

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: 9 of 10 juli 2020

Nr: [20017418](#)

Agenda nr:

Vergadering GS: 2 juni 2020

Nr: 20016290

Onderwerp: Ontwerpbesluit wijzigen verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Op 5 februari 2019 heeft Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland ingediend. De belangrijkste aanleiding voor de aanvraag is het kunnen uitvoeren van helikoptervluchten ten behoeve van de bouw en het onderhoud van offshore windparken in de monding van de Westerschelde. De volgende wijzigingen van het luchthavenbesluit zijn aangevraagd:

- verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000 per jaar;
- verlagen aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200 per jaar;
- toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes in zuidelijke richting;
- wijzigen van het luchthavengebied;
- incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6.000 kg.

Naar aanleiding van de voorgenomen wijzigingen heeft de aanvrager een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Op 26 oktober 2018 hebben Provinciale Staten besloten dat voor de voorgenomen wijzigingen geen milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland betekent voor geluid een afname bij camping De Witte Raaf/Oranjeplaat en een toename bij het dunbevolkte gebied aan de zuidzijde van de luchthaven door het gebruik van een zuidelijke in- en uitvliegroute door de helikopters. Voor het plaatsgebonden risico treedt een vergelijkbaar effect op. Door deze effecten is het noodzakelijk het beperkingengebied aan de zuidzijde van de luchthaven te vergroten. Om te bepalen of een dergelijke vergroting van het beperkingengebied binnen het provinciale beleid, zoals opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2018, past, is een nadere afweging gemaakt. Het uitbreiden van het aantal helikopterbewegingen vindt plaats ten behoeve van de bouw en onderhoud aan windmolens. Deze activiteit draagt bij aan het provinciale beleid met betrekking tot de Strategische Opgave "Energietransitie", geeft een economische en werkgelegenheidsimpuls en daarnaast is de toename van het beperkingengebied gelegen over een dunbevolkt gebied, waardoor de impact hiervan ook relatief beperkt is. Gelet hierop leidt de afweging tot het oordeel dat wijziging van de verordening mogelijk is.

Wat willen we bereiken?

Vaststellen van het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland.

Toelichting

1. *Algemeen*

Provinciale staten zijn op basis van de Wet luchtvaart bevoegd gezag voor het vaststellen en wijzigen van een luchthavenbesluit voor luchthaven Midden-Zeeland. Het luchthavenbesluit is een verordening. Provinciale staten hebben het vigerende luchthavenbesluit Midden-Zeeland op 1 november 2013 vastgesteld. Het luchthavenbesluit is een soort "vergunning" waarin de milieugebruiksruimte en daarmee samenhangend de consequenties voor het ruimtegebruik in de omgeving worden vastgelegd. Het Rijk is daarentegen verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer en gebruik van het luchtruim. Deze aspecten worden dan ook niet in het luchthavenbesluit geregeld.

Op 5 februari 2019 heeft Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot het wijzigen van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland ingediend. De belangrijkste aanleiding voor de aanvraag is het kunnen uitvoeren van helikoptervluchten ten behoeve van de bouw en het onderhoud van offshore windparken in de monding van de Westerschelde. In dat kader worden onder meer een verhoging van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000 per jaar en het toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes in zuidelijke richting van en naar de luchthaven aangevraagd.

Voorafgaand aan de definitieve aanvraag is een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen. Daartoe is de m.e.r.-beoordelingsnotitie en het voorgenomen besluit om geen MER op te stellen op 29 juni 2018 en 26 oktober 2018 in de desbetreffende vergaderingen van provinciale staten behandeld. In de statenvoorstellen en de aanbiedingsbrieven is onder andere de voorgeschiedenis, het wettelijk kader met betrekking tot de Wet luchtvaart en het luchthavenbesluit en de procedurestappen leidend tot het besluit om niet over te gaan tot het opstellen van een MER nader beschreven.

In deze stukken wordt ook informatie gegeven over het verkennend onderzoek naar een alternatieve locatie voor een helikopterplatform in het Vlissingse industriële havengebied (Sloegebied en Buitenhaven). Onderzocht 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. De conclusie van dit onderzoek is dat het provinciaal beleid (omgevingsplan) geen mogelijk biedt voor het vestigen van nieuwe luchthavens (helikopterplatforms) waarvoor een luchthavenbesluit moet worden afgegeven. Verder bleek dat zowel North Sea Port (Sloegebied) als de gemeente Vlissingen (Buitenhaven) overwegende bezwaren hebben tegen het vestigen van een helikopterplatform in het havengebied.

