

Zeeland Airport B.V.

T.a.v. de heer Belderok
Calandweg 36
4341 RA ARNEMUIDEN

onderwerp

Concept verzoek tot wijziging
Luchthavenbesluit Vliegveld Midden-Zeeland /
M.E.R. beoordelingsnotitie

kenmerk

18010118

**behandeld door**

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

verzonden**12 APR. 2018**

Middelburg, 12 april 2018

Geachte heer Belderok,

Op 30 oktober 2017 hebben wij uw brief inhoudende een concept aanvraag voor het wijzigen van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland ontvangen. Een m.e.r.-beoordelingsnotitie waarin de milieueffecten van de in de concept aanvraag aangegeven wijzigingen zijn beschreven is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Naar aanleiding van deze concept aanvraag hebben wij een advies van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland ontvangen. De commissie geeft in haar advies aan dat u, in het kader van transparante besluitvorming en omdat u het advies van de commissie op prijs stelt, eerder genoemde documenten ook heeft voorgelegd aan de commissie. Het advies van de commissie treft u als bijlage 1 aan. De door de commissie aangedragen punten hebben wij opgenomen in onderstaande reactie op de concept aanvraag en de m.e.r.-beoordelingsnotitie.

Procedure aanvraag

U heeft de m.e.r.-beoordelingsnotitie als bijlage bij de concept aanvraag gevoegd. Voor het beoordelen van beide documenten is dat geen probleem, maar voor de formele procedure moeten Provinciale Staten eerst een besluit nemen of een milieueffectrapportage (MER) noodzakelijk is. Daartoe dient de m.e.r.-beoordelingsnotitie door middel van een aparte brief aan Gedeputeerde Staten te worden gezonden. Gedeputeerde Staten zullen vervolgens een voorstel voor Provinciale Staten maken. Als Provinciale Staten instemmen met de conclusies uit de notitie dat er geen MER hoeft te worden opgesteld, moet dat besluit van Provinciale Staten bij de aanvraag worden gevoegd. De aanvraag kan dus pas na het besluit van Provinciale Staten of een MER wel of niet nodig is worden ingediend, omdat zonder een besluit op de mer-beoordelingsnotitie de aanvraag op grond van de Wet milieubeheer buiten behandeling gelaten moet worden.

Voor deze wijzigingsaanvraag moet inhoudelijk dezelfde procedure worden gevolgd als de eerder gevolgde procedure bij het wijzigen van de vliegroutes in het huidige luchthavenbesluit. Procedureel wordt ingevolge artikel 8.48 Wet luchtvaart de uniforme voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht gevolgd.

De wijziging van het luchthavenbesluit vindt plaats op basis van 8.43-8.49a Wet luchtvaart.

Concept aanvraag (brief 30 oktober 2017)

Algemeen

De aanvraag tot wijziging moet voldoen aan de in de Wet luchtvaart en in de Luchtvaartverordening Zeeland gestelde eisen. In dat kader moet in de aanvraag het wettelijk kader worden aangegeven waarbij de bestaande vergunde situatie het uitgangspunt vormt. Aangezien het hier een wijziging van een bestaand luchthavenbesluit betreft hoeven alleen de gegevens die afwijken van de situatie uit het luchthavenbesluit in de wijzigingsaanvraag te worden opgenomen (artikel 5/6 van de Luchtvaartverordening Zeeland). In de concept aanvraag is dat ook door u aangegeven maar de in de concept aanvraag opgenomen verwijzingen zijn onvoldoende.

Zelfstandig leesbaar

Voor het voldoen aan het gestelde in artikel 5, lid 5, 8, 9 en 10 van de Luchtvaartverordening Zeeland kan niet worden verwezen naar de als bijlage toegevoegde m.e.r.-beoordelingsnotitie. Deze notitie is geen bijlage bij de aanvraag maar doorloopt, zoals eerder aangegeven, een zelfstandige procedure. In de aanvraag moet zelfstandig leesbaar worden ingegaan op de milieuaspecten geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging en de overige aspecten die ook in de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn opgenomen.

