

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort:

Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort:

Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde

belast met

behandeling: dhr. B.L.L. van der Velde

Vergadering PS: 28 mei 2020

Nr: [20013076](#)

Agenda nr:

Vergadering GS: 14 april 2020

Nr: 20010288

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

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

## Samenvatting:

Zeeland Airport B.V. heeft het voornemen een wijziging van het Luchthavenbesluit MiddenZeeland aan te vragen. De voorgenomen wijzigingen hebben betrekking op:

- het roteren en verplaatsen van de start- en landingsbaan;
- het verplaatsen en optimaliseren van de helikopterspot.

De voorgenomen wijzigingen hebben als doel het verleggen van de vliegroutes zodanig dat deze niet meer over of vlak langs het Waterpark Veerse Meer c.q. camping De Witte Raaf/Oranjeplaat liggen, in combinatie met het verhogen van de vliegveiligheid op de aanvliegeroute vanuit het noorden.

Voorafgaand aan het indienen van een aanvraag tot het wijzigen van het luchthavenbesluit dient ingevolge de Wet milieubeheer te worden beoordeeld en besloten of een milieueffectrapportage (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 2018. 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.

In de ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie en het bijbehorende addendum 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 hoeft te worden opgesteld.

### **Wat willen we bereiken?**

Zeeland Airport B.V. heeft een m.e.r.-beoordelingsnotitie met bijbehorend addendum ingediend met betrekking tot de voorgenomen wijzigingen op luchthaven Midden-Zeeland. Naar aanleiding hiervan dient provinciale staten een besluit te nemen of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Uit de beoordeling van de m.e.r.-beoordelingsnotitie inclusief het addendum volgt dat de activiteiten die Zeeland Airport B.V. voornemens is aan te vragen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben.

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 de wens om recreatiegebied Oranjeplaat en het Waterpark Veerse Meer c.q. camping De Witte Raaf te ontlasten wat betreft de geluidbelasting als gevolg van het overvliegen of vlak langs vliegen van luchtvaartuigen onderweg naar of afkomstig van luchthaven Midden-Zeeland. Daarnaast heeft het verschuiven en verdraaien van de start- en landingsbaan voordelen voor de vliegveiligheid. In de huidige situatie wordt via een vliegstructie een speciale bocht gevlogen om met name Oranjeplaat te ontzien. Na verschuiving en verdraaiing van de baan hoeft deze bocht niet meer te worden gevlogen.

Op dit moment (maart 2020) loopt de procedure tot het wijzigen van het luchthavenbesluit voor onder meer het faciliteren van ten hoogste 4.000 bewegingen met helikopters per jaar en het inrichten van een helikopterspot. Een en ander ten behoeve van het onderhoud aan windparken voor de Zeeuwse kust. Provinciale staten hebben op 26 oktober 2018 besloten dat voor die wijzigingen geen MER hoeft te worden uitgevoerd.

In de nu voorliggende m.e.r.-beoordelingsnotitie is de situatie inclusief de 4.000 helikopterbewegingen en de helikopterspot als uitgangspunt genomen: de zogenaamde "voorlopige referentiesituatie". Ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling zijn diverse scenario's onderzocht met betrekking tot de rotatie van de start- en landingsbaan, al dan niet gecombineerd met een verplaatsing van de baan, optimalisering van de helikopterspot en eventueel het omklappen van het nu aanwezige noordelijk vliegcircuut naar het zuiden.

Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie en bijbehorend addendum blijkt dat op basis van de beschikbare ruimte, het (milieu)effect op de omgeving en de vliegveiligheid de volgende veranderingen het meest optimale resultaat opleveren:

- baanrotatie van circa 22° (tegen de klok in);
- verplaatsen van de baan over een afstand van 200 meter naar het oosten;
- verplaatsen van de helikopterspot i.c.m. met een aparte helikopterroute;
- het vergroten van het circuitgebied.

Het omklappen van het noordelijk circuitgebied is in verband met een toename van de (milieu)belasting voor de omgeving en vliegveiligheid niet gewenst.

Het beperkingengebied van zowel het vigerende als het in procedure zijnde luchthavenbesluit moet als gevolg van deze veranderingen worden gewijzigd. De geluid- en plaatsgebonden risicocontouren schuiven met de baan mee op naar het oosten en draaien mee met de rotatie van de baan. Door het verschuiven en roteren van de baan wordt de geluidbelasting in de richting van Waterpark Veerse Meer c.q. Camping De Witte Raaf/Oranjeplaat fors minder.

Het wijzigen van het beperkingengebied heeft een beperkte impact op de omgeving. Het beperkingengebied verschuift en draait in de richting van dunbevolkt gebied.

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 m.e.r.-beoordelingsbesluit moet namelijk bij de aanvraag worden gevoegd. Provinciale staten zijn bevoegd gezag om op de genoemde m.e.r.-beoordelingsnotitie een besluit te nemen.

Met het oog op de voorgenomen wijzigingen vormen geluid, veiligheid en natuurbescherming de meest relevante milieuaspecten. Gezien de beperkte en in het algemeen positieve 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 van het beperkingengebied, zoals die nu in het vigerende luchthavenbesluit zijn opgenomen.

Zowel de toename van de geluidsbelasting als het aanpassen van het beperkingengebied zijn in strijd met het beleid zoals dat nu in het Omgevingsplan Zeeland 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 de van toepassing zijnde wet- en regelgeving betrokken. Te zijner tijd zal een besluit op de aanvraag aan provinciale staten worden voorgelegd. Deze aanvraag wordt verwacht in het derde kwartaal van 2020.

#### **Waarom 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 en in hoeverre de voorgenomen activiteiten van Zeeland Airport B.V. effecten hebben op het milieu en de omgeving en of er factoren zijn die aanleiding geven om een MER op te laten stellen. 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

De staten der provincie Zeeland,

overwegende dat

- er ten behoeve van de door Zeeland Airport B.V. voorgenomen aanvraag tot wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland een m.e.r.-beoordelingsnotitie met bijbehorend addendum is opgesteld;

- uit deze m.e.r.-beoordelingsnotitie en het addendum blijkt dat als gevolg van de voorgenomen wijzigingen geen belangrijke negatieve effecten voor het milieu te verwachten zijn;

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 14 april 2020, nr. 20010288;

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 op 4 maart 2020 ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland – m.e.r. beoordelingsnotitie t.b.v. aanpassing LHB voor baanrotatie" d.d. 26 februari 2020 en bijbehorend "Addendum m.e.r.-beoordeling baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland" d.d. 17 maart 2020 voor luchthaven Midden-Zeeland geen milieueffectrapport opgesteld moet worden.

## OVERWEGINGEN

### 1. Algemeen

#### 1.1. Inleiding

Op 4 maart 2020 hebben wij van Zeeland Airport B.V. een m.e.r.-beoordelingsnotitie op grond van het Besluit milieueffectrapportage (hierna Besluit m.e.r.) ontvangen en op 17 maart 2020 een bijbehorend addendum. De m.e.r.-beoordelingsnotitie is ingediend ten behoeve van een voorgenomen aanpassing van het Luchthavenbesluit MiddenZeeland voor:

- het roteren en verplaatsen van de start- en landingsbaan;
- het verplaatsen en optimaliseren van de helikopterspot.

De voorgenomen activiteiten vallen onder categorie 6.2 van de D-lijst van het Besluit m.e.r.

De voorgenomen wijzingen hebben als doel het verleggen van de vliegroutes zodanig dat deze niet meer over of vlak langs het Waterpark Veerse Meer c.q. camping De Witte Raaf/Oranjeplaat liggen, in combinatie met het verhogen van de vliegveiligheid op de noordelijke aan- en uitvliegroute. Na verdraaiing en verplaatsing van de baan is het niet meer noodzakelijk om via een speciale bocht om Oranjeplaat te vliegen.

Luchthaven Midden-Zeeland is gelegen aan de Calandweg 36 te Arnemuiden binnen de gemeente Middelburg.

#### 1.2. Ontvankelijkheid

In de op 4 maart 2020 ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie en het op 17 maart 2020 ingediende addendum zijn de milieugevolgen van de activiteiten, de kenmerken en de gevolgen van de activiteiten beschreven. De m.e.r.-beoordelingsnotitie inclusief het addendum 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 een wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verbreding of verharding daarvan, of 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 beperkingengebied als het wijzigen van de grenswaarden.

#### 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 uitgewerkt in de hierna volgende beoordeling.

## 2. Beoordeling

### 2.1 De kenmerken en locatie van het project

De luchthaven blijft qua kenmerken en samenhang met de omgeving ongewijzigd.

Hierbij merken wij op dat er op dit moment (maart 2020) een procedure loopt tot het wijzigen van het luchthavenbesluit voor onder meer het faciliteren van ten hoogste 4.000 bewegingen met helikopters per jaar en het inrichten van een helikopterspot en het opnemen van aparte vliegroutes voor helikopters. Een en ander ten behoeve van het onderhoud aan windparken voor de Zeeuwse kust.