Naar aanleiding van de beoordeling van de aanvraag wordt voorgesteld het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland aan te passen door middel van een besluit tot wijziging van deze verordening. Het wijzigingsbesluit voorziet in het wijzigen van enkele artikelen, bijlagen en bijbehorende toelichtingen van het huidige luchthavenbesluit. Voor het overige blijft het huidige Luchthavenbesluit Midden-Zeeland, zoals vastgesteld op 1 november 2013, ongewijzigd van kracht.

Hieronder wordt kort ingegaan op een aantal onderdelen van het huidige luchthavenbesluit, de aanvraag en het besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland en de eventuele keuzes die bij het opstellen van het besluit moeten worden gemaakt. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij het besluit.

2. *Vergunde situatie*

In het vigerende luchthavenbesluit (vastgesteld op 1 november 2013) zijn onder meer opgenomen de toegestane soorten luchtvaartuigen, de openingstijden en het maximum aantal vliegbewegingen van 46.558 per jaar. Tevens wordt via handhavingspunten een maximaal geluidsbudget/-niveau vastgelegd. Daarmee is bepaald hoeveel geluid het vliegverkeer maximaal naar de omgeving mag maken. Deze handhavingspunten liggen aan de koppen van de baan en ter plaatse van Oranjeplaat. In het luchthavenbesluit zijn ook de geluidscontouren, externe veiligheidscontouren en een beperkingengebied opgenomen.

Het beperkingengebied van een luchthaven is een zone waar planologische beperkingen van kracht zijn, zoals ten aanzien van de maximale bouwhoogten in de aan- en uitvliegroutes. Daarnaast kunnen, onder andere ter beperking van geluidhinder beperkingen worden opgelegd ten aanzien van de bestemmingen van gebouwen in een ruimere zone rond de luchthaven. Het beperkingengebied bevat voor geluid tenminste de 56 dB(A) L_{den} contour en voor externe veiligheid tenminste de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour.

3. *M.e.r.-beoordeling (inhoudelijk)*

Voorafgaand aan het indienen van de aanvraag tot wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland is een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen.

Ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld, waarin twee situaties zijn onderzocht:

1. helikopters maken gebruik van de bestaande vliegroutes op de luchthaven.
2. er wordt een helikopterspot aangelegd en de vliegroutes voor helikopters worden gewijzigd waardoor de meeste helikopters gebruik gaan maken van een nieuwe vliegroute aan de zuidzijde van de luchthaven.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn beide situaties uitgebreid beschreven. Op basis van deze notitie heeft Zeeland Airport B.V. ervoor gekozen om de aanleg van een helikopterspot en het wijzigen van de vliegroutes voor helikopters als voorgenomen situatie aan te merken. Uit de beoordeling van de m.e.r.-beoordelingsnotitie is gebleken dat de voorgenomen wijzigingen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben. Daarom hebben provinciale staten op 26 oktober 2018 op grond van artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer besloten dat voor de activiteiten als omschreven in m.e.r.-beoordelingsnotitie "Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland" d.d. 11 mei 2018 en de daarmee aangevraagde wijzigingen geen milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

4. *Provinciaal beleid*

Dit besluit heeft betrekking op het wijzigen van een bestaande luchthaven. Met betrekking tot het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in het Omgevingsplan Zeeland 2018 opgenomen dat uitbreiding of wijziging alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied, tenzij het terrein zich bevindt in een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in het geval van raakvlakken met ander beleid (bijvoorbeeld voor onderhoud van windmolens) hiervan kan worden afgeweken.

In provinciale verordeningen (luchthavenbesluit/-regeling) wordt per luchthaventerrein een maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en, indien aan de orde, de geluidsruimte en beperkingen voor de omgeving vastgelegd.

5. *Aanvraag*

Overeenkomstig de voorgenomen situatie uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn de volgende wijzigingen van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland aangevraagd:

- verhogen van het aantal helikopterbewegingen van 800 naar 4.000 per jaar;
- verlagen van het aantal luchtvaartuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200 per jaar;
- toevoegen van een helikopterspot met de daarbij horende in- en uitvliegroutes in zuidelijke richting;
- wijzigen van het luchthavengebied;
- incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6.000 kg.

Zeeland Airport B.V. heeft vanwege bedrijfseconomische redenen er voor gekozen om, de gevraagde uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen te baseren op de maximale afhandelingscapaciteit van de luchthaven. Zeeland Airport B.V. verwacht dat de behoefte aan helikopterbewegingen ten behoeve van de bouw en onderhoud van windmolens in de loop van de komende jaren toe zal nemen tot maximaal 3.200 per jaar en zich daarna stabiliseert. Samen met de reeds vergunde 800 helikopterbewegingen wordt het totaal aantal helikopterbewegingen 4.000 per jaar.

6. *Geluid*

Als de gevraagde uitbreiding van het aantal helikopters volgens de huidige in- uitvliegroutes gaan vliegen treedt er een forse toename op van de geluidsbelasting ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat. Door gebruik te maken van een helikopterspot en het inrichten van een zuidelijke in- en uitvliegroute zal 92,5% van alle helikopters gaan in- en uitvliegen via die zuidelijke route. Hierdoor neemt het geluidsniveau ter plaatse van camping De Witte Raaf en Oranjeplaat ten opzichte van de huidige situatie af. Als gevolg van het gebruik van de zuidelijke in- en uitvliegroute door helikopters treedt er aan de zuidzijde, in een dun bevolkt gebied, een toename op van geluid. Door deze toename van geluid strekt de 56 dB(A) Lden contour zich buiten het beperkingengebied uit, waardoor een aanpassing van het huidige beperkingengebied in die richting noodzakelijk is. Binnen de gewijzigde 56 Lden contour liggen geen woningen. Zie verder onder punt 9 en 10.

In aanvulling op het huidige luchthavenbesluit worden voor de nieuwe helikopter in- en uitvliegroutes drie handhavingpunten ter plaatse van de helikopterspot aan het luchthavenbesluit toegevoegd. Dit om het maximaal geluidsniveau van de helikopters te begrenzen en te controleren.

7. *Aantal vliegbewegingen*

Naast een maximaal geluidsniveau is in het huidige luchthavenbesluit ook een maximum gesteld aan het aantal vliegbewegingen. Dit betreft 46.558 bewegingen per jaar. De aanvraag tot wijziging van het luchthavenbesluit bevat niet alleen een verzoek tot uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen met 3.200, maar ook een verzoek tot verlaging van het aantal vliegbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met 3.200. Dit ter compensatie van de uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen. Daarmee blijft het toegestane maximale aantal vliegbewegingen op de luchthaven gelijk.

Aan het luchthavenbesluit wordt de mogelijkheid toegevoegd om incidenteel, maximaal 12 keer per jaar, af te kunnen wijken van het maximum startgewicht voor luchtvaartuigen van 6.000 kg. Dit alleen voor zover de start- en landingsbaan dit aankan qua gewicht. Het starten en landen van dergelijke luchtvaartuigen vindt plaats binnen de in het luchthavenbesluit opgenomen milieuruimte waaronder het beschikbare geluidbudget.

8. *Externe veiligheid*

Wanneer de gevraagde uitbreiding aan helikopters via de huidige routes gaan vliegen neemt de plaatsgebonden risico contour (externe veiligheid) ter plaatse van camping De Witte Raaf en Oranjeplaat toe. Door gebruik te maken van de helikopterspot vliegen in de voorgenomen situatie 92,5% van alle helikopters uit via een zuidelijke in- en uitvliegroute. Hierdoor treedt er ten opzichte van de huidige situatie een kleine afname van het plaatsgebonden risico aan de oost- en westzijde van de baan op. Als gevolg van het gebruik van de zuidelijke in- en uitvliegroute door helikopters treedt er aan de zuidzijde een toename op van het plaatsgebonden risico. Deze 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour strekt zich uit buiten het huidige beperkingengebied (zie verder onder punt 9 en 10). Binnen de gewijzigde 10^{-6} plaatsgebonden risico liggen geen woningen.

9. *Uitbreiding beperkingengebied*

Zoals reeds vermeld komen als gevolg van de aangevraagde wijzigingen van het luchthavenbesluit zowel de 56 dB(A) Lden contour (geluid) als de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour (externe veiligheid) buiten het in het vigerende luchthavenbesluit opgenomen beperkingengebied te liggen. Het beperkingengebied moet tenminste de 56 dB(A) Lden geluidcontour en de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour bevatten. Het beperkingengebied zoals dat nu in het huidige luchthavenbesluit is opgenomen moet daarom worden aangepast. Deze aanpassing van het beperkingengebied betreft overigens een marginale aanpassing (het bestaande beperkingengebied is ca. 1280 ha groot en daaraan wordt een gebied met een oppervlakte van ca. 6,4 ha toegevoegd). Binnen het nieuwe gedeelte van het beperkingengebied liggen geen woningen en zijn ook geen ruimtelijke ontwikkelingen gepland die een significant effect van de uitbreiding van het beperkingengebied kunnen ondervinden.

10. Nadere afweging provinciaal beleid

Zoals onder punt 9 is vermeld is het noodzakelijk het beperkingengebied aan de zuidzijde van de luchthaven te vergroten. Of een dergelijke vergroting van het beperkingengebied binnen het provinciale beleid mogelijk is moet op basis van het Omgevingsplan Zeeland 2018 nader worden afgewogen. Op grond van de volgende nadere afweging wordt een afwijking van dit beleid acceptabel geacht:

- de aangevraagde activiteit heeft betrekking op raakvlakken met ander beleid (bouw en onderhoud van windmolens)
- de bouw en het onderhoud van windmolens op zee betreft een voor de luchthaven en voor Zeeland belangrijke economische en werkgelegenheid impuls
- de aangevraagde activiteit draagt impliciet ook bij aan de Strategische Opgave "Energietransitie" van de provincie Zeeland.
- er treedt een afname van geluid op ter plaatse van camping De Witte Raaf/Oranjeplaat
- de toename van geluid vindt plaats in een gebied dat zeer dun bevolkt is. Er komen geen nieuwe woningen binnen zowel de 56 dB(A) L_{den} als de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour te liggen. Wel komen er drie nieuwe woningen binnen de 48 dB(A) L_{den} contour te liggen.
- het beperkingengebied wordt, ten opzichte van het al aanwezige beperkingengebied marginaal groter (het bestaande beperkingengebied is ca. 1280 ha groot en daaraan wordt een gebied met een oppervlakte van ca. 6.4 ha toegevoegd) en binnen het nieuwe beperkingengebied bevinden zich geen ruimtelijke ontwikkelingen die daardoor geschaad worden.

Deze nadere afweging is in de toelichting op het besluit tot wijziging van luchthavenbesluit Midden-Zeeland opgenomen.

11. Inspraak en procedure

In aanloop naar het indienen van de aanvraag heeft de Commissie Regionaal Overleg Midden-Zeeland (CRO) twee adviezen uitgebracht. De adviezen zijn bij het opstellen van de stukken betrokken. In de toelichting op het ontwerpwijzigingsbesluit staat dit nader toegelicht. Op basis van de Luchtvaartverordening Zeeland heeft met de betrokken gemeenten overleg plaatsgevonden over het concept voorstel tot wijziging van het luchthavenbesluit. Er zijn door de betrokken gemeenten geen opmerkingen gemaakt. Gedeputeerde staten hebben het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland voorbereid en ten behoeve van de inspraak op 10 december 2019 vastgesteld. Genoemde ontwerpverordening heeft van 19 december 2019 tot en met 30 januari 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn zeven zienswijzen ingebracht. De zienswijzen en de behandeling van de zienswijzen zijn opgenomen in een Antwoordnota, waarnaar wordt verwezen. De zienswijzen geven geen aanleiding het definitieve besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit aan te passen. De CRO heeft geen aanleiding gezien nader over het ontwerpbesluit te adviseren.

12. Toezicht en handhaving

De systematiek van toezicht en handhaving verandert door de nu voorliggende wijzigingen in het luchthavenbesluit niet. Dit betekent onder meer dat de rapportageverplichtingen, zoals opgenomen in de Regeling burgerluchthavens van toepassing blijven en ook gelden voor de genoemde wijzigingen. Door toevoeging van het zesde lid aan artikel 4 ontstaat er een extra plicht voor de luchthaven om de door middel van het aan datzelfde artikel toegevoegde vierde lid toegestane afwijkingen van het maximum startgewicht vooraf aan het bevoegd gezag te melden. Ter plaatse van de helikopterspot worden drie nieuwe handhavingpunten aan het luchthavenbesluit toegevoegd.

Gelet op bovenstaande overwegingen wordt geadviseerd het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland conform bijgaand ontwerp besluit tot wijziging van de verordening luchthavenbesluit Midden-Zeeland te wijzigen. Dit betekent dat de aanvraag om uitbreiding van het aantal helikopterbewegingen, het verlagen van het aantal bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen, het toevoegen van een helikopterspot, het wijzigen van het beperkingengebied en het incidenteel toelaten van luchtvaartuigen met een groter maximaal startgewicht dan 6000 kg wordt gehonoreerd.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Nadat Provinciale Staten het luchthavenbesluit hebben vastgesteld geven de resultaten van toezicht en handhaving van de in het besluit opgenomen voorwaarden daarover duidelijkheid.

Wat doen we daarvoor?

Uitvoeren van onze wettelijke taken van toezicht en handhaving.

Wat zijn de klimaateffecten?

Geen. Door de wijzigingen in het luchthavenbesluit ten behoeve van het onderhoud aan windmolenparken, wordt (indirect) een bijdrage geleverd aan de (inter)nationale energietransitie en klimaatdoelstellingen.

Wat mag het kosten?

Naast de reguliere taken bij toezicht en handhaving zijn er geen extra kosten voorzien.

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,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 2 juni 2020, nr. 20016290;

besluiten:

1. Het besluit tot wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland conform bijgaand ontwerpbesluit vast te stellen.
2. De bij voornoemd voorstel van Gedeputeerde Staten gevoegde Antwoordnota, inclusief conclusies omtrent zienswijzen vast te stellen.