Wijziging in contouren en gevolgen beperkingengebied

De wijzigingen in de geluids- en plaatsgebonden risicocontouren en de eventuele gevolgen voor het beperkingengebied moeten in de aanvraag worden opgenomen. Daarbij kan uiteraard gebruik worden gemaakt van de in de m.e.r.-beoordelingsnotitie opgenomen kaarten/contouren en andere gegevens. In praktische zin zou de m.e.r.-beoordelingsnotitie kunnen worden omgevormd tot een rapport dat als bijlage bij de aanvraag kan worden gevoegd. Uit dit rapport moeten dan wel alle onderdelen die betrekking hebben op de m.e.r.-beoordeling worden weggelaten.

Effecten voor de omgeving

In de aanvraag moet worden aangegeven of en hoeveel woningen, geluidsgevoelige objecten/kwetsbare objecten er in de vergunde situatie en de aangevraagde situatie binnen de geluids- en risicocontouren liggen. De in de concept aanvraag opgenomen beschrijving op grond van artikel 5, lid 6 van de luchtvaartverordening is voldoende, maar niet duidelijk is wat bedoeld wordt met "Daarna zal een stabiele situatie ontstaan". U wordt verzocht dit toe te lichten.

Toets aan provinciaal beleid

De verwijzing naar de provincie Zeeland om te voldoen aan het gestelde in artikel 5, lid 11 van de Luchtvaartverordening Zeeland is onvoldoende. Op grond van artikel 5, lid 11 dient de aanvrager in de aanvraag aan te geven of de aanvraag past binnen het door Provinciale Staten vastgestelde luchtvaartbeleid. Indien dat niet het geval is, dient de aanvrager aan te geven welke maatregelen hij heeft genomen om te voldoen aan het provinciale beleid. Indien deze maatregelen er niet toe leiden dat aan dit beleid wordt voldaan, dan moet ook worden aangegeven waarom verdergaande maatregelen niet getroffen kunnen worden.

Onderbouwing/motivering

Een goede onderbouwing van de aangevraagde toename van het aantal helikopbewegingen moet onderdeel uitmaken van de eventueel te treffen maatregelen (bijvoorbeeld waarom kan niet met minder helikopterbewegingen worden volstaan?). Indien er strijd bestaat met het provinciale beleid moet in de aanvraag worden gemotiveerd waarom van het provinciale beleid zou moeten worden afgeweken, of dat het provinciale beleid op het betreffende onderdeel aangepast zou moeten worden. Daarbij moet inzicht worden gegeven in het voor de luchthaven beschikbare totale geluidsbudget op grond van het nu geldende luchthavenbesluit en de veranderingen in dit geluidsbudget als gevolg van de aangevraagde wijzigingen. Op basis van de in de aanvraag aangegeven gegevens/motivatie zal Provinciale Staten al dan niet besluiten tot het aanpassen van het provinciale beleid.

Niet opnemen tekstvoorstel te wijzigen artikelen

In de aanvraag wordt per artikel uit het luchthavenbesluit Midden Zeeland verzocht wijzigingen aan te brengen. In de aanvraag zijn daartoe de wijzigingen in de artikelen aangegeven. Hoewel deze voorgestelde wijzigingen ongetwijfeld goed bedoeld zijn achten wij het ongewenst de aanvraag op deze wijze vorm te geven. Bij het aanpassen van de artikelen in het luchthavenbesluit op grond van de aangevraagde wijzigingen zullen wij onze eigen afweging maken, zelf bepalen waar een eventueel nieuw op te nemen handhavingpunt/het beperkingengebied komt te liggen en onze eigen formulering voor het vormgeven van de voorschriften gebruiken.

Onze invulling kan afwijken van de nu in de aanvraag opgenomen teksten. Om misverstanden te

voorkomen wordt dringend verzocht in de aanvraag alleen de gevraagde wijzigingen tekstueel aan te geven en geen tekstvoorstel meer op te nemen voor het wijzigen van artikelen.

Nadere motivatie/onderbouwing verhogen maximum startgewicht

Wij merken naar aanleiding van het verzoek om in incidentele gevallen, ter beoordeling van de luchthavenmeester, het maximum startgewicht te verhogen tot meer dan 6000 kg op, dat in de aanvraag geen onderbouwing van dit verzoek is opgenomen en ook niet is aangegeven of deze verhoging betrekking heeft op vaste vleugelvliegtuigen of helikopters of beide. Tevens is in de aanvraag in het geheel geen maximum gewicht meer opgenomen. Een onderbouwing/motivatie voor het verhogen van het maximum startgewicht en het opnemen van een nieuw maximum startgewicht moet worden toegevoegd.

Tekstueel

In de concept aanvraag zijn drie scenario's aangegeven. Deze zijn tekstueel overgenomen uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie. Voor opmerkingen over de tekst van deze scenario's wordt verwezen naar de bij deze notitie onder "inleiding" (concept aanvraag) gemaakte opmerkingen.

M.e.r.-beoordelingsnotitie

Algemeen

De naar aanleiding van deze notitie gemaakte opmerkingen worden, in tegenstelling tot de opmerkingen naar aanleiding van de concept aanvraag puntsgewijs aangegeven. Daarbij wordt - daar waar dit van toepassing is - verwezen naar de opmerkingen die bij de concept aanvraag zijn gemaakt. Zoals bij "procedure" en "concept aanvraag" al is opgemerkt hoort deze notitie bij de procedure m.e.r.-beoordeling en niet bij de aanvraag. Bij de aanvraag zou een aangepast rapport kunnen worden gevoegd exclusief de onderdelen die te maken hebben met de m.e.r.-beoordeling.

Inleiding

In de inleiding is onder het tweede aandacht bolletje opgenomen dat het aantal bewegingen met vaste vleugeltoestellen is verlaagd, maar zijn er geen hoeveelheden aangegeven (deze opmerking is ook van toepassing op verderop in deze notitie opgenomen tekstdelen). Bovendien wordt vermeld dat er een aanvulling **van** 4000 bewegingen is maar dat moet zijn een aanvulling **tot** 4000 bewegingen (zie ook tekstuele opmerking concept aanvraag).

Derde aandacht bolletje: wordt met deze voorgenomen situatie de "worst case" situatie bedoeld? Als dat zo is dan hier graag ook zo aangeven. Ook hier is geen sprake van 4000 additionele bewegingen maar van 3200 additionele bewegingen want in het huidige luchthavenbesluit zijn al 800 bewegingen met helikopters opgenomen.

Onderdelen 3.1 en 3.2

De bij deze onderdelen opgenomen teksten zijn in het kader van deze aanvraag/m.e.r.-beoordelingsnotitie niet meer relevant en kunnen beter uit het stuk worden verwijderd. Dat voorkomt onnodige verwarring zeker wanneer naar aanleiding van deze teksten zienswijzen worden ingediend.

Onderdeel 3.4

In de eerste alinea wordt aangegeven: "Voor het accommoderen van de 4.000 helikopterbewegingen, benodigd voor het opzetten en onderhouden van de windparken, dient het luchthavenbesluit aangepast te worden." Dit is niet correct daarvoor zijn geen 4000 bewegingen nodig maar 3200 bewegingen. De onderbouwing van deze 3200 bewegingen ontbreekt (zie ook de opmerkingen bij de concept aanvraag). In dit onderdeel staat/wordt verwezen naar "In eerder onderzoek is bekeken wat de invloed is van het toevoegen van deze helikopterbewegingen op het gebied van geluid". Niet duidelijk is over welk onderzoek het hier gaat. Dat moet worden toegelicht. Eventueel moet dit onderzoek als bijlage bij de m.e.r.-beoordelingsnotitie worden gevoegd.

In dit onderdeel staat de volgende tekst "De oplossing, het werken met een aparte zuid sector voor het helikoptertransport, wordt als de voorgenomen situatie beschouwd". Uit figuur 3 waarnaar wordt verwezen blijkt dat deze zuid sector bijna haaks op de huidige start-/landingsbaan ligt. Vraag daarbij is of dit bijna haaks overvliegen van de start-/landingsbaan vanuit het oogpunt van (vlieg)veiligheid mogelijk/aanvaardbaar is. Op de haalbaarheid van deze zuid sector moet nader worden ingegaan.

De in tabel 2 aangegeven verdeling van het aantal helikopterbewegingen moet worden toegelicht. In de eerste alinea onder tabel 3 is aangegeven: "Om het totaal aantal luchtvaartuigbewegingen niet te

overschrijden worden er 3.200 vaste vleugel vliegtuigen evenredig uit de invoerset gehaald; dit komt neer op circa 8% van het totale aantal luchtvaartuigbewegingen". Niet duidelijk is wat met "evenredig" wordt bedoeld. Dat moet toegelicht worden.

In de laatste alinea van dit onderdeel staat dat er geen wijzigingen worden aangebracht aan de 60 helikopterbewegingen in de nachtperiode tussen 23.00 en 07.00 die zijn gereserveerd voor maatschappelijke vluchten (Helicopter Emergency Medical Services [HEMS]- en politievluchten). Uit de verstrekte model berekeningen blijkt dat deze 60 bewegingen geen onderdeel uitmaken van de 4000 helikopterbewegingen terwijl dat wel zou moeten. In de berekeningen wordt dus uitgegaan van 4060 helikopterbewegingen. Dat moet worden aangepast.

Onderdeel 4.1 (geluid)

Bij dit onderdeel wordt in de tweede alinea gesproken over "De typen en de verdeling van het overige helikopterterverkeer zijn identiek aan de voorgaande scenario's waarbij alleen het aantal helikopterbewegingen evenredig geschaald is". Niet duidelijk is wat hiermee precies wordt bedoeld en naar welke voorgaande scenario's wordt verwezen. Dit moet worden verduidelijkt.

In de derde alinea is de volgende tekst opgenomen: "Op basis van de vlootsamenstelling (zie tabellen in Bijlage A) zijn voor zowel de referentiesituatie, de voorgenomen situatie als de worstcase voorgenomen situatie Ldengeluidsberekeningen uitgevoerd." Deze tekst is niet correct want de "voorgenomen worst case situatie" bestaat niet. De tekst moet hierop worden aangepast. Deze opmerking geldt ook voor andere tekstdelen waarin sprake is van "voorgenomen worst case situatie". De worst case situatie is immers niet de voorgenomen situatie.

In de tweede alinea onder figuur 5 is de volgende tekst opgenomen: "In de worstcase situatie, waarbij de helikopters gebruik maken van de standaard vliegroutes, wordt de 48 dB(A) Lden-contour aan zowel de oost- als westkant groter. In zijn totaliteit neemt het oppervlak toe met 2,56 km² ten opzichte van de referentiesituatie. De 56 dB(A) Lden-contour neemt ook toe met 0,31 km²." De hier aangegeven toename klopt niet. Volgens figuur 6 is het oppervlak van de 48 dB(A) Lden-contour in de referentiesituatie 2,11 km² en in de situatie waarbij de helikopters gebruik maken van de standaard vliegroutes 5,16 km² een verschil van 3,05 km². Ook de vergelijking bij de 56 dB(A) Lden-contour klopt niet: 0,31 km² moet zijn 0,43 km². In de volgende alinea worden overigens wel de correcte verschillen aangegeven. Er is niet aangegeven wat een dergelijke toename van de Lden-contour betekent voor het totale geluidsbudget zoals dat nu in het luchthavenbesluit is opgenomen en het aantal woningen of andere geluidsgevoelige objecten die extra binnen deze contour komen te liggen. Die informatie moet worden toegevoegd.

Onderdeel 4.2 (Externe veiligheid)

Bij dit onderdeel ontbreekt de toename van het oppervlak dat als gevolg van de voorgenomen uitbreiding tot 4000 helikopterbewegingen binnen de verschillende contouren van het plaatsgebonden risico (PR 10-5 en 10-6) komt te liggen. Ook ontbreekt een overzicht van het aantal geprojecteerde woningen of andere kwetsbare/beperkt kwetsbare gebouwen dat binnen deze contouren komt te liggen.