Provinciale staten hebben op 26 oktober 2018 besloten dat voor die wijzigingen geen MER hoeft te worden uitgevoerd.

In de nu voorliggende m.e.r.-beoordelingsnotitie en bijbehorende addendum is de situatie inclusief de 4.000 helikopterbewegingen en de helikopterspot als uitgangspunt genomen als de zogenaamde "voorlopige referentiesituatie".

De kenmerken van de voorgenomen veranderingen zijn als volgt samen te vatten.

#### Het verplaatsen en roteren van de start- en landingsbaan

De voorgenomen aanpassingen van het luchthavenbesluit vloeien voort uit de wens om recreatiegebied Waterpark

Veerse Meer c.q. camping De Witte Raaf/Oranjeplaat te ontlasten voor wat betreft het overvliegen of vlak langs vliegen van luchtvaartuigen onderweg naar of afkomstig van luchthaven Midden-Zeeland. Daarnaast heeft het verschuiven en verdraaien van de start- en landingsbaan voordelen voor de vliegveiligheid. In de huidige situatie wordt via een vlieg instructie een speciale bocht gevlogen bij aankomst vanuit of vertrek richting het noorden om met name de Oranjeplaat te ontzien. Na verschuiving en verdraaiing van de baan hoeft deze bocht niet meer te worden gevlogen en wordt het Waterpark Veerse Meer c.q. camping De Witte Raaf/Oranjeplaat ontlast wat betreft overvliegende of op korte afstand langs vliegende luchtvaartuigen.

#### Het verplaatsen en optimaliseren van de helikopterspot

De helikopterspot wordt verplaatst en de aparte vliegroutes voor helikopters worden gewijzigd. Deze beide maatregelen worden genomen om de vliegveiligheid te vergroten. Door de baanrotatie is het namelijk niet meer mogelijk om de in de voorlopige referentiesituatie aangegeven oostelijke en westelijke helikopterroutes nog langer te gebruiken. Dit in verband met interferentie met de baanoperaties waardoor de vliegveiligheid op dat punt in het gedrang zou kunnen komen. De in de voorlopige referentiesituatie opgenomen verdeling van het aantal helikopterbewegingen blijft overigens wel gehandhaafd. Van de 4000 helikopterbewegingen vinden er in de voorgenomen situatie 7,5%, ofwel 300, plaats via de baan waarop ook de vaste vleugelvliegtuigen landen. De overige 3.700 helikopterbewegingen maken gebruik van de zuidsector conform de voorlopige referentiesituatie. Deze zuidsector verandert iets van ligging, omdat deze meedraait met het draaien van de baan.

### 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 inclusief het addendum is de invloed van de voorgenomen activiteiten, voor 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 vliegtuigongeval.

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.

### Beoordeling

Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat door de voorgenomen wijzigingen (rotatie en verschuiving baan en verplaatsen helikopterspot) zowel de 10-5 als de 10-6 PR contour "meedraait" met de rotatie van de baan. In de situatie na de voorgenomen wijzigingen valt geen enkele woning binnen deze contouren. In de voorlopige referentiesituatie viel er nog wel een woning binnen de 10-6 contour. De veiligheidssituatie wordt door de voorgenomen wijzigingen gunstiger. Door de voorgenomen wijzigingen komt de 10-6 contour zowel buiten het beperkingengebied te liggen dat geldt op basis van het huidige luchthavenbesluit, als ook buiten het beperkingengebied dat ontstaat in de voorlopige referentiesituatie na het verruimen van het aantal helikopterbewegingen en het introduceren van een zuidelijke in- en uitvliegroute. Het beperkingengebied moet bij het wijzigen van het luchthavenbesluit zo worden aangepast dat deze tenminste de 10-6 PR contour omvat.

### Conclusie

Op grond van de aangeleverde informatie wordt geconcludeerd dat ten opzichte van de voorlopige Referentiesituatie in de voorgenomen situatie:

- er geen 10-5 en 10-6 PR contour meer optreedt ter plaatse van het Waterpark Veerse Meer c.q. camping De Witte Raaf/Oranjeplaat (effect positief);
- een verschuiving en rotatie van de 10-5 en de 10-6 PR contour aan de zuidzijde van de luchthaven optreedt, overeenkomstig de verschuiving en verdraaiing van de start- en landingsbaan. In de voorgenomen situatie bevinden zich geen woningen meer binnen de contouren (effect licht positief);
- de 10-6 PR contour aan de zuidzijde van het vliegveld buiten het in het vigerende luchthavenbesluit vastgestelde beperkingengebied komt te liggen (effect neutraal).

