

Gedeputeerde Staten
Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Goes : 29 april 2024
onze ref. : [REDACTED] / Gedeputeerde Staten Zeeland
uw ref. : Zaaknummer 369913 (ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Midden-Zeeland)
e-mail : [REDACTED]

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

Tot mij wendde zich [REDACTED] [REDACTED] wonende te [REDACTED] aan het adres [REDACTED] (hierna 'cliënt'), met het verzoek zijn belangen te behartigen.

Ontwerpbesluit tot wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Cliënt informeerde mij dat op 1 september 2023 door Zeeland Airport B.V. een aanvraag (inclusief een eerder MER beoordelingsbesluit van Provinciale Staten) is ingediend inzake de aanvraag tot wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan van het vliegveld Midden-Zeeland (**het Vliegveld**) en de daarbij behorende wijziging van het luchthavenbesluit Midden-Zeeland. Zulks tezamen met een wijziging van de beperkingsgebieden, ligging van en het aantal handhavingspunten, alsmede een suggestie omtrent de regeling van het maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kilogram op te heffen.

Deze aanvraag is op 13 november 2023 aangevuld. Deze aanvraag strekt er (onder andere en kortgezegd) toe dat het in de visie van Zeeland Airport B.V. wenselijk is dat tot verdraaiing en/of verschuiving van de landingsbaan overgegaan wordt. Op 9 april 2024 is als gevolg van deze aanvraag het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (**het Ontwerpbesluit**) vastgesteld en op 12 april 2024 is het Ontwerpbesluit bekendgemaakt. Namens cliënt dien ik bij deze een zienswijze in op het Ontwerpbesluit.

Zienswijze en bezwaren

Cliënt voert op dat de start- en de landingsbaan van het Vliegveld gedraaid wordt, enkel is omdat (de) ontwikkeling van het waterpark Veerse Meer anders niet door kan gaan (in de vorm zoals nu voorgesteld en vastgelegd in het onlangs aangenomen bestemmingsplan). Cliënt voert immers aan dat er wel andere redenen genoemd worden waarom de draaiing wenselijk zou zijn, maar deze redenen hebben geen enkele noodzaak.

Op grond hiervan stelt cliënt zich op het standpunt dat de start- en landingsbaan van het Vliegveld enkel gedraaid wordt vanwege (de wens van) één enkele marktpartij. Daarom kan in de visie van cliënt geen sprake zijn van een draaiing van de start- en landingsbaan die plaatsvindt vanwege of op grond van algemeen belang.

Cliënt merkt daarover op dat in zijn visie de kosten voor de draaiing van de landingsbaan daarvoor door Driestar vergoed (zullen) moeten worden. Verder voert cliënt aan dat andere partijen die direct of indirect benadeeld worden, hiervoor voldoende gecompenseerd zullen moeten worden, of dat de verordening zodanig aangepast wordt zodanig dat andere partijen niet benadeeld worden.

Tevens merkt cliënt op dat de beperkingsgebieden uit het Ontwerpbesluit boven percelen zijn liggen. Als gevolg daarvan wordt het gebruik van (onder andere) drones en vliegtuigen beperkt. Cliënt verwachten in de toekomst veel te zullen gaan werken met drones boven deze percelen. De (als gevolg van de wijziging van de start- en landingsbaan) beperkingen in het luchtruim zullen de uitvoering van deze activiteiten ondermijnen. Mogelijk kan/zal dit leiden tot forse schade. Cliënt wil boven zijn percelen geen beperkingengebieden ten gevolge van de draaiing van de start en landingsbaan van het Vliegveld.

Verder voert cliënt aan dat de richting van de beperkingengebieden aanduiden dat de route van luchtverkeer boven zijn woning zal komen te liggen. Zeker gezien het voorgenomen besluit dat het maximum startgewicht van 6000 kg wordt opgeheven en daarom en daardoor veel groter en zwaarder luchtverkeer boven de woning zal vliegen, kan dit het woongenot bederven.

Daarbij wordt er zelfs geen ander maximum startgewicht genoemd en wordt er gesteld dat het schrappen van dit maximum startgewicht alleen is vanwege oude achterhaalde regelgeving, maar dat het wel kan leiden tot veel commotie. Gezien het feit dat men dus bewust is van het feit dat hierdoor veel commotie kan ontstaan -het toch wil doorvoeren- is in de visie van cliënt een indicatie dat men er veel aan gelegen is tóch met veel grotere vliegtuigen te gaan vliegen op vliegveld Midden Zeeland.

Als laatste en afsluitend voert cliënt nog aan dat op het moment dat Driestar het Waterpark Veerse Meer aankocht, de ligging van het vliegveld en de start- en landingsbaan bekend was. Op het moment dat cliënt de bij hem in het bezit zijnde percelen aankocht waren er boven zijn percelen geen beperkingen door het vliegveld. Driestar wist dus voordat ze het kochten dat huidige ligging van de start- en landingsbaan beperkingen zouden opleggen voor de ontwikkeling van het vakantiepark. Het kan en mag niet zo zijn dat de ene ondernemer extra beperkingen krijgt, zodat c.q. opdat de andere ondernemer meer mogelijkheden krijgt, zeker als deze laatste van te voren wist van de beperkingen.

Tot slot

Gelet op het vooraanstaande verzoek u (met klem) om tot aanpassing van het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland over te gaan, in die zin dat er geen extra vliegbeperkingen komen boven de percelen van cliënt en geluidsoverlast door vliegtuigen boven de woning van cliënt niet toeneemt. Tot het geven van nadere toelichting ben ik namens cliënt uiteraard beschikbaar. Ook benadruk ik namens cliënt dat hij zijn stellingen nader wenst te onderbouwen, mocht dit noodzakelijk zijn.

Indien deze zienswijze een toelichting vereist, of indien u daarover vragen heeft, schroom dan niet om daarover contact met mij op te nemen.

In afwachting van uw verdere berichten,



VICI
ADVOCATEN



FRANKERING
GECONTROLEERD
U02.240430.375023



**Duurzaam
bezorgd**



Arnhemuiden 20 mei 2024.

Geacht Bestuur

Zienswijze ontwerpbesluit verordening Luchthavenbesluit Midden Zeeland

Mijn bezwaren zijn als volgt;

1. IK heb al veel overlast (vooral bij evenementen en in weekenden) van het vliegveld op onze mini-camping. en groepshuisvesting Kampeerboerderij de Kruitmolen. Dit komt door stunts en veel vliegbewegingen die zich buitenom de aanvliegroute bewegen. IK verwacht meer vliegbewegingen, mede ook door de activiteiten van het SAR team.
2. Er kunnen straks ook grotere vliegtuigen landen, die gaan meer geluidsoverlast veroorzaken.
3. Uitbreidingsmogelijkheden op onze camping worden door vliegveld uitbreidingwaarschijnlijk belemmerd. Exploitatie mogelijkheden worden geschaad door geluidsoverlast.
4. Uit info van de gemeente heb ik begrepen dat er weer nog meer bebouwing mogelijk wordt vergund op het vliegveld (na baandraaiing) langs de Muidenweg (ligt binnen de invloedsfeer van 1 km rond Veerse Meer van de gebiedsvisie). Dit houdt in dat er niet gebouwd mag worden. Dit verbaast mij zeer omdat ik om die reden zelf op de camping niet mag uitbreiden van de gemeente met bedrijfsgebouwen. Voor een goede exploitatie kan ik door ruimte gebrek hierdoor niet uitbreiden.
5. De wacht route voor de vliegtuigen die willen landen als het druk is komt nu nog meer boven onze camping te liggen. Dit geeft ook weer meer geluidshinder.

Groeten Kampeerboerderij de Kruitmolen

Oranjepolderseweg 1

@kpnplanet .nl

PS Graag ontvang ik een ontvangsbevestiging van mijn zienswijze



**Duurzaam
bezorgd**



Gedeputeerde staten van
Provincie Zeeland,
Postbus 6001
4330 LA Middelburg.

RS200 - #X850XDX#00#0000#



Gemeente Middelburg
Leefomgeving

Kanaalweg 3
Postbus 6000
4330 LA Middelburg

Tel 14 0118
Fax (0118) 623 717
info@middelburg.nl
www.middelburg.nl



Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

uw kenmerk
369913

uw brief van
9 april 2024

ons kenmerk
646042

bijlage(n)

contactpersoon

doorkiesnummer

datum
21 mei 2024

datum verzending

+3111
/+3111

22 MEI 2024

onderwerp

Zienswijze ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland

Geacht college,

Wij hebben kennis genomen van het door u op 12 april 2024 ter inzage gelegde ontwerp verordening Luchthavenbesluit Midden Zeeland. Hieronder vindt u onze zienswijze.

Aanleiding voor dit ontwerp luchthavenbesluit is de wens van de gemeente Middelburg en andere overheden om te komen tot een aanpassing (rotatie) van de ligging van de start/landingsbaan van het vliegveld. Dit vergroot de vliegveiligheid van de aanvlieg- en landingsroutes en neemt geluidshinder weg voor de bewoners en recreanten van Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer waardoor tevens het vliegveld ook beter kan functioneren. Wij zijn dan ook verheugd dat het ontwerp luchthavenbesluit wat dit mogelijk maakt nu ter inzage is gelegd en hopen dat het besluit hierover zo spoedig als mogelijk kan worden genomen.

In onze vooroverlegreactie hebben wij uitgesproken dat wij het van groot belang achten dat het nieuwe luchthavenbesluit zich beperkt tot maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken en/of daar logischerwijs uit voortvloeien en in ieder geval geen wijzigingen op te nemen die, al dan niet terecht, kunnen worden uitgelegd als een verruiming of vermindering van mogelijkheden die het vliegveld heeft op basis van het huidige luchthavenbesluit. Daarbij doelden wij met name op het voornemen om het maximaal startgewicht van 6.000 kilogram te laten vervallen. Tevens gaven wij aan dat het goed zou zijn om waar mogelijk (en voor zover geen risico bestaat dat dit uitgelegd kan worden als verruiming of vermindering van mogelijkheden voor het vliegveld) te komen tot meer heldere en consequentere formuleringen.

onderwerp
ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland

Wij constateren dat enkele aanbevelingen zijn overgenomen, waarvoor dank. Echter we zien ook dat de beperking van de 6.000 kilogram maximum startgewicht ook in het ontwerp Luchthavenbesluit niet meer is opgenomen. Vandaar dat wij deze zienswijze hierover aan u kenbaar maken.

Als motivatie voor het laten vervallen van het maximum startgewicht stelt u dat:

- u het luchthavenbesluit wilt laten voldoen aan de actuele wet- en regelgeving.
- het maximum startgewicht al meer dan 20 jaar geen wettelijk voorschrift meer is.
- de wettelijke voorschriften zijn : de geluidscertificaten per type vliegtuig, het daaraan verbonden geluidsbudget inclusief de geluidshandhavingspunten en het aantal toegestane vliegbewegingen
- daarnaast met de beperkingengebieden (geluid en veiligheid) de ruimtelijke grenzen vastgelegd zijn
- tenslotte het vliegveld een beperkte baanlengte heeft die tevens planologisch is geborgd en die er voor zorgt dat het niet mogelijk is om zware (grote) vliegtuigen (> 6.000 kg te laten opstijgen).
- U derhalve niet inziet dat het schrappen van het maximum startgewicht kan leiden tot een verruiming van de (gebruiksmogelijkheden) van het vliegveld.

Wij hebben in onze vooroverlegreactie aangegeven dat wij verwachten dat er partijen zullen zijn die in het laten vervallen van het startgewicht een verruiming van de mogelijkheden van het vliegveld zullen zien, en gelet daarop een mogelijke toename van geluidshinder verwachten. Een van die partijen is de eigenaar van Waterpark Veerse Meer, HVV. Zorg over de mogelijke exploitatie van het park in verband met het vliegveld was er bij HVV van meet af aan en om die reden zijn er in de anterieure overeenkomst tussen HVV en Gemeente Middelburg over Waterpark Veerse Meer hierover, zowel in de considerans als in de overeenkomst zelf respectievelijk zinsneden en een bepaling opgenomen. De tekst van de bepaling, in artikel 5.10, van deze overeenkomst is als volgt :

"De Gemeente zal zich inspannen om de vliegbewegingen over het park te beëindigen en de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegveld te verminderen. Dit kan onder andere door middel van het verdraaien en verplaatsing van de huidige start- en landingsbaan, zoals is vastgelegd in het onderzoek van Adecs van september 2018. Hiervoor is de medewerking van de omliggende gemeenten, de provincie en het vliegveldbestuur benodigd. De Gemeente spant zich maximaal in om de toegezegde medewerking definitief en planologisch te realiseren. Partijen stellen vast dat op basis van de huidige vergunde situatie, c.q. de op grond van de door het Vliegveld gedane aanvraag tot aanpassing om meer helikoptervluchten mogelijk te maken, (waarbij zowel grenzen aan het aantal vliegbewegingen zijn gesteld alsmede aan de hoeveelheid geluid die geproduceerd mag worden en waarbij de eerst bereikte grens maatgevend is) de fysieke mogelijkheden van het Vliegveld zowel in de huidige als in de eventueel nieuw vergunde situatie maximaal benut kunnen worden. De Gemeente zal, zowel in de huidige als de eventuele nieuw vergunde situatie, niet meewerken aan maatregelen waardoor de maximaal toegestane geluidsbelasting zowel op het huidige WVM-terrein als op de voorziene terreinen voor uitbreiding zal toenemen en/of anderszins de exploitatiemogelijkheden van het nieuwe park nadelig worden beïnvloed. De Gemeente zal zich maximaal inspannen om binnen haar mogelijkheden de exploitatiemogelijkheden van Waterpark Veerse Meer in gunstige zin te beïnvloeden."

Vast staat dat het ontwerp luchthavenbesluit in de huidige formulering, met het laten vervallen van het maximale startgewicht, binnen de ongewijzigde geluidsruimte en maximum aantal vluchten, een aantal zaken mogelijk maakt die nu niet mogelijk zijn. Bijvoorbeeld:

onderwerp
ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland

- Een nu al bekend straalvliegtuig (pc-24) kan landen op de huidige grasbaan indien de 6000 kg startgewicht vervalt
- Er zijn meerdere propeller vliegtuigen met een gewicht boven de 6.000 kg die kunnen landen op de huidige met kunststofvezels verharde grasbaan
- Er zijn meerdere helikopters, anders dan SAR, met een startgewicht hoger dan 6.000 kg

HVV/Driestar maakt zich hierover grote zorgen en geeft aan dat dit voor hen aanleiding kan zijn om het ambitie- en investeringsniveau voor het nieuwe park neerwaarts bij te stellen. Ook al omdat men stelt dat met name helikopters laag frequente geluiden uitzenden (rattle noise) die niet of onvoldoende zouden zijn meegenomen in de meetmethode (Lden meeteenheid). Ook het gegeven dat in het ontwerp luchthavenbesluit (net als in het huidige luchthavenbesluit) staat dat het gaat om een "verharde start- en landingsbaan" is, in combinatie met het hiervoor genoemde aanleiding tot ongerustheid dat asfaltering van deze baan in de toekomst een mogelijkheid is.

Het vliegveld heeft altijd aangegeven de ontwikkeling van het Waterpark niet in de weg te willen staan, getuige ook het op verzoek van de gemeente mee willen werken aan de baanrotatie. Gelet ook op ervaringen in het verleden is er wel sprake van een angst dat exploitatie van het vliegveld onder een vergrootglas komt te liggen en dat dit kan leiden tot mogelijke juridische procedures. Een voorbeeld hiervan is het handhavingsverzoek zoals dat is door Oranjeplaat/Aqua Familia is ingediend voor de SAR-helikopters. Om die reden wenst het vliegveld zo duidelijk mogelijke regelgeving die geen ruimte laat voor interpretatieverschillen en derhalve rust brengt in het gebied.

De vraag is of het vervallen van het startgewicht in de praktijk veel gevolgen gaat hebben. HVV/Driestar is daar in elk geval bevreesd voor. De provincie verwacht dat er niet of nauwelijks gevolgen zullen zijn.

Om de, ook door ons, gewenste duidelijkheid voor het vliegveld te verschaffen zou in artikel 4.5 van het huidige luchthavenbesluit bijvoorbeeld opgenomen kunnen worden dat het om HEMS, SAR, politie of kustwachtvluchten in brede zin gaat en oefen- en onderhoudsvluchten voor deze categorieën in elk geval hierin begrepen zijn. Dit sluit ook naadloos aan bij hetgeen u stelt in uw brief d.d. 20 september 2022 aan Provinciale Staten, waar u schrijft (citaat): *"Wij zien noodvluchten en noodzakelijke beperkte oefen- en onderhoudsvluchten als één activiteit. Oefenen vanaf de tweede basis in Zuid Nederland is noodzakelijk voor een goede samenwerking met regionale hulpdiensten."* Het vliegveld heeft zelf ook mondeling al eens aangegeven dat het laten vervallen van het startgewicht geen halszaak hoeft te zijn en voor het functioneren van het vliegveld ook niet nodig is, maar dat het vooral gaat om duidelijke en niet voor meerderlei uitleg vatbare regelgeving. Het vliegveld heeft het laten vervallen van de gewichtsbepierking bovendien niet aangevraagd, maar heeft dit slechts bij uw college in overweging gegeven. Het provinciebestuur is daarom niet gehouden deze wens te honoreren.

Idealiter zou een grondig onderzoek moeten uitwijzen of de zorgen met betrekking tot het laten vervallen van het maximum startgewicht terecht kunnen zijn dan wel dat onomstotelijk aangetoond kan worden dat er geen gevolgen kunnen en dus ook niet zullen zijn. Met zo'n onderzoek is echter tijd gemoeid en wij vinden het niet wenselijk om de baanrotatie hierop te laten wachten. Desgewenst zou zo'n onderzoek alsnog aanvullend kunnen worden uitgevoerd, ná vaststelling dan wel onherroepelijk worden van de nu aan de orde zijnde wijziging van het Luchthavenbesluit. Vanzelfsprekend moet het uitvoeren van dat onderzoek dan wel in de voorliggende besluitvorming worden verankerd.

Gelet op het voorgaande stellen wij uw college concreet voor om :

onderwerp
ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland

- Onder de huidige omstandigheden het maximum startgewicht van 6.000 kg te handhaven
- In artikel 3 de baanaanduiding in overeenstemming te brengen met de huidige feitelijke en ook de nieuwe beoogde situatie. dat het gaat om een "met kunststofvezels verharde grasbaan, voorzien van drainage"
- Artikel 4.4 uit het huidige luchthavenbesluit eveneens te handhaven
- Artikel 4.5 uit het huidige luchthavenbesluit eveneens te handhaven, echter dusdanig te formuleren dat volstrekt duidelijk is dat bij de beschrijving van dit type vluchten uitgegaan moet worden van een definitie in brede zin en dat in elk geval oefen- en onderhoudsvluchten voor deze categorieën daarin begrepen zijn
- Artikel 4.6 uit het huidige luchthavenbesluit ook te handhaven

Naast bovenstaande hoofdzaak hebben wij nog enkele kleine opmerkingen/aanbevelingen over het ontwerp luchthavenbesluit. Dat zijn :

- In de tabel 1 zou in de kop van de tabel de tekst "binnen daglichtperiode" weggehaald moeten worden. Dit is de Lden-waarde voor al het verkeer, ook trauma heli en SAR die buiten de uniforme daglichtperiode vliegen
- De coördinaten van HHP01 en HHP02 zijn omgewisseld. Gelieve dit te controleren.
- Onder punt G (beperkingengebieden) : Nee hier ergens in de legenda of de tekst de berekeningsnummers op, dit maakt het later veel gemakkelijker traceerbaar welk rekenproject er aan ten grondslag heeft gelegen ofwel :
EV 10-5 : Adecs_20230314_153113
EV 10-6 : Adecs_20230314_153700
Lden (48-56-70) : Adecs_20230314_094913
- Bij punt 9.5 in de toelichting is de tekst 10-6 met subscript gedaan terwijl dat superscript moet zijn dus 10⁻⁶
- Spreek niet over vliegbeweging (dat is de beweging van een vlieg) maar consequent over luchtvaartuigbeweging
- Overweeg om in de tekst het woord geluidsbudget te vervangen door geluidsruimte.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Middelburg,

de secretaris,

de burgemeester

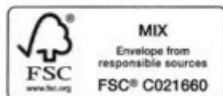
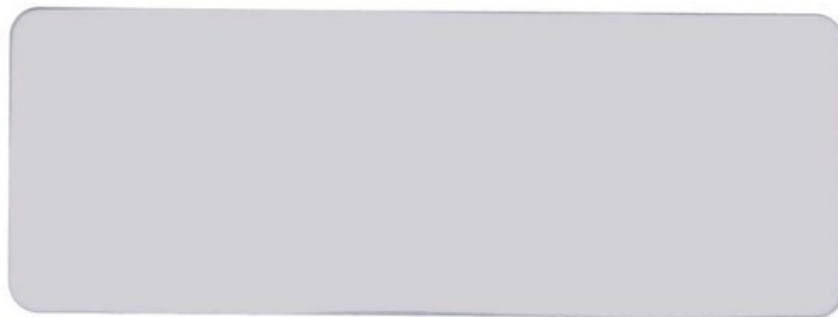
mr. A. van den Brink

M.A. Fränzel MSc



Postbus 6000
4330 LA Middelburg

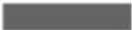
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



R02CC - #X850X0X#00#0000#



Gedeputeerde Staten van Zeeland
T.a.v. de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

uw kenmerk: -
ons kenmerk: -
afdeling: POJZ – Unit Milieu
bijlage(n): 1
behandeld door: 
doorkiesnr.: 
onderwerp: Reactie op concept
luchthaven besluit
luchthaven Midden-
Zeeland

Middelburg, 27 mei 2024

Geachte voorzitter,

Bij deze doe ik u toekomen het advies van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (CRO) betreffende het concept luchthavenbesluit voor de luchthaven Midden-Zeeland.

De CRO geeft een positief advies ten aanzien van het aanpassen van het Luchthavenbesluit en de daarin opgenomen draaiing van de baan.

Vanuit de CRO ondersteunen wij de stroomlijning van het voorliggende luchthavenbesluit met andere luchthavenbesluiten in Nederland. Als CRO vinden wij het van belang dat de regelgeving zoveel mogelijk gelijkvormig is omdat het de leesbaarheid ten goede komt en ook de uitvoering en handhaving van de opgenomen regelgeving eenvoudiger en duidelijker maakt. De randvoorwaarden van gerefereerde regelgeving is helaas niet als deel van de documentatie van het luchthavenbesluit bijgevoegd en hierdoor hebben wij als CRO niet kunnen evalueren welke door de nationale overheid geïmplementeerde regelgeving dit betreft en wat consequenties zijn van de aanpassing aan deze regelgeving op de in het vigerende luchthavenbesluit de geldende bepalingen en limieten.

In dit nieuwe luchthavenbesluit is de geluidscertificering van de bezoekende luchtvaartuigen leidend. Deze bevestiging van de regel, in plaats van de gewichtsklasse van het vliegtuig, maakt het duidelijker dat het gaat om de geluidsproductie van de luchtvaartuigen die in haar totaal passend moet zijn binnen de geluidscontouren en de totale hoeveelheid geluid beschikbaar voor de luchthaven. Ten aanzien van dit punt maken verschillende leden van de CRO zich zorgen en zullen met een eigen zienswijze c.q. inbreng komen.

De CRO spreekt de verwachting uit dat, met bovenvermelde aanpassingen, het besluit snel gefinaliseerd kan worden zodat alle partijen weten waar ze aan toe zijn en dat er zo snel mogelijk gestart kan worden met de werkzaamheden horende bij de draaiing van de baan. De draaiing van de baan is van belang voor het beperken van geluidsoverlast, maar draagt vooral ook bij aan de externe veiligheid omdat vliegbewegingen minder in de buurt gaan komen van de bebouwde omgeving.

De individuele leden van de CRO behouden wel het recht om vanuit eigen positie nog aanvullend opmerkingen te maken, danwel met andere adviezen te komen.

Wij zien met belangstelling het definitieve luchthavenbesluit tegemoet.

Hoogachtend,

Voorzitter,



Secretaris,





ZIENSWIJZE

d.d. 27 mei 2024

Gericht tegen: ontwerpbesluit verordening Luchthavenbesluit

Datum: 9 april 2024

Publicatie: 12 april 2024 in Provinciaal blad 2024, 5039

- I. Deze zienswijze wordt ingediend door [REDACTED] advocaat, namens en in opdracht van:

[REDACTED] wonende aan de [REDACTED] te [REDACTED]
[REDACTED] die te dezer zake domicilie heeft gekozen aan mijn
kantooradres aan de Verlengde Poolseweg 16-309 te (4818 CL) Breda;

- II. Verweerder is **het college van PROVINCIALE STATEN van de provincie ZEELAND** door wie het ontwerpbesluit als bevoegd bestuursorgaan ter inzage is gelegd;
-

1. Inleiding

- 1.1. Op 9 april 2024 is besloten tot terinzagelegging van het ontwerpbesluit verordening Luchthavenbesluit, gepubliceerd op 12 april 2024 in Provinciaal blad 2024, 5039.



- 1.2. Genoemd ontwerpbesluit ligt blijkens die publicatie van 15 april tot en met 27 mei 2024 ter inzage, gedurende welke termijn zienswijzen kunnen worden ingediend.
- 1.3. Met voornoemd ontwerpbesluit kan indiener, hierna te noemen [REDACTED] zich niet verenigen, zodat hij daartegen middels dit schrijven een zienswijze indient.

2. Belangen

- 2.1. [REDACTED] heeft de eigendom heeft van enkele percelen, naast zijn woonadres voornoemd, alwaar ook zijn landbouwbedrijf is gevestigd, die in de directe omgeving van de luchthaven liggen en die door de ruimtelijke gevolgen van het (ontwerp)besluit worden geraakt.
- 2.2. Het betreft de navolgende percelen (allen zonder adres) kadastraal bekend:
 - gemeente Goes, sectie M nummer 181
 - gemeente Goes, sectie M nummer 207
 - gemeente Arnemuiden, sectie I nummer 522

3. Gronden van de zienswijze

Aanleiding wijziging Luchthavenbesluit

- 3.1. Zoals ook in paragraaf 1 van de toelichting op het ontwerpbesluit valt te lezen, is op 1 september 2023 door Zeeland Airport B.V. een aanvraag tot wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland en de bijbehorende wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland, conform artikel 6 van de Luchtvaartverordening Zeeland, ingediend.



- 3.2. De (“belangrijkste”) aanleiding voor de aanvraag is een verdraaiing van de start- en landingsbaan. Dit vergroot de vliegveiligheid van de aanvlieg- en landingsroutes en neemt geluidshinder weg voor de bewoners en recreanten van Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer, aldus de toelichting.
- 3.3. Zoals door de gemeente Middelburg in haar vooroverlegreactie aangegeven, vormt de draaiing van de start- en landingsbaan de *enige* aanleiding voor de aanvraag, anders dan verweerder in de toelichting stelt.
- 3.4. Dat de aanvraag ook andere onderwerpen omvatte is eenvoudigweg het gevolg van de draaiing van de start- en landingsbaan, die overigens op haar beurt weer noodzakelijk is vanwege de herontwikkeling van Waterpark Veerse Meer.
- 3.5. De huidige ligging van de start- en landingsbaan vormde immers een belemmering voor de uitvoerbaarheid van het ten behoeve van die herontwikkeling vastgestelde bestemmingsplan, aldus de toelichting op het destijds ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan.
- 3.6. De draaiing en verplaatsing van de start- en landingsbaan is derhalve onlosmakelijk verbonden met de herontwikkeling van Waterpark Veerse Meer en de ten behoeve daarvan doorlopen ruimtelijk-planologische procedure(s).

Overwegingen en motivering ontwerpbesluit

Geluid

- 3.7. Op grond van art. 8.44 lid 1 sub a Wet luchtvaart bevat een Luchthavenbesluit “grenswaarden en regels voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting”.



- 3.8. In het ontwerpbesluit (artikel 1, onderdeel D) is bepaald dat de in (het huidige) artikel 5 lid 1 opgenomen Tabel 1 wordt vervangen door de aldaar weergegeven tabel, die andere handhavingspunten (HHP) en bijbehorende grenswaarden bevat.
- 3.9. In de toelichting is opgemerkt dat de rotatie en verplaatsing van de start- en landingsbaan niet zorgt voor een toename van het geluidsbudget, maar wel voor een herverdeling van het geluidsbudget, te weten een toename van de grenswaarde op de handhavingspunten bij de koppen van de baan. Het betreft een toename met circa 42% (HHP_07) en circa 72% (HHP_25). Binnen de wettelijk voorgeschreven Lden-contour van 48 dB(A) neemt het aantal woningen toe van 7 naar 16.
- 3.10. HHP_25 is gelegen op zeer korte afstand van de (bedrijfs)woning van [REDACTED] en krijgt een grenswaarde van 58,10 dB(A), zoals hiervoor opgemerkt een toename van circa 72%. [REDACTED] stelt dat dit onacceptabel is en dat met deze ernstige inbreuk op zijn belangen onvoldoende rekening is gehouden.
- 3.11. Ten slotte stelt [REDACTED] zich op het standpunt dat door de gemeente Middelburg en het CPO in hun vooroverlegreacties terecht is opgemerkt dat a) de landingsbaan niet verhard is (en behoort te zijn) en het ontwerpbesluit op dit punt aangepast dient te worden en b) het maximum startgewicht niet uit het Luchthavenbesluit dient te worden verwijderd.
- Ad a)
- 3.12. Op zichzelf is juist dat in het vigerende Luchthavenbesluit in artikel 3 staat dat een verharde start- en landingsbaan mogelijk is en dat de exploitant op dit punt geen wijziging heeft aangevraagd.
- 3.13. Het vorenstaande neemt evenwel niet weg dat verweerder bevoegd is om in haar besluit (op aanvraag) tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit



ook ambtshalve wijzigingen door te voeren indien dit in verband met de in de Wet luchtvaart en/of het Besluit burgerluchthavens gegeven regels wenselijk of zelfs noodzakelijk is.