In tabel 16 worden twee helikoptertypes genoemd waarmee de risicoberekening is uitgevoerd, te weten EC 35 en EC 45. Dit zijn helikopters van het motortype MET (Multi Engine Turbine). Deze hebben bij start en landing de laagste ongevalsrisico's. Het is niet uitgesloten dat ook helikopters van het motortype SET (Single Engine Turbine) worden ingezet. Deze hebben volgens de Handleiding risicoberekening Luchthavens een hogere ongevalsrisico's. In de notitie en de aanvraag moet daarom opgenomen worden dat enkel helikopters met motortype MET worden ingezet, indien ook helikopters van het type SET kunnen worden ingezet dan zal de risicoberekening met motortype SET uitgevoerd moeten worden.

Onderdeel 4.3 (Geur-en luchtmissies)

In dit onderdeel staat de volgende tekst: "Het verhoogde aantal helikopterbewegingen heeft mogelijk wel een grotere bijdrage, dan het kleine verkeer. Maar hierbij moet de vermelding gemaakt worden dat de luchtvaart binnen Nederland een zeer beperkte bijdrage aan de lokale luchtverontreiniging heeft." De onderbouwing van deze stelling ontbreekt. In de notitie moet duidelijk worden aangegeven wat de toename van de luchtverontreiniging als gevolg van het toenemen van het aantal helikopterbewegingen is. Daarbij kan de afname van de luchtverontreiniging door het verminderen van het aantal vaste vleugeltoestellen in mindering worden gebracht zodat duidelijk wordt wat de werkelijke toename is. Duidelijk moet worden of toename van de concentraties van NO_x en fijn stof als gevolg van de aangevraagde activiteiten meer dan 3% bedraagt. Als dan niet het geval is hoeft geen uitgebreide toets plaats te vinden.

Onderdeel 4.4 (Verkeer en vervoer)

In de laatste zin is opgenomen dat er geen effecten op het gebied van verkeer en vervoer te verwachten zijn. Dat is niet in lijn met de voorgaande tekst waarin wordt gesteld dat er een beperkte verkeersaantrekkende werking is. Beter is dan aan te geven dat er nauwelijks/weinig effecten op het gebied van verkeer en vervoer te verwachten zijn.

4.5 Beschermde natuur

In de laatste twee zinnen van eerste alinea "In dit kader is de voorgenomen situatie wenselijker waarbij er zelfs in mindere mate gevlogen zal worden over dit natuurgebied. De effecten op het beschermde gebied zal naar verwachting nagenoeg gelijk blijven." blijft het positieve effect op het minder vliegen boven het Veerse Meer in de voorgenomen situatie onderbelicht. Verzocht wordt dit duidelijker te benoemen.

Halverwege de tweede alinea wordt aangegeven dat er geen rekening is gehouden met de referentiesituatie en dat er geen vergunning aangevraagd hoeft te worden bij wijziging van de huidige situatie, omdat het effect onder de drempelwaarde zit. Bij het beoordelen of deze conclusie klopt, moet worden aangegeven of er aan de luchthaven al eens een vergunning Natuurbeschermingswet (voorganger van de Wet natuurbescherming) is afgegeven onder de PAS. Als dat het geval is, dan is de handeling altijd vergunningplichtig, ook al blijft het effect onder de drempelwaarde. Als dat niet het geval is, dan moet dat in de notitie worden aangegeven zodat voor iedereen duidelijk is dat geen vergunning nodig is.

In dit onderdeel wordt verwezen naar berekeningen volgend uit de AERIUS-tool. Een uitdraai van deze berekeningen zou als bijlage bij de notitie zijn gevoegd maar is niet aangetroffen. Deze uitdraai moet alsnog aan de notitie worden toegevoegd, zodat duidelijk is wanneer en met welke gegevens de berekening is uitgevoerd.

4.6 Overige milieueffecten

Bij dit onderdeel wordt gesteld dat er geen aanpassingen in of op de bodem plaatsvinden. Dat moet duidelijker worden aangegeven, bijvoorbeeld door de locatie van de nieuw aan te leggen helikopterspot goed te beschrijven. Daarbij moet worden aangegeven of gebruik wordt gemaakt van een reeds bestaande locatie of dat er een nieuwe helikopterspot wordt aangelegd. Op deze wijze kan worden bepaald of grondwerken nodig zijn of niet en welke effecten die grondwerken eventueel hebben op de bodem.

Bijlage A: Tabel 16

In deze tabel wordt gesproken over helikoptertypes EC35 en EC45. Niet duidelijk is, dat het hier niet gaat om verschillende types helikopters, maar dat deze aanduiding betrekking heeft op de geluidsklasse (geluidscertificaat) waarin een bepaalde helikopter is ingedeeld. Naast EC35/45 wat staat voor Eurocopter 35/45 kunnen ook helikopters van een ander merk worden ingezet, indien zij beschikken over een vergelijkbaar geluidscertificaat. Dat blijkt niet uit deze tabel en moet daarom worden toegevoegd.

Om de besluitvorming door provinciale staten in het kader van al dan niet noodzakelijke milieueffectrapportage te bespoedigen verzoek wij u de hierboven gevraagde informatie zo spoedig mogelijk aan te leveren.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,
namens dezen,

dhr. R.C. Bos,
hoofd afdeling Ruimte.

Bijlagen:

1. Advies Commissie Regionaal overleg Luchthaven Midden-Zeeland d.d. 8 januari 2018

18000251

Aan het college van gedeputeerde
 staten van Zeeland
 t.a.v. mevrouw F. Worobiej-Jansen
 Postbus 6001
 4330 LA Middelburg

uw kenmerk: -
 ons kenmerk: -
 afdeling: Vergunningen (RUD
 Zeeland)
 bijlage(n): -
 behandeld door: B. Maring
 doorkiesnr.: 06-51200854
 onderwerp: Advies concept aanvraag
 wijziging luchthaven-
 besluit luchthaven
 Midden-Zeeland

Terneuzen, 8 januari 2018

Geacht college,

Het vliegveldbestuur heeft begin november 2017 bij u een concept aanvraag voor het wijzigingen van het luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland ingediend. Bij deze concept aanvraag was een m.e.r. beoordelingsnotitie gevoegd opgesteld door Adecs Airinfra b.v. waarin de milieueffecten van de voorgenomen wijziging zijn aangegeven.

In het kader van transparante besluitvorming en omdat zij het advies van de commissie op prijs stelt heeft het vliegveldbestuur deze beide document ook toegezonden aan de commissie.

Door de voorzitter is voor het behandelen van deze stukken op 15 december 2017 een extra vergadering belegd.

De commissie heeft de concept aanvraag/m.e.r. beoordelingsnotitie besproken waarbij de door één van de leden schriftelijk gestelde vragen aan het vliegveldbestuur als leidraad is genomen. De commissie is van mening dat de concept aanvraag/m.e.r. beoordelingsnotitie op de volgende onderdelen niet of niet geheel duidelijk is:

- Geluidsbudget: Uit de concept aanvraag/m.e.r. beoordelingsnotitie blijkt niet of en met hoeveel het op dit moment voor de luchthaven beschikbare geluidsbudget verandert.
- Wijziging maximaal toegestaan gewicht: In de concept aanvraag wordt zonder nadere toelichting of motivatie verzocht om incidenteel, ter beoordeling van de luchthavenmeester, af te wijken van het maximaal toegelaten startgewicht van 6.000 kg. Tevens wordt in de concept aanvraag geen maximum gesteld aan het toe te laten startgewicht.
- Geluidscertificaat: In de concept aanvraag/m.e.r. beoordelingsnotitie wordt gesproken over helikoptertypes EC35 en EC45. Niet duidelijk is dat het hier niet gaat om verschillende types helikopters maar dat deze aanduiding betrekking heeft op de geluidsklasse (geluidscertificaat) waarin een bepaalde helikopter is ingedeeld.

De commissie adviseert u bovenstaande punten mee te nemen in uw beoordeling van de concept aanvraag/m.e.r. beoordelingsnotitie en op te nemen in uw reactie over de concept aanvraag/m.e.r. beoordelingsnotitie aan het vliegveldbestuur.

Hoogachtend,

Voorzitter,

Secretaris,

J Suurmond

B. Maring