Hieruit volgt dat de effecten op de totale externe veiligheid in de directe omgeving van het vliegveld positief zijn. Uit het oogpunt van externe veiligheid heeft het opstellen van een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde.

## **2.2.2. Geluid**

### Algemeen

In het Besluit burgerluchthavens is de verplichting neergelegd dat de contouren voor de geluidsbelastingen van 70 dB(A) Lden, 56 dB(A) Lden en 48 dB(A) Lden in het luchthavenbesluit moeten zijn opgenomen. Voor luchthaven Midden-Zeeland is de 70 dB(A) Lden contour zo klein dat deze in de m.e.r.-beoordelingsnotitie c.q. het bijbehorende addendum nauwelijks zichtbaar 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) Lden contour. Voor het gebied tussen de 56 en de 48 dB(A) Lden 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.

### Beoordeling

Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat door de baanrotatie het niet meer mogelijk is om de west- en oost sector voor helikopterbewegingen te gebruiken in verband met interfereren met de baanoperaties. Doordat hierdoor 300 helikopterbewegingen naar de baan verplaatst worden treedt een stijging op van de geluidsbelasting in de handhavingpunten bij de kop(pen) van de baan. Bij alle overige handhavingpunten treedt een sterke daling van de geluidsbelasting op.

De geluidsbelasting ter plaatse van Waterpark Veerse Meer c.q. camping De Witte Raaf/Oranjeplaat neemt sterk af. Aan de zuidzijde van de luchthaven verschuift de geluidsbelasting enigszins met de baanrotatie. De geluidbelasting verschuift wat naar het oosten, maar het gebied waar een toename plaatsvindt betreft een gebied waar slechts enkele woningen aanwezig zijn.

Door de baanrotatie worden de relevante geluidcontouren 6,5% kleiner in oppervlakte. Voor het bepalen van het aantal woningen binnen de contouren na baanverdraaiing zijn tellingen uitgevoerd. Het aantal woningen verandert niet binnen de wettelijk voorgeschreven Lden-contouren (48, 56 en 70 Lden). Er liggen geen woningen binnen de 56 Lden-contour en daarmee automatisch ook niet binnen de 70 Lden-contour.

### Conclusie

Op grond van de aangeleverde informatie wordt geconcludeerd dat ten opzichte van de voorlopige referentiesituatie in de voorgenomen situatie:

- een sterke verlaging van de geluidsbelasting ter plaatse van Waterpark Veerse Meer c.q. camping De Witte Raaf/Oranjeplaat optreedt (effect sterk positief);
- een verschuiving van de geluidsbelasting aan de zuidzijde van de luchthaven optreedt (effect neutraal);

- de 56 dB(A) Lden-contour aan de zuidzijde van het vliegveld buiten het in het vigerende luchthavenbesluit vastgestelde beperkingengebied komt te liggen (effect neutraal);
- geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten of te beschermen gebieden liggen binnen de 56 dB(A) Ldencontour (effect neutraal).

Hieruit volgt dat de effecten op de totale geluidsbeleving/-belasting in de directe omgeving van het vliegveld positief zijn. Uit het oogpunt van geluid heeft het opstellen van een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde.

### **2.2.3. Lucht en geur**

Ten opzichte van de voorlopige referentiesituatie treden er geen wijzigingen op in aantallen luchtvaartuigbewegingen en ook geen wijzigingen in samenstelling van het verkeer, waardoor het effect op de luchtverontreiniging, geur en emissies niet aanwezig of zeer beperkt is. In het m.e.r.-beoordelingsonderzoek naar de voorlopige referentiesituatie is geconcludeerd dat de wettelijk gestelde grenswaarden niet overschreden worden.

Dat blijft gelden. De rotatie van de baan en het optimaliseren van de helikopterspot hebben hier geen invloed op.

#### Conclusie

Op grond van de aangeleverde informatie concluderen wij dat de voorgenomen wijzigingen niet zullen leiden tot belangrijke gevolgen voor de lucht- en geuremissies. Uit het oogpunt van lucht en geur heeft het opstellen van een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde.

### **2.2.4. Verkeer en Vervoer**

Voor dit aspect treedt geen onderscheid op tussen de voorlopige referentiesituatie en de nu voorgenomen situatie.

#### Conclusie

Op grond van de aangeleverde informatie concluderen wij dat de voorgenomen wijzigingen niet leiden tot wijzigingen in het verkeer- en vervoer van en naar de luchthaven. Uit het oogpunt van verkeer en vervoer heeft het opstellen van een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde.

### **2.2.5. Beschermde natuur**

#### Algemeen

Uit de quickscan die in het kader van de m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd blijkt dat op basis van de ligging van het projectgebied, de afstand tot de Natura 2000 gebieden en de beperkte impact van de rotatie, verstoring op de Natura 2000-gebieden in de aanlegfase op voorhand kan worden uitgesloten. Er wordt wel geadviseerd de werkzaamheden ten behoeve van de verplaatsing en rotatie van de baan buiten het broedseizoen (tussen 15 maart en 15 juli) uit te voeren.

In de gebruiksfase kunnen opstijgende en landende vliegtuigen zichtbaar zijn vanuit het Veerse Meer. Door de voorgenomen wijzigingen verandert de positie van het circuitgebied en is in de nieuwe situatie een kleinere overlap van het circuitgebied met het Veerse Meer van toepassing. Doordat de hoogtebeperkingen zoals die nu ook al gelden verder niet veranderen en het aantal luchtvaartuigen gelijk blijft kan worden geconcludeerd dat sprake is van een licht positief effect.

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

#### Stikstof depositie

In het kader van de Wet Natuurbescherming is voor de voorgenomen wijzigingen een toets uitgevoerd op de stikstofdepositie op omringende Natura 2000-gebieden. Dit is gebeurd met de nieuwste versie van de rekentool Aerius (versie 2019A), waarmee na het ongeldig verklaren van systematiek van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) de stikstofdepositie van infrastructurele projecten opnieuw moest worden berekend. Uit deze berekeningen blijkt dat de bijdrage van (de som van) alle voorgenomen activiteiten in zowel de aanleg- als gebruiksfase niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. De voorgenomen situatie zorgt dan ook niet voor een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

#### Conclusie

De voorgenomen wijzigingen leiden tot licht positieve effecten op het overvliegen van het Natura 2000 gebied Veerse Meer en niet tot negatieve effecten wat betreft stikstof depositie en flora en fauna (biodiversiteit). Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor de aspecten stikstof depositie en flora en fauna (biodiversiteit). Uit het oogpunt van beschermde natuur heeft het opstellen van een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde.



### **2.2.6. Overige milieuaspecten**

De effecten op het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en op aspecten zoals landschap, archeologie, cultuurhistorie, bodem, (grond)water en biodiversiteit zijn als gevolg van de voorgenomen wijzigingen verwaarloosbaar. De luchthaven blijft qua kenmerken en samenhang met de omgeving goeddeels onveranderd. Voor bijvoorbeeld het aspect bodem zal sprake zijn van een beperkte beïnvloeding omdat de verplaatste en geroteerde baan moet worden verhard zoals de originele baan. Deze verharding geschiedt met gemalen vezels van oude kunstgrasvelden. Er wordt alleen gebruik gemaakt van geschikte en veilige materialen. Zo worden bijvoorbeeld oude kunstgrasvelden die mogelijk kankerverwekkende rubberbolletjes bevatten daar niet bij gebruikt.

De werkzaamheden zijn beperkt en het aanleggen gebeurt niet op een zodanige diepte dat het grondwater aangetast wordt.

#### Conclusie

Op grond van de aangeleverde informatie concluderen wij dat de voorgenomen wijzigingen niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen op de overige milieuaspecten. Uit het oogpunt van de overige milieuaspecten heeft het opstellen van een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde.

### **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. Voor geen van de bovenstaande factoren zijn door de voorgenomen wijzigingen belangrijke nadelig gevolgen te verwachten. Een toegevoegde waarde van een milieueffectrapport is in dit verband dan ook 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 op 4 maart 2020 ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland – m.e.r. beoordelingsnotitie t.b.v. aanpassing LHB voor baanrotatie" d.d. 26 februari 2020 en bijbehorend "Addendum m.e.r.-beoordeling baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland" d.d. 17 maart 2020 voor luchthaven Midden-Zeeland geen milieueffectrapport opgesteld hoeft te worden.

### **4. Rechtsmiddelen en afschriften**

De m.e.r.-beoordelingsnotitie met bijbehorend addendum en het besluit hierop maken onderdeel uit van een procedure ter voorbereiding op de aanvraag voor het wijzigen van het 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, Goes en Borsele;
- 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 28 mei 2020,

Middelburg, 28 mei 2020

Provinciale staten van Zeeland voornoemd,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris