

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

onderwerp Statenvoorstel tot vaststelling van het besluit tot het niet opstellen van een milieueffectrapportage voor de voorgenomen activiteiten van Zeeland Airport B.V.	kenmerk 20012349 	behandeld door	verzonden
---	---	-----------------------	------------------

Middelburg, 14 april 2020

Geachte voorzitter,

Zeeland Airport B.V. heeft het voornemen om de start- en landingsbaan te verplaatsen en verdraaien (in combinatie met het optimaliseren van de helikopterspot).

Hiertoe is als eerste noodzakelijke stap benodigd een besluit van Provinciale Staten of er al dan niet een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Gedeputeerde Staten heeft in dit kader onderzocht wat de verplichtingen zijn voor het al dan niet opstellen van een milieueffectrapportage en heeft de door Zeeland Airport B.V. aangeleverde informatie getoetst aan de wettelijke bepalingen, genoemd in paragraaf 7.6 van de Wet milieubeheer.

Gedeputeerde Staten heeft vervolgens, na alle bepalingen en afwegingen op een rij gezet te hebben, een voorstel vastgesteld, waarin is geconcludeerd dat het opstellen van een milieueffectrapportage niet nodig blijkt.

Het statenvoorstel met ontwerpbesluit (+ diverse bijlagen) treft u bijgaand aan.

In deze brief informeren wij u over 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.

BEOORDELINGSPROCES IN HET KORT

Zeeland Airport heeft het voornemen om de start- en landingsbaan te verplaatsen en verdraaien, in combinatie met het optimaliseren van de helikopterspot.

Met de m.e.r.-beoordelingsnotitie is inzichtelijk gemaakt of deze voorgenomen ontwikkeling mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen met zich meebrengt. Toetsing aan dit criterium vindt plaats per zogenaamd "milieu-aspect" (denk aan geluid, externe veiligheid, natuur, bodem, etcetera).

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie(inclusief bijlagen) en in een eveneens bijbehorende quickscan flora en fauna zijn per milieuaspect de gevolgen in kaart gebracht. Het detailniveau van het onderzoek dat in dit kader heeft plaatsgevonden is zodanig dat door het bevoegd gezag een goed oordeel kan worden geveld of er voor elk van de te onderscheiden milieuaspecten mogelijke belangrijke nadelige gevolgen te verwachten zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat voor sommige aspecten geen gevolgen te verwachten zijn. Voor een aantal aspecten is zelfs een licht tot sterk positief gevolg te verwachten. Voor geen van de onderzochte aspecten geldt dat er mogelijke belangrijke nadelige gevolgen kunnen optreden, die nader onderzocht zouden moeten worden in het kader van een (zeer uitgebreide) milieueffectrapport

De conclusie van de m.e.r.-beoordeling luidt dan ook dat er geen reden is tot het opstellen van een milieueffectrapport .

Voor een meer inhoudelijk technisch/juridische toelichting waarom er geen milieueffectrapportage moet worden opgesteld verwijzen wij u naar het statenvoorstel en ontwerpbesluit.

LEESWIJZER

De brief start met een inleiding inclusief de voorgeschiedenis. Daarna onderscheiden wij omwille van de leesbaarheid twee onderdelen (A en B). In **onderdeel A** geven wij een korte uiteenzetting van het formeel kader inzake een milieueffectrapportage (verder te noemen: MER). In **onderdeel B** gaan wij nader in op de procedurestappen c.q. toetsing die hebben geleid tot ons voorstel geen MER op te stellen.

INLEIDING / VOORGESCHIEDENIS

Zeeland Airport B.V. heeft het voornemen een wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland 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.

Meer concreet gaat het om een baanrotatie van circa 22 graden tegen de klok in, een verplaatsing van de baan over een afstand van 200 meter naar het oosten en een verplaatsing van de helikopterspot.

De voorgenomen wijzigingen hebben te maken met de nieuwe ontwikkelingen betreffende het recreatiegebied Oranjeplaat en het Waterpark Veerse Meer / camping De Witte Raaf.

Indertijd is in de gebiedsvisie "Rondom het Veerse Meer" (2004) al onderkend dat de hindercontouren van het vliegveld Midden Zeeland een optimale invulling van het gebied Oranjeplaat –Oranjepolder in de weg staan.

Op verzoek van de gemeente Middelburg heeft het vliegveld Midden Zeeland het indertijd gemaakte voorstel om de landingsbaan van het vliegveld te draaien opnieuw uitgewerkt. De verwachting is dat dit een grotere veiligheid van de aanvliegroutes zal geven omdat er niet meer via een speciale bocht moet worden gevlogen om met name Oranjeplaat te ontzien. Ook zal de geluidsbelasting afnemen omdat er niet meer direct over de woningen en recreatiewoningen gevlogen wordt.

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 4 maart 2020 een m.e.r.-beoordelingsnotitie ingediend.

Wat nu voorligt ter besluitvorming is de m.e.r.-beoordelingsnotitie "*Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland m.e.r. beoordelingsnotitie ten behoeve van aanpassing LHB voor baanrotatie*" d.d. 26 februari 2020, opgesteld door Advanced Decision Systems Adecs Airinfra Consultants B.V. (in opdracht van Gemeente Middelburg). Adecs Airinfra Consultants is een gerenommeerd adviesbureau en biedt meer dan 15 jaar consultancy en software-oplossingen voor het verbeteren van luchthavens.

ONDERDEEL A: FORMEEL KADER MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Afbakening

Er zijn drie soorten milieueffectrapportage (m.e.r.)-beoordelingen op grond van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer). In de bijlage van het Besluit mer zijn deze drie soorten aangewezen aan de hand van drempelwaarden of een directe aanwijzing:

1. M.e.r.-plicht (direct aangewezen in onderdeel C van de bijlage van het Besluit mer).
2. M.e.r.-beoordelingsplicht (boven de drempelwaarde van onderdeel D van de bijlage van het Besluit mer). Dit betekent dat beoordeeld wordt of er een MER nodig is.
3. Vormvrije m.e.r.-beoordeling (onder de drempelwaarde van onderdeel D van de bijlage van het Besluit mer).

1. M.e.r.-plicht

Uit de bijlage bij het Besluit mer 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.

2. M.e.r.-beoordelingsplicht

Uit de bijlage bij het Besluit mer blijkt dat voor de voorgenomen wijzigingen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht, omdat de luchthaven een baan heeft van 1000 meter of meer en de voorgenomen wijzigingen betrekking hebben op het wijzigen van het beperkingengebied en de grenswaarden voor de geluidsbelasting.

3. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Uit punt 2 blijkt dat er in deze situatie sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Daarom is een vormvrije m.e.r.-beoordeling niet aan de orde.

Uitkomsten m.e.r.-beoordeling

Uit de m.e.r.-beoordeling komt één van onderstaande twee uitkomsten:

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

Bij het beoordelen van het optreden van belangrijke nadelige milieugevolgen worden alleen de voorgenomen wijzigingen bij dit oordeel betrokken, dus niet de al bestaande activiteiten. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie kunnen wel de door de initiatiefnemer aangegeven verschillende scenario's worden onderzocht maar in de notitie worden geen alternatieve locaties of alternatieve methoden anders dan voorgenomen wijzigingen beoordeeld. Het bevoegd gezag beoordeelt de m.e.r.-beoordelingsnotitie op basis van de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven criteria.

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

Een MER beoordelingsnotitie geeft aan of er een MER nodig is. Voordat een aanvraag om het wijzigen van het luchthavenbesluit kan worden ingediend moet het bevoegd gezag (hier provinciale staten) een besluit nemen over de m.e.r.-beoordelingsnotitie (of een MER maar dat ligt hier niet voor). Dit besluit 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 en zal de aanvraag buiten behandeling worden gelaten.

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. En dan met name of er zodanige nadelige gevolgen voor het milieu zijn dat er een MER moet worden opgesteld. Ook ziet het nu te nemen besluit niet op het aanpassen van de grenswaarden voor geluid en het aanpassen (vergroten) van het beperkingengebied, zoals die nu in het vigerende luchthavenbesluit zijn opgenomen.

Pas als er een concrete aanvraag wordt ingediend die aan alle eisen voldoet moeten provinciale staten besluiten of de aangevraagde activiteiten al dan niet vergund kunnen worden. Bij dit besluit worden ook het vigerende provinciale beleid en van toepassing zijnde wet- en regelgeving betrokken.

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

1. Concept m.e.r.-beoordelingsnotitie

Op 7 januari 2020 hebben wij een brief van Zeeland Airport B.V. ontvangen met daarbij de concept m.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 15 november 2019 gevoegd waarin de milieueffecten worden beschreven voor de voorgenomen wijzigingen. De concept m.e.r.-beoordelingsnotitie is opgesteld door Advanced Decision Systems Adecs Airinfra Consultans B.V in opdracht van de gemeente Middelburg. Tevens was bijgevoegd een concept rapportage quickscan Flora & Fauna Wet natuurbescherming (Bureau GRAS Advies)

Deze concepten zijn eerder (medio 2019) in diverse vooroverleggen besproken, in een projectgroep opgestart door en onder leiding van de gemeente Middelburg.

Na ontvangst van de definitieve concepten op 7 januari 2020 hebben wij, na beoordeling door de RUD Zeeland, op 29 januari 2020 een reactie op beide concepten aan Zeeland Airport B.V verzonden.

2. Afweging uitvoeren m.e.r. of m.e.r-beoordelingsnotitie

De door Zeeland Airport B.V. voorgenomen aanvraag voor wijziging van het luchthavenbesluit heeft betrekking op:

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

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.

2.1. 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.

2.2. 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 2.1) 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.

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 hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe veiligheidsrisico of geluidbelasting, of</p> <p>2°. de grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, 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 vervalt.</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. Beoordeling m.e.r.-beoordelingsnotitie luchthaven Midden-Zeeland

3.1. 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. 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.

3.2. Inhoudelijke beoordeling milieuonderdelen

In relatie tot de voorgenomen wijzigingen zijn geluid, veiligheid en natuurbescherming de meest relevante milieuaspecten. Gezien de beperkte 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.

Geluid

Op grond van de aangeleverde informatie hebben wij geconcludeerd dat de geluidsbelasting ter plaatse van Waterpark Veerse Meer / camping De Witte Raaf / Oranjeplaat sterk afneemt en derhalve een positief effect heeft. Aan de zuidzijde van de luchthaven verschuift de geluidsbelasting door de baanrotatie enigszins naar het oosten, maar in het gebied waar een toename plaatsvindt bevinden zich slechts enkele woningen.

Veiligheid

De veiligheidssituatie wordt door de voorgenomen wijzigingen gunstiger. Er vallen door de rotatie en verschuiving van de baan en het verplaatsen van de helikopterspot geen woningen meer in de risicocontour.

Natuurbescherming

Uit de quickscan van het bureau GRAS Advies blijkt dat de impact van de baanrotatie beperkt is en niet tot negatieve effecten zal leiden voor de flora en fauna.

Verder blijkt uit de uitgevoerde stikstofberekening met de nieuwste versie van de AERIUS tool dat de bijdrage van alle voorgenomen activiteiten niet hoger is dan 0,0 mol/ha.jr en er dus geen toename van stikstofdepositie is op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.

CONCLUSIE

Wij geven u in overweging het statenvoorstel te agenderen voor behandeling en besluitvorming voor het zomerreces 2020.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris