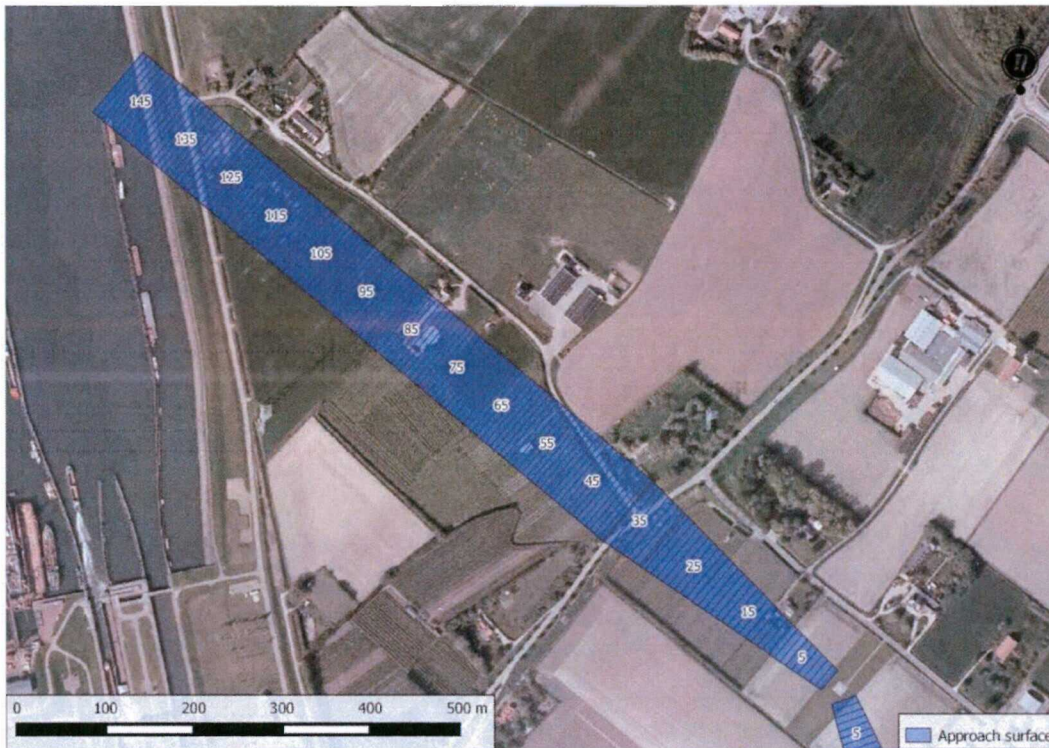
#### Wettelijk vereiste minimale obstakelvrije gebieden rond helikopterplatforms (Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen)

In figuur 1 hebben wij de wettelijke obstakelvrije gebieden voor een helikopterplatform aangegeven zoals die voor veel situaties geldt. Een helikopterplatform moet op grond van wettelijke eisen ten minste twee aanvliegeroutes hebben die ten minste een hoek van 150 graden met elkaar maken. De wettelijke obstakelvrije gebieden zijn mede afhankelijk van de afmetingen van de rotor van de helikopter en kunnen daarom per situatie enigszins verschillen.

De in figuur 1 aangegeven afstanden geven naar onze mening echter een goede indicatie van de obstakelvrije gebieden. Voor een concrete locatie kunnen deze gebieden zoals gezegd afwijken van de in figuur 1 aangegeven afstanden. In specifieke situaties/locaties is het eventueel mogelijk om door middel van een gekromde aanvliegeroute de aanwezige obstakels te mijden. Uit figuur 1 blijkt dat de maximale hoogte van obstakels oploopt van 0 meter tot ca. 70 meter op een afstand van ca. 500 meter van het platform.

Op grond van de onder 3.1. en 3.2 aangegeven verwachtingen van North Sea Ports en de op basis van het bestemmingsplan maximaal toegestane bouwhoogte achten wij het vinden van een locatie waar aan de eisen voor de obstakelvrije gebieden wordt voldaan zeer klein. Een extra punt van aandacht daarbij is dat niet zonder meer een vliegroute kan worden gekozen over water omdat daar zogenaamde moving objects (schepen e.d.) kunnen zijn die hoger zijn dan van uit vliegveiligheid gewenst is.





Figuur 1a: Wettelijke hoogte beperkingen obstakels binnen de noordelijke aanvliegroete van een helikopterplatform (als voorbeeld bestaande locatie Inter Scaldes)



Figuur 1b: Wettelijke hoogte beperkingen obstakels binnen de zuidelijke aanvliegroete van een helikopterplatform (als voorbeeld bestaande locatie Inter Scaldes)



### Conclusie

Op grond van het voorgaande achten wij het, zeker gezien het standpunt van North Sea Ports over het beschikbaar stellen van gronden bestemd voor industriële ontwikkelingen in het Sloegebied en de vliegveiligheid, niet mogelijk/haalbaar in het Sloegebied een locatie aan te wijzen als alternatief voor helikopterbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland.

### *3.2 Buitenhaven*

#### Reactie gemeente Vlissingen

De gemeente Vlissingen ziet de Buitenhaven niet als geschikte locatie voor het vestigen van een helikopterlandingsplaats t.b.v. het vervoer van reizigers/onderhoudspersoneel van en naar windmolens op zee.

De Buitenhaven bevindt zich op korte afstand van geluidsgevoelige objecten. Aan de noordzijde zijn dit de woningen in Oost Souburg, aan de westzijde de scholen en woningen in het Kenniswerfgebied. Aan de zuidwestzijde van de haven liggen de woningen aan de Piet Heinkade. Aan de oostzijde van de Buitenhaven wordt de nieuwe marinierskazerne gevestigd. Bij het ontwikkelen van de marinierskazerne zijn afspraken gemaakt over het toestaan van een beperkt aantal helikoptervluchten (maximaal 12 bewegingen) per jaar. Zowel in de informatie naar de bewoners van de kernen Oost Souburg en Ritthem is dit gegeven gecommuniceerd en geaccepteerd. De bewoners van deze kernen vreesden met de komst van de nieuwe kazerne voor geluidsoverlast vanwege helikopterbewegingen. Een forse uitbreiding van het aantal vliegbewegingen met helikopters zal de kans op geluidsoverlast sterk vergroten en zal zeker leiden tot klachten van de bewoners. Daarnaast zullen aldus de gemeente Vlissingen beperkingen in ontwikkelingen in de Buitenhaven ontstaan, vanwege het vrijhouden van de aanvliegroutes t.a.v. (hoge) gebouwen en objecten.

### Conclusie

Op grond van het voorgaande achten wij het, zeker gezien het standpunt van de gemeente Vlissingen over de te verwachten (geluids)overlast voor direct omwonenden van de Buitenhaven en dus het verplaatsen van (geluids)overlast naar een andere omgeving, niet gewenst in de Buitenhaven een locatie aan te wijzen als alternatief voor helikopterbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland.

### *3.3 Relatie met marinierskazerne*

Gezien het voorgaande achten wij een onderzoek naar de mogelijkheden die een helikopterplatform in het havengebied voor de marinierskazerne biedt niet opportuun.

### *3.4 Reactie gemeente Middelburg*

#### Onderzoek naar draaien startbaan vliegveld Midden-Zeeland

De gemeente Middelburg heeft samen met andere eigenaren en de curator sinds het faillissement van Waterpark Veerse Meer in 2015 gezocht naar een oplossing voor de stopgezette ontwikkeling op dit terrein. Dit heeft geresulteerd in het ondertekenen van een voorlopig koopcontract op 6 juli 2018 met het investeringsbedrijf Driestar. Op dit moment worden er verschillende onderzoeken uitgevoerd waaronder de mogelijkheid van het draaien van de baan op vliegveld Midden-Zeeland waardoor startende en landende vliegtuigen niet meer over Waterpark Veerse Meer / Camping de Witte Raaf / Oranjeplaat vliegen.

Het onderzoek naar het draaien van de baan is nog niet afgerond en de uitkomsten van het onderzoek zijn op het moment van schrijven van deze brief nog niet bekend.

Als de uitkomsten van dit onderzoek (en de overige onderzoeken) positief zijn, wordt er een voorlopige uitwerking van de plannen gemaakt in overleg met de gemeente Middelburg. Hierna wordt de gemeenteraad van Middelburg gevraagd zich uit te spreken over de uitgangspunten van de plannen. De verwachting is dat dit in de gemeenteraad van 8 oktober gebeurt, ten behoeve van de behandeling zullen de resultaten van de onderzoeken medio september 2018 openbaar worden gemaakt. Bij een positief besluit van de gemeenteraad streeft de gemeente er naar de overname nog in 2018 te laten plaatsvinden en zal verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden.

#### Effecten eventueel draaien van de baan op het voorliggend besluit

Het voornemen om de baan op vliegveld Midden-Zeeland te draaien heeft geen gevolgen voor het voorliggende ontwerpbesluit om geen m.e.r. op te stellen voor de activiteiten als omschreven in de m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 11 mei 2018.

Het verzoek van Zeeland Airport B.V. om een besluit te nemen op de ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie is een zelfstandige procedure die onafhankelijk van eventuele andere ontwikkelingen doorloopt tenzij Zeeland Airport B.V. besluit het verzoek in te trekken. Desgevraagd heeft Zeeland Airport



B.V. tijdens ons overleg op 18 juli 2018 aangegeven dat gezien de vele onzekerheden die er nog liggen rond het eventueel draaien van de baan zij, uit bedrijfseconomisch overwegingen en uit milieuoverwegingen, het verzoek niet in zullen trekken.

Zeeland Airport B.V. merkt daarbij op dat zij positief staan ten opzichte van het draaien van de baan omdat dit positieve gevolgen heeft voor de omgeving doordat er niet meer gevlogen wordt over Oranjeplaat en Camping de Witte Raaf.

**Conclusie**

Wij menen dat het statenvoorstel + ontwerp besluit voldoende is onderbouwd door de in deze brief genoemde resultaten van het verkennend onderzoek naar alternatieve locaties . Daarom verzoeken wij u dit te behandelen in de eerstvolgende vergadering van Provinciale Staten, vrijdag 21 september 2018.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris



## **BIJLAGEN**

### **Vooroverleg stukken:**

- Concept aanvraag + concept m.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 30 oktober 2017 - 17025069
- Reactie GS op concept aanvraag + concept m.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 12 april 2018 - 18010118 (na beoordeling concepten door RUD Zeeland) + bijgevoegd advies Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Midden-Zeeland

### **Statenvoorstel + bijlagen:**

1. Statenvoorstel tot vaststelling van besluit tot het niet opstellen van milieueffectrapportage (MER) voor voorgenomen activiteiten Zeeland Airport B.V. - 18015309
2. Brief GS van 29 mei 2018 over Statenvoorstel tot vaststelling van besluit tot het niet opstellen milieueffectrapportage (MER) voor voorgenomen activiteiten Zeeland Airport B.V. - 18014776
3. Brief Zeeland Airport B.V. van 15 mei 2018 m.b.t. aanvraag procedure vliegveld midden Zeeland B.V. - 18017490
4. Publicatie - Beoordelingsnotitie MER Zeeland Airport - 18017232
5. Publicatie - Bijlage bij Beoordelingsnotitie MER Zeeland Airport - Beschrijving modellering – 18017233

### **Brief van GS van 26 juni 2018, toezenden gegevens n.a.v.. Commissie behandeling:**

1. Brief GS van 26 juni 2018 over besluit tot niet opstellen van een m.e.r. voor de voorgenomen activiteiten Zeeland Airport B.V., toezenden gegevens n.a.v. commissiebehandeling - 18015995
2. Bijlage 1 - Brief Zeeland Airport B.V. van 25 juni 2018 m.b.t. besluit tot niet opstellen van een m.e.r. - 18017475
3. Bijlage 2 - Veerse Meer - Natura2000 Deltawateren - Beheerplan 2016-2022 - 18017476