- 3.14. [REDACTED] stelt vast dat de huidige formulering van art. 3 van het Luchthavenbesluit als volgt luidt:

“Op de luchthaven is gelegen een verharde start- en landingsbaan in de geografische richting 088° - 268° met een lengte van 1.000 meter en een breedte van maximaal 30 meter met daarbij behorende verharde rijbanen [etc.]”.

- 3.15. Blijkens het Luchthavenbesluit betreft art. 3 de “baanaanduiding”. Kennelijk heeft dit artikel derhalve tot doel gehad een feitelijk bestaande situatie aan te duiden, hetgeen niet betekent dat daarmee een regel of voorschrift (zoals in een bestemmingsplan) is opgenomen voor bouw- of aanlegactiviteiten. Met andere woorden: art. 3 bevat ‘slechts’ een onjuiste aanduiding van een bestaande situatie.

- 3.16. Met het oog op (het beperken van) de te verwachten geluidhinder is het evenwel van groot belang dat de start- en landingsbaan niet verhard mag en zal worden. De onjuiste beschrijving van de feitelijke situatie dient derhalve hersteld te worden.

- 3.17. Bovendien brengt de rechtszekerheid met zich dat regulering van de wijze van aanleg van een start- en landingsbaan – verhard dan wel onverhard – plaats dient te vinden in een bestemmingsplan- (thans: omgevingsplan-)procedure.

Ad b)

- 3.18. Naast de aangevraagde wijzigingen van het Luchthavenbesluit heeft de exploitant in de aanvraag de suggestie gedaan om de regeling van het



maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kg op te heffen, mede gelet op de activiteiten van het "Search and Rescue" team (SAR).

- 3.19. Hoewel het opnemen van een maximum startgewicht thans geen wettelijk voorschrift (meer) is, dient verweerder wél die regels te stellen die zij noodzakelijk acht in verband met de in de Wet luchtvaart en/of het Besluit burgerluchthavens genoemde belangen.
- 3.20. Verweerder stelt dat zij het Luchthavenbesluit wil laten voldoen aan de huidige wet- en regelgeving en dat de huidige wettelijke voorschriften uit gaan van het stellen van regels omtrent geluidscertificaten per vliegtuig, het daaraan verbonden geluidsbudget inclusief de geluidshandhavingspunten en het aantal toegestane vliegbewegingen (vliegtuigen en helikopters).
- 3.21. Onderdeel van een toelatings- en dus geluidscertificaat per luchtvaartuig is het maximale startgewicht. Het laten vervallen van dit maximale startgewicht in het Luchtvaartbesluit dient echter naar het oordeel van [REDACTED] gepaard te gaan met het vaststellen van regels omtrent de toe te laten gecertificeerde luchtvaartuigen, teneinde via die 'route' te waarborgen dat er niet alsnog door zwaardere luchtvaartuigen gebruik wordt gemaakt van de luchthaven. In het ontwerpbesluit zijn dergelijke regels ten onrechte niet opgenomen.
- 3.22. De in dit verband door verweerder gemaakte opmerkingen omtrent de planologisch gewaarborgde beperkte baanlengte en overige feitelijke inrichting van het vliegveld snijden geen hout; immers waren die omstandigheden in het verleden ook niet relevant, omdat de beperking rechtstreeks uit de wet voortvloeide. Startgewicht is ook niet afhankelijk van (lokale) condities zoals de status en lengte van de startbaan en atmosferische condities zoals windsnelheid en -richting, luchttemperatuur en luchtdruk. Een beperking van het startgewicht wordt derhalve niet opgelegd vanwege dergelijke lokale omstandigheden, maar vanwege de belangen van de omgeving.



- 3.26. Bovendien is de resterende grond niet meer recht van vorm en daardoor lastig te bewerken en ook wordt deze van beregeningsputten afgesneden, terwijl bovendien de mogelijkheid om deze putten te gebruiken voor de berenging van de huiskavels van 60 hectare vervalt.
- 3.27. [REDACTED] stelt zich op het standpunt dat zijn (zakelijke) belangen door het (ontwerp) Luchthavenbesluit schromelijk worden veronachtzaamd en dat derhalve redelijkerwijs niet tot vaststelling daarvan, in de huidige vorm, overgegaan behoort te worden.
- 3.28. Ten slotte merkt [REDACTED] op dat in de paragraaf 9.8 van de toelichting weliswaar wordt gesteld dat uit de berekeningen blijkt dat geen sprake is van toename van stikstofdepositie op overbelaste of naderend overbelaste habitatypes in Natura 2000-gebieden, maar dat geen rekening is gehouden met toename van stikstofdepositie op agrarische percelen in de directe omgeving, zoals die van Westeinde, die hiervan bij de teelt van hun gewassen hinder ondervinden.
- 3.29. Verplaatsing van de start- en landingsbaan met 200 meter oostwaarts betekent dat de agrarische percelen van [REDACTED] in nog verdergaande mate hinder zullen ondervinden van stikstofdepositie, hetgeen niet onderkend is.

Conclusie

Op vorenstaande gronden verzoekt [REDACTED] om:

- a) zijn zienswijze gericht tegen het ontwerpbesluit d.d. 9 april 2024 gegrond te verklaren;

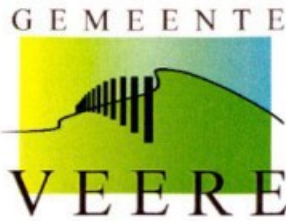


- b) af te zien van het nemen van het beoogde besluit dan wel dat besluit slechts te nemen met inachtneming van deze zienswijze.

Breda/Arnhem, 27 mei 2024



advocaat



VERZONDEN 24 MEI 2024

Provincie Zeeland
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

datum : 22 mei 2024
uw brief van : 9 april 2024
uw kenmerk : 369913
ons kenmerk : 24U.01474
behandeld door : [REDACTED]
doorkiesnummer : 0118 [REDACTED]
afdeling : Ruimtelijke Ontwikkeling

onderwerp: Ontwerpbesluit wijziging verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben kennis genomen van het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland. Gemeente Veere maakt geen gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Veere,
namens [REDACTED]
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling,

en
[redacted]
[redacted]

24-05-2024

Betreft: het ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Wij zijn in 2019 komen wonen in onze woning vlakbij het vliegveld.

We nemen het vliegveld voor lief, gaan er geregeld eten en vliegtuigen spotten. Ook de luidkeelse parachutes die wij boven ons zien rondzweven en ook de trek combinatie met zweefvliegtuigen.

In deze jaren moeten wij ook geregeld stoppen met onze gesprekken omdat we elkaar niet kunnen verstaan als er een vliegtuig overkomt. Wij hebben ons bedrijf hier ook gevestigd dus het betreft ook gesprekken met klanten. De combinatie met de zweefvliegtuigen trekken altijd boven ons op, vanwege de windrichting werd ons verteld, wij ervaren dit al met veel geluid. Als dit meer word gaat dit ons woonplezier wel minderen.

Wij zijn het dus niet eens met de draaiing van de start-landingsbaan.

U geeft aan niet boven het toekomstige recreatiepark te willen vliegen maar deze recreanten zijn er tijdelijk, zijn vrij, genieten van alles in de omgeving/faciliteiten die er gaan komen.

Gezien er aangegeven word er niet meer vliegverkeer komt dan nu zien wij niet in waarom het gewijzigd moet worden evenals de vraag om de norm boven de 6000 kg op te heffen.

Wij zijn namelijk wel bang dat er meer en zwaardere vliegbewegingen gaan komen gezien het dan toch toegezegd is.

Om de statistieken erbij te halen zien wij ook dat er 42% meer geluidsoverlast gaat zijn. Wij hebben op de informatie avond dit aangegeven en het antwoord dat we kregen, de vliegtuigen geven minder geluid als ze bovenlangs vliegen dan schuin. Wij ervaren dit dus al met de trekcombinatie, deze geven flink gas om het zweefvliegtuig vooruit te krijgen, ook boven ons produceren deze veel geluid dus dit is geen waar. Ook de hulp helikopters staan geregeld te 'proefdraaien' en vliegen hier laag over en dat produceert ook veel geluid.

Ook het argument stel dat er een vliegtuig neerstort op het vakantiepark dan hebben wij veel problemen. De kans is even groot als dit op ons gebeurt dan heeft u ook een probleem want wij wonen hier en zijn hier permanent.

Ons zienswijze in het kort:

Wij maken bezwaar tegen de draaiing van het vliegveld.

Wij maken bezwaar tegen het opheffen van de 6000kg norm.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Gedeputeerde staten
van Zeeland
Zienswijze ontwerpbesluit Luchthaven-
besluit
MiddenZeeland



Afz.



G.S. van Zeeland
Ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Midden-Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

██████████
p/a ██████████
██████████ ██████████

Arnemuiden, 25 mei 2024

Onderwerp: Zienswijze Inpassingsplan 'Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland'

Geachte heer/mevrouw,

Mede namens mijn ouders, ██████████ sr. en ██████████ beiden wonende te ██████████ aan de ██████████ dien ik een zienswijze in op het Ontwerpbesluit tot het wijzigen van de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland. Het Ontwerpbesluit ziet op de voorgenomen verplaatsing en rotatie van de start- en landingsbaan van Vliegveld Midden-Zeeland én de suggestie om het maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6000 kg op te heffen.

Mijn ouders zijn woonachtig op het adres ██████████ te ██████████ en ik voer aldaar en rondom Muidenweg 10 een agrarisch bedrijf. Het woonhuis en bedrijf bevindt zich onder de (nieuwe) opstijgroute.

In deze vraag ik uw aandacht voor de volgende punten:

- In de afgelopen is de geluidsoverlast fors toegenomen door de toename van het aantal vluchtbewegingen van en naar het vliegveld en in het bijzonder de helikoptervluchten en parachutistenvluchten. Het gaat in veel gevallen om (toeristische) pleziervluchten. Als de baan wordt geroteerd, betekent dit dat de aanvliegroutes direct en recht over mijn bedrijf zullen zijn, waardoor de geluidsoverlast nog verder zal toenemen. De huidige opstijgroutes lopen over grotendeels braakliggend terrein en natuurgebied, waardoor het aan omwonenden minder overlast geeft en het desondanks al duidelijk en hinderlijk hoorbaar is.

- Uit het inpassingsplan valt niet duidelijk op te maken of mijn bedrijf in het beperkingengebied valt en/of welke consequenties dat heeft. Duidelijkheid over de beperkingen vooraf is noodzakelijk om een weloverwogen besluit te kunnen nemen.
- De verandering van de aanvliegeroutes zorgt voor een verplaatsing van de veiligheidsrisico's van het toekomstige Waterpark Veerse Meer, dat slechts in vakantieperiodes bewoond is, naar mijn bedrijf waar het gehele jaar door gewoond en gewerkt wordt. Dit levert een groter risico voor mijn familie en bedrijf op.
- In het perceel achter mijn bedrijf, waar de aanvliegeroutes volgens het inpassingsplan over zullen lopen, ligt 2 á 3 meter onder de grond nog een zwaar explosief (500 pond) uit de tweede wereldoorlog. In het inpassingsplan is het onduidelijk of met deze risicobron rekening wordt gehouden.
- In 2023/2024 zal TenneT met voorbereidende werkzaamheden aanvangen teneinde een ondergrondse elektriciteitskabel vanaf het Veerse Meer naar Borsele te realiseren (ver-Alpha). Uit het inpassingsplan blijkt niet, dat met deze werkzaamheden noch het daaraan inherente veiligheidsrisico rekening is gehouden.
- De stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden zal blijven toenemen als de vluchten over dit gebied blijven vliegen en het aantal vluchten zal toenemen. Vliegen is niet duurzaam en valt op dit moment ook niet duurzamer te maken. Er bestaat dan ook geen draagvlak voor het verplaatsen van de baan in het kader van de stikstofreductie en/of het effect van CO-2 uitstoot op de natuur.
- De fijnstof die de vliegtuigen uitstoten daalt neer op mijn gewassen en brengt daardoor mogelijk de voedselveiligheid in het gedrang. Dat geldt evenzeer voor de percelen en gewassen van de omringende akkerbouwers, terwijl die fijnstof thans hoofdzakelijk neerdaalt op niet-voedselproducerende bodem.

Ik vertrouw erop dat u bovenstaande punten meeneemt in uw besluitvorming.

Met vriendelijke groet,



G.S. van Zeeland

Ontwerpsbesluit Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Postbus 6001

4330 LA Middelburg

afzender:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

ONTVANGSTBEVESTIGING PROVINCIE ZEELAND

Ondergetekende verklaart te hebben ontvangen van:

Naam:

Adres:

Plaats:

Betreffende:

Datum:

Tijd:

Middelburg,

Gedeputeerde Staten
namens deze,

Provincie Zeeland
t.a.v. Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Datum 24 mei 2024

Onderwerp Zienswijze ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij geven wij onze zienswijze op het ontwerpbesluit tot het wijzigen van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland. De verordening regelt wat er bij de luchthaven wel en niet mag. Het is van belang om nauwkeurig te beoordelen welke wijzigingen vastgelegd worden en waar regels beter geformuleerd en/of toegevoegd moeten worden. Sommige ontwikkelingen lijken nu een detail, toch is het goed om nu de mogelijke gevolgen te beoordelen. De aanvraag tot wijziging van het luchthavenbesluit voor Vliegveld Midden-Zeeland bevat diverse belangrijke voorstellen die de werking en impact van de luchthaven kunnen veranderen. Met deze zienswijze uiten wij onze bezorgdheid over de voorgestelde wijzigingen en doen wij voorstellen voor aanpassing en aanvulling.

Behoud van het vliegveld zoals het bedoeld is

Het is ons uitgangspunt om het vliegveld qua omvang van het aantal vluchten en het soort luchtverkeer grotendeels te behouden in zijn huidige vorm. Om te voorkomen dat er in de toekomst onbedoelde uitbreidingen mogelijk worden. We zijn bezorgd dat het schrappen van de gewichtslimiet en andere wijzigingen de deur open kunnen zetten voor toekomstige uitbreidingen die nu nog niet voorzien zijn.

Positief over draaiing van de baan.

We zijn positief over de voorgestelde draaiing van de start- en landingsbaan. Deze wijziging is gunstig voor de vliegroute en kan de geluidsoverlast voor bepaalde gebieden verminderen. We hebben wel zorg over mogelijke toekomstige uitbreidingen/verlenging van de baan in oostelijke richting. We horen graag welke maatregelen genomen worden om te voorkomen dat de baan in de toekomst verlengd of uitgebreid wordt zonder grondige evaluatie en inspraak van omwonenden en belanghebbenden.

Geluidscontour Lden

Het besluit stelt specifieke geluidscontouren vast, zoals de 56 dB(A) Lden contour, die bepalend zijn voor de omgevingsgeluidbelasting. We hebben zorgen over de manier waarop geluid wordt gemeten en gerapporteerd. Voor natuurgebieden en omwonenden is niet alleen de gemiddelde geluidsbelasting per etmaal van belang, maar ook de piekbelastingen van vooral zwaarder vliegverkeer. Het gebied rondom het Veerse Meer valt onder de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000). Piekgeluiden, bijvoorbeeld veroorzaakt door laagvliegende zware helikopters, kunnen een verstorend effect hebben op de vogels in deze beschermde gebieden. We verzoeken daarom om in het voorliggende Luchthavenbesluit een bepaling op te nemen die het

mogelijk maakt gedurende de looptijd van dit besluit een ander systeem van geluidsmeting in te voeren dat recht doet aan de feitelijke geluidsbelasting van milieu en omwonenden.

Gewichtsbeperking

Het maximaal aantal vliegbewegingen per jaar en de beperkingen op het gewicht van vliegtuigen (6000kg) zijn elementen die ook terug te zien zijn luchthavens die vallen onder het landelijk beleid. Midden-Zeeland valt niet onder dat landelijk beleid. Er is dus geen duidelijke reden om daar aansluiting bij te zoeken, zeker omdat voor heel Zeeland niet de beperkingen in het luchtverkeer gelden, die voor de regionale luchthavens wel gelden (vliegroutes, hoogtebeperkingen, luchtverkeersleiding e.d.). Deze bepalingen helpen bij het beheersen van milieu- en geluidsimpact. Bij de wijziging van het luchthavenbesluit wordt deze beperking niet meer opgenomen. We willen graag verduidelijking waarom deze beperking noodzakelijk wordt geacht en hoe daarmee wordt voorkomen dat dit leidt tot een toename van het aantal vluchten met zwaardere luchtverkeer, anders dan de echte SAR-vluchten. Zwaardere vliegtuigen produceren meer geluid en uitstoot, wat de geluidsoverlast en milieu-impact voor de omgeving aanzienlijk kan verergeren. We vragen daarom uitleg en maatregelen om de gevolgen van deze wijziging te beperken. Bij het schrappen van het gewicht van de vliegtuigen zijn er een aantal dingen die in overweging moeten worden genomen:

- **Geluidsimpact van zwaardere vliegtuigen.** Hoewel de totale geluidsbelasting mogelijk binnen de vastgestelde geluidscontouren kan blijven produceren zwaardere vliegtuigen vaak hogere piekgeluiden tijdens het opstijgen en landen. Dit kan leiden tot kortstondige, maar significante verstoringen voor omwonenden en de natuur, zelfs als de totale geluidsbelasting binnen de normen blijft.
- **Verspreiding van geluid.** Zwaardere vliegtuigen kunnen een bredere en intensere verspreiding van geluid veroorzaken. Zelfs als het aantal vliegbewegingen beperkt blijft, kunnen de effecten van zwaardere vliegtuigen over een groter gebied merkbaar zijn.
- **Toekomstige groei en flexibiliteit.** Het verwijderen van de gewichtslimiet kan toekomstige groei en type vliegtuigoperaties beïnvloeden. Dat is een onwenselijke ontwikkeling. Als er bijvoorbeeld een verschuiving plaatsvindt naar frequentere vluchten met zwaardere vliegtuigen, kunnen de huidige beperkingen qua aantal vliegbewegingen en geluidscontouren onder druk komen te staan.
- **Het dient als een extra slot op uitbreiding van activiteiten die binnen de zogenaamde geluidsbox mogelijk zijn.** Inzet van vliegtuigen/helikopters met een lager geluidsprofiel kan leiden tot meer vliegbewegingen binnen de geluidsbox. Dat is ongewenst en strijdig met staand landelijk beleid om het vliegverkeer te beperken.

Monitoring en handhaving

Als de SAR-exploitant zich aan de tender-regels moet houden, zal er een tweede gelijkwaardige zware helikopter op Midden-Zeeland gestationeerd worden. Met die tweede helikopter mogen beperkt commerciële vluchten uitgevoerd worden. Aangezien SAR-helikopters zich niet aan voorgeschreven vliegroutes en – hoogtes hoeven te houden en commerciële helikopters wel, is het essentieel dat het onderscheid tussen SAR-vluchten en commerciële vluchten nauwkeurig en betrouwbaar door een onafhankelijke instantie wordt vastgesteld. Wij vragen u daarom hoe de monitoring van deze vluchten geregeld is.

Aantal helikopterbewegingen

De aanleiding voor de vorige wijziging van het Luchthavenbesluit, was het verhogen van het aantal helikoptervluchten van 800 naar 4000. Het onderhoud aan windparken met helikopters was hiervoor de aanleiding. Dat onderhoud wordt niet langer met helikopters uitgevoerd en de reden voor verhoging van het aantal helikoptervluchten is hiermee vervallen. Wij vragen u daarom om het aantal helikopterbewegingen in het Luchthavenbesluit terug te brengen naar 800.

Stikstof

De stikstofproblematiek speelt ook in Zeeland. Voor vliegverkeer hebben we te maken met NOx. De gasturbinemotoren van moderne helikopters stoten veel NOx uit (zoals de AW189 van Bristow en de nieuwe tiltrotor AW609). Er bestaan manieren om die uitstoot te beperken, maar die zijn alleen toepasbaar op de stationaire varianten van die motoren (gebruik in elektriciteitscentrales). Hoewel hierover in het

luchthavenbesluit niets vastgelegd kan worden, vragen wij u om aandacht te hebben voor de stikstofuitstoot door vliegverkeer en de stikstofproblematiek in Zeeland.

Een luchthavenbesluit dat aan de belangen van omwonenden, natuur en het vliegveld tegemoet komt is in ieders belang. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet en hopen op constructieve oplossingen voor de gesignaleerde zorgen.

Met vriendelijke groet,



Directeur





Duurzaam
bezorgd



PLA biodegradable window film

Kousteensedijk 7
4331 JE Middelburg

RS3CC - #X850X0X#00#0000#





Driestar bv

**Emmalaan 33
3581 HP Utrecht
030-2511309**

**Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG**

Tevens per e-mail: [REDACTED]@rud-zeeland.nl

Utrecht, 7 juni 2024

Uw kenmerk: Z2023-00005612

AANVULLENDE GRONDEN ZIENSWIJZE

Geacht college,

Namens de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Driestar B.V., gevestigd aan de Emmalaan 33 te (3581 HP) Utrecht en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid HVV Property B.V., gevestigd aan de Muidenweg 3 te (4341 PX) Arnemuiden, met postadres Emmalaan 33 te (3581 HP) Utrecht dienen wij de aanvullende gronden voor onderstaande zienswijze in.

In onze brief van 24 mei 2024 hebben wij een pro forma zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit van het college van gedeputeerde staten van de provincie Zeeland voor een wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (hierna: 'het ontwerpbesluit'). Een kopie van de KvK-uittreksels is toen aangehecht.

In uw brief van 30 mei 2024 heeft u ons tot en met 15 juni 2024 in de gelegenheid gesteld om de nadere gronden van de zienswijze in te dienen. Hierna volgen de gronden van onze zienswijzen.

1. Inleiding

Het vliegveld Midden-Zeeland gelegen aan de Calandweg 36 te (4341 RA) Arnemuiden (hierna: 'VMZ') is in beheer en in eigendom van Zeeland Airport B.V. (hierna: 'Zeeland Airport'). Wij zijn eigenaar en ontwikkelaar van de gronden direct grenzend aan het luchthavengebied van VMZ. Het bestemmingsplan 'Waterpark Veerse Meer 2020' dat vergaande ontwikkelingen voorziet, is op 6 maart 2024 onherroepelijk geworden. Wij zijn voornemens om op de betrokken gronden het Waterpark Veerse Meer (hierna het "Waterpark") deze ontwikkelingen te realiseren en het park uit te breiden. Daarnaast liggen de vliegroutes van het luchtvaartverkeer van VMZ rechtstreeks over onze gronden. De vliegbewegingen van en naar VMZ zijn daardoor van directe invloed op onze eigendommen en belangen.

De bij de huidige start- en landingsbaan van VMZ behorende aanvliegroutes voor het toegestane luchtverkeer leiden in de huidige situatie tot geluidsoverlast op o.a. het Waterpark Veerse Meer. Dit is al lange tijd bekend bij gedeputeerde staten, provinciale staten alsook bij diverse betrokken (nabijgelegen) gemeenten (zoals Middelburg). Al in de *Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer* (2004) is door zowel het provinciebestuur als diverse gemeentebesturen erkend dat de hindercontouren van VMZ een optimale invulling van andere functies in de omliggende gebieden (waaronder onze recreatiegebieden) in de weg staan (zie p. 3). Ook zijn in de genoemde Gebiedsvisie uit 2004 het Waterpark en de gronden daarom heen benoemd als Toeristische Hotspot. De verdere toeristische ontwikkeling van het Waterpark en het gebied rondom VMZ is nog een keer bevestigd in de Gebiedsvisie Veerse Meer 2020-2030.

Vanuit die wetenschap is de afgelopen jaren intensief overleg gevoerd over het initiatief om de start- en landingsbaan van VMZ te draaien en te roteren/verplaatsen. Met de beoogde baanrotatie worden de vliegroutes van en naar VMZ gewijzigd, zodat de luchtvaartuigen niet meer over (o.a.) het Waterpark vliegen.

De verplaatsing en de rotatie van de huidige start- en landingsbaan van VMZ leidt tot een grotere veiligheid van de aanvliegeroutes en een vermindering van de geluidbelasting als gevolg van VMZ op onze gronden (waaronder het recreatiepark). Wij juichen deze ontwikkeling volledig toe en hebben er groot belang bij dat de baanrotatie zo spoedig mogelijk wordt verwezenlijkt.

Toch zijn wij genooddaakt om onze zienswijze kenbaar te maken tegen het ontwerpbesluit. Vanaf medio 2018 zijn over de baanrotatie intensieve gesprekken gevoerd tussen ons, VMZ, de provincie, de gemeente en de RUD. In géén van deze gesprekken is ooit aan de orde gekozen dat de plannen voor de baanrotatie gepaard zouden gaan met andere (substantiële) wijzigingen van het luchtverkeer op VMZ. Tot ons groot ongenoegen ziet het ontwerpbesluit nu ook op maatregelen die niet verband houden met of noodzakelijk zijn voor de baanrotatie. Meer specifiek doelen wij hiermee op het vervallen van de 6.000 kg maximum startgewicht-regel (hierna "6.000kg regel") uit artikel 4 van het huidige luchthavenbesluit. Wij hebben grote en terechte zorgen over (o.a.) de niet gedefinieerde toekomstige geluidbelasting en veiligheidsrisico's veroorzaakt door VMZ ten gevolge van het vervallen van de 6.000 kg-regel. Daarnaast hebben wij er grote zorgen over dat deze (substantiële) wijziging de spoedige verwezenlijking van de noodzakelijke baanrotatie in gevaar brengt.

Tegen deze achtergrond en gelet op het constructieve voortraject voor de beoogde baanrotatie verzoeken wij gedeputeerde staten met klem om (a) de bepalingen over het vervallen van de 6.000 kg-regel te schrappen uit het ontwerpbesluit en (b) provinciale staten te verzoeken om zo spoedig mogelijk over te gaan tot besluitvorming over de wijziging van het geldende luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie.

Daarnaast hebben wij zorgen over de voorgestelde wijzigingen door de aangepaste formulering in artikel 4 lid 1 van het geldende luchthavenbesluit en door de wijziging van de geluidgrenswaarden uit artikel 5 van het geldende luchthavenbesluit. Wij vrezen ervoor dat de luchthaven door deze aanpassingen extra gebruiksmogelijkheden verkrijgt die tot (meer) overlast zullen leiden.

2. Ontwikkelingen VMZ in de loop der jaren

Vliegveld Midden Zeeland is altijd gecategoriseerd als luchthaven voor kleine luchtvaart

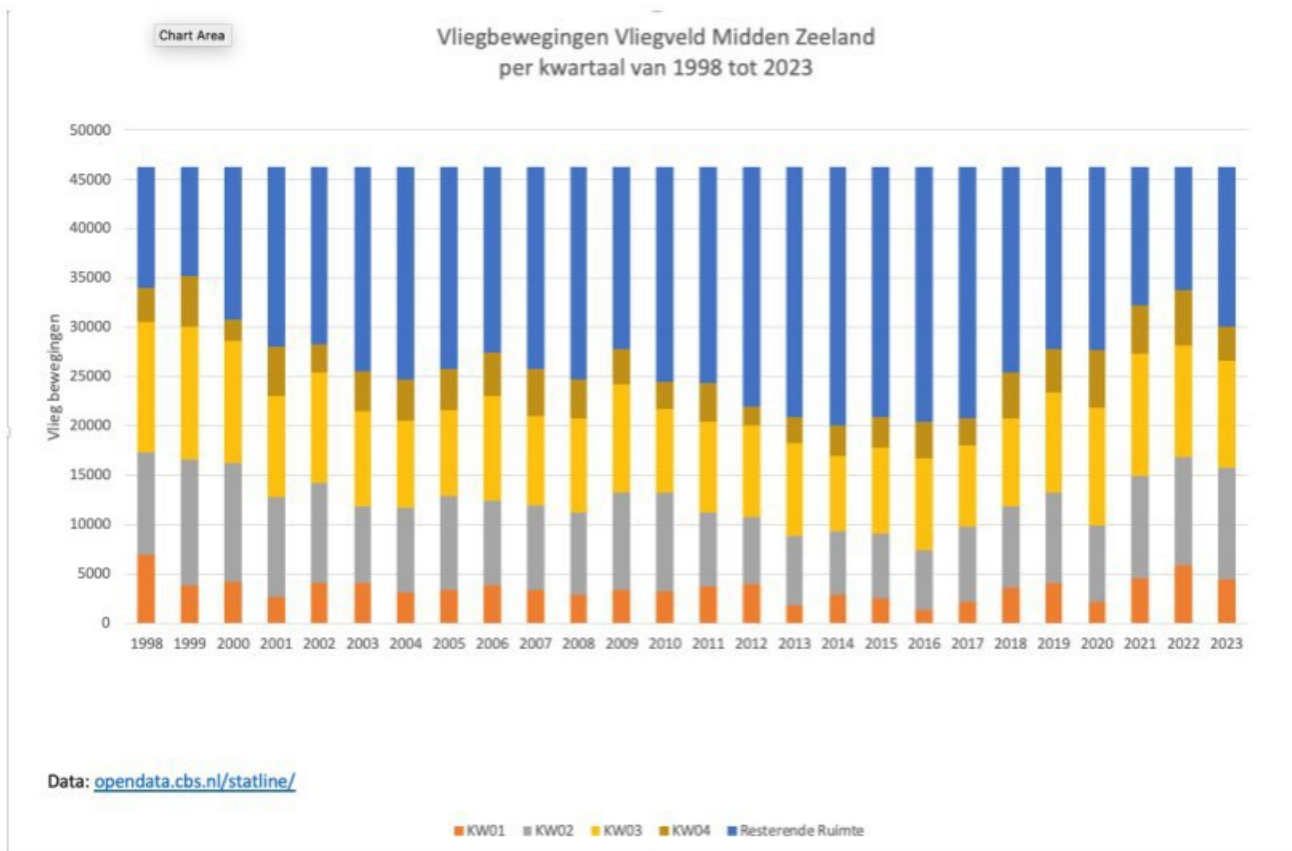
Vliegveld Midden Zeeland (VMZ) is begin jaren '70 aangelegd. Tegelijkertijd zijn recreatiewoningenpark Oranjeplaat, de Jachthaven Oranjeplaat en de grote Camping de Witte Raaf (de voorganger van het Waterpark) aangelegd. Vanaf het begin af aan was VMZ een vliegveld met een groot aantal recreatie-units op korte afstand er om heen. Om de overlast te beperken is VMZ altijd gecategoriseerd als klein vliegveld onder de regelgeving van Besluit Kleine Luchtvaart (hierna: 'BKL'). Dit BKL-besluit gold voor vliegvelden waar met luchtvaartuigen van 390 kg tot 6.000 kg gestart en geland kon worden, waar alleen met daglicht (binnen UDP) gevlogen mocht worden en waar op zicht gevlogen werd (zonder instrumenten). Dit BKL-besluit in 2009 vervallen en opgevolgd door de Wet Luchtvaart.

In Nederland is er geen ander vliegveld dan VMZ met zoveel recreatiewoningen en permanente woningen erom heen als VMZ. Momenteel bevinden zich ca. 1.500 recreatie eenheden binnen 1.500m van de landingsbaan van VMZ. Dat is o.a. de reden geweest dat de regelgeving anders is dan bij vrijwel alle andere vliegvelden in Nederland. Dat vastgehouden wordt aan beperkingen zoals de maximaal 6.000 kg startgewicht is in deze situatie logisch. Deze beperking van de 6.000 kg is een belangrijke beperkende factor om grotere vliegtuigen en helikopters niet mogelijk te maken op VMZ. Zij dient om de overlast en mogelijke verder groei van de luchthaven tegen te houden. Het is o.a. daarom dat over de jaren de Provincie Zeeland in de Omgevingsvisie heeft vastgelegd dat er geen uitbreidingen of wijzigingen worden toegestaan als er een structurele toename van geluid kan ontstaan.

De luchtvaartwet- en regelgeving geeft aan dat in een luchtvaartbesluit verplicht de regels qua maximaal aantal vluchten en de geluidsgrenzen opgenomen dienen te worden. Dat er andere regels worden opgenomen wordt niet uitgesloten. De huidige 6.000 kg-regel (zie artikel 4 van het geldende luchthavenbesluit) is bijvoorbeeld ook onderdeel van het Luchtvaartbesluit van Vliegveld Hilversum, welke ook bewoning in de directe omgeving heeft. Er kan dus niet gesteld worden dat deze 6.000 kg-regel verouderd is, zoals gesuggereerd wordt in de toelichting bij het ontwerpbesluit.

Uitbreiding VMZ in de afgelopen jaren

In de onderstaande tabel is te zien dat VMZ sterk gegroeid is qua werkelijk gebruik in de afgelopen 6 jaar dat gesproken wordt over realisatie van het nieuwe recreatiepark Waterpark Veerse Meer, van ca. 20.000 vliegbewegingen in 2017 naar 34.000 vliegbewegingen in 2022, een groei van ca. 70%. Dit is gebeurd onder de regels van het bestaande luchthavenbesluit. Verwezen wordt naar de volgende tabel:



Op andere terreinen zijn de mogelijkheden van VMZ de afgelopen jaren ook uitgebreid, zoals:

- In het luchthavenbesluit 2012 is toegestaan dat de landingsbaan verhard werd met kunstgrasvezels
- Het aantal toegestane helikopterluchtvaartbewegingen is uitgebreid in 2012 van 400 naar 800.
- Het aantal toegestane helikopterluchtvaartbewegingen is in 2021 uitgebreid van 800 naar 4.000
- In 2021 zijn ook SAR-vluchten toegestaan als uitzondering van de 6.000kg regel.
- Naar aanleiding daarvan is in 2022 een vaste basis gekomen van SAR-helikopters

Het nu verder uitbreiden van de mogelijkheden van VMZ kan gevolgen hebben voor de recreatieve voorzieningen in de buurt, zoals het Waterpark en de omliggende parken van Oranjeplaat, Aqua Familia, het Fletcher hotel en het appartementengebouw daarnaast. Er zijn ook permanente bewoners die hier meer overlast van kunnen krijgen. Recreatieve gasten, en zeker gasten van een premium park, kiezen niet snel voor een vakantiepark als dat naast een vliegveld ligt met mogelijke zware geluidsoverlast, zoals van zware helikopters. Doordat de mogelijkheden en het gebruik van het vliegveld in de afgelopen zes jaar sterk zijn toegenomen, zorgt een verdere verruiming door het vervallen van de 6.000 kg-regel dat de geluidsverstoring zwaarder zou kunnen worden en zijn veiligheidsrisico's niet kenbaar.

De toekomstige overlast is moeilijk exact te voorspellen, maar het feit dat het vliegveld zich in de afgelopen jaren snel ontwikkeld heeft en dat er via regelgeving steeds meer zaken mogelijk worden, baart grote zorgen. Ook het feit dat er bij de vorige wijziging van het geldende luchthavenbesluit een klein punt is ingevoerd met betrekking tot toestaan van Search-and-Rescue-vluchten (hierna: 'SAR-vluchten') als uitzondering op de 6.000kg maximum startgewicht heeft grote gevolgen gehad, die niemand van te voren voorzien had. In werkelijkheid werd deze aanpassing vertaald in een vaste basis voor zware SAR-helikopters, met een grote hoeveelheid geluid. Dit zou ook het geval kunnen zijn met een volgende regelverruiming zoals het vervallen van de 6.000kg-regel uit het ontwerpbesluit. Er wordt geen onderbouwing gegeven van alle mogelijke gevolgen (inclusief een worst case scenario) die het vervallen van deze

regel heeft voor extra mogelijkheden voor zware luchtvaart en de daarmee optredende mogelijke structurele geluidsoverlast.

3. Afspraken geschonden

Zeeland Airport heeft begin 2022 drie afzonderlijke overeenkomsten gesloten met de gemeente Middelburg, het Waterpark Veerse Meer, en Stichting Aqua Familia en de Vereniging D'Oranjeplaete. In die overeenkomsten is (o.a.) vastgelegd dat Zeeland Airport zal meewerken aan een aanvraag voor de baanrotatie "conform het rapport van Adecs "Onderzoek baanrotatie luchthaven Midden Zeeland" van 3 september 2018. In dit rapport van Adecs is uitsluitend de baanrotatie meegenomen en beoordeeld. Het vervallen van de 6.000 kg-regel uit het geldende luchthavenbesluit wordt daarin niet genoemd of beoordeeld dan wel onderzocht. Verder heeft Zeeland Airport in haar overeenkomst met Stichting Aqua Familia en de Vereniging D'Oranjeplaete vastgelegd dat zij geen andere punten zal aanvragen buiten de baanrotatie om.

Het verbaast ons daarom dat uit het ontwerpbesluit blijkt het vervallen van de 6.000 kg-eis onderdeel is van de aanvraag van Zeeland Airport van 31 augustus 2023. Zie de volgende passage uit het ontwerpbesluit (p. 11):

"Het voorstel om het maximum startgewicht uit het Luchthavenbesluit te halen is onderdeel van de aanvraag. Zie hieronder de aanvraag: (Bron: Brief aanvraag 31082023 Betreft: Wijzigingen Luchthaven Midden-Zeeland + opvolging e-mails nov/dec 2023)."

4. Mogelijke vertraging voor baandraaiing

Het staat vast dat het vervallen van de 6.000 kg-regel uit het geldende luchthavenbesluit reuring en bezwaren zal geven bij meerdere partijen (onder wie buurgemeenten, omwonenden en milieuverenigingen). Dit kan een verhoogde kans geven dat de goedkeuring van de baanrotatie behoorlijke vertraging gaat oplopen. Dat druist in tegen alle gemaakte afspraken in het voortraject én is volledig in strijd met onze rechten en belangen. Dit kan beter voorkomen worden door verdere veranderingen aan het luchtvaartbesluit buiten de baandraaiing achterwege te laten.

5. Extra gebruiksmogelijkheden door vervallen 6.000 kg-regel in artikel 4 lid 4 en 5

Door het vervallen van de 6.000 kg-regel uit het geldende luchthavenbesluit blijkt, uit antwoorden van Adecs, dat het mogelijk wordt dat er andere soorten (fors zwaardere) luchtvaartuigen kunnen vliegen en landen vanaf VMZ, zoals:

- een straalvliegtuig PC-24
- meerdere propellervliegtuigen
- helikopters met een startgewicht van boven 6.000 kg die kunnen landen op de huidige grasbaan van VMZ.
- Indien de baan verhard wordt met beton of asfalt, kunnen er nog meer soorten zwaardere vliegtuigen landen.

In de toelichting bij het concept luchtvaartbesluit wordt aangegeven dat er niet ingezien kan worden dat de mogelijkheden uitbreiden. Dat blijkt dus niet te kloppen.

Deze zwaardere vliegtuigen en helikopters gebruiken logischerwijs een grotere hoeveelheid geluid uit de huidige geluidsbox van VMZ, waardoor deze sneller volledig benut is. Doch wanneer de geluidsbox niet volledig vol gebruikt wordt in een jaar, zoals in de afgelopen jaren, kunnen deze vliegtuigen de hoeveelheid geluid welke gebruikt wordt uit de geluidsbox verder doen toenemen, omdat deze vliegtuigen anders niet konden landen door de 6.000 kg-regel.

6. Mogelijkheid om te groeien naar grotere luchthaven

Daarnaast vrezen wij er terecht voor dat door het vervallen van de 6.000 kg-regel er een processtap wordt weggehaald om (verder) te groeien naar een vliegveld dat geschikt is voor grotere luchtvaart. Ook gelet op het gegeven dat VMZ de afgelopen jaren steeds meer is gaan uitbreiden (zie de voorgeschiedenis zoals beschreven hiervoor onder 2).

7. Niet alle geluidseffecten zijn beoordeeld

Verder geldt dat de meetmethode van de geluidsbox (Lden) uit het luchthavenbesluit niet alle geluidsfrequenties meeneemt, zoals laagfrequent geluid (rattle noise) die mensen als overlast kunnen ervaren bij zware helikopters. Hierover heeft TNO en de Raad van State eerder uitspraken gedaan. Het ontwerpbesluit normeert dus niet alle vormen van geluidhinder. Bovendien is niet inzichtelijk gemaakt of onderzocht wat het vervallen van de 6.000 kg-regel

voor (negatieve) effecten heeft ten aanzien van deze niet in het ontwerpbesluit genormeerde geluidsfrequenties, zoals het laagfrequent geluid, uitgedrukt in dB(C).

8. Gevolgen vervallen 6.000 kg-regel niet goed onderzocht

Het milieuonderzoek dat ten grondslag ligt aan het ontwerpbesluit toont zodanige gebreken, dat op basis daarvan niet inzichtelijk is wat de mogelijke gevolgen/effecten zijn van het vervallen van de 6.000 kg-regel op de omgeving. Wij wijzen in ieder geval op de volgende punten:

- niet duidelijk is gemaakt welke vliegtuigen en helikopters nu en straks extra op het vliegveld kunnen landen,
- in hoeverre kan het laagfrequente geluid (rattle noise) overlast op de omgeving veroorzaken (of de huidige overlast verergeren). Dit geluid wordt immers niet via de Lden-norm gereguleerd,
- de geluidsgrenzen berekenen het geluid van het opstijgen en landen vanaf de helikopterspot. Het geluid van de helikopterspot van en naar de hangars wordt niet meegenomen. Tevens wordt het geluid van stationair draaiende helikopters niet meegenomen.
- Verder ziet het m.e.r.-beoordelingsbesluit van provinciale staten van 29 mei 2020 niet op de inzet van de SAR-helikopter en het vervallen van de 6.000 kg-regel uit het geldende luchthavenbesluit.

Met de milieuonderzoeken die ten grondslag liggen aan het ontwerpbesluit is niet komen vast te staan dat het ontwerpbesluit niet onomstotelijk leidt tot (significant) andere milieueffecten dan het huidige luchthavenbesluit. Er is daarom een nieuwe m.e.r.-beoordeling vereist voor het vervallen van de 6.000kg regel.

9. Extra gebruiksmogelijkheden door formulering in artikel 4 lid 1

Met onderdeel C van het ontwerpbesluit wordt een wijziging doorgevoerd in artikel 4 lid 1 van het geldende luchthavenbesluit. Deze luidt momenteel als volgt:

"Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen met een maximum start-gewicht van 6.000 kg, helikopters met een maximaal startgewicht van 6.000 kg, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen toegestaan."

Deze komt als gevolg van het ontwerpbesluit als volgt te luiden:

"Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan."

Wij vragen ons af of met deze aanpassing andere soorten luchtvaartuigen worden toegestaan dan voorheen waren toegestaan dan nu toegestaan is op basis van het geldende luchthavenbesluit. Dat er onomstotelijk geen extra mogelijkheden worden gecreëerd door deze aanpassing dient onderbouwd te worden.

10. Extra gebruiksmogelijkheden door wijzigingen geluidgrenswaarden in artikel 5

Met onderdeel D van het ontwerpbesluit wordt beoogd om Tabel 1 te vervangen door een nieuwe tabel. Er wordt voor gekozen om de grenswaarden te regelen "binnen de uniforme daglichtperiode", terwijl in het geldende luchthavenbesluit aparte grenswaarden waren opgenomen namelijk; 1. binnen de daglichtperiode en 2. buiten de daglichtperiode. Wij plaatsen een aantal vraagtekens en kanttekeningen bij deze voorgestelde wijzigingen:

1. houden de wijzigingen in de handhavingspunten en de grenswaarden in dat het geluid op de omgeving toeneemt? Zo lijken de grenswaarden in handhavingspunt 1 en 2 toe te nemen ten opzichte van wat momenteel mogelijk is op grond van het huidige geldende luchthavenbesluit;
2. wordt met deze wijzigingen de toegestane totale geluidbelasting gewijzigd en/of verhoogd? Met de voorgestelde wijzigingen zijn in de tabel in de avondperiode geen grenswaarden meer opgenomen. Betekent dit dat het gemiddelde Lden geluid over meer uren wordt verspreid, en dus in de daglichtperiode hoger kan worden dan gemiddeld? Of dat er in de avondperiode meer geluid geproduceerd kan worden omdat de hogere grenswaarden van de daglichtperiode ook in de avondperiode gaan gelden?

Kortom hebben wij er zorgen over dat de grenswaarden buiten de daglichtperiode als gevolg van de wijzigingen in de tabel soepeler worden. Daarnaast is Lden een gemiddelde norm, wordt als gevolg van de wijzigingen in de tabel het gemiddelde toegestane geluid nu niet over veel meer uren berekend, zodat er feitelijk op enig moment een toename van de geluidproductie mogelijk is, ook binnen de uniforme daglichtperiode? Er dient onderbouwd te worden dat dit geen extra uitbreiding van de geluidsgrenzen geeft.

11. Zeeuwse Omgevingsvisie

In de *Zeeuwse Omgevingsvisie* (2021, gewijzigd in 2023) zoals is vastgesteld door provinciale staten is opgenomen dat het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen in principe alleen mogelijk is als er geen structurele toename van geluid plaatsvindt. Dit is onder andere een uitvloeijing van de vaststelling van dit gebied als toeristische Hotspot in de gebiedsvisies voor het Veerse Meer in 2004 en van 2021 in de directe omgeving van VMZ. Met de voorgenomen wijzigingen in het ontwerpbesluit staat niet vast dat geen structurele toename van het geluid plaatsvindt. Er zijn door deze wijziging andere soorten (zwaardere) vliegtuigen en helikopters toegestaan die kunnen zorgen voor een structurele uitbreiding van het geluid van VMZ. Daarmee is het schrappen van de 6.000kg in tegenspraak.

12. Economische en maatschappelijke gevolgen

Het bestemmingsplan 'Waterpark Veerse Meer' is op 6 maart 2024 onherroepelijk geworden. De opzet van het park is zodanig dat daar een grote werkgelegenheid wordt gecreëerd. Het park wordt opgezet conform de exploitatie van het Park Hof van Saksen in Drenthe, welke een werkgelegenheid van ca. 725 werknemers heeft. Waterpark Veerse Meer zal met deze opzet ca. 800 arbeidsplaatsen creëren. Hierbij is nog niet de afgeleide werkgelegenheid geteld van toeleveranciers in de omgeving. VMZ heeft daarentegen een veel beperktere economische impact van enige tientallen aan werknemers op de luchthaven. Indien een aanpassing van het luchthavenbesluit gevolgen kan hebben voor de omgeving en het Waterpark, zoals met het vervallen van de 6.000-kg regel, dient afgewogen te worden, waarom het laten vervallen toch van groter belang is ondanks de mogelijke economische en maatschappelijke nadelen. Dat is niet gebeurd.

13. Conclusie

De verplaatsing en de rotatie van de huidige start- en landingsbaan van VMZ leidt tot een grotere veiligheid van de aanvliegroutes en een vermindering van de geluidbelasting als gevolg van VMZ op onze gronden (waaronder het Waterpark). Wij juichen deze ontwikkeling volledig toe en hebben er groot belang bij dat de baanrotatie zo spoedig mogelijk wordt verwezenlijkt.

Tegen deze achtergrond en gelet op het constructieve voortraject voor de beoogde baanrotatie verzoeken wij gedeputeerde staten met klem om de bepalingen over het vervallen van de 6.000 kg-regel, en de overige aanpassingen van het luchthavenbesluit, te schrappen uit het ontwerpbesluit en provinciale staten te verzoeken om zo spoedig mogelijk over te gaan tot besluitvorming over de wijziging van het geldende luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie.

Met vriendelijke groet,



Namens Driestar en HVV

AANTEKENEN

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Tevens per e-mail : [REDACTED]@rud-zeeland.nl

Nijmegen, 10 juni 2024

Ons kenmerk

Stichting Aqua Familia /
Zeeland Airport
20211260 - 2896906/1 - RB/

Telefoonnummer

024 - [REDACTED]

Uw kenmerk

Z2023-00005612 (Ontwerpbesluit
Luchthavenbesluit Midden-Zeeland)

E-mail

[REDACTED]@hekkelman.nl
[REDACTED]@hekkelman.nl

Faxnummer

024 - [REDACTED]

Betreft

Aanvullende zienswijze

AANVULLENDE ZIENSWIJZE

Geacht college,

Als advocaat-gemachtigden van de **Stichting Aqua Familia**, gevestigd aan de Muidenweg 3 te (4341 PC) Arnemuiden (hierna aangeduid als: 'cliënte'), vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Op 12 april 2024 heeft het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland (hierna: 'gedeputeerde staten') bekendgemaakt dat het ontwerpbesluit voor een wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (hierna: 'het bestreden ontwerpbesluit') van 15 april 2024 tot en met 27 mei 2024 ter inzage ligt.¹ Bij brief van 24 mei 2024 hebben wij hiertegen namens (o.a.) cliënte een pro forma zienswijze kenbaar gemaakt (bijgevoegd als **Bijlage 1**).

Bij e-mail van 3 juni 2024 heeft u cliënte tot en met 15 juni 2024 in de gelegenheid gesteld om de nadere gronden van de zienswijzen in te dienen. Hierbij, en derhalve tijdig, maken wij namens cliënte de gronden van deze zienswijze kenbaar.

1. Inleiding en procesverloop

1. Aan de Calandweg 36 te (4341 RA) Arnemuiden ligt Vliegveld Midden-Zeeland (hierna: 'het vliegveld'). Deze luchthaven is in beheer en in eigendom van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zeeland Airport B.V. (hierna: 'Zeeland Airport').

¹ Provinciaal blad 2024, nr. 5039, d.d. 12 april 2024.

AANTEKENEN

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Tevens per e-mail [REDACTED]@rud-zeeland.nl

Nijmegen, 10 juni 2024

Ons kenmerk

Stichting Aqua Familia /
Zeeland Airport
20211260 - 2896906/1 - RB/

Telefoonnummer

024 - [REDACTED]

Uw kenmerk

Z2023-00005612 (Ontwerpbesluit
Luchthavenbesluit Midden-Zeeland)

E-mail

[REDACTED]@hekkelman.nl
[REDACTED]@hekkelman.nl

Faxnummer

024 - [REDACTED]

Betreft

Aanvullende zienswijze

AANVULLENDE ZIENSWIJZE

Geacht college,

Als advocaat-gemachtigden van de **Stichting Aqua Familia**, gevestigd aan de Muidenweg 3 te (4341 PC) Arnemuiden (hierna aangeduid als: '*cliënte*'), vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Op 12 april 2024 heeft het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland (hierna: '*gedeputeerde staten*') bekendgemaakt dat het ontwerpbesluit voor een wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (hierna: '*het bestreden ontwerpbesluit*') van 15 april 2024 tot en met 27 mei 2024 ter inzage ligt.¹ Bij brief van 24 mei 2024 hebben wij hiertegen namens (o.a.) cliënte een pro forma zienswijze kenbaar gemaakt (bijgevoegd als **Bijlage 1**).

Bij e-mail van 3 juni 2024 heeft u cliënte tot en met 15 juni 2024 in de gelegenheid gesteld om de nadere gronden van de zienswijzen in te dienen. Hierbij, en derhalve tijdig, maken wij namens cliënte de gronden van deze zienswijze kenbaar.

1. Inleiding en procesverloop

1. Aan de Calandweg 36 te (4341 RA) Arnemuiden ligt Vliegveld Midden-Zeeland (hierna: '*het vliegveld*'). Deze luchthaven is in beheer en in eigendom van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zeeland Airport B.V. (hierna: '*Zeeland Airport*').

¹ Provinciaal blad 2024, nr. 5039, d.d. 12 april 2024.

2. Cliënte behartigt de belangen van de ca. 65 woningeigenaren die een woning bezitten die gelegen is op het Waterpark Veerse Meer. Die woningen liggen in de directe nabijheid van het vliegveld. Aqua Familia is sinds het faillissement van het waterpark tevens verantwoordelijk voor de exploitatie van het huidige park tot aan de definitieve verdere (her)ontwikkeling ervan. Het bestemmingsplan 'Waterpark Veerse Meer 2020' dat in deze (her)ontwikkeling voorziet, is sinds 6 maart 2024 onherroepelijk en maakt als zodanig deel uit van het omgevingsplan van de gemeente Middelburg.² De huidige vliegroutes van het luchtvaartverkeer van en naar het vliegveld liggen direct boven het Waterpark Veerse Meer en gaan daarmee over de woningen die gesitueerd zijn op het waterpark.
3. Verwezen wordt naar de onderstaande luchtfoto voor een ligging van het Waterpark Veerse Meer ten opzichte van het nabijgelegen vliegveld:



Luchtfoto met verbeelding plangebied Waterpark Veerse Meer

4. De bij de huidige start- en landingsbaan behorende aanvliegeroutes voor het toegestane luchtverkeer leiden in de huidige situatie tot laag overvliegende landende en opstijgende vliegtuigen (afhankelijk van de windrichting) die voor (o.a.) het Waterpark Veerse Meer niet alleen geluidoverlast veroorzaken, maar ook serieuze veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Daarmee zijn deze vliegbewegingen van directe invloed op de eigendommen en (leefbaarheids-, gezondheids- en veiligheids)belangen van cliënte en wordt het woon- én recreatiegenot van zowel bewoners als recreanten op (o.a.) het Waterpark Veerse Meer in ernstige mate aangetast.
5. Bij brief van 31 augustus 2023 heeft Zeeland Airport gedeputeerde staten verzocht om de ligging van de start- en landingsbaan van de luchthaven en daarmee samenhangend de 'Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland' (hierna: 'het huidige luchthavenbesluit') te wijzigen.³

² Zie AbRS 6 maart 2024, ECLI:NL:RVS:2024:956.

³ Het momenteel geldende luchthavenbesluit geldt sinds 25 november 2021.

6. Naar aanleiding van deze aanvraag hebben gedeputeerde staten op 12 april 2024 bekendgemaakt dat het bestreden ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenbesluit ter inzage ligt.

N.B. Op 7 november 2023 hebben gedeputeerde staten ingestemd met het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan 'Baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland'.⁴ Het ontwerp inpassingsplan heeft vanaf 16 november 2023 t/m 27 december 2023 ter inzage gelegen.

2. Aanleiding zienswijze

7. Met de beoogde baanrotatie worden de vliegroutes van en naar het vliegveld gewijzigd, zodat de luchtvaartuigen niet meer over (o.a.) het Waterpark Veerse Meer en de zicht daar ter plaatse bevindende woningen vliegen. De verplaatsing én de rotatie van de huidige start- en landingsbaan levert een belangrijke bijdrage aan het veiligheids- en leefbaarheidsbelang van de woningeigenaren op het waterpark. Gegeven de bestaande overlast en de veiligheidsrisico's heeft cliënte er niet alleen recht op maar ook belang bij dat de baanrotatie zo spoedig mogelijk wordt verwezenlijkt. Deze ontwikkeling wordt door cliënte dan ook volledig ondersteund.
8. Tot groot ongenoegen van cliënte ziet het voorliggende bestreden ontwerpbesluit evenwel niet alleen op de uit oogpunt van leefbaarheid én veiligheid noodzakelijke baanrotatie, maar blijkt deze ineens **óók** betrekking te hebben op het schrappen uit het huidige luchthavenbesluit van de bepalingen over het maximum startgewicht van luchtvaartuigen. Zie de volgende wijzigingen uit het ontwerpbesluit:

"Artikel I

A

In artikel 1 Begripsbepalingen vervalt 'maximum startgewicht'.

(...)

C

Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer wordt als volgt gewijzigd:

1. Lid 1 komt te luiden: "Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan."

2. Leden 4, 5 en 6 komen te vervallen."

9. Cliënte ziet zich dan ook genoodzaakt zienswijzen kenbaar te maken tegen dit onderdeel van het voorliggende ontwerpbesluit, omdat het loslaten van de gewichtsbepierking niet is gestoeld op gedegen (milieu)onderzoek, onvoldoende deugdelijk is gemotiveerd en voor cliënte grote onzekerheden met zich meebrengt ten aanzien van de effecten hiervan op de belangen van het waterpark en de zich op dat park bevindende woningen. Naar het oordeel van cliënte is er onvoldoende onderzoek verricht naar de consequenties van het bestreden ontwerpbesluit – voor wat betreft de te verwachten de geluidbelasting en de gevolgen voor de veiligheid in de omgeving van het vliegveld en bevat het bestreden ontwerpbesluit

⁴ Provinciaal blad 2023, nr. 13235, d.d. 15 november 2023.

onvoldoende juridische waarborgen. Zo zijn de gevolgen voor het Waterpark Veerse Meer niet duidelijk en navolgbaar onderzocht en in kaart gebracht. De gevolgen van het bestreden ontwerpbesluit zijn in dit kader niet te overzien, waardoor cliënte het ontwerpbesluit slechts ten dele kan onderschrijven.

10. Deze ambtshalve voorgestelde wijziging van het geldende luchthavenbesluit met betrekking tot het schrappen van de gewichtsbepierking voor luchtvaartuigen wordt door cliënte betreurd, temeer omdat zij er groot belang bij heeft dat de rotatie van de baan zo spoedig mogelijk wordt verwezenlijkt. In de 'Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer' uit 2004 is al door de diverse betrokken overheden (waaronder o.a. de provincie Zeeland en de gemeente Middelburg) en partijen **erkend** dat de hindercontouren van het vliegveld een optimale invulling van andere functies in de omliggende (recreatie)gebieden (van o.a. cliënte) in de weg staan.⁵ Juist daaruit ontstond het initiatief om de start- en landingsbaan van het vliegveld te draaien c.q. roteren en te verplaatsen (hierna aangeduid als: '*de baanrotatie*'). Zowel cliënte als ook het vliegveld, de betrokken gemeenten (o.a. de gemeente Middelburg) én de provincie, staan achter de voorgenomen baanrotatie. Vanaf medio 2018 lopen er gesprekken met deze partijen en cliënte over de baanrotatie. Tijdens géén van de gesprekken is aan de orde gekomen dat plannen voor de baanrotatie gepaard zouden gaan met andere (substantiële) wijzigingen van het luchtverkeer op het vliegveld. Cliënte is dan ook volledig overvallen door deze plotseling voorgestelde wijziging in het voorliggende ontwerpbesluit.
11. Zoals burgemeester en wethouders van de gemeente Middelburg hebben verwoord in hun zienswijze van 5 maart 2024 (verzonden op: 6 maart 2024), is het van groot belang dat het nieuwe luchthavenbesluit zich **uitsluitend** beperkt tot de maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken en/of daar logischerwijs uit voortvloeien. En in ieder geval géén wijzigingen in het nieuwe luchthavenbesluit op te nemen die kunnen worden uitgelegd als een verruiming of vermindering van mogelijkheden die het vliegveld heeft op basis van het huidige (vigerende) luchthavenbesluit. Burgemeester en wethouders hebben er daarbij al uitdrukkelijk op gewezen dat het schrappen van de gewichtsbepierking voor luchtvaartuigen zal leiden tot langdurige procedures en het risico dat het plan voor de baanrotatie de eindstreep niet haalt:

"Luchthavens en luchtvaart blijven gevoelige materie. Dat is ook zo voor de luchthaven Midden-Zeeland, zo is de afgelopen jaren wel gebleken. Niettemin lijkt het draagvlak voor de gewenste baanrotatie groot en willen wij deze kans aangrijpen om deze daadwerkelijk te kunnen realiseren. Gelet op de gevoeligheden achten wij het van groot belang dat het nieuwe luchthavenbesluit zich beperkt tot maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken en/of daar logischerwijs uit voortvloeien, en in ieder geval geen wijzigingen in het luchthavenbesluit op te nemen die, al dan niet terecht, kunnen worden uitgelegd als een verruiming of vermindering van mogelijkheden die het vliegveld heeft op basis van

⁵ Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer 2004, p. 3. Zie ook p. 12 van het ontwerpbesluit waarin dit wordt weergegeven.

het huidige luchthavenbesluit. Hierbij doelen we met name op het laten vervallen van het maximumstartgewicht van 6.000 kilogram. Hieronder motiveren we dit nader. Indien het maximumstartgewicht wordt geschrapt, leidt dit naar onze verwachting tot langdurige procedures en is het risico dat het plan voor de baanrotatie niet slaagt hoog.”⁶

12. Cliënte verzoekt gedeputeerde staten dan ook om af te zien van het schrappen van de gewichtsbepanking uit artikel 4 van het thans geldende luchthavenbesluit.

3. Afspraken tussen cliënte en Zeeland Airport over de aanvraag

13. Cliënte heeft al in mei 2022 met Zeeland Airport een overeenkomst gesloten over (o.a.) de aanvraag voor de wijziging van het geldende luchthavenbesluit ten behoeve van de voorgenomen baanrotatie. De gemaakte (contractuele) afspraken zien er onder meer op dat:
- cliënte en Zeeland Airport zich van acties en gedragingen onthouden die een voortvarende besluitvorming over het inpassingsplan en het luchthavenbesluit voor de baanrotatie kunnen frustreren of vertragen; en
 - Zeeland Airport zich maximaal inspant om de benodigde procedures c.q. besluiten voor de baanrotatie van de luchthaven voortvarend op te pakken en af te handelen. Ook zal Zeeland Airport zo spoedig mogelijk na het ondertekenen van de overeenkomst de volledige aanvraag indienen voor een nieuw luchthavenbesluit voor de baanrotatie van de luchthaven. Daarbij is expliciet bepaald dat de aanvraag door Zeeland Airport niet aangevuld zal worden met andere punten of vertraagd zal worden door een andere of gewijzigde aanvraag, zolang de besluiten (het luchthavenbesluit en het inpassingsplan) over de baanrotatie nog niet onherroepelijk zijn geworden.
14. Wij wijzen meer specifiek op artikel 3 van deze overeenkomst:
- “3. De Luchthaven zal zo spoedig mogelijk na het ondertekenen door SAF [lees: Stichting Aqua Familia, toevoeging onzerzijds, RB/YD], VOP én de Luchthaven van de overeenkomst, de volledige aanvraag (die voldoet aan de daarvoor geldende wettelijke vereisten) indienen voor een nieuw luchthavenbesluit bij de provincie (en RUD) voor de rotatie van de start-/landingsbaan van het vliegveld conform het rapport van Adecs “Onderzoek baanrotatie luchthaven Midden Zeeland” van 3 september 2018. De baanrotatie-aanvraag (meer specifiek: de aanvraag voor de baanrotatie vereiste Luchthavenbesluit) zal door de Luchthaven niet aangevuld worden met andere punten of vertraagd worden door een andere of gewijzigde aanvraag, zolang de besluiten (luchthavenbesluit én provinciaal inpassingsplan) over de baanrotatie nog niet onherroepelijk zijn geworden.”.*
15. Gedeputeerde staten zijn bovendien – meermaals – op de hoogte gebracht van deze afspraken. Verwezen wordt naar de brief van cliënte van 29 juni 2023 gericht aan gedeputeerde staten die is bijgevoegd als **Bijlage 2**.

⁶ Zienswijze burgemeester en wethouders van 5 maart 2024 (verzonden op: 6 maart 2024) met kenmerk: 610594.

16. Gedeputeerde staten en Zeeland Airport hebben bovendien op meerdere momenten aangegeven dat het bestreden ontwerpbesluit beperkt zou blijven tot alleen de baanrotatie, juist in verband met de complexiteit van het gecombineerde inpassingsplan en het luchthavenbesluit. Vanuit deze basis is ook het traject om te komen tot een inpassingsplan gestart en gedurende de periode van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan (eind 2023) zo geïnterpreteerd.
17. Uit het voorliggende bestreden ontwerpbesluit blijkt evenwel, tot groot ongenoegen van cliënte, niet langer meer dat gedeputeerde staten zich rekenschap hebben gegeven van voornoemde afspraken.

4. Onzorgvuldige onderbouwing schrappen gewichtsbeperking

18. Zoals hiervoor in paragraaf 2 is toegelicht, heeft cliënte zorgen over de niet gedefinieerde toekomstige geluidbelasting en veiligheidsrisico's veroorzaakt door de luchthaven vanwege het schrappen van de gewichtsbeperking van luchtvaartuigen. Cliënte kan zich niet verenigen met deze voorgenomen wijziging van het geldende luchthavenbesluit om onder meer de volgende redenen:
 - de aanvraag van Zeeland Airport (d.d. 31 augustus 2023) die ten grondslag ligt aan het bestreden ontwerpbesluit ziet niet op de stationering van de SAR-helikopter, terwijl het (ambtshalve) schrappen van de gewichtsbeperking blijkens het ontwerpbesluit kennelijk wel hiervoor bedoeld is;
 - de urgentie en de noodzaak van de wijzigingen van het huidige luchthavenbesluit die niet sec gerelateerd zijn aan de baanrotatie, waaronder het loslaten van de gewichtsbeperking, zijn niet onderbouwd;
 - de consequenties van het loslaten van de gewichtsbeperking zijn niet adequaat onderzocht, rekening houdend met de belangen van de grondgebruikers in de omgeving van het vliegveld en de effecten op het Waterpark Veerse Meer. Een duidelijke impactanalyse op de omgeving alsook een duidelijke belangenafweging ontbreekt. Meer specifiek ontbreekt er een gedegen (milieu)onderzoek naar de gevolgen van het schrappen van de gewichtsbeperking op de geluidproductie (waaronder ook laagfrequent geluid) en de veiligheid op de omgeving. Ook ontbreekt een weloverwogen beschouwing ten aanzien van de nadelige consequenties op de omgeving; en
 - met het bestreden ontwerpbesluit staat op geen enkele wijze vast dat er als gevolg van het loslaten van de gewichtsbeperking voor luchtvaartuigen geen sprake zal zijn van een structurele toename van het geluid op de omgeving. Daardoor staat ook niet vast of wordt voldaan aan de Zeeuwse Omgevingsvisie, waarin is vastgelegd dat uitbreiden of wijzigen van bestaande luchtvaartterreinen in principe alleen mogelijk is als er geen structurele toename is van geluid.⁷

⁷ Deel B van de Zeeuwse Omgevingsvisie (vastgesteld op 12 november 2021, gewijzigd op 15 december 2023) van provinciale staten, p. 119.

5. Conclusie en afsluiting

19. Gelet op het voorgaande concludeert cliënte dat de baanrotatie van de huidige start- en landingsbaan van de luchthaven leidt tot een grotere veiligheid van de aanvliegeroutes en een vermindering van de geluidbelasting als gevolg van de luchthaven. Gegeven de bestaande overlast en veiligheidsrisico's heeft cliënte er recht op en belang bij dat de baanrotatie **zo spoedig mogelijk** wordt verwezenlijkt. De wijziging van het geldende luchthavenbesluit dient zich dan ook uitsluitend te beperken tot maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken. Cliënte heeft terechte zorgen over de niet gedefinieerde toekomstige geluidbelasting en veiligheidsrisico's, veroorzaakt door de luchthaven vanwege de veranderingen die worden voorgesteld en **niet** direct gerelateerd zijn aan de baanrotatie (lees: het schrappen van de gewichtsbepanking van luchtvaartuigen).
20. Cliënte verzoekt gedeputeerde staten dan ook om **(1)** de bepalingen over de gewichtsbepanking van luchtvaartuigen in het huidige luchthavenbesluit ongewijzigd te laten in de voorgenomen wijziging van het geldende luchthavenbesluit, **én (2)** provinciale staten te verzoeken om **zo spoedig mogelijk** over te gaan tot besluitvorming over de wijziging van het geldende luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie.

Met vriendelijke groet,
Hekkelman Advocaten N.V.


Advocaat


Advocaat

Bijlagen: 2

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 1

AANTEKENEN

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Tevens per e-mail : baanrotatievmz@zeeland.nl

Nijmegen, 24 mei 2024

Ons kenmerk

Stichting Aqua Familia e.a. /
Zeeland Airport
20211260 - - RB/

Telefoonnummer

024 - [REDACTED]

Uw kenmerk

Ontwerpbesluit Luchthavenbesluit
Midden-Zeeland

E-mail

[REDACTED]@hekkelman.nl
[REDACTED]@hekkelman.nl

Faxnummer

024 - [REDACTED]

Betreft

Pro forma zienswijzen

PRO FORMA ZIENSWIJZEN

Geacht college,

Als advocaat-gemachtigden van:

- de **Stichting Aqua Familia**, gevestigd aan de Muidenweg 3 te (4341 PX) Arnhem;
- de **Vereniging D'Oranjeplaete**, statutair gevestigd aan de Bergse Linker Rottekade 285 te (3056 LJ) Rotterdam (hierna, waar mogelijk, gezamenlijk aangeduid als: '*cliënten*'), vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Een kopie van de KvK-uittreksels en de statuten van cliënten is aangehecht als **Bijlage 1**.

Op 12 april 2024 heeft het college van gedeputeerde staten van de provincie Zeeland bekendgemaakt dat het ontwerpbesluit voor een wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (hierna: '*het bestreden ontwerpbesluit*') van 15 april 2024 tot en met 27 mei 2024 ter inzage ligt. Wij verwijzen kortheidshalve naar de als **Bijlage 2** aangehechte bekendmaking van het bestreden ontwerpbesluit.

Cliënten kunnen zich om meerdere, nader aan te vullen, gronden niet verenigen met het ontwerpbesluit en bestrijden deze. Naar het oordeel van cliënten dient de wijziging van het geldende luchthavenbesluit zich **uitsluitend** te beperken tot maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken. Cliënten hebben

terechte zorgen over (o.a.) de niet gedefinieerde toekomstige geluidbelasting en veiligheidsrisico's veroorzaakt door de luchthaven vanwege de veranderingen die worden voorgesteld die niet direct gerelateerd zijn aan de baanrotatie, meer specifiek ten aanzien van het schrappen van de gewichtsbepijking van luchtvaartuigen. Naar het oordeel van cliënten is het ontwerpbesluit ten aanzien hiervan onzorgvuldig voorbereid, ontbeert deze een dragende motivering en mist deze een kenbare belangenafweging.

Namens cliënten verzoeken wij u om ons de goede ontvangst van deze pro forma zienswijzen te bevestigen en ons een termijn van twee weken te stellen voor het aanvullen van de gronden van deze zienswijzen.

Met vriendelijke groet,

Hekkelman Advocaten NV

Advocaat

Advocaat

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 1

Inzien uittreksel - Stichting Aqua Familia (65559304)

Kamer van Koophandel, 23 mei 2024 - 11:08

KvK-nummer 65559304

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen beschikbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

De onderneming / organisatie wil niet dat haar adresgegevens worden gebruikt voor ongevraagde postreclame en verkoop aan de deur.

Rechtspersoon

RSIN	856161652
Rechtsvorm	Stichting
Statutaire naam	Stichting Aqua Familia
Statutaire zetel	gemeente Middelburg
Bezoekadres	Muidenweg 3, 4341PX Arнемuiden
Postadres	Gerrit de Blankenlaan 9, 2351EM Leiderdorp
Telefoonnummers	
E-mailadres	
Eerste inschrijving handelsregister	14-03-2016
Datum akte van oprichting	11-03-2016
Activiteiten	SBI-code: 94997 - Overige belangenbehartiging Het ondersteunen en het behartigen van de belangen van de eigenaren en gebruikers van de dijk- en waterwoningen behorende tot het Waterpark Veerse Meer, alsmede van de belangen van de Vereniging van Eigenaars Waterpark Veerse Meer/24 Dijkwoningen Ruscello (eerste fase), Vereniging van Eigenaars Waterpark Veerse Meer/12 Dijkwoningen Ruscello (tweede fase), alsmede van de Vereniging van Eigenaren Waterpark Veerse Meer/22 Waterwoningen Pontile.

Bestuurders

Naam	
Geboortedatum	
Adres	
Datum in functie	11-03-2016 (datum registratie: 14-03-2016)
Titel	bestuurder
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)
Naam	
Geboortedatum	
Adres	
Datum in functie	11-03-2016 (datum registratie: 14-03-2016)
Titel	Penningmeester
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)
Naam	
Geboortedatum	
Adres	

23-05-2024 11:09

[kvk.nl/handelsregister/TST-BIN/RB/RBWWW06@?BUTT=65559304&kvknummer=65559304&product=Inzien+uittreksel&ord...](https://www.kvk.nl/handelsregister/TST-BIN/RB/RBWWW06@?BUTT=65559304&kvknummer=65559304&product=Inzien+uittreksel&ord...)

Datum in functie	11-03-2016 (datum registratie: 14-03-2016)
Titel	Voorzitter
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	11-03-2016 (datum registratie: 14-03-2016)
Titel	Secretaris
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Gegevens zijn vervaardigd op 23-05-2024 om 11.09 uur.



Ref: 2016.0022 RT
OPRICHTING STICHTING

Heden elf maart tweeduizend zestien, verscheen voor mij, mr. Ronald Theodorus Jozef Theunissen, notaris te Eindhoven:

- Gegevens verwijderd door KvK [redacted] geboren te [redacted]
[redacted] paspoort nummer [redacted]
werkzaam ten kantore van mij, notaris, Begijnenhof 4-6, 5611 EL Eindhoven, te dezen handelend als schriftelijk gevolmachtigde van:
1. Gegevens verwijderd door KvK [redacted] geboren te [redacted]
[redacted] 9, wonende te [redacted] Gegevens verwijderd door KvK [redacted]
[redacted] paspoort nummer [redacted] afgegeven te Waalre op vijftieng oktober tweeduizend elf, gehuwd;
 2. Gegevens verwijderd door KvK [redacted] geboren te [redacted] op [redacted]
[redacted] Gegevens verwijderd door KvK [redacted]
[redacted] paspoort nummer [redacted] afgegeven te Veere op elf januari tweeduizend twaalf, gehuwd;
 3. Gegevens verwijderd door KvK [redacted] geboren te [redacted] op [redacted]
[redacted] wonende te [redacted] Gegevens verwijderd door KvK [redacted]
[redacted] paspoort nummer [redacted] afgegeven te Middelburg op een mei tweeduizend veertien, gehuwd;
 4. Gegevens verwijderd door KvK [redacted] geboren te [redacted] op [redacted]
[redacted] wonende te [redacted] Gegevens verwijderd door KvK [redacted]
[redacted] paspoort nummer [redacted] afgegeven te Leiderdorp op achttien februari tweeduizend vijftien, gehuwd.

De comparanten sub 1 tot en met 4 hierna tevens te noemen: de "Oprichters".
De comparante verklaarde hierbij namens de Oprichters een stichting op te richten, welke wordt geregeerd door de volgende

Statuten.

Artikel 1.

Begripsbepalingen.

In deze statuten wordt verstaan onder:

- **Bestuur:** het bestuur van de Stichting;
- **Schriftelijk:** bij brief, telefax of e-mail, of bij boodschap die via een ander gangbaar communicatiemiddel wordt overgebracht en elektronisch of op schrift kan worden ontvangen mits de identiteit van de verzender met afdoende zekerheid kan worden vastgesteld;
- **Statuten:** de statuten van de Stichting, zoals die van tijd tot tijd zullen luiden;
- **Stichting:** de rechtspersoon waarop de Statuten betrekking hebben.

Artikel 2.

Naam en zetel.

1. De Stichting draagt de naam: **Stichting Aqua Familia.**
2. Zij heeft haar zetel in de gemeente Middelburg.

Artikel 3.

Doel.

1. De Stichting heeft ten doel het ondersteunen en het behartigen van de belangen van de eigenaren en gebruikers van de dijk- en waterwoningen behorende tot het Waterpark Veerse Meer, alsmede van de belangen van de navolgende verenigingen van eigenaren:
 - a. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid: **Vereniging van Eigenaars**

- Waterpark Veerse Meer/24 Dijkwoningen Ruscello (eerste fase), gevestigd te _____
Arnemuiden, gemeente Middelburg, kantoorhoudende te 4341 PX Arnemuiden, _____
Muidenweg 3, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 59148659; _____
- b. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid: Vereniging van Eigenaars _____
Waterpark Veerse Meer/12 Dijkwoningen Ruscello (tweede fase), gevestigd te _____
Arnemuiden, gemeente Middelburg, kantoorhoudende te 4341 PX Arnemuiden, _____
Muidenweg 3, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 59147741; _____
- c. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid: Vereniging van Eigenaren _____
Waterpark Veerse Meer/22 Waterwoningen Pontile, gevestigd te Arnemuiden, _____
gemeente Middelburg, kantoorhoudende te 4341 PX Arnemuiden, Muidenweg 3, _____
ingeschreven in het handelsregister onder nummer 61499315; _____
- alsmede al hetgeen in de ruimste zin met één en ander verband houdt, daartoe behoort—
en/of daartoe bevorderlijk kan zijn. _____
2. De Stichting tracht haar doel onder meer te bereiken door het coördineren, organiseren—
en beheren van: _____
- a. nuts- en kabelaansluitingen; _____
- b. warm watervoorzieningen, alsmede _____
- c. alle voorkomende overige diensten; _____
- voor de woningen, de algemene ruimten, welke deel uitmaken van het park, zulks ter —
ondersteuning van de werkzaamheden en activiteiten van de hiervoor genoemde _____
verenigingen van eigenaren. _____

Artikel 4.

Vermogen.

Het vermogen van de Stichting zal worden gevormd door: _____

- bijdragen in de kosten voor de door de Stichting verrichte werkzaamheden; _____
- subsidies en andere bijdragen; _____
- schenkingen, erfstellingen en legaten; _____
- alle andere verkrijgingen en baten. _____

Erfstellingen mogen door de Stichting slechts worden aanvaard onder het voorrecht van—
boedelbeschrijving. _____

Artikel 5.

Bestuur.

1. Het Bestuur bestaat uit een door het Bestuur te bepalen aantal van ten minste drie (3) —
en maximaal zes (6) leden, en wordt voor de eerste maal bij deze akte benoemd. Het —
aantal leden wordt met algemene stemmen vastgesteld. De door het Bestuur te _____
benoemen bestuursleden dienen te worden benoemd uit het midden van het bestuur van
de hiervoor in artikel 3 lid 1 genoemde verenigingen van eigenaren, zodanig dat, indien—
en voor zover mogelijk, iedere vereniging van eigenaren evenredig in het Bestuur is—
vertegenwoordigd. _____
2. Het Bestuur (met uitzondering van het eerste Bestuur, waarvan de leden in functie—
worden benoemd) kiest uit zijn midden een voorzitter, een secretaris en een—
penningmeester, tezamen vormende het dagelijks bestuur. _____
De functies van secretaris en penningmeester kunnen ook door één persoon worden—
vervuld. _____
3. De bestuurders treden af volgens een door het Bestuur opgemaakt rooster van aftreden—
met inachtneming van een zittingsduur van ten minste drie (3) jaar, met uitzondering —
van de leden van het eerste Bestuur, die zitting hebben voor de duur van vier (4) jaar—
en daarna aftreden volgens een door het Bestuur opgemaakt rooster van aftreden; in—
tussentijds ontstane vacatures benoemde bestuurders nemen op het rooster van _____
aftreden de plaats in van hun voorgangers. _____
Aftredende bestuurders zijn eenmaal herbenoembaar voor een periode van drie (3) jaar.
4. Bij het ontstaan van één (of meer) vacature(s) in het Bestuur zullen de overblijvende —
bestuurders met algemene stemmen (of zal de enig overblijvende bestuurder) binnen —
drie maanden na het ontstaan van de vacature(s) daarin voorzien door de benoeming —
van één (of meer) opvolger(s), zulks met inachtneming van het bepaalde in lid 1 van dit
artikel. _____



5. Mocht casu quo mochten in het Bestuur om welke reden dan ook één of meer leden —
ontbreken, dan vormen de overblijvende bestuurders, of vormt de enig overblijvende —
bestuurder niettemin een wettig Bestuur. —
6. Bij verschil van mening tussen de overblijvende bestuurders omtrent de benoeming, —
alsmede wanneer te eniger tijd alle bestuurders mochten komen te ontbreken voordat —
aanvulling van de ontstane vacature(s) plaats had en voorts indien de overgebleven —
bestuurders zouden nalaten binnen de in lid 4 van dit artikel genoemde termijn in de —
vacature(s) te voorzien, zal die voorziening geschieden door de rechtbank op verzoek —
van iedere belanghebbende of op vordering van het openbaar ministerie. —

Artikel 6.

Vergaderingen van het Bestuur en besluiten van het Bestuur.

1. De vergaderingen van het Bestuur worden gehouden op de van keer tot keer door het —
Bestuur te bepalen plaatsen. —
2. Ieder half jaar wordt ten minste één vergadering gehouden. —
3. Vergaderingen zullen voorts telkenmale worden gehouden, wanneer de voorzitter dit —
wenselijk acht of indien één van de andere bestuurders daartoe Schriftelijk en onder —
nauwkeurige opgave van de te behandelen punten aan de voorzitter het verzoek richt. —
Indien de voorzitter aan een dergelijk verzoek geen gevolg geeft in dier voege, dat de —
vergadering kan worden gehouden binnen drie weken na het verzoek, is de verzoeker —
gerechtigd zelf een vergadering bijeen te roepen met inachtneming van de vereiste —
formaliteiten. —
4. De oproeping tot de vergadering geschiedt - behoudens het in lid 3 bepaalde - door de —
voorzitter, ten minste zeven dagen tevoren, de dag van de oproeping en die van de —
vergadering niet meegerekend, Schriftelijk. —
5. De oproeping vermeldt behalve plaats en tijdstip van de vergadering, de te behandelen —
onderwerpen. —
6. Indien de door de Statuten gegeven voorschriften voor het oproepen en houden van —
vergaderingen niet in acht zijn genomen, kunnen desalniettemin in een vergadering van —
het Bestuur geldige besluiten worden genomen over alle aan de orde komende —
onderwerpen, mits in de betreffende vergadering van het Bestuur alle in functie zijnde —
bestuurders aanwezig zijn en mits de betreffende besluiten worden genomen met —
algemene stemmen. —
7. De vergaderingen worden geleid door de voorzitter van het Bestuur; bij diens —
afwezigheid wijst de vergadering zelf haar voorzitter aan. —
8. Van het verhandelde in de vergaderingen worden notulen gehouden door de secretaris of —
door een van de andere aanwezigen, door de voorzitter daartoe aangezocht. —
De notulen worden vastgesteld in de eerstvolgende vergadering en ten blijke daarvan —
getekend door de voorzitter en secretaris van die vergadering. —
9. Het Bestuur kan in een vergadering alleen dan geldige besluiten nemen indien de —
meerderheid van zijn in functie zijnde leden in de vergadering aanwezig of —
vertegenwoordigd is. —
Een bestuurder kan zich in de vergadering door een mede-bestuurder laten —
vertegenwoordigen op overlegging van een schriftelijke, ter beoordeling van de —
voorzitter van de vergadering voldoende, volmacht. —
Een bestuurder kan daarbij slechts voor één mede-bestuurder als gevolmachtigde —
optreden. —
10. Het Bestuur kan ook buiten vergadering besluiten nemen, mits alle bestuurders hun —
stem Schriftelijk hebben uitgebracht. —
Het bepaalde in de vorige volzin geldt ook voor besluiten tot wijziging van de Statuten of —
ontbinding van de Stichting. —
Voor besluitvorming buiten vergadering gelden dezelfde meerderheden als voor —
besluitvorming in vergadering. —
Van een buiten vergadering genomen besluit wordt onder bijvoeging van de ingekomen —
stemmen door de secretaris een relaas opgemaakt, dat na mede-ondertekening door de —
voorzitter bij de notulen wordt gevoegd. —
11. Iedere bestuurder heeft het recht tot het uitbrengen van één stem. —

Voor zover de Statuten geen grotere meerderheid voorschrijven worden alle besluiten — van het Bestuur genomen met volstreekte meerderheid van de geldig uitgebrachte — stemmen. —

Indien de stemmen staken beslist de voorzitter. —

12. Alle stemmingen ter vergadering geschieden mondeling, tenzij de voorzitter een — schriftelijke stemming gewenst acht of één van de stemgerechtigden dit voor de — stemming verlangt. —
Schriftelijke stemming geschiedt bij ongetekende, gesloten briefjes. —
13. Blanco stemmen worden beschouwd als niet te zijn uitgebracht. —
14. In alle geschillen omtrent stemmingen, niet bij de Statuten voorzien, beslist de — voorzitter. —
15. Het hiervoor in dit artikel bepaalde is zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing — op vergaderingen en besluiten van het dagelijks bestuur. —

Artikel 7.

Bestuursbevoegdheid en vergoedingen.

1. Het Bestuur is belast met het besturen van de Stichting. —
2. Het Bestuur is, mits de betreffende besluiten worden genomen met algemene stemmen — van alle in functie zijnde bestuurders, bevoegd te besluiten tot het aangaan van — overeenkomsten tot verkrijging, vervreemding en bezwaring van registergoederen en tot het aangaan van overeenkomsten waarbij de Stichting zich als borg of hoofdelijk — medeschuldenaar verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot — zekerheidsstelling voor een schuld van een ander verbindt. —
3. Aan de bestuurders kan een beloning worden toegekend. —
Kosten worden aan de bestuurders op vertoon van de bewijsstukken vergoed. —

Artikel 8.

Vertegenwoordiging.

1. De Stichting wordt vertegenwoordigd door het Bestuur, voor zover uit de wet niet anders voortvloeit. —
De Stichting kan voorts worden vertegenwoordigd door twee gezamenlijk handelende — leden van het dagelijks bestuur. —
2. Het Bestuur kan aan anderen volmacht geven om de Stichting in en buiten rechte te — vertegenwoordigen binnen de in die volmacht omschreven grenzen. —

Artikel 9.

Einde lidmaatschap van het Bestuur.

Het lidmaatschap van het Bestuur eindigt: —

- door overlijden van een bestuurder; —
- bij verlies van het vrije beheer over zijn vermogen; —
- bij schriftelijke ontslagneming (bedanken); —
- bij ontslag op grond van artikel 2:298 Burgerlijk Wetboek; —
- door een besluit door de overige bestuurders met algemene stemmen genomen; —
- door periodiek aftreden. —

Artikel 10.

Boekjaar en jaarstukken.

1. Het boekjaar van de Stichting is gelijk aan het kalenderjaar. —
2. Per het einde van ieder boekjaar maakt de penningmeester een balans en een staat van baten en lasten over het geëindigde boekjaar op, welke jaarstukken binnen zes — maanden na afloop van het boekjaar en, indien sprake is van subsidiënten of andere — belanghebbenden die zulks wensen, vergezeld van een rapport van een — registeraccountant of een accountant-administratieconsulent aan het Bestuur worden — aangeboden. —
3. De jaarstukken worden door het Bestuur vastgesteld. —
Vaststelling van de jaarstukken door het Bestuur strekt de penningmeester tot decharge voor het door hem gevoerde beheer. —

Artikel 11.

Commissies.

Het Bestuur is bevoegd een of meer commissies in te stellen, waarvan de taken en —



bevoegdheden alsdan zullen worden vastgesteld bij huishoudelijk reglement. _____

Artikel 12.

Raad van Advies.

Het Bestuur kan een Raad van Advies instellen, die alsdan in ieder geval tot taak zal hebben —
het Bestuur gevraagd en ongevraagd te adviseren. _____

De verdere taken en bevoegdheden zullen alsdan bij huishoudelijk reglement worden —
vastgesteld. _____

Artikel 13.

Directeur.

1. Het Bestuur kan een directeur benoemen en deze belasten met de dagelijkse gang van —
zaken van de Stichting. _____

2. Indien een directeur is benoemd kan deze door het Bestuur met inachtneming van de —
daartoe strekkende wettelijke bepalingen worden ontslagen. _____

3. De directeur heeft in de vergaderingen van het Bestuur een adviserende stem. _____

Artikel 14.

Reglementen.

1. Het Bestuur is bevoegd een of meer reglementen vast te stellen, waarin die —
onderwerpen worden geregeld, welke niet in de Statuten zijn vervat. _____

2. De reglementen mogen niet met de wet of de Statuten in strijd zijn. _____

3. Het Bestuur is te allen tijde bevoegd de reglementen te wijzigen of op te heffen. _____

4. Op de vaststelling, wijziging en opheffing van de reglementen is het bepaalde in artikel —
15 leden 1 en 2 van overeenkomstige toepassing. _____

Artikel 15.

Statutenwijziging.

1. Het Bestuur is bevoegd de Statuten te wijzigen. _____
Onverminderd het bepaalde in artikel 6 lid 10 moet het besluit daartoe worden genomen
met een meerderheid van ten minste drie/vierde van de uitgebrachte stemmen in een —
vergadering van het Bestuur, waarin alle bestuurders aanwezig of vertegenwoordigd —
zijn. _____

2. Zijn in een vergadering, waarin een voorstel als bedoeld in lid 1 van dit artikel aan de —
orde is gesteld niet alle bestuurders aanwezig of vertegenwoordigd dan zal een tweede —
vergadering van het Bestuur worden bijengeroepen, te houden niet eerder dan zeven —
dagen, doch niet later dan één en twintig dagen na de eerste, waarin een zodanig besluit
kan worden genomen met een meerderheid van ten minste drie/vierde van de —
uitgebrachte stemmen, en in welke vergadering ten minste de meerderheid van de in —
functie zijnde leden aanwezig of vertegenwoordigd is. _____

3. Iedere bestuurder is bevoegd de notariële akte van statutenwijziging te verlijden. _____

Artikel 16.

Ontbinding en vereffening.

1. Het Bestuur is bevoegd de Stichting te ontbinden. _____
Op het daartoe te nemen besluit is het bepaalde in artikel 15 leden 1 en 2 van —
overeenkomstige toepassing. _____

2. De Stichting blijft na haar ontbinding voortbestaan voor zover dit tot vereffening van —
haar vermogen nodig is. _____

3. De vereffening geschiedt door het Bestuur. _____

4. De vereffenaars dragen er zorg voor dat van de ontbinding van de Stichting inschrijving —
geschiedt in het register, bedoeld in artikel 2:289 Burgerlijk Wetboek. _____

5. Gedurende de vereffening blijven de bepalingen van de Statuten zoveel mogelijk van —
kracht. _____

6. Een eventueel batig saldo van de ontbonden Stichting wordt besteed overeenkomstig het
doel van de Stichting. _____

7. Na afloop van de vereffening blijven de boeken, bescheiden en andere gegevensdragers —
van de ontbonden Stichting gedurende zeven jaren berusten onder de jongste —
vereffenaar. _____

Artikel 17.

Slotbepaling.

In alle gevallen waarin zowel de wet als de Statuten niet voorzien, beslist het Bestuur. _____

Artikel 18. _____

Overgangsbepaling. _____

Het eerste boekjaar van de Stichting loopt tot en met eenendertig december tweeduizend _____ zestien. _____

Dit artikel vervalt nadat het eerste boekjaar is geëindigd. _____

Slotverklaring. _____

Ten slotte verklaarde de comparante, handelend als gemeld, ter uitvoering van het bepaalde in artikel 5 leden 1 en 2 dat het Bestuur voor de eerste maal uit vier (4) leden bestaat en dat voor de eerste maal tot bestuurders worden benoemd: _____

1. Gegevens verwijderd _____ voornoemd, als voorzitter; _____
2. Gegevens verwijderd _____ voornoemd, als bestuurder; _____
3. Gegevens verwijderd _____ voornoemd, als penningmeester; _____
4. Gegevens verwijderd door _____ voornoemd, als secretaris. _____

Volmachten. _____

Van voormelde volmachten blijkt uit vier (4) onderhandse akten van volmacht, die aan deze _____ akte zullen worden gehecht. _____

De comparante is mij, notaris, bekend. _____

WAARVAN AKTE in minuut is verleden te Eindhoven op de datum in het hoofd dezer akte _____ vermeld. Na zakelijke opgave en toelichting van de inhoud van deze akte aan de verschenen _____ persoon, heeft deze verklaard tijdig voor het verlijden van deze akte van de inhoud hiervan te hebben kennisgenomen en op volledige voorlezing van deze akte geen prijs te stellen. _____

Vervolgens is deze akte na beperkte voorlezing door de comparante en mij, notaris, _____ ondertekend. _____

Volgt ondertekening.

Gegevens verwijderd door KvK





Verwerkingsverslag

Bijgaande document is elektronisch ontvangen bij de Kamer van Koophandel op 14-03-2016 11:42 van [REDACTED]
[REDACTED] in diens hoedanigheid als Notaris

Op het document is een elektronische handtekening aangetroffen die gecontroleerd en correct is bevonden op 14-03-2016 11:42 door de Kvk GX-Handtekeningservice.

Het bijbehorende digitale certificaat waarmee de handtekening is gezet is gecontroleerd en geldig en als niet-ingetrokken bevonden ten tijde van ondertekening.

De controle heeft plaatsgevonden op 14-03-2016 11:42 door de Kvk GX-Certificaatvalidatieservice.

Certificaat details van [REDACTED]

T = Notaris

SERIALNUMBER : [REDACTED]

C = NL

O = [REDACTED]

CN = [REDACTED]

Met serienummer

Uitgegeven door

C = NL

O = KPN Corporate Market BV

CN = KPN Corporate Market CSP Organisatie CA - G2

Inzien uittreksel - Vereniging d'Oranjeplaete (40310880)

Kamer van Koophandel, 23 mei 2024 - 11:14

KvK-nummer 40310880

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen beschikbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

Rechtspersoon

RSIN	008795253
Rechtsvorm	Vereniging met volledige rechtsbevoegdheid
Statutaire naam	Vereniging d'Oranjeplaete
Statutaire zetel	Gem. Middelburg
Bezoekadres	Bergse Linker Rottekade 285, 3056LJ Rotterdam
Datum akte van oprichting	12-05-1989
Datum akte laatste statutenwijziging	03-07-2017
Activiteiten	SBI-code: 94997 - Overige belangenbehartiging Exploitatieverenigingen voor flats, woningen e.d.

Bestuurders

Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	30-07-2017 (datum registratie: 30-07-2018)
Titel	Voorzitter
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	24-07-2021 (datum registratie: 27-07-2021)
Titel	Penningmeester
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

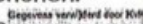
Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	24-07-2021 (datum registratie: 21-03-2022)
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	24-07-2021 (datum registratie: 21-03-2022)
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Gegevens zijn vervaardigd op 23-05-2024 om 11.14 uur.

**STATUTENWIJZIGING***(Vereniging d'Oranjeplaete)*

Op drie juli tweeduizend zeventien is voor mij, mr.  notaris —
met plaats van vestiging Rotterdam, verschenen: _____

mr.  geboren te  op  _____
, met kantooradres Blaak 31, 3011 GA Rotterdam. _____

De comparant heeft het volgende verklaard: _____
de algemene ledenvergadering van **Vereniging d'Oranjeplaete**, een vereniging, —
statutair gevestigd te Gemeente Middelburg en met adres: Oranjeplaat 39, 4341 PT —
Arnhemuiden, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 40310880 _____
(vereniging), heeft op één en dertig juli tweeduizend zestien besloten de statuten van
de vereniging partiel te wijzigen, alsmede om de comparant te machtigen deze akte —
te doen passeren. Van deze besluitvorming blijkt uit een uittreksel uit de notulen van —
de algemene ledenvergadering dat in kopie aan deze akte zal worden gehecht _____
(Bijlage). _____

De statuten van de vereniging zijn laatstelijk gewijzigd bij akte op één oktober _____
negentienhonderdachtennegentig verleden voor mr.  destijds _____
notaris met plaats van vestiging Middelburg. _____

Ter uitvoering van voormeld besluit tot partiële statutenwijziging worden de statuten —
van de vereniging hierbij gewijzigd als volgt. _____

Wijziging _____

Artikel 8 lid 2 wordt gewijzigd en komt te luiden als volgt: _____

- "2. Bestuursleden kunnen zijn leden, hun echtgenoten(s), wettelijke partners of —
(aangehuwde / wettelijke partners van) meerderjarige kinderen. _____
De meerderheid van het bestuur dient evenwel te bestaan uit leden zoals _____
omschreven in Artikel 4, waarbij ten aanzien van personen met een _____
gezamenlijk lidmaatschap als bedoeld in Artikel 4 lid 2 geldt dat slechts één van
hen - en niet meerderen noch een schriftelijk door hen aangewezen derde - _____
deel uit kan maken van het bestuur." _____

Slot _____

De comparant is mij, notaris, bekend. _____

Deze akte is verleden te Rotterdam op de datum aan het begin van deze akte _____
vermeld. De zakelijke inhoud van deze akte is aan de comparant opgegeven en _____
toegelicht. De comparant heeft verklaard op volledige voorlezing van de akte geen —
prijs te stellen, tijdig voor het verlijden van de inhoud daarvan te hebben _____
kennisgenomen en met de inhoud _____
is deze akte eerst door de comparant _____

(Volgt ondertekening)



Gegevens verwijderd door KvK

FT



CvN/lv/5161041/40069937

VERKLARING BIJ EEN DOORLOPENDE TEKST VAN STATUTEN

De ondergetekende,

 notaris te Rotterdam,

verklaart bij deze,

dat hij zich er naar zijn b ^{Gegevens verwijderd door KvK} overtuigd dat aan deze verklaring is gehecht de
doorlopende tekst van d ^{Gegevens verwijderd door KvK} **ging d'Oranjeplaete**, een vereniging, gevestigd te
Arnhem, waarin is v ^{Gegevens verwijderd door KvK} **tutenwijziging**, aangebracht bij akte op 3 juli 2017,
verleden voor mij, notari ^{Gegevens verwijderd door KvK}

Rotterdam, ^{Gegevens verwijderd door KvK}

Gegevens v ^{Gegevens verwijderd door KvK} or KvK





DOORLOPENDE TEKST VAN DE STATUTEN VAN
VERENIGING D'ORANJEPLAETE
ZOALS DEZE ZIJN KOMEN TE LUIDEN NA STATUTENWIJZIGING
DE DATO 3 JULI 2017

NAAM EN ZETEL

Artikel 1

De vereniging draagt de naam: "Vereniging d'Oranjeplaete" en is gevestigd te Arnhemuiden, gemeente Middelburg.

DUUR

Artikel 2

1. De vereniging is aangegaan voor onbepaalde tijd.
2. Het verenigingsjaar loopt van één juni tot en met eenendertig mei daaropvolgend.

Artikel 3

1. De vereniging heeft ten doel het behartigen van de maatschappelijke en culturele belangen van haar leden als eigenaars van huizen, gronden en water op de Oranjeplaat in Arnhemuiden. Zij tracht dit doel te bereiken langs wettige weg en wel door:
 - a. het beheren en onderhouden van het bungalowpark Oranjeplaat, waarbij het bewaren van dit park en de kreek in de staat waarin het zich thans bevindt, alsmede het behoud van rust en schoonheid actief zal worden nagestreefd.
 - b. het houden van bijeenkomsten en vergaderingen;
 - c. het organiseren van gemeenschap bevorderende evenementen en excursies voor haar leden en de hunnen.
 - d. het opkomen voor de gemeenschappelijke belangen van haar leden bij betrokken overheden en overheidsdiensten alsmede bij particuliere instanties en (rechts)personen.
 - e. het in eigendom verwerven, vervreemden en/of bezwaren van onroerende zaken, welke ten algemene nutte strekken.
 - f. alle andere haar ten dienste staande wettige middelen die tot verwezenlijking van het doel bevorderlijk zijn.
2. De vereniging zal actief veranderingen van de bestemming en de inrichting van het park bestrijden.
3. Onroerende zaken welke ten algemene nutte strekken en waarvan de vereniging de eigendom heeft, worden door de vereniging niet vervreemd, verhuurd of op andere wijze in gebruik gegeven, tenzij met voorafgaande goedkeuring in de algemene vergadering met 85% van het totale - al of niet aanwezige - uit te brengen aantal stemmen. Dat geldt ook voor het verwerven van onroerende zaken.

LIDMAATSCHAP

Artikel 4

1. Leden van de Vereniging zijn zij die een perceel in het park "De Oranjeplaat" in volle eigendom hebben.
2. Ingeval meer (rechts)personen gezamenlijk de volle eigendom van een perceel hebben (bijvoorbeeld in geval van een of meer juridisch eigenaren, economisch eigenaren,



hoofdgerechtigden, vruchtgebruikers en/of erfpachters) zullen dezen gezamenlijk als één lid gelden, waarbij zij hun stemrecht als lid slechts kunnen uitoefenen door middel van een hunner of van een derde, daartoe schriftelijk aangewezen. Bij een gezamenlijk lidmaatschap, als hier bedoeld, zijn alle gerechtigden jegens de Vereniging hoofdelijk aansprakelijk voor de verplichtingen, die uit het gezamenlijke lidmaatschap voortvloeien.

3. Leden die eigenaar zijn van meer dan één perceel hebben bij besluiten in de algemene vergadering een gelijk aantal stemmen als zij percelen bezitten.

Artikel 5

Het lidmaatschap is verbonden met het perceel en gaat, bij vervreemding van de eigendom, over op de nieuwe eigenaar. Een andere overdracht van het lidmaatschap is niet mogelijk.

DONATEURS

Artikel 6

Donateurs zijn zij, die door het bestuur als zodanig zijn toegelaten. Het bestuur en iedere donateur zijn bevoegd het donateurschap door schriftelijke opzegging te doen eindigen.

Donateurs zijn verplicht jaarlijks aan de vereniging een geldelijke bijdrage te verlenen, waarvan de minimale omvang door de algemene vergadering wordt vastgesteld. Aan het donateurschap zijn geen andere verplichtingen en ook geen rechten verbonden.

GELDMIDDELEN

Artikel 7

1. De geldmiddelen van de vereniging bestaan uit de jaarlijkse bijdragen van de leden en de donateurs, erfstellingen, legaten, schenkingen, en andere inkomsten.
2. De leden zijn jaarlijks een gelijk bedrag per perceel verschuldigd, dat op grond van een door het bestuur voor te leggen begroting door de algemene ledenvergadering wordt vastgesteld. De begroting zal jaarlijks door de algemene ledenvergadering worden goedgekeurd en vastgesteld.

BESTUUR

Artikel 8

1. Het bestuur bestaat uit ten minste drie en ten hoogste vijf natuurlijke personen die van onberispelijke levenswandel zijn, en omvat tenminste de functies van voorzitter, secretaris en penningmeester.
2. Bestuursleden kunnen zijn leden, hun echtgenoten(s), wettelijke partners of (aangehuwde wettelijke partners van) meerderjarige kinderen.
De meerderheid van het bestuur dient evenwel te bestaan uit leden zoals omschreven in Artikel 4, waarbij ten aanzien van personen met een gezamenlijk lidmaatschap als bedoeld in Artikel 4 lid 2 geldt dat slechts één van hen - en niet meerderen noch een schriftelijk door hen aangewezen derde - deel uit kan maken van het bestuur.
3. De bestuursleden worden door de algemene vergadering in de diverse functies gekozen en benoemd uit kandidaten die daarvoor door het bestuur zijn voorgedragen. Deze voorstellen dienen tezamen met de agenda en andere stukken tenminste twee weken voor de vergadering aan de leden te zijn verzonden. Tegenkandidaten kunnen tot zeven dagen voor de vergadering bij het bestuur worden gemeld, dat daarvan de leden onverwijld schriftelijk dient te verwittigen.
Kandidaten voor bestuursfuncties dienen aan het bestuur een schriftelijke verklaring te doen toekomen dat zij in een eventuele benoeming bewilligen.
De algemene vergadering stelt het aantal bestuursleden en de daarbij behorende functies vast.
4. Bestuursleden kunnen te allen tijde onder opgaaf van redenen als zodanig door de algemene vergadering worden geschorst en ontslagen. Terzake van schorsing of ontslag besluit de algemene vergadering met een meerderheid van twee/derde van de uitgebrachte stemmen.
5. Indien ingeval van schorsing van een bestuurslid de algemene vergadering niet binnen drie



- maanden daarna tot zijn ontslag heeft besloten, eindigt de schorsing. Het geschorste bestuurslid wordt in de gelegenheid gesteld zich in de algemene vergadering te verantwoorden en kan zich daarbij door een raadsman doen bijstaan.
6. Bestuursleden worden benoemd voor een periode van maximaal vier jaar. Onder een jaar wordt te dezen verstaan de periode tussen twee opeenvolgende jaarlijkse algemene vergaderingen. De bestuursleden treden af volgens een door het bestuur op te maken rooster. Dit rooster dient aan de stukken voor de jaarlijkse algemene vergadering te worden toegevoegd. Een volgens het rooster aftredend bestuurslid is onmiddellijk herbenoembaar, doch niemand kan langer dan 8 jaar achtereenvolgende bestuurslid zijn.
 7. In bestaande vacatures wordt zo spoedig mogelijk voorzien. Een niet voltallig bestuur blijft bestuursbevoegd.

Artikel 9

1. Het bestuur handelt overeenkomstig de doeleinden van de vereniging.
Het bestuur is belast met het besturen van de vereniging.

COMMISSIES

Artikel 10

1. De algemene vergadering benoemt jaarlijks een kascontrolecommissie van ten minste twee leden, die geen deel van het bestuur mogen uitmaken. Zij worden voor twee jaar benoemd; ieder jaar treedt één lid af, en wordt een nieuw lid benoemd.
2. De algemene vergadering kan verder naar behoefte commissies instellen en aldus ingestelde commissies opheffen.
3. De algemene vergadering kan taken en/of bevoegdheden van het bestuur aan een commissie delegeren en aldus gedelegeerde taken en/of bevoegdheden intrekken.
4. Commissieleden kunnen zijn leden, hun echtgenoten(s), wettelijke partners of (aangehuwde/wettelijke partners van) kinderen.

Artikel 11

1. Het bestuur vertegenwoordigt de vereniging.
2. De vertegenwoordigingsbevoegdheid komt mede toe aan de voorzitter tezamen met de secretaris of de penningmeester, danwel de secretaris tezamen met de penningmeester.
3. Het bestuur kan volmacht verlenen aan één of meer bestuursleden alsook aan anderen, om de vereniging binnen de grenzen van die volmacht te vertegenwoordigen.
4. Voor het aangaan van rechtshandelingen, waaruit een totale verplichting voor de vereniging kan voortvloeien, die een in het Huishoudelijk Reglement vastgelegd bedrag te boven gaat, moet de algemene vergadering toestemming verlenen.

DE ALGEMENE VERGADERING

Artikel 12

De algemene vergaderingen worden gehouden in de gemeente waar de vereniging statutair is gevestigd.

Artikel 13

1. Toegang tot de algemene vergadering hebben alle leden, hun echtgenoten(s) of wettelijke partners en hun meerderjarige (aangehuwde/wettelijke partners van) kinderen, alsmede degenen, die daartoe door het bestuur en/of de algemene vergadering zijn uitgenodigd. De termijn voor oproeping voor een algemene ledenvergadering moet ten minste veertien dagen bedragen.
2. Stemgerechtigd in de algemene vergadering zijn uitsluitend de leden. Ieder die stemgerechtigd is, kan aan een van zijn familieleden als vernoemd onder art. 13.1 of aan een andere stemgerechtigde schriftelijk volmacht verlenen tot het uitbrengen van zijn stem. Een stemgerechtigde kan voor ten hoogste één lid als gevolmachtigde optreden.
3. Een eenstemmig besluit van al degenen, die in de algemene vergadering stemgerechtigd zijn, ook al zijn zij niet in vergadering bijeen, heeft, mits met voorkennis van het bestuur genomen, de zelfde kracht als een besluit van de algemene vergadering.
4. Stemmingen in de algemene vergadering over personen geschieden schriftelijk. Daartoe



wordt uit de aanwezige leden een Stemmingscommissie van twee personen samengesteld die de gang van zaken van de verkiezing regelt en de uitslag meedeelt. Van deze regel kan worden afgeweken tenzij een aanwezig lid daar bezwaar tegen heeft.

Stemmingen over zaken worden mondeling gehouden. Als echter vijf of meer van de aanwezige stemgerechtigden om een geheime stemming vragen, dient deze schriftelijk plaats te vinden.

5. Alle besluiten waaromtrent bij de wet of bij deze statuten geen grotere meerderheid is voorgeschreven, worden genomen bij volstreekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen. Bij staking van stemmen over zaken is het voorstel verworpen. Staken de stemmen bij verkiezing van personen, dan beslist het lot. Indien bij verkiezing tussen meer dan twee personen door niemand een volstreekte meerderheid is verkregen, wordt herstemd tussen de twee personen, die het grootste aantal stemmen kregen, zo nodig na tussenstemming.

Artikel 14

1. De algemene vergaderingen worden geleid door de voorzitter of, bij diens afwezigheid, door het oudste in leeftijd aanwezige bestuurslid.
Zijn geen bestuursleden aanwezig, dan voorziet de vergadering zelf in haar leiding.
2. Het door de voorzitter ter algemene vergadering uitgesproken oordeel dat door de vergadering een besluit is genomen, is beslissend.
Wordt onmiddellijk na het uitspreken van het oordeel van de voorzitter de juistheid ervan betwist, dan vindt overeenkomstig het in de wet bepaalde een nieuwe stemming plaats, indien de meerderheid der vergadering of, indien de oorspronkelijke stemming niet hoofdelijke of schriftelijk geschiedde, een stemgerechtigde aanwezige dit verlangt.
Door deze nieuwe stemming vervallen de rechtsgevolgen van de oorspronkelijke stemming.
3. Van het ter algemene vergadering verhandelde worden notulen gehouden door de secretaris of door een door de voorzitter aangewezen persoon. Deze notulen worden toegevoegd aan de stukken van de eerstvolgende algemene vergadering en daarin vastgesteld en ten blijke daarvan door de voorzitter en de secretaris van die vergadering ondertekend.

Artikel 15

1. Het boekjaar van de vereniging loopt van één juni tot en met éénendertig mei van het daaropvolgende jaar. Jaarlijks wordt ten minste één algemene vergadering gehouden en wel binnen zes maanden na afloop van het boekjaar, behoudens verlenging van deze termijn door de algemene vergadering. In deze algemene vergadering brengt het bestuur zijn jaarverslag uit over de gang van zaken in de vereniging en over het gevoerde beleid. De balans, de staat van baten en lasten van het afgelopen jaar, en de begroting van het komende verenigingsjaar worden met een toelichting ondertekend door de penningmeester aan de stukken voor de vergadering toegevoegd. Dat geldt ook voor het verslag van de Kascontrolecommissie en voor een eventueel accountantsrapport. Deze stukken dienen ten minste 14 dagen voor de vergadering aan de leden te zijn toegezonden. Op basis van deze stukken wordt het financiële beleid van het afgelopen en het komende verenigingsjaar beoordeeld en de penningmeester voor het gevoerde financiële beleid van het afgelopen verenigingsjaar gedechargeerd.
2. Het bestuur doet de in lid 1 bedoelde stukken ten minste één maand voor de dag waarop de algemene vergadering zal worden gehouden waarin deze zullen worden behandeld, toekomen aan de Kascontrolecommissie.
De Kascontrolecommissie onderzoekt deze stukken en brengt binnen tien dagen aan het bestuur schriftelijk verslag uit van haar bevindingen.
3. Het bestuur is verplicht aan de Kascontrolecommissie ten behoeve van haar onderzoek alle door haar gevraagde inlichtingen te verschaffen, haar desgewenst de kas en de waarden te tonen, en inzage in de boeken en bescheiden der vereniging te geven.
4. Vergt dit onderzoek naar het oordeel der Kascontrolecommissie bijzondere



boekhoudkundige kennis, dan kan zij zich op kosten van de vereniging door een deskundige doen bijstaan.

Artikel 16

1. Naast de algemene vergadering bedoeld in het vorige artikel, worden algemene vergaderingen bijeengeroepen door het bestuur zo dikwijls het dit wenselijk oordeelt.
2. Op schriftelijk verzoek van ten minste een/tiende gedeelte van de leden, is het bestuur verplicht tot het bijeenroepen van een algemene vergadering op een termijn van niet langer dan vier weken na indiening van het verzoek.
Indien aan het verzoek binnen veertien dagen geen gevolg wordt gegeven, kunnen de verzoekers zelf tot de bijeenroeping van de algemene vergadering overgaan. De verzoekers kunnen alsdan anderen dan bestuursleden belasten met de leiding der vergadering en het opstellen der notulen.
3. De bijeenroeping der algemene vergadering geschiedt door schriftelijke mededeling aan de leden op een termijn van ten minste zeven dagen.
Bij de oproeping worden de te behandelen onderwerpen vermeld.
4. Indien geen schriftelijke bijeenroeping van de algemene vergadering plaatsvond, kan de algemene vergadering niettemin rechtsgeldige besluiten nemen, mits ten minste een zodanig aantal stemgerechtigden ter vergadering aanwezig is als is gerechtigd tot het uitbrengen van tenminste de helft van het aantal stemmen dat in een voltallige vergadering kan worden uitgebracht en geen van hen, noch het bestuur, zich tegen besluitvorming verzet onverminderd het voor het betreffende besluit krachtens deze statuten vereiste minimum aantal stemmen/meerderheid.
Indien bijeenroeping van de algemene vergadering geschiedde op kortere dan de voorgeschreven termijn, kan de algemene vergadering niettemin rechtsgeldige besluiten nemen, tenzij één/tiende gedeelte der aanwezige stemgerechtigden zich daartegen verzet.
Het bepaalde in de eerste zin van dit lid is van overeenkomstige toepassing op besluitvorming door de algemene vergaderingen inzake onderwerpen die niet op de agenda werden vermeld.

STATUTENWIJZIGING

Artikel 17

1. In de statuten van de vereniging kan geen verandering worden gebracht dan door een besluit van een algemene vergadering, waartoe is opgeroepen met de mededeling dat aldaar wijziging van de statuten zal worden voorgesteld.
De termijn voor oproeping tot een zodanige vergadering moet ten minste veertien dagen bedragen.
2. Bij de oproeping tot de algemene vergadering ter behandeling van een voorstel tot statutenwijziging, moet een afschrift van dat voorstel, waarin de voorgedragen wijziging woordelijk is opgenomen, worden gevoegd.
3. Een besluit tot statutenwijziging behoeft tenminste drie/vierde meerderheid van het totale - al of niet aanwezige - uit te brengen aantal stemmen.
Besluiten tot wijziging van Artikel 3 lid 1 sub a. en lid 3 van dat artikel kunnen slechts worden genomen met een meerderheid van tenminste vijfentachtig procent (85%) van het totale - al of niet aanwezige - uit te brengen aantal stemmen.
4. Een statutenwijziging treedt niet in werking dan nadat hiervan een notariële akte is opgemaakt.
5. Het bepaalde in de leden 1 en 2 van dit artikel is niet van toepassing, indien in de algemene ledenvergadering alle leden aanwezig of vertegenwoordigd zijn en het besluit tot statutenwijziging met algemene stemmen wordt genomen.
6. Het bestuur is verplicht binnen twee weken na het passeren van de in Artikel 17 lid 4



bedoelde akte een authentiek afschrift van de akte van statutenwijziging en een volledige doorlopende tekst van de statuten, zoals deze na de wijziging luiden, neer te leggen ten kantore van het door de Kamer van Koophandel en Fabrieken gehouden verenigingenregister.

ONTBINDING EN VEREFFENING

Artikel 18

1. Het bepaalde in Artikel 17 leden 1, 2 en 3 is van overeenkomstige toepassing op een besluit van de algemene vergadering tot ontbinding van de vereniging.
2. Het liquidatiesaldo zal onder de leden worden verdeeld, waarbij ieder lid voor ieder perceel, dat dit lid in de volle eigendom heeft, een gelijk bedrag zal toekomen. Tot één perceel gerechtigden, waarvoor Artikel 4 lid 2 van toepassing is, zullen dit bedrag gezamenlijk ontvangen en dienen onderling te beslissen hoe dit bedrag onder hen moet worden verdeeld.
3. De vereffening geschiedt door het bestuur.
4. Na de ontbinding blijft de vereniging voortbestaan voor zover dit tot vereffening van haar vermogen nodig is. Gedurende de vereffening blijven de bepalingen van de statuten zoveel mogelijk van kracht.
In stukken en aankondigingen die van de vereniging uitgaan, moeten aan haar naam worden toegevoegd de woorden "in liquidatie".
5. De vereniging houdt op te bestaan op het tijdstip waarop geen aan haar, dan wel aan de vereffenaar(s), bekende baten meer aanwezig zijn. De vereffenaar(s) doet(n) van de beëindiging opgave aan het in lid 6 van Artikel 17 vermelde register.
6. De boeken en bescheiden van de ontbonden vereniging moeten worden bewaard gedurende tien jaren na afloop van de vereffening.
Bewaarder is degene die door de vereffenaars als zodanig is aangewezen.

REGLEMENTEN

Artikel 19

1. De algemene vergadering kan een of meer reglementen vaststellen en wijzigen, waarin onderwerpen worden geregeld waarin door deze statuten niet of niet volledig wordt voorzien.
2. Een reglement mag geen bepalingen bevatten, die strijdig zijn met de wet of met deze statuten.
3. Op besluiten tot vaststelling en tot wijziging van een reglement is het bepaalde in Artikel 17 leden 1, 2 en 5 van toepassing.



Verwerkingsverslag

Bijgaande document is elektronisch ontvangen bij de Kamer van Koophandel op 04-07-2017 17:28 van [REDACTED]

[REDACTED] in diens hoedanigheid als Kandidaat Notaris

Op het document is een elektronische handtekening aangetroffen die gecontroleerd en correct is bevonden op 04-07-2017 17:28 door de Kvk GX-Handtekeningservice.

Het bijbehorende digitale certificaat waarmee de handtekening is gezet is gecontroleerd en geldig en als niet-ingetrokken bevonden ten tijde van ondertekening.

De controle heeft plaatsgevonden op 04-07-2017 17:28 door de Kvk GX-Certificaatvalidatieservice.

Certificaat details van [REDACTED]

T = Kandidaat Notaris

SERIALNUMBER = [REDACTED]

C = NL

O = [REDACTED]

CN = [REDACTED]

Met serienummer

Uitgegeven door

C = NL

OU = Issuing Certification Authority

O = QuoVadis Trustlink BV

CN = QuoVadis CSP - PKI Overheid CA - G2

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 2

Provincie Zeeland - Bekendmaking ontwerpbesluit verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Gedeputeerde staten hebben een ontwerpbesluit voor een wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland vastgesteld.

Het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland bevat een besluit op de aanvraag van Zeeland Airport B.V. voor de wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan; wijziging van de beperkingengebieden; de wijziging in de ligging van en het aantal handhavingspunten. Daarnaast is door de exploitant in de aanvraag de suggestie gedaan om de regeling van het maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kg op te heffen, mede gelet op de activiteiten van het Search and Rescue (SAR)-team.

Het ontwerpbesluit en de op zaak betrekking hebbende stukken liggen van **15 april t/m 27 mei 2024** ter inzage bij:

- Provincie Zeeland, Abdij 6 in Middelburg, op werkdagen van 9.00 – 16.00 uur en desgevraagd buiten kantoortijden.
- De publieksbalie van de gemeente Terneuzen, Stadhuisplein 1 in Terneuzen van maandag tot en met vrijdag van 12.00 - 16.30 uur.
- De publieksbalie van de gemeente Goes, M.A. de Ruijterlaan 2 in Goes op afspraak op maandag t/m woensdag van 08.30 - 17.00 uur, donderdag van 08.30 - 21.00 uur en op vrijdag van 08.30 – 12.30 uur.
- De publieksbalie van de gemeente Borsele, Stenevate 10 in Heinkenszand op maandag van 8.30 – 17.30 uur, dinsdag van 8.30 - 16.30 uur, woensdag 08.30 - 17.30 uur, donderdag 08.30 - 20.00 uur en op vrijdag van 08.30 - 12.30 uur.
- De publieksbalie van de gemeente Middelburg, Kanaalweg 3 in Middelburg op maandag t/m vrijdag 8.30 - 16.30 uur en op donderdag tot 20.00 uur.
- De Centrale Publieksbalie van de gemeente Veere, Traverse 1 in Domburg. Alleen op afspraak Contact op nemen via 0118-555444, vanaf 08.30 uur 's morgens of gemeente@veere.nl.
- De publieksbalie van de gemeente Vlissingen, Paul Krugerstraat 1, 4382 MA Vlissingen. Alleen op afspraak van maandag tot en met vrijdag van 8.30-17.00 uur via telefoonnummer 14 0118.
- De balie dienstverlening van de gemeente Noord-Beveland, Voorstraat 31 in Wissenkerke. Op maandag tot en met donderdag 9.00 uur – 12.00 uur en 13.00 uur – 17.00 uur en op vrijdag van 9.00 uur – 12.00 uur.

Een ieder kan tot en met **27 mei 2024**, bij voorkeur schriftelijk, zienswijzen over het ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Midden-Zeeland indienen bij gedeputeerde staten van Zeeland, Postbus 6001, 4330 LA Middelburg.

Wanneer u de stukken over het ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Midden-Zeeland wilt bekijken, kunt u contact opnemen met het informatiecentrum van provincie Zeeland (tel. 0118 – 631011).

De documenten kunnen gedurende de inzage termijn ingezien worden op

<https://www.zeeland.nl/loket/provinciaal-blad-en-bekendmakingen>. En in de linker kolom bij 'bekijk documenten' kunnen de stukken gedownload en ingezien worden.

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 2

AANTEKENEN

Het college van Gedeputeerde Staten
van de provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Tevens per e-mail : provincie@zeeland.nl; baanrotatievmz@zeeland.nl

Nijmegen, 29 juni 2023

Ons kenmerk
Stichting Aqua Familia
e.a./Zeeland Airport
20211260 - 2630746/1 - RB/

Telefoonnummer
024 - [REDACTED]

E-mail
[REDACTED]@hekkelman.nl
[REDACTED]@hekkelman.nl

Faxnummer
024 - [REDACTED]

Betreft
Verzoek tot overleg over
besluitvorming baanrotatie
luchthaven Midden-Zeeland

SPOED

Geacht college,

Als advocaat-gemachtigden van de stichting **Stichting Aqua Familia**, gevestigd aan de Muidenweg 3 te (4341 PX) Arnemuiden en de **Vereniging d'Oranjeplaete**, gevestigd aan de Bergse Linker Rottekade 345 te (3056 LL) Rotterdam, (hierna: '*cliënten*') vragen wij uw dringende aandacht voor het volgende verzoek.

1. Inleiding

1. De vliegbewegingen vanaf de luchthaven Midden-Zeeland (hierna: '*de luchthaven*') zijn van directe invloed op de eigendommen en belangen van cliënten. De betrokken overheden (waaronder de provincie Zeeland en de gemeente Middelburg) en partijen hebben erkend dat de hindercontouren van de luchthaven een optimale invulling van andere functies in de omliggende recreatiegebieden (van o.a. cliënten) in de weg staan. Daaruit is het initiatief ontstaan om de start- en landingsbaan van de luchthaven te draaien c.q. te roteren en te verplaatsen. Het college van gedeputeerde staten van Zeeland (hierna: '*gedeputeerde staten*') heeft op 15 februari 2022 besloten om de ruimtelijke procedure voor het provinciaal inpassingsplan voor de baanrotatie van de luchthaven op te starten. Het voorontwerpinpassingsplan heeft van 7 juli 2022 t/m 17 augustus 2022 ter inzage gelegen. Inmiddels zijn we bijna een jaar verder na terinzagelegging van het voorontwerpinpassingsplan en er is nog steeds geen duidelijkheid over het moment

van terinzagelegging van het **ontwerpinpassingsplan**. Gegeven de bestaande overlast, hebben cliënten er belang bij dat het ontwerpinpassingsplan voor de baanrotatie voortvarend en dus zo spoedig mogelijk ter inzage wordt gelegd.

2. Gelet op het voorgaande wensen cliënten graag op de kortst mogelijke termijn in overleg te treden met gedeputeerde staten over de stand van zaken van de besluitvorming over de aanstaande baanrotatie van de luchthaven Midden-Zeeland. Cliënten hebben er recht op en belang bij dat het provinciale ontwerpinpassingsplan voor de baanrotatie van de luchthaven op de kortst mogelijke termijn in procedure wordt gebracht. Wij lichten dit verzoek hierna namens cliënten toe.

2. Voorgeschiedenis en procesverloop

3. Aan de Calandweg 36 te (4341 RA) Arnhemuiden ligt de luchthaven Midden-Zeeland (hierna: '*de luchthaven*'). Deze luchthaven is in beheer en in eigendom van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zeeland Airport B.V. (hierna: '*Zeeland Airport*'). De bij de huidige start- en landingsbaan behorende aanvliegroutes voor het toegestane luchtverkeer leiden in de huidige situatie tot geluidsoverlast op onder andere het recreatiegebied Oranjeplaat en het recreatiepark Waterpark Veerse Meer. De vliegbewegingen vanaf de luchthaven zijn daarmee van directe invloed op de eigendommen en belangen van cliënten (waaronder het woon- en leefklimaat van de bewoners van de betrokken woningen):
 - Stichting Aqua Familia behartigt de belangen van de ca. 63 woningeigenaren (de ligging is rood omcirkeld op de volgende afbeelding in randnummer 4). De gronden van de eigenaren liggen in de directe nabijheid van het luchthavengebied van de luchthaven. Daarnaast liggen de vliegroutes van het luchtvaartverkeer van de luchthaven over de verschillende woningen van de eigenaren waarvan de Stichting Aqua Familia de belangen behartigt; en
 - de Vereniging d'Oranjeplaete behartigt de gemeenschappelijke belangen van de (bewoners van) de wijk Oranjeplaat (de ligging is geel gemarkeerd op de volgende afbeelding in randnummer 4). De wijk is op de voorgaande afbeelding geel omcirkeld weergegeven. Dit betreft een woonwijk met 64 woningen waarvan 26 een permanente woonbestemming hebben en de overige woningen worden gebruikt voor recreatieve doeleinden inclusief verhuur. De gronden liggen in de directe nabijheid van het luchthavengebied van de luchthaven. Ook liggen de vliegroutes van het luchtvaartverkeer van de luchthaven over de wijk.
4. Cliënten wijzen op de volgende afbeelding voor de ligging van hun eigendommen ten opzichte van de luchthaven:



Bron luchtfoto: Google Maps. De ligging van Vereniging d'Oranjeplaete (geel omcirkeld), Stichting Aqua Familia (rood omcirkeld) en Zeeland Airport c.q. de luchthaven (blauw omcirkeld) is globaal weergegeven.

5. In de 'Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer' uit 2004 is al door de diverse betrokken overheden (waaronder de provincie Zeeland en de gemeente Middelburg) en partijen erkend dat de hindercontouren van de luchthaven een optimale invulling van andere functies in de omliggende recreatiegebieden (van o.a. cliënten) in de weg staan.¹ Daaruit ontstond het initiatief om de start- en landingsbaan van de luchthaven te draaien c.q. roteren en te verplaatsen (hierna aangeduid als: 'de baanrotatie').
6. Op 15 februari 2022 hebben gedeputeerde staten het besluit genomen om de eerste fase van de ruimtelijke procedure voor het provinciaal inpassingsplan voor de baanrotatie van de luchthaven op te starten:

"Voorontwerp Inpassingsplan Vliegveld Midden Zeeland

*De Provincie Zeeland werkt op verzoek van zes gemeenten een ruimtelijk plan uit dat het mogelijk maakt om de huidige start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland te verplaatsen en te draaien. Hierdoor wijzigen de geluids- en veiligheidscontouren in positieve zin, waarmee een gewenste milieuwinst in de directe omgeving van het vliegveld kan worden bereikt. Om die milieuwinst te bereiken dient een juridisch-planologische procedure te worden doorlopen. Gedeputeerde Staten hebben besloten om het eerste deel van deze procedure op te starten. Het gaat hier om de zogenaamde voorontwerpprocedure, waarbij het plan wordt voorgelegd aan de directe omgeving van het vliegveld en men in de gelegenheid wordt gesteld een inspraakreactie in te dienen. Daarnaast worden de betrokken bestuurlijke overlegpartners, zoals gemeenten, waterschap en veiligheidsregio om een reactie op het plan gevraagd."*²

¹ Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer 2004, p. 3.

² Deze besluitenlijst is raadpleegbaar via de volgende link:

<https://www.zeeland.nl/vergaderoverzicht-en-activiteiten/vergadering-gedeputeerde-staten-van-15-februari-2022>.

7. Op 22 juni 2022 hebben gedeputeerde staten bekendgemaakt dat zij een provinciaal inpassingsplan voorbereiden voor de baanrotatie van de luchthaven.³
8. Op 6 juli 2022 hebben gedeputeerde staten bekendgemaakt dat het voorontwerpinpassingsplan 'Baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland' ter inzage ligt (hierna: '*het voorontwerpinpassingsplan*').⁴ Dit voorontwerpinpassingsplan heeft van 7 juli 2022 t/m 17 augustus 2022 ter inzage gelegen. Inmiddels dus bijna een jaar geleden.
9. Bij brief van 7 juli 2022 (met zaaknummer 169556) hebben gedeputeerde staten provinciale staten geïnformeerd over de terinzagelegging van het voorontwerpinpassingsplan. In deze brief is aangegeven dat na afloop van de terinzageleggingstermijn van het voorontwerpinpassingsplan alle reacties op het voorontwerpinpassingsplan van een antwoord zullen worden voorzien, waarna het ontwerp-inpassingsplan ter inzage zal worden gelegd.
10. Inmiddels zijn we bijna een jaar verder na terinzagelegging van het voorontwerpinpassingsplan en er is nog steeds geen duidelijkheid over het moment van terinzagelegging van het **ontwerp**-inpassingsplan. Gegeven de bestaande overlast, hebben cliënten er belang bij dat het ontwerp-inpassingsplan voor de baanrotatie voortvarend en dus zo spoedige mogelijk ter inzage wordt gelegd. Dit lichten wij hierna namens cliënten nader toe.

3. Belang bij spoedig in procedure brengen ontwerp-inpassingsplan

11. Op de eerste plaats geldt dat cliënten in mei 2022 een overeenkomst hebben gesloten met Zeeland Airport over (onder meer) de aanvraag voor de wijziging van het geldende Luchthavenbesluit⁵ ten behoeve van de voorgenomen baanrotatie. De gemaakte (contractuele) afspraken zien er anders op dat:
 - cliënten en Zeeland Airport zich van acties en gedragingen onthouden die een voortvarende besluitvorming over het inpassingsplan en het luchthavenbesluit voor de baanrotatie te frustreren of te vertragen; en
 - Zeeland Airport zich maximaal inspant om de benodigde procedures c.q. besluiten voor de baanrotatie van de luchthaven voortvarend op te pakken en af te handelen. Ook zal Zeeland Airport zo spoedig mogelijk na het ondertekenen van de overeenkomst de volledige aanvraag indienen voor een nieuw Luchthavenbesluit bij de provincie Zeeland en de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland (hierna: '*de RUD*') voor de baanrotatie van de luchthaven. Daarbij is ook expliciet bepaald dat de aanvraag door Zeeland Airport niet aangevuld zal worden met andere punten of vertraagd zal worden door een andere of gewijzigde aanvraag, zolang de besluiten (het luchthavenbesluit en het inpassingsplan) over de baanrotatie nog niet onherroepelijk zijn geworden.

³ Provinciaal blad 2022 nr. 7212, d.d. 22 juni 2022.

⁴ Zie het Provinciaal blad 2022, nr. 7870 d.d. 6 juli 2022.

⁵ Momenteel geldt het Luchthavenbesluit dat provinciale staten op 10 juli 2020 hebben vastgesteld en dat op 24 november 2021 ter inzage is gelegd. Zie het Provinciaal blad 2021, 11385.

12. Gedeputeerde staten zijn ook op de hoogte (gebracht) van deze contractuele afspraken die al meer dan een jaar geleden zijn gemaakt. Verwezen wordt naar de e-mail van [REDACTED] (namens cliënten) aan de gedeputeerden Van der Velde en De Bat van 25 april 2022 en de reactie daarop van de gedeputeerde Van der Velde van 25 april 2022. Deze mailwisseling is aangehecht als **Bijlage 1** aan deze brief.
13. Zeeland Airport heeft spoedig na het sluiten van deze overeenkomst de aanvraag voor de wijziging van het thans geldende Luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie ingediend. Bij brief van 16 mei 2022 (met zaaknummer 153157) hebben gedeputeerde staten de goede ontvangst van deze aanvraag ook aan Zeeland Airport bevestigd. Het is gelet hierop voor cliënten niet duidelijk waarom momenteel – meer dan één jaar na het indienen van de aanvraag door Zeeland Airport – nog steeds geen ontwerpbesluit is genomen over de wijziging van het thans geldende Luchthavenbesluit ten behoeve van de voorgenomen baanrotatie.
14. Op de tweede plaats merken cliënten op dat in de afgelopen periode meerdere malen vanuit (de ambtelijke vertegenwoordiging van) gedeputeerde staten is toegezegd dat het ontwerpinpassingsplan voor de baanrotatie spoedig in procedure zal worden gebracht. Tot op heden is aan deze gedane toezeggingen, om voor cliënten onduidelijke redenen, (nog) geen gevolg gegeven. Ook is er geen zicht op het antwoord op de vraag binnen welke termijn het ontwerpinpassingsplan voor de baanrotatie in procedure zal worden gebracht.
15. Op de derde plaats merken cliënten op dat tijdens de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (hierna: 'het CRO') van 16 juni 2023 eveneens de voortgang c.q. stand van zaken van het inpassingsplan en de wijziging van het thans geldende Luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie aan de orde is gekomen. Tijdens dit CRO-overleg is bovendien vastgesteld dat het gelet op de aanstaande inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 noodzakelijk is dat het ontwerpinpassingsplan uiterlijk (voor) eind 2023 ter inzage wordt gelegd. De tijd begint dus te dringen.

4. Verzoek tot overleg

16. Tegen deze achtergrond wensen cliënten graag op de kortst mogelijke termijn in overleg te treden met gedeputeerde staten van Zeeland over de stand van zaken van de besluitvorming over de aanstaande baanrotatie van de luchthaven. Alle betrokken partijen hebben er bovendien belang bij dat wordt gezocht naar spoedige oplossingsrichtingen die recht doen aan alle betrokken belangen.

5. Afsluiting

17. Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie op dit verzoek graag spoedig tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Hekkelman Advocaten N.V.

Advocaat

Advocaat

Bijlagen: 1.

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 1

Van: "Velde, B.L.L. van der (Dick)" <[redacted]@zeeland.nl>
Onderwerp: RE: Overeenstemming met Vliegveld Midden Zeeland
Datum: 25 april 2022 om 10:57:15 CEST
Aan: [redacted] <[redacted]>, "Bat de J. (Jo-Annes)" <[redacted]@zeeland.nl>
Kopie: [redacted] <[redacted]>, [redacted] <[redacted]@zeeland.nl>, [redacted] <[redacted]@zeeland.nl>

Beste [redacted]

Dank voor de informatie en ik zal je mail doorsturen aan onze mensen die hiermee belast zijn.

Met vriendelijke groet,

Dick van der Velde | Gedeputeerde Provincie Zeeland
E. [redacted]@zeeland.nl



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg
www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportal.zeeland.nl

Van: [redacted] <[redacted]>
Verzonden: maandag 25 april 2022 10:45
Aan: Velde, B.L.L. van der (Dick) <[redacted]@zeeland.nl>; Bat de J. (Jo-Annes) <[redacted]@zeeland.nl>
CC: [redacted] <[redacted]>
Onderwerp: Overeenstemming met Vliegveld Midden Zeeland

Goedemorgen Jo-Annes en Dick,

Ter informatie onderstaande email.

Zoals wellicht bekend ben ik bestuurslid van Stichting Aqua Familia. Samen met mijn collega [redacted] hebben we, i.c.m. met Vereniging d'Oranjeplaete, recent gesprekken gevoerd met de directie en de RvC van het Vliegveld Midden Zeeland. Dit naar aanleiding van het door ons eerder ingediende bezwaar tegen het luchthavenbesluit (dd. 24-11-2021).

Ik vind het fijn jullie te melden dat we op een 10-tal punten overeenstemming hebben bereikt. Ik stuur jullie de "platte tekst" alvast ter informatie door. Op korte termijn zal de (digitale) ondertekening plaatsvinden van het officiële document. Zodra die beschikbaar is zullen we die ook doorsturen naar jullie.

Het leek me gepast jullie hierover alvast te informeren. Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn, dan zie ik die met vertrouwen tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]

R AANGETEKENDE BRIEF
Frankering betaald
afz.: 6511NJ, 1

D
PostNL
10-06-2024 16:24
NL



3SXLBW6845670

4330LA 6001

20211260-2096906/1-RB 12

Hekkel
man advocaten | notarissen

Postbus 1094 | 6501 BB Nijmegen

AANTEKENEN
Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG



R1

RT-SCB

GSVSW 1710

Postbus 6001 4330LA
Naam: Erfgoed Zeeland
Adres: SINT PIETERSTRAAT 42, 4331ET

AANTEKENEN

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Tevens per e-mail : [REDACTED]@rud-zeeland.nl

Nijmegen, 10 juni 2024

Ons kenmerk

Vereniging d'Oranjeplaete /
Zeeland Airport
20211260 - 2896946/1 - RB/

Telefoonnummer

024 - [REDACTED]

Uw kenmerk

Z2023-00005612 (Ontwerpbesluit
Luchthavenbesluit Midden-Zeeland)

E-mail

[REDACTED]@hekkelman.nl
[REDACTED]@hekkelman.nl

Faxnummer

024 - [REDACTED]

Betreft

Aanvullende zienswijze

AANVULLENDE ZIENSWIJZE

Geacht college,

Als advocaat-gemachtigden van de **Vereniging d'Oranjeplaete**, statutair gevestigd aan de Bergse Linker Rottekade 285 te (3056 LJ) Rotterdam (hierna: '*cliënte*'), vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Op 12 april 2024 heeft het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland (hierna: '*gedeputeerde staten*') bekendgemaakt dat het ontwerpbesluit voor een wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (hierna: '*het bestreden ontwerpbesluit*') van 15 april 2024 tot en met 27 mei 2024 ter inzage ligt.¹ Bij brief van 24 mei 2024 hebben wij hiertegen namens cliënte pro forma zienswijze kenbaar gemaakt (bijgevoegd als **Bijlage 1**).

Bij e-mail van 3 juni 2024 heeft u cliënte tot en met 15 juni 2024 in de gelegenheid gesteld om de nadere gronden van de zienswijze in te dienen. Hierbij, en derhalve tijdig, maken wij namens cliënte de gronden van deze zienswijze kenbaar.

Deze aanvullende zienswijze is als volgt opgebouwd:

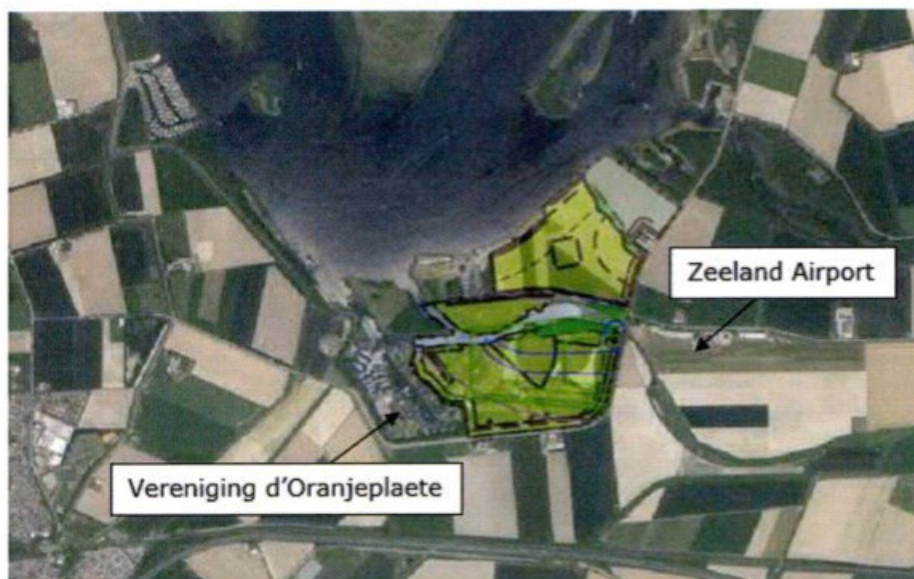
1.	Inleiding en procesverloop	2
2.	Aanleiding zienswijze	3
3.	Ontbrekende op de zaak betrekking hebbende stukken	6
4.	Gewichtsbeperking ten onrechte geschrapt	6
4.1.	<i>De bestreden wijziging met betrekking tot de gewichtsbeperking</i>	<i>6</i>
4.2.	<i>Aanvraag van Zeeland Airport ziet niet op stationering van de SAR-helikopter ...</i>	<i>8</i>
4.3.	<i>Ontbreken gedegen (milieu)onderzoek gevolgen schrappen gewichtsbeperking..</i>	<i>9</i>

¹ Provinciaal blad 2024, nr. 5039, d.d. 12 april 2024.

4.4.	Verdere ongefundeerde aannamen	14
5.	Een nieuwe m.e.r.-beoordeling ontbreekt	15
6.	Strijd met de Zeeuwse Omgevingsvisie	16
7.	Operationalisering baanrotatie	16
8.	Rapportage en handhaving geluidsbudget	16
9.	Definities	17
10.	Conclusie en afsluiting	17

1. Inleiding en procesverloop

1. Aan de Calandweg 36 te (4341 RA) Arnemuiden ligt Vliegveld Midden-Zeeland (hierna: 'het vliegveld'). Deze luchthaven is in beheer en in eigendom van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zeeland Airport B.V. (hierna: 'Zeeland Airport').
2. Cliënte behartigt de gemeenschappelijke belangen van alle bewoners van Oranjeplaat (het geel omlijnde gebied op de onderstaande foto). Oranjeplaat is een woonwijk met 64 woningen, waarvan er 26 een permanente woonstatus hebben. De overige 38 woningen worden voor recreatieve doeleinden gebruikt. Het noordelijk deel van Oranjeplaat ('de punt') ligt direct in het verlengde van de huidige start- en landingsbaan waardoor er juist daar veel dalend en opstijgend vliegverkeer (afhankelijk van de windrichting) laag overkomt. Verwezen wordt naar de onderstaande afbeelding:



3. De bij de huidige start- en landingsbaan behorende aanvliegroutes voor het toegestane luchtverkeer leiden in de huidige situatie tot laag overvliegende landende en opstijgende vliegtuigen (afhankelijk van de windrichting) die voor (o.a.) de Oranjeplaat niet alleen geluidsoverlast veroorzaken, maar ook serieuze veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Daarmee zijn deze vliegbewegingen van

directe invloed op de eigendommen en belangen van cliënte en wordt het woon- en recreatiegenot van bewoners op (o.a.) de Oranjeplaat in ernstige mate aangetast.

4. Bij brief van 31 augustus 2023 heeft Zeeland Airport gedeputeerde staten verzocht om de ligging van de start- en landingsbaan van de luchthaven en daarmee samenhangend de 'Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland' (hierna: 'het huidige luchthavenbesluit') te wijzigen.²
5. Naar aanleiding van deze aanvraag hebben gedeputeerde staten op 12 april 2024 bekendgemaakt dat het bestreden ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenbesluit ter inzage ligt.

***N.B.** Op 7 november 2023 hebben gedeputeerde staten ingestemd met het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan 'Baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland'.³ Het ontwerp inpassingsplan heeft vanaf 16 november 2023 t/m 27 december 2023 ter inzage gelegen.*

2. Aanleiding zienswijze

6. Met de beoogde baanrotatie worden de vliegroutes van en naar het vliegveld gewijzigd, zodat de luchtvaartuigen niet meer over (o.a.) de Oranjeplaat vliegen. De verplaatsing én de rotatie van de huidige start- en landingsbaan leidt tot een grotere veiligheid van de aanvliegroutes en een vermindering van de geluidbelasting. Gegeven de bestaande overlast en de veiligheidsrisico's heeft cliënte er niet alleen recht op maar ook belang bij dat de baanrotatie zo spoedig mogelijk wordt verwezenlijkt. Deze ontwikkeling wordt door cliënte dan ook volledig ondersteund.
7. Tot groot ongenoegen van cliënte ziet het voorliggende bestreden ontwerpbesluit evenwel niet alleen op de uit oogpunt van leefbaarheid én veiligheid noodzakelijke baanrotatie, maar blijkt deze ineens **óók** betrekking te hebben op het schrappen uit het huidige luchthavenbesluit van de bepalingen over het maximum startgewicht van luchtvaartuigen. Cliënte ziet zich dan ook genooddaakt om een zienswijze kenbaar te maken tegen dit onderdeel van het voorliggende ontwerpbesluit, omdat het loslaten van de gewichtsbepaling niet is gestoeld op gedegen (milieu)onderzoek, onvoldoende deugdelijk is gemotiveerd en voor cliënte grote onzekerheden met zich meebrengt ten aanzien van de effecten hiervan op haar eigendommen belangen. Cliënte is er bezorgd over dat de consequenties van het bestreden ontwerpbesluit – waaronder de geluidbelasting en de veiligheid in de omgeving van het vliegveld – onvoldoende zijn onderzocht en juridisch zijn geborgd. Zo zijn de gevolgen voor de Oranjeplaat niet duidelijk en navolgbaar onderzocht en in kaart gebracht. De gevolgen van het bestreden ontwerpbesluit zijn in dit kader niet te overzien, waardoor cliënte het ontwerpbesluit slechts ten dele kan onderschrijven.

² Het momenteel geldende luchthavenbesluit geldt sinds 25 november 2021.

³ Provinciaal blad 2023, nr. 13235, d.d. 15 november 2023.

8. Deze ambtshalve voorgestelde wijziging van het geldende luchthavenbesluit met betrekking tot het schrappen van de gewichtsbepijking voor luchtvaartuigen wordt door cliënte betreurd, temeer omdat zij er groot belang bij heeft dat de rotatie van de baan zo spoedig mogelijk wordt verwezenlijkt. In de 'Gebiedsvisie Rondon het Veerse Meer' uit 2004 is al door de diverse betrokken overheden (waaronder o.a. de provincie Zeeland en de gemeente Middelburg) en partijen **erkend** dat de hindercontouren van het vliegveld een optimale invulling van andere functies in de omliggende (recreatie)gebieden (van o.a. cliënte) in de weg staan.⁴ Juist daaruit ontstond het initiatief om de start- en landingsbaan van het vliegveld te draaien c.q. roteren en te verplaatsen (hierna aangeduid als: '*de baanrotatie*'). Zowel cliënte als ook het vliegveld, de betrokken gemeenten (o.a. de gemeente Middelburg) én de provincie, staan achter de voorgenomen baanrotatie. Vanaf medio 2018 lopen er gesprekken met deze partijen en cliënte over de baanrotatie. Tijdens géén van de gesprekken is aan de orde gekomen dat plannen voor de baanrotatie gepaard zouden gaan met andere (substantiële) wijzigingen van het luchtverkeer op het vliegveld. Cliënte is dan ook volledig overvallen door deze plotseling voorgestelde wijziging in het voorliggende ontwerpbesluit.
9. Zoals burgemeester en wethouders van de gemeente Middelburg hebben verwoord in hun zienswijze van 5 maart 2024 (verzonden op: 6 maart 2024), is het van groot belang dat het nieuwe luchthavenbesluit zich **uitsluitend** beperkt tot de maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken en/of daar logischerwijs uit voortvloeien. En in ieder geval géén wijzigingen in het nieuwe luchthavenbesluit op te nemen die kunnen worden uitgelegd als een verruiming of vermindering van mogelijkheden die het vliegveld heeft op basis van het huidige (vigerende) luchthavenbesluit. Burgemeester en wethouders hebben er daarbij al uitdrukkelijk op gewezen dat het schrappen van de gewichtsbepijking voor luchtvaartuigen zal leiden tot langdurige procedures en het risico dat het plan voor de baanrotatie de eindstreep niet haalt:

"Luchthavens en luchtvaart blijven gevoelige materie. Dat is ook zo voor de luchthaven Midden-Zeeland, zo is de afgelopen jaren wel gebleken. Niettemin lijkt het draagvlak voor de gewenste baanrotatie groot en willen wij deze kans aangrijpen om deze daadwerkelijk te kunnen realiseren. Gelet op de gevoeligheden achten wij het van groot belang dat het nieuwe luchthavenbesluit zich beperkt tot maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken en/of daar logischerwijs uit voortvloeien, en in ieder geval geen wijzigingen in het luchthavenbesluit op te nemen die, al dan niet terecht, kunnen worden uitgelegd als een verruiming of vermindering van mogelijkheden die het vliegveld heeft op basis van het huidige luchthavenbesluit. Hierbij doelen we met name op het laten vervallen van het maximumstartgewicht van 6.000 kilogram. Hieronder motiveren we dit nader. Indien het maximumstartgewicht wordt geschrapt, leidt dit naar onze verwachting tot

⁴ Gebiedsvisie Rondon het Veerse Meer 2004, p. 3. Zie ook p. 12 van het ontwerpbesluit waarin dit wordt weergegeven.

langdurige procedures en is het risico dat het plan voor de baanrotatie niet slaagt hoog.”.⁵

10. Bovendien heeft cliënte al in mei 2022 met Zeeland Airport een overeenkomst gesloten over (o.a.) de aanvraag voor de wijziging van het geldende luchthavenbesluit ten behoeve van de voorgenomen baanrotatie. De gemaakte (contractuele) afspraken zien er onder meer op dat:
 - cliënte en Zeeland Airport zich van acties en gedragingen onthouden die een voortvarende besluitvorming over het inpassingsplan en het luchthavenbesluit voor de baanrotatie kunnen frustreren of vertragen; en
 - Zeeland Airport zich maximaal inspant om de benodigde procedures c.q. besluiten voor de baanrotatie van de luchthaven voortvarend op te pakken en af te handelen. Ook zal Zeeland Airport zo spoedig mogelijk na het ondertekenen van de overeenkomst de volledige aanvraag indienen voor een nieuw luchthavenbesluit voor de baanrotatie van de luchthaven. Daarbij is expliciet bepaald dat de aanvraag door Zeeland Airport niet aangevuld zal worden met andere punten of vertraagd zal worden door een andere of gewijzigde aanvraag, zolang de besluiten (het luchthavenbesluit en het inpassingsplan) over de baanrotatie nog niet onherroepelijk zijn geworden.
11. Wij wijzen meer specifiek op artikel 3 van deze overeenkomst:

"3. De Luchthaven zal zo spoedig mogelijk na het ondertekenen door SAF [lees: Stichting Aqua Familia, toevoeging onzerzijds, RB/YD], VOP én de Luchthaven van de overeenkomst, de volledige aanvraag (die voldoet aan de daarvoor geldende wettelijke vereisten) indienen voor een nieuw luchthavenbesluit bij de provincie (en RUD) voor de rotatie van de start-/landingsbaan van het vliegveld conform het rapport van Adecs "Onderzoek baanrotatie luchthaven Midden Zeeland" van 3 september 2018. De baanrotatie-aanvraag (meer specifiek: de aanvraag voor de baanrotatie vereiste Luchthavenbesluit) zal door de Luchthaven niet aangevuld worden met andere punten of vertraagd worden door een andere of gewijzigde aanvraag, zolang de besluiten (luchthavenbesluit én provinciaal inpassingsplan) over de baanrotatie nog niet onherroepelijk zijn geworden."
12. Gedeputeerde staten zijn ook – meermaals – op de hoogte gebracht van deze afspraken. Verwezen wordt naar de brief van cliënte van 29 juni 2023 gericht aan gedeputeerde staten die is bijgevoegd als **Bijlage 2**.
13. Gedeputeerde staten en Zeeland Airport hebben bovendien op meerdere momenten aangegeven dat het bestreden ontwerpbesluit beperkt zou blijven tot alleen de baanrotatie, juist in verband met de complexiteit van het gecombineerde inpassingsplan en het luchthavenbesluit. Vanuit deze basis is ook het traject om te komen tot een inpassingsplan gestart en gedurende de periode van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan (eind 2023) zo geïnterpreteerd.

⁵ Zienswijze burgemeester en wethouders van 5 maart 2024 (verzonden op: 6 maart 2024) met kenmerk: 610594.

14. Kortom, cliënte heeft er recht op en belang bij dat de baanrotatie van de luchthaven op de kortst mogelijke termijn wordt gerealiseerd. Gelet hierop dient de wijziging van het geldende luchthavenbesluit zich uitsluitend te beperken tot maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken. Cliënte kan dan ook niet anders dan concluderen dan dat het bestreden ontwerpbesluit aanpassing behoeft, inhoudende dat de bepalingen over de gewichtsbepierking van luchtvaartuigen in het huidige luchthavenbesluit ongewijzigd worden gelaten.
15. Cliënte verzoekt gedeputeerde staten dan ook om:
 1. de bepalingen over de gewichtsbepierking van luchtvaartuigen in het huidige luchthavenbesluit ongewijzigd te laten in de voorgenomen wijziging van het geldende luchthavenbesluit; **én**
 2. provinciale staten zo spoedig mogelijk te verzoeken om over te gaan tot besluitvorming over de wijziging van het geldende luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie.

3. Ontbrekende op de zaak betrekking hebbende stukken

16. Uit p. 9 van het bestreden ontwerpbesluit blijkt dat Zeeland Airport de aanvraag van 31 augustus 2023 heeft aangevuld op 13 november 2023. Op p. 11 van het bestreden ontwerpbesluit wordt verder gesproken over "een opvolging van de aanvraag" van Zeeland Airport in e-mails van november/december 2023:

"Het voorstel om het maximum startgewicht uit het Luchthavenbesluit te halen is onderdeel van de aanvraag. Zie hieronder de aanvraag: (Bron: Brief aanvraag 31082023 Betreft: Wijzigingen Luchthaven Midden-Zeeland + opvolging e-mails nov/dec 2023).".

17. Cliënt stelt vast dat de aanvullingen op de aanvraag van november en december 2023 ten onrechte **niet** met het bestreden ontwerpbesluit ter inzage zijn gelegd. Dit betreffen evenwel stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp en hadden dan ook op grond van artikel 3:11 lid 1 van de Awb ter inzage moeten worden gelegd. Cliënte verzoekt gedeputeerde staten dan ook om deze stukken alsnog zo spoedig mogelijk ter beschikking te stellen. Cliënte behoudt zich het recht voor om haar zienswijze na ontvangst van deze stukken in een later stadium aan te vullen.

4. Gewichtsbepierking ten onrechte geschrapt

4.1. De bestreden wijziging met betrekking tot de gewichtsbepierking

18. In het bestreden ontwerpbesluit wordt de gewichtsbepierking voor luchtvaartuigen uit het geldende luchthavenbesluit geschrapt. Cliënte wijst op de volgende voorgenomen wijzigingen hierover:

"Artikel I

A

In artikel 1 Begripsbepalingen vervalt 'maximum startgewicht'.

(...)

C

Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer wordt als volgt gewijzigd:

1. Lid 1 komt te luiden: "Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan."

2. Leden 4, 5 en 6 komen te vervallen."

19. In het bestreden ontwerpbesluit wordt artikel 4 van het huidige luchthavenbesluit als volgt gewijzigd (de wijzigingen zijn rood doorgehaald weergegeven):

"Artikel 4 Luchthavenluchtverkeer

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer ~~met vliegtuigen met een maximum start-gewicht van 6.000 kg, helikopters met een maximaal startgewicht van 6.000 kg, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonen~~ toegestaan.

2. In afwijking van het eerste lid is op de luchthaven gebruik van militaire vliegtuigen of militaire helikopters alleen toegestaan indien de bewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die voor bijzonder personenvervoer noodzakelijk zijn, operationeel noodzakelijke vluchten en oefenvluchten.

3. Het maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar met burgervliegtuigen, helikopters, gyroplanes, militaire vliegtuigen en helikopters op de luchthaven is 46.558. Binnen dit maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar is het toegestaan maximaal 4000 bewegingen met helikopters te laten plaatsvinden, waarvan maximaal 60 bewegingen buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

~~4. In afwijking van het eerste lid is het ten behoeve van incidenteel gebruik na toestemming van de havenmeester toegestaan maximaal 12 keer per jaar luchtvaartuigen toe te staan met een hoger maximum startgewicht dan 6.000 kg.~~

~~5. In afwijking van het gestelde in het eerste en vierde lid is het ten behoeve van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht toegestaan op de luchthaven te landen/op te stijgen met luchtvaartuigen met een hoger maximum startgewicht dan 6000 kg.~~

~~6. Indien gebruik wordt gemaakt van de in het vierde lid aangegeven afwijkingsmogelijkheid wordt tenminste 1 uur van te voren daarvan digitaal melding gedaan aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (luchtvaart@rud-zeeland.nl)."~~

20. Cliënte kan zich niet verenigen met deze (voorgenomen) wijziging van het huidige luchthavenbesluit. De urgentie en de noodzaak van de wijzigingen van het huidige luchthavenbesluit die niet sec gerelateerd zijn aan de baanrotatie ontgaan cliënte. Ook zijn de consequenties van het loslaten van de gewichtsbepierking niet adequaat onderzocht, rekening houdend met de belangen van de grondgebruikers in de omgeving van het vliegveld. Een duidelijke impactanalyse op de omgeving alsook een duidelijke belangenafweging ontbreekt. Het ontwerpbesluit bevat dan ook geen weloverwogen beschouwing ten aanzien van de nadelige consequenties op de omgeving. Dit wordt in de hiernavolgende deelparagrafen toegelicht.

4.2. Aanvraag van Zeeland Airport ziet niet op stationering van de SAR-helikopter

21. In de toelichting op het bestreden ontwerpbesluit wordt aangegeven dat Zeeland Airport in de aanvraag de suggestie heeft gedaan om de regeling van het maximumstartgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kg uit het geldende luchthavenbesluit op te heffen, mede gelet op de activiteiten van het Search and Rescue-team (hierna: 'de SAR'):

"Daarnaast is door de exploitant in de aanvraag de suggestie gedaan om de regeling van het maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kg op te heffen, mede gelet op de activiteiten van het Search and Rescue (SAR)-team." (onderstreping onzerzijds, RB/YD).⁶

22. Dit is onjuist. Bij brief van 31 augustus 2023 heeft Zeeland Airport gedeputeerde staten verzocht om het huidige luchthavenbesluit te wijzigen. De aanvraag ziet, kort samengevat, op de wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan van de luchthaven en de bijbehorende wijziging van het luchthavenbesluit. Wij citeren de aanhef van de aanvraag waaruit dit blijkt:

"Aanvraag tot wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland en de bijbehorende wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland conform artikel 6 van de Luchtvaartverordening Zeeland."

23. In de aanvraag van Zeeland Airport van 31 augustus 2023 wordt weliswaar aan provinciale staten *in overweging* gegeven om het maximumstartgewicht van 6.000 kg uit het huidige luchthavenbesluit te schrappen, maar bij deze passage wordt met geen woord gerept over SAR-vluchten. Laat staan over de (permanente) stationering van de SAR-helikopter op de luchthaven.
24. Uit het bestreden ontwerpbesluit blijkt bovendien juist dat het schrappen van het maximumstartgewicht uit het luchthavenbesluit een gewenste **ambtshalve** wijziging betreft gelet op de SAR-activiteiten. Cliënte wijst op de volgende passage uit p. 11 van het bestreden ontwerpbesluit:

"De wijziging om gewicht uit het Luchthavenbesluit te halen is mede in relatie met de SAR-activiteiten. Het betreft tevens een gewenste ambtshalve wijziging van het Luchthavenbesluit."

25. Sinds eind november 2022 voert Bristow Helicopters Ltd. (hierna: 'Bristow') vanaf het vliegveld SAR-operaties met een SAR-helikopter uit. Sindsdien wordt op het vliegveld ook (24/7) een SAR-helikopter gestationeerd. Dit vliegveld wordt door Bristow naast de luchthaven in Den Helder als tweede uitvalsbasis c.q. haven gebruikt. De SAR-helikopter van Bristow die is gestationeerd op het vliegveld betreft een zware helikopter van het type AgustaWestland AW-189, met een (fors) zwaar startgewicht van meer dan 6.000 kg (namelijk een maximumstartgewicht

⁶ Ontwerpbesluit, p. 8.

van 8.600 kg). Sinds begin november 2022 zijn er inmiddels tientallen vluchten uitgevoerd met deze (zware) SAR-helikopter van Bristow. Duidelijk is geworden dat een (aanzienlijk) deel van deze vluchten (ook) is ingezet voor SAR-trainings- c.q. oefendoeleinden. Deze vluchten met de SAR-helikopter vinden momenteel nog steeds (en frequent) plaats, terwijl het huidige luchthavenbesluit oefen- en trainingsvluchten met de SAR-helikopter **niet** toestaat. Hierover is momenteel, zoals gedeputeerde staten genoegzaam bekend, een handhavingprocedure aanhangig. Het is klip-en-klaar dat gedeputeerde staten de aanvraag van Zeeland Airport aangrijpen om de impasse die is ontstaan vanwege het gegeven dat het huidige luchthavenbesluit oefen- en trainingsvluchten met de SAR-helikopter niet toestaat, te doorbreken. Cliënte verwijst in dit kader ook naar de volgende passage in de brief van gedeputeerde staten aan provinciale staten van 20 september 2022 met zaaknummer 195395 (bijgevoegd als **Bijlage 3**):

"Tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat een maximaal aantal noodzakelijke oefen- en onderhoudsvluchten worden vastgelegd in het luchthavenbesluit. Wij stellen voor dit als voorwaarde mee te nemen in de aanpassing van het Luchthavenbesluit voor de baandraaiing."

4.3. Ontbreken gedegen (milieu)onderzoek gevolgen schrappen gewichtsbeperking

26. In het bestreden ontwerpbesluit wordt de motivering gegeven voor het schrappen van het maximumstartgewicht van 6.000 kg uit het huidige luchthavenbesluit. Daarbij wordt aangegeven dat de vliegbewegingen met de SAR-helikopter net als alle andere vluchten met luchtvaartuigen worden getoetst aan het geluidsbudget en het aantal vliegbewegingen dat vergund is, zodat er nooit méér gevlogen zou kunnen worden dan in het luchthavenbesluit is toegestaan:

"Door het gewicht uit dit Luchthavenbesluit te halen wordt er enkel getoetst aan de wettelijk voorgeschreven vereisten: het geluidsbudget en het aantal vliegbewegingen dat vergund is. De vliegbewegingen met de SAR-helikopter worden, net als alle andere vluchten met luchtvaartuigen getoetst aan dit geluidsbudget en aantal vliegbewegingen, zodat er nooit meer gevlogen kan worden dan met het Luchthavenbesluit is toegestaan." (onderstrepingen onzerzijds, RB/YD).⁷

27. Cliënte stelt vast dat deze veronderstelling van gedeputeerde staten **niet** is gestoeld op c.q. onderbouwd in de (milieu)onderzoeken die ten grondslag liggen aan de aanvraag van Zeeland Airport. Dit bevestigt Adecs ook op p. 1 van de notitie 'Effecten inzet SAR-helikopter op LHB EHMZ inclusief baanrotatie' van 10 oktober 2023 (kenmerk: ehms220404not/cM/kd):

"Het Luchthavenbesluit (LHB) Midden-Zeeland is recent aangepast, waarbij het aantal helikopterbewegingen naar 4.000 is verhoogd. Zodra dit LHB definitief is vastgesteld is de vervolgstap om een nieuw LHB aan te vragen, waarin een baanrotatie is opgenomen. Hiervoor zijn in de afgelopen periode al analyses uitgevoerd. In die onderzoeken is echter niet meegenomen dat luchthaven Midden-Zeeland

⁷ Ontwerpbesluit, p. 20.

een basis zou worden voor de SAR-helikopter. De SAR-helikopter die ingezet gaat worden is een AgustaWestland AW189 helikopter, een grotere en zwaardere helikopter dan die in de berekeningen voor het LHB (met en zonder baanrotatie) opgenomen zat." (onderstreping onzerzijds, RB/YD).⁸

28. Dat is ook verklaarbaar, omdat de (milieu)onderzoeken die ten grondslag liggen aan het bestreden ontwerpbesluit zijn opgesteld ter onderbouwing van de aanvraag voor de baanrotatie.
29. Dat gezegd hebbende, biedt deze notitie van Adecs van 10 oktober 2023 ook niet de noodzakelijke onderbouwing voor het standpunt van gedeputeerde staten dat er met het loslaten van de gewichtsbepierking géén verruiming plaats zou vinden van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Cliënte maakt zich zorgen over de mogelijke en in het bestreden ontwerpbesluit niet meegenomen consequenties van het loslaten van de gewichtsbepierking voor luchtvaartuigen in het algemeen én de mogelijkheid tot uitruil van geluidsbudget voor luchtvaartuigen in het bijzonder. Cliënte wijst daarbij op in ieder geval de volgende zes tekortkomingen.

Tekortkoming 1

30. Op p. 1 van de notitie van Adecs van 10 oktober 2023 wordt aangegeven dat het de voorkeur heeft om de eerder uitgevoerde onderzoeken naar de baanrotatie **ongewijzigd** te gebruiken voor de aanvraag die ten grondslag ligt aan het bestreden ontwerpbesluit. In deze notitie is Adecs ingegaan op het effect van het gebruik van de SAR-helikopter op de geluidsbelasting en de stikstofdepositie, zoals dat, aldus Adecs, mogelijk zou kunnen zijn zonder de grenzen van het luchthavenbesluit (met en zonder baanrotatie) te overschrijden. Wij citeren:

"Het heeft de voorkeur om de eerder uitgevoerde onderzoeken naar de baanrotatie ongewijzigd te gebruiken in de aanvraag van het LHB met baanrotatie. Voorliggende notitie geeft het effect van het gebruik van de SAR-helikopter op de geluidsbelasting en de stikstofdepositie, zoals dat mogelijk zou kunnen zijn zonder de grenzen van het LHB (met en zonder baanrotatie) te overschrijden.".⁹

31. In deze notitie geeft Adecs de uitgangspunten voor deze aanvullende beoordeling vervolgens als volgt weer:

"Uitgangspunten

De geluidsruimte van de 4.000 helikopterbewegingen uit het LHB zal verminderd worden door daar het verwachte gebruik van de SAR-helikopter vanaf te halen. Dit verwachte gebruik komt neer op 250 bewegingen per jaar, waarvan er circa 22 bewegingen buiten de daglichtperiode (UDP), worst-case verondersteld in de nachtperiode zijn opgenomen. Vanwege de hogere geluidsbelasting en ook het nachtelijke gebruik van de SAR-helikopter zal dit leiden tot een (ruim) lager aantal

⁸ Adecs, 'Effecten inzet SAR-helikopter op LHB EHMZ inclusief baanrotatie', d.d. 10 oktober 2023, kenmerk: ehmz220404not/cM/kd, versie 3.0, p. 1.

⁹ Adecs, 'Effecten inzet SAR-helikopter op LHB EHMZ inclusief baanrotatie', d.d. 10 oktober 2023, kenmerk: ehmz220404not/cM/kd, versie 3.0, p. 1.

overige helikopterbewegingen dan de 3.750 bewegingen die zou resteren voor de overige helikopters als puur alleen het aantal bewegingen in rekening genomen zou worden.” (onderstreping onzerzijds, RB/YD).¹⁰

32. Niet is onderbouwd waarom dit reële en aannemelijke uitgangspunten zijn. Er ontbreekt dan ook een gedegen onderbouwing voor het standpunt dat er met het loslaten van het maximumstartgewicht géén verruiming plaats zou vinden van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Deze uitgangspunten (lees: aantallen SAR-vluchten) zijn bovendien niet geborgd in het bestreden ontwerpbesluit.

Tekortkoming 2

33. Op p. 2 van de notitie van Adecs van 10 oktober 2023 blijkt dat Adecs als uitgangspunt neemt dat de inzet van de SAR-helikopter in de nacht ook valt onder hulpverleningsvluchten die reeds zijn toegestaan op grond van artikel 4 lid 3 van het huidige luchthavenbesluit:

“Er zijn in het LHB echter wel 60 nachtbewegingen toegestaan voor hulpverleningsvluchten. Het uitgangspunt is dat de inzet van de SAR in de nacht ook vallen onder de hulpverleningsvluchten, hierdoor blijft het aantal nachtbewegingen op 60 staan.” (onderstreping onzerzijds, RB/YD)“.

34. Dit uitgangspunt is onjuist. Er staat op geen enkele wijze vast dat de inzet van de SAR-helikopter valt onder de hulpverleningsvluchten als bedoeld in artikel 4 lid 3 van het huidige luchthavenbesluit. Hierover, en in meer brede zin over de uitleg van het huidige luchthavenbesluit in relatie tot de inzet van de SAR-helikopter, loopt bovendien al enige tijd een handhavingsgeschil.

Tekortkoming 3

35. Verder wordt op p. 2 van de notitie van Adecs slechts opgemerkt dat er geluidsberekeningen zijn uitgevoerd, waarbij het aantal bewegingen met overig helikopterverkeer is geschaald om de geluidsbelasting in de handhavingspunten van het luchthavenbesluit niet te overschrijden. En dit zou leiden tot het aantal helikopterbewegingen zoals is opgenomen in de laatste kolom van tabel 1 bij de notitie. Wij citeren:

“Vervolgens zijn geluidsberekeningen uitgevoerd, waarbij het aantal bewegingen met overig helikopterverkeer geschaald is om de geluidsbelasting in de handhavingspunten van het LHB niet te overschrijden. Dit leidt tot het aantal helikopterbewegingen zoals opgenomen in de laatste kolom van tabel 1.

¹⁰ Adecs, ‘Effecten inzet SAR-helikopter op LHB EHMZ inclusief baanrotatie’, d.d. 10 oktober 2023, kenmerk: ehmz220404not/cM/kd, versie 3.0, p. 1.

Tabel 1 Aantal helikopterbewegingen in het LHB en met de SAR in gebruik.

Periode	Soort verkeer	Type helikopter	LHB	Scenario met SAR
Nacht (23:00-07:00)	Ambulance	EC35	60	38
	SAR	AW189	0	22
Avond (19:00-23:00)	Overig	Diverse types, gelijkwaardig	3.940	1.666
Dag (07:00-19:00)		aan EC35		
Avond (19:00-23:00)	SAR	AW189	0	228
Dag (07:00-19:00)				
Totaal			4.000	1.954

Zoals verwacht gaat het totale aantal helikopterbewegingen aanzienlijk omlaag om binnen de geluidsgrenzen te blijven. Ondanks het lagere aantal helikopterbewegingen is de verwachting dat de luchthaven qua operatie hierdoor niet in de knel zal komen.”¹¹

36. Deze bevindingen van Adecs zijn niet reproduceerbaar. Er wordt geen inzicht verschaft in de geluidsberekeningen. Verder is niet duidelijk met welk(e) vluchtprogramma('s) de berekeningen zijn gemaakt die in het gepresenteerde geluidscontour resulteren. Ook is er geen beschrijving gegeven over welke en wat voor limieten er bestaan voor het introduceren van nieuwe luchtvaartuigtypes die voor een veranderd gebruik en verdeling van het beschikbare geluidsbudget leiden.
37. Daarbij geldt ook dat de vlootsamenstelling mogelijk tot andere conclusies kan leiden over de gekozen handhavingspunten in het bestreden ontwerpbesluit. In het rapport 'Milieueffecten baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland' van Adecs van 13 november 2023 wordt de (permanente) inzet van de SAR-helikopter **niet** meegenomen in de vlootsamenstelling in de gebruiksfase. Zie p. 2 van het rapport:

"Dit berekeningsrapport heeft betrekking op het roteren en verplaatsen van de start- en landingsbaan in combinatie met het verplaatsen van de helikopterspot. De invoergegevens voor dit scenario zijn beschreven in Bijlage A. In dit onderzoek zijn ten opzichte van de referentiesituatie geen aanpassingen gedaan aan de in het scenario gedefinieerde hoeveelheid luchtvaartuigbewegingen, de invulling hiervan op de modelroutes, de vliegtuigtypen, enzovoort. Alleen de ligging van de baan, helikopterspot en de vliegroutes zijn aangepast.”¹²

38. Dat de vlootsamenstelling evenwel van belang is voor de handhavingspunten, blijkt uit p. 5 van laatstgenoemd rapport:

"Op basis van de vlootsamenstelling voor het LHB en de geroteerde baan is een L_{den} -geluidsberekening uitgevoerd. Dit heeft tot resultaat dat de L_{aen} -waarden in de

¹¹ Adecs, 'Effecten inzet SAR-helikopter op LHB EHMZ inclusief baanrotatie', d.d. 10 oktober 2023, kenmerk: ehzm220404not/cM/kd, versie 3.0, p. 2.

¹² Adecs, 'Milieueffecten baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland t.b.v. aanvraag tot wijziging LHB', kenmerk: gm221114rap/pH/kd, d.d. 13 november 2023, p. 2.

handhavingspunten en de ligging van de L_{den} -contouren veranderd zijn ten opzichte van de referentiesituatie.”¹³

39. Kortom, er ontbreekt een gedegen en reproduceerbare onderbouwing dat de in het bestreden ontwerpbesluit opgenomen handhavingspunten **ook** bij de inzet van de SAR-helikopter representatief zijn voor de geluidbelasting en veiligheid op zowel het WVM als op Oranjeplaat dat gedeeltelijk permanent bewoond wordt.

Tekortkoming 4

40. De redenering van gedeputeerde staten dat de geluidruimte van het vliegveld en het aantal vliegbewegingen – zoals gemaximaliseerd in het luchthavenbesluit – al voldoende waarborgen geven tegen hinder, is onjuist. De in artikel 5 van het luchthavenbesluit vastgelegde geluidnormering betreft een L_{den} -normering. Het is geen gegeven (noch is aannemelijk gemaakt dat) deze L_{den} -normering bescherming biedt tegen alle vormen van geluid. Wij wijzen bijvoorbeeld op het gegeven dat helikopters een (bekende) bron zijn van hinderlijk laagfrequent geluid (bij helikopters ook wel bekend als “rattle noise”). En dat kan qua afstand ver reiken. Wij wijzen op de volgende overwegingen uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ‘de Afdeling’) van 13 juli 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1988, r.o. 12.1.2:

“12.1.2. (...) In het DGMR-rapport van 17 december 2015 staan ook bevindingen van trillingsmetingen. Deze metingen zijn uitgevoerd omdat de raad rekening heeft willen houden met zogenoemd rattle noise. Hiermee wordt bedoeld het verschijnsel van geluidhinder als gevolg van trillend huisraad. Rattle noise wordt veroorzaakt door laagfrequent geluid en kan onder meer het gevolg zijn van overvliegende helikopters. In het rapport van 17 december 2015 staat dat verschillende trillingsniveaus zijn gemeten, maar dat de oorzaak van deze niveaus niet duidelijk is. Zo kunnen de gemeten trillingsniveaus blijken het rapport ook door een dichtslaande deur worden veroorzaakt. Verder staat in dit rapport dat rattle noise niet is uitgesloten, zodat uit het rapport kort gezegd niet meer blijkt dan dat het optreden van rattle noise mogelijk is. Flamingo en andere hebben betwist dat er sprake is van onaanvaardbare rattle noise ter plaatse van de percelen 1790-1792. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat ter plaatse van het appartementencomplex in zodanige mate sprake is van rattle noise dat een permanente woonfunctie niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.” (onderstreping onzerzijds, RB/YD).

N.B. Overigens: hinderlijk laagfrequent geluid kan zich niet alleen voordoen bij helikopters, maar ook bij vliegtuigen.

41. Verwacht mag worden dat naarmate een helikopter een zwaarder gewicht heeft, de hoeveelheid hinderlijk laagfrequent geluid toeneemt. Om deze reden kan niet gesteld worden dat het schrappen van het gewicht geen gevolgen heeft voor de omgeving. Immers, het bestreden ontwerppluchthavenbesluit zoals dat nu voorligt

¹³ Adecs, ‘Milieueffecten baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland t.b.v. aanvraag tot wijziging LHB’, kenmerk: gm221114rap/pH/kd, d.d. 13 november 2023, p. 5.

normeert niet alle vormen van geluidhinder. Voor de goede orde: laagfrequent geluid kent een eigen normering die uitgedrukt wordt in dB(C) met bijbehorende tertzbanden.

42. Met name de verdere verruiming door het vervallen van de maximumbeperking voor luchtvaartuigen zorgt ervoor dat de geluidsverstoring zwaarder kan worden en daarmee conflicteert met de belangen van cliënte. Voor de goede orde: laagfrequent geluid moet – vanwege het specifieke karakter van dit geluidsverschijnsel – op een andere manier worden beoordeeld en afgewogen en (afhankelijk van de uitkomsten) zelfs genormeerd worden in het bestreden ontwerpbesluit.

Tekortkoming 5

43. Tot slot gaan gedeputeerde staten eraan voorbij dat het gewicht van en het soort luchtvaartuig mede van belang kunnen zijn voor de beoordeling van (o.a.) het aspect externe veiligheid. Niet uit het bestreden ontwerpbesluit, noch uit de (milieu)onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen, kan worden opgemaakt dat dit aspect is beoordeeld en is meegewogen. In de notitie van Adecs van 10 oktober 2023 wordt in het geheel niet ingegaan op externe veiligheid.

Tekortkoming 6

44. Er is geen rekening gehouden met het gegeven dat helikopters (waaronder de SAR-helikopter) zich vanaf de (helikopterspot op de) landingsbaan nog verder voortbewegen naar de hangar. De geluidsgevolgen hiervan en van onderhouds- en beschikbaarheids- of paraatheidsdemonstraties met een gestarte helikopter op de percelen c.q. woningen van cliënte zijn niet inzichtelijk gemaakt.

Tekortkoming 7

45. Het is cliënte voorts onduidelijk wat de regels en limieten zijn voor de uitruil van vliegtuigvluchten en helikoptervluchten en wat voor effect dat heeft op de aan deze categorieën toegewezen geluids-, veiligheids- en uitstootbudgetten.

4.4. Verdere ongefundeerde aannamen

46. Het bestreden ontwerpbesluit is, naast o.a. de aantallen SAR-vluchten zoals hiervoor reeds benoemd, gestoeld op nog meer ongefundeerde aannamen die geen grondslag vinden in de (milieu)onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen. Cliënte wijst op de volgende passage uit het bestreden ontwerpbesluit waarin gedeputeerde staten – zonder enige onderbouwing – aangeven dat het “geluid al lang niet meer afhankelijk is van het gewicht van een luchtvaartuig”:

“Geluid en/of vliegbewegingen zijn de maatgevende indicatoren voor het gebruik van de luchthaven waarbij alle luchtvaartuigen het afgelopen decennium zijn voorzien van een geluidscertificaat. Hierdoor telt geluid per beweging, per fysiek luchtvaartuig, mee in de berekening en wordt zodoende de geluidsruimte op juiste wijze belast. Zodoende spelen geluid en aantallen bewegingen een leidende rol in plaats van gewicht. Te meer

*omdat geluid al lang niet meer afhankelijk is van het gewicht van een luchtvaartuig.”
(onderstreping onzerzijds, RB/YD).¹⁴*

47. Ook wijst cliënte op de volgende passage uit p. 20 van het bestreden ontwerpbesluit waarin – wederom zonder enige verdere onderbouwing – wordt aangegeven dat het vliegverkeer dat gebruik kan maken van de luchthaven tevens wordt beperkt vanwege de beperkte baanlengte, de (gras)baan en de certificatie van luchtvaartuigen:

“Het vliegverkeer dat gebruik kan maken van vliegveld Midden-Zeeland wordt tevens beperkt vanwege de beperkte baanlengte, de (gras)baan en de certificatie van luchtvaartuigen.”.

5. Een nieuwe m.e.r.-beoordeling ontbreekt

48. Op p. 9 van het ontwerpbesluit wordt het m.e.r.-beoordelingsbesluit van provinciale staten van 29 mei 2020 aangehaald. Daarbij wordt aangegeven dat in de aanvraag van Zeeland Airport de effecten ten gevolge van o.a. geluid, externe veiligheid en stikstof in kaart zijn gebracht aan de hand van de meest actuele rekenmodellen en dat de actualisatie niet heeft geleid tot (significant) andere milieueffecten. Daardoor is er, aldus gedeputeerde staten, geen aanleiding om een nieuw m.e.r.-beoordelingsbesluit voor te leggen aan provinciale staten:

“In onderhavige aanvraag zijn de effecten ten gevolge van o.a. geluid, externe veiligheid en stikstof in kaart gebracht aan de hand van de meest actuele rekenmodellen (Rapport stikstofdepositieonderzoek Adecs airinfra consultants d.d. 10 oktober 2023 en Rapport Adecs airinfra consultants milieueffecten baanrotatie d.d. 13 november 2023). Deze actualisatie heeft niet geleid tot (significant) andere milieueffecten en is er geen aanleiding om een nieuw m.e.r.-beoordelingsbesluit voor te leggen aan Provinciale Staten. Daarmee blijft het bovengenoemde besluit van Provinciale Staten in stand.”.

49. Cliënte betwist dat er geen aanleiding zou bestaan voor een nieuw m.e.r.-beoordelingsbesluit. Vaststaat dat in de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het m.e.r.-beoordelingsbesluit van 29 mei 2020 **niet** wordt uitgegaan van de inzet van de SAR-helikopter, laat staan de (permanente) stationering van de SAR-helikopter op de luchthaven. Dit wordt ook, zoals in paragraaf 4.3 van deze zienswijze uiteengezet, vastgesteld door Adecs in de notitie van 10 oktober 2023. Gelet op de uiteengezette kanttekeningen in paragraaf 4.3 van deze zienswijze, is het naar het oordeel van cliënte met de notitie van Adecs van 10 oktober 2023 **niet** vast komen te staan dat het voorliggende ontwerpbesluit niet leidt tot (significant) andere milieueffecten dan het huidige luchthavenbesluit. Er is dan ook ten onrechte geen nieuwe m.e.r.-beoordeling uitgevoerd naar aanleiding van deze voorgenomen wijziging.

¹⁴ Ontwerpbesluit, p. 20.

6. Strijd met de Zeeuwse Omgevingsvisie

50. In Deel B van de Zeeuwse Omgevingsvisie (vastgesteld op 12 november 2021, gewijzigd op 15 december 2023) van provinciale staten is de volgende passage opgenomen (zie p. 119):

"Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in principe alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied tenzij het een concentratiegebied van activiteiten betreft die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidszone industrieterrein). (...)."

51. Provinciale staten hebben reeds in de Zeeuwse Omgevingsvisie vastgelegd dat uitbreidingen c.q. wijzigingen van de luchthaven in principe alleen mogelijk zijn als er geen structurele toename van geluid plaatsvindt. Onder verwijzing naar de tekortkomingen die wij reeds hebben toegelicht in de paragrafen 4 en 5 van deze zienswijze, staat met het bestreden ontwerpbesluit op geen enkele wijze vast dat er als gevolg van het loslaten van de gewichtsbepijking voor luchtvaartuigen géén sprake zal zijn van een structurele toename van het geluid. Daardoor wordt thans niet voldaan aan de Zeeuwse Omgevingsvisie op dit onderdeel.

7. Operationalisering baanrotatie

52. Uit artikel II van het bestreden ontwerpbesluit blijkt dat deze in werking treedt op een door gedeputeerde staten (nader) te bepalen tijdstip. Wij citeren:

"Deze wijziging van de verordening treedt in werking op een door Gedeputeerde Staten te bepalen tijdstip en met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad, waarin het wordt bekend gemaakt."

53. Voor cliënte is niet duidelijk wanneer de voorgenomen wijzigingen daadwerkelijk in werking zullen treden. In de toelichting op het ontwerpbesluit is aangegeven dat deze pas in werking kan treden als de start- en landingsbaan operationeel is.¹⁵ Cliënte verzoekt gedeputeerde staten om te verduidelijken of dit voor *alle* voorgenomen wijzigingen gezamenlijk geldt.

8. Rapportage en handhaving geluidsbudget

54. Cliënte verneemt graag meer duidelijkheid over hoe het activiteitenprogramma dat ten grondslag ligt aan het milieuonderzoek en het geluidsbudget uit het bestreden ontwerpbesluit gehandhaafd gaat worden en welke rapportageverplichtingen er in het bestreden ontwerpbesluit worden opgenomen. Cliënte verwacht dat de bepalingen hierover uit het momenteel geldende luchthavenbesluit in stand blijven. Ook verwachten zij dat uit de jaarlijkse rapportage voor wat betreft de

¹⁵ Ontwerpbesluit, p. 22.

geluidscontour zal blijken welke werkelijk gevlogen routes van de luchtvaartuigen (zowel helikopters als vliegtuigen) hebben plaatsgevonden.

9. Definities

55. Cliënte is – tot slot – van mening dat de definities van noodvluchten, nachtvluchten, de flexibiliteit voor de openingstijden van het vliegveld ruimte laten voor alternatieve interpretaties en daarom een duidelijkere definitie vragen.

10. Conclusie en afsluiting

56. Gelet op het voorgaande leidt de baanrotatie van de huidige start- en landingsbaan van de luchthaven tot een grotere veiligheid van de aanvliegroutes en een vermindering van de geluidbelasting als gevolg van de luchthaven. Gegeven de bestaande overlast en veiligheidsrisico's heeft cliënte er recht op en belang bij dat de baanrotatie **zo spoedig mogelijk** wordt verwezenlijkt. De wijziging van het geldende luchthavenbesluit dient zich dan ook uitsluitend te beperken tot maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken. Cliënte heeft terechte zorgen over de niet gedefinieerde toekomstige geluidbelasting en veiligheidsrisico's, veroorzaakt door de luchthaven vanwege de veranderingen die worden voorgesteld en **niet** direct gerelateerd zijn aan de baanrotatie (lees: het schrappen van de gewichtsbepierking van luchtvaartuigen).
57. Cliënte verzoekt gedeputeerde staten dan ook om **(1)** de bepalingen over de gewichtsbepierking van luchtvaartuigen in het huidige luchthavenbesluit ongewijzigd te laten in de voorgenomen wijziging van het geldende luchthavenbesluit, **én (2)** provinciale staten te verzoeken om **zo spoedig mogelijk** over te gaan tot besluitvorming over de wijziging van het geldende luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie.

Met vriendelijke groet,
Hekkelman Advocaten N.V.

Advocaat

Advocaat

Bijlagen: 3

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 1

AANTEKENEN

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Tevens per e-mail : baanrotatievmz@zeeland.nl

Nijmegen, 24 mei 2024

Ons kenmerk

Stichting Aqua Familia e.a. /
Zeeland Airport
20211260 - - RB/

Telefoonnummer

024 - [REDACTED]

Uw kenmerk

Ontwerpbesluit Luchthavenbesluit
Midden-Zeeland

E-mail

[REDACTED]@hekkelman.nl
[REDACTED]@hekkelman.nl

Faxnummer

024 - [REDACTED]

Betreft

Pro forma zienswijzen

PRO FORMA ZIENSWIJZEN

Geacht college,

Als advocaat-gemachtigden van:

- de **Stichting Aqua Familia**, gevestigd aan de Muidenweg 3 te (4341 PX) Arnhemlanden;
- de **Vereniging D'Oranjeplaete**, statutair gevestigd aan de Bergse Linker Rottekade 285 te (3056 LJ) Rotterdam (hierna, waar mogelijk, gezamenlijk aangeduid als: '*cliënten*'), vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Een kopie van de KvK-uitreksels en de statuten van cliënten is aangehecht als **Bijlage 1**.

Op 12 april 2024 heeft het college van gedeputeerde staten van de provincie Zeeland bekendgemaakt dat het ontwerpbesluit voor een wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (hierna: '*het bestreden ontwerpbesluit*') van 15 april 2024 tot en met 27 mei 2024 ter inzage ligt. Wij verwijzen kortheidshalve naar de als **Bijlage 2** aangehechte bekendmaking van het bestreden ontwerpbesluit.

Cliënten kunnen zich om meerdere, nader aan te vullen, gronden niet verenigen met het ontwerpbesluit en bestrijden deze. Naar het oordeel van cliënten dient de wijziging van het geldende luchthavenbesluit zich **uitsluitend** te beperken tot maatregelen die noodzakelijk zijn om de gewenste baanrotatie mogelijk te maken. Cliënten hebben

terechte zorgen over (o.a.) de niet gedefinieerde toekomstige geluidbelasting en veiligheidsrisico's veroorzaakt door de luchthaven vanwege de veranderingen die worden voorgesteld die niet direct gerelateerd zijn aan de baanrotatie, meer specifiek ten aanzien van het schrappen van de gewichtsbepijking van luchtvaartuigen. Naar het oordeel van cliënten is het ontwerpbesluit ten aanzien hiervan onzorgvuldig voorbereid, ontbeert deze een dragende motivering en mist deze een kenbare belangenafweging.

Namens cliënten verzoeken wij u om ons de goede ontvangst van deze pro forma zienswijzen te bevestigen en ons een termijn van twee weken te stellen voor het aanvullen van de gronden van deze zienswijzen.

Met vriendelijke groet,



Advocaat



Advocaat

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 1

Inzien uittreksel - Stichting Aqua Familia (65559304)

Kamer van Koophandel, 23 mei 2024 - 11:08

KvK-nummer 65559304

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen beschikbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

**De onderneming / organisatie wil niet dat haar
adresgegevens worden gebruikt voor ongevraagde
postreclame en verkoop aan de deur.**

Rechtspersoon

RSIN	856161652
Rechtsvorm	Stichting
Statutaire naam	Stichting Aqua Familia
Statutaire zetel	gemeente Middelburg
Bezoekadres	Muidenweg 3, 4341PX Arnhemuiden
Postadres	Gerrit de Blankenlaan 9, 2351EM Leiderdorp
Telefoonnummers	
E-mailadres	@gmail.com
Eerste inschrijving handelsregister	14-03-2016
Datum akte van oprichting	11-03-2016
Activiteiten	SBI-code: 94997 - Overige belangenbehartiging Het ondersteunen en het behartigen van de belangen van de eigenaren en gebruikers van de dijk- en waterwoningen behorende tot het Waterpark Veerse Meer, alsmede van de belangen van de Vereniging van Eigenaars Waterpark Veerse Meer/24 Dijkwoningen Ruscello (eerste fase), Vereniging van Eigenaars Waterpark Veerse Meer/12 Dijkwoningen Ruscello (tweede fase), alsmede van de Vereniging van Eigenaren Waterpark Veerse Meer/22 Waterwoningen Pontile.

Bestuurders

Naam	
Geboortedatum	
Adres	
Datum in functie	11-03-2016 (datum registratie: 14-03-2016)
Titel	bestuurder
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam	
Geboortedatum	
Adres	
Datum in functie	11-03-2016 (datum registratie: 14-03-2016)
Titel	Penningmeester
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)
Naam	
Geboortedatum	
Adres	

23-05-2024 11:09

[kvk.nl/handelsregister/TST-BIN/RB/RBWWW06@?BUTT=65559304&kvknummer=65559304&product=Inzien+uittreksel&ord...](https://www.kvk.nl/handelsregister/TST-BIN/RB/RBWWW06@?BUTT=65559304&kvknummer=65559304&product=Inzien+uittreksel&ord...)

Datum in functie	11-03-2016 (datum registratie: 14-03-2016)
Titel	Voorzitter
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam

Geboortedatum

Adres

Datum in functie

Titel

Bevoegdheid

11-03-2016 (datum registratie: 14-03-2016)

Secretaris

Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Gegevens zijn vervaardigd op 23-05-2024 om 11.09 uur.



Ref: 2016.0022 RT
OPRICHTING STICHTING

Heden elf maart tweeduizend zestien, verscheen voor mij, mr. Ronald Theodorus Jozef Theunissen, notaris te Eindhoven:

Gegevens verwijderd door KvK mr. Minette Wilhelmina Theodora Maria van Bergen, geboren te Gegevens verwijderd door KvK op dertig november negentienhonderdvierentachtig, Gegevens verwijderd door KvK paspoort nummer Gegevens verwijderd door KvK werkzaam ten kantore van mij, notaris, Begijnenhof 4-6, 5611 EL Eindhoven, te dezen handelend als schriftelijk gevolmachtigde van:

1. Gegevens verwijderd door KvK geboren te Gegevens verwijderd door KvK op Gegevens verwijderd door KvK wonende te Gegevens verwijderd door KvK paspoort nummer Gegevens verwijderd door KvK afgegeven te Waalre op vijftieng oktober tweeduizend elf, gehuwd;
2. Gegevens verwijderd door KvK geboren te Gegevens verwijderd door KvK op Gegevens verwijderd door KvK paspoort nummer Gegevens verwijderd door KvK afgegeven te Veere op elf januari tweeduizend twaalf, gehuwd;
3. Gegevens verwijderd door KvK geboren te Gegevens verwijderd door KvK op Gegevens verwijderd door KvK wonende te Gegevens verwijderd door KvK paspoort nummer Gegevens verwijderd door KvK afgegeven te Middelburg op een mei tweeduizend veertien, gehuwd;
4. Gegevens verwijderd door KvK geboren te Gegevens verwijderd door KvK op Gegevens verwijderd door KvK wonende te Gegevens verwijderd door KvK paspoort nummer Gegevens verwijderd door KvK afgegeven te Leiderdorp op achttien februari tweeduizend vijftien, gehuwd.

De comparanten sub 1 tot en met 4 hierna tevens te noemen: de "Oprichters".
De comparante verklaarde hierbij namens de Oprichters een stichting op te richten, welke wordt geregeerd door de volgende

Statuten.

Artikel 1.

Begripsbepalingen.

In deze statuten wordt verstaan onder:

- **Bestuur:** het bestuur van de Stichting;
- **Schriftelijk:** bij brief, telefax of e-mail, of bij boodschap die via een ander gangbaar communicatiemiddel wordt overgebracht en elektronisch of op schrift kan worden ontvangen mits de identiteit van de verzender met afdoende zekerheid kan worden vastgesteld;
- **Statuten:** de statuten van de Stichting, zoals die van tijd tot tijd zullen luiden;
- **Stichting:** de rechtspersoon waarop de Statuten betrekking hebben.

Artikel 2.

Naam en zetel.

1. De Stichting draagt de naam: **Stichting Aqua Familia.**
2. Zij heeft haar zetel in de gemeente Middelburg.

Artikel 3.

Doel.

1. De Stichting heeft ten doel het ondersteunen en het behartigen van de belangen van de eigenaren en gebruikers van de dijk- en waterwoningen behorende tot het Waterpark Veerse Meer, alsmede van de belangen van de navolgende verenigingen van eigenaren:
 - a. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid: **Vereniging van Eigenaars**

- Waterpark Veerse Meer/24 Dijkwoningen Ruscello (eerste fase), gevestigd te _____
Arnemuiden, gemeente Middelburg, kantoorhoudende te 4341 PX Arnemuiden, _____
Muidenweg 3, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 59148659; _____
- b. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid: Vereniging van Eigenaars _____
Waterpark Veerse Meer/12 Dijkwoningen Ruscello (tweede fase), gevestigd te _____
Arnemuiden, gemeente Middelburg, kantoorhoudende te 4341 PX Arnemuiden, _____
Muidenweg 3, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 59147741; _____
- c. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid: Vereniging van Eigenaren _____
Waterpark Veerse Meer/22 Waterwoningen Pontile, gevestigd te Arnemuiden, _____
gemeente Middelburg, kantoorhoudende te 4341 PX Arnemuiden, Muidenweg 3, _____
ingeschreven in het handelsregister onder nummer 61499315; _____
- alsmede al hetgeen in de ruimste zin met één en ander verband houdt, daartoe behoort-
en/of daartoe bevorderlijk kan zijn. _____
2. De Stichting tracht haar doel onder meer te bereiken door het coördineren, organiseren-
en beheren van: _____
- a. nuts- en kabelaansluitingen; _____
- b. warm watervoorzieningen, alsmede _____
- c. alle voorkomende overige diensten; _____
- voor de woningen, de algemene ruimten, welke deel uitmaken van het park, zulks ter _____
ondersteuning van de werkzaamheden en activiteiten van de hiervoor genoemde _____
verenigingen van eigenaren. _____

Artikel 4.

Vermogen.

Het vermogen van de Stichting zal worden gevormd door: _____

- bijdragen in de kosten voor de door de Stichting verrichte werkzaamheden; _____
- subsidies en andere bijdragen; _____
- schenkingen, erfstellingen en legaten; _____
- alle andere verkrijgingen en baten. _____

Erfstellingen mogen door de Stichting slechts worden aanvaard onder het voorrecht van _____
boedelbeschrijving. _____

Artikel 5.

Bestuur.

1. Het Bestuur bestaat uit een door het Bestuur te bepalen aantal van ten minste drie (3) —
en maximaal zes (6) leden, en wordt voor de eerste maal bij deze akte benoemd. Het —
aantal leden wordt met algemene stemmen vastgesteld. De door het Bestuur te —
benoemen bestuursleden dienen te worden benoemd uit het midden van het bestuur van
de hiervoor in artikel 3 lid 1 genoemde verenigingen van eigenaren, zodanig dat, indien —
en voor zover mogelijk, iedere vereniging van eigenaren evenredig in het Bestuur is —
vertegenwoordigd. _____
2. Het Bestuur (met uitzondering van het eerste Bestuur, waarvan de leden in functie —
worden benoemd) kiest uit zijn midden een voorzitter, een secretaris en een —
penningmeester, tezamen vormende het dagelijks bestuur. _____
De functies van secretaris en penningmeester kunnen ook door één persoon worden —
vervuld. _____
3. De bestuurders treden af volgens een door het Bestuur opgemaakt rooster van aftreden —
met inachtneming van een zittingsduur van ten minste drie (3) jaar, met uitzondering —
van de leden van het eerste Bestuur, die zitting hebben voor de duur van vier (4) jaar —
en daarna aftreden volgens een door het Bestuur opgemaakt rooster van aftreden; In —
tussentijds ontstane vacatures benoemde bestuurders nemen op het rooster van —
aftreden de plaats in van hun voorgangers. _____
Aftredende bestuurders zijn eenmaal herbenoembaar voor een periode van drie (3) jaar.
4. Bij het ontstaan van één (of meer) vacature(s) in het Bestuur zullen de overblijvende —
bestuurders met algemene stemmen (of zal de enig overblijvende bestuurder) binnen —
drie maanden na het ontstaan van de vacature(s) daarin voorzien door de benoeming —
van één (of meer) opvolger(s), zulks met inachtneming van het bepaalde in lid 1 van dit
artikel. _____



5. Mocht casu quo mochten in het Bestuur om welke reden dan ook één of meer leden ontbreken, dan vormen de overblijvende bestuurders, of vormt de enig overblijvende bestuurder niettemin een wettig Bestuur.
6. Bij verschil van mening tussen de overblijvende bestuurders omtrent de benoeming, alsmede wanneer te eniger tijd alle bestuurders mochten komen te ontbreken voordat aanvulling van de ontstane vacature(s) plaats had en voorts indien de overgebleven bestuurders zouden nalaten binnen de in lid 4 van dit artikel genoemde termijn in de vacature(s) te voorzien, zal die voorziening geschieden door de rechtbank op verzoek van iedere belanghebbende of op vordering van het openbaar ministerie.

Artikel 6.

Vergaderingen van het Bestuur en besluiten van het Bestuur.

1. De vergaderingen van het Bestuur worden gehouden op de van keer tot keer door het Bestuur te bepalen plaatsen.
2. Ieder half jaar wordt ten minste één vergadering gehouden.
3. Vergaderingen zullen voorts telkenmale worden gehouden, wanneer de voorzitter dit wenselijk acht of indien één van de andere bestuurders daartoe Schriftelijk en onder nauwkeurige opgave van de te behandelen punten aan de voorzitter het verzoek richt. Indien de voorzitter aan een dergelijk verzoek geen gevolg geeft in dier voege, dat de vergadering kan worden gehouden binnen drie weken na het verzoek, is de verzoeker gerechtigd zelf een vergadering bijeen te roepen met inachtneming van de vereiste formaliteiten.
4. De oproeping tot de vergadering geschiedt - behoudens het in lid 3 bepaalde - door de voorzitter, ten minste zeven dagen tevoren, de dag van de oproeping en die van de vergadering niet meegerekend, Schriftelijk.
5. De oproeping vermeldt behalve plaats en tijdstip van de vergadering, de te behandelen onderwerpen.
6. Indien de door de Statuten gegeven voorschriften voor het oproepen en houden van vergaderingen niet in acht zijn genomen, kunnen desalniettemin in een vergadering van het Bestuur geldige besluiten worden genomen over alle aan de orde komende onderwerpen, mits in de betreffende vergadering van het Bestuur alle in functie zijnde bestuurders aanwezig zijn en mits de betreffende besluiten worden genomen met algemene stemmen.
7. De vergaderingen worden geleid door de voorzitter van het Bestuur; bij diens afwezigheid wijst de vergadering zelf haar voorzitter aan.
8. Van het verhandelde in de vergaderingen worden notulen gehouden door de secretaris of door een van de andere aanwezigen, door de voorzitter daartoe aangezocht. De notulen worden vastgesteld in de eerstvolgende vergadering en ten blijke daarvan getekend door de voorzitter en secretaris van die vergadering.
9. Het Bestuur kan in een vergadering alleen dan geldige besluiten nemen indien de meerderheid van zijn in functie zijnde leden in de vergadering aanwezig of vertegenwoordigd is.
Een bestuurder kan zich in de vergadering door een mede-bestuurder laten vertegenwoordigen op overlegging van een schriftelijke, ter beoordeling van de voorzitter van de vergadering voldoende, volmacht.
Een bestuurder kan daarbij slechts voor één mede-bestuurder als gevolmachtigde optreden.
10. Het Bestuur kan ook buiten vergadering besluiten nemen, mits alle bestuurders hun stem Schriftelijk hebben uitgebracht.
Het bepaalde in de vorige volzin geldt ook voor besluiten tot wijziging van de Statuten of ontbinding van de Stichting.
Voor besluitvorming buiten vergadering gelden dezelfde meerderheden als voor besluitvorming in vergadering.
Van een buiten vergadering genomen besluit wordt onder bijvoeging van de ingekomen stemmen door de secretaris een relaas opgemaakt, dat na mede-ondertekening door de voorzitter bij de notulen wordt gevoegd.
11. Iedere bestuurder heeft het recht tot het uitbrengen van één stem.

Voor zover de Statuten geen grotere meerderheid voorschrijven worden alle besluiten — van het Bestuur genomen met volstreekte meerderheid van de geldig uitgebrachte — stemmen. —

Indien de stemmen staken beslist de voorzitter. —

12. Alle stemmingen ter vergadering geschieden mondeling, tenzij de voorzitter een — schriftelijke stemming gewenst acht of één van de stemgerechtigden dit voor de — stemming verlangt. —
Schriftelijke stemming geschiedt bij ongetekende, gesloten briefjes. —
13. Blanco stemmen worden beschouwd als niet te zijn uitgebracht. —
14. In alle geschillen omtrent stemmingen, niet bij de Statuten voorzien, beslist de — voorzitter. —
15. Het hiervoor in dit artikel bepaalde is zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing — op vergaderingen en besluiten van het dagelijks bestuur. —

Artikel 7.

Bestuursbevoegdheid en vergoedingen.

1. Het Bestuur is belast met het besturen van de Stichting. —
2. Het Bestuur is, mits de betreffende besluiten worden genomen met algemene stemmen — van alle in functie zijnde bestuurders, bevoegd te besluiten tot het aangaan van — overeenkomsten tot verkrijging, vervreemding en bezwaring van registergoederen en tot het aangaan van overeenkomsten waarbij de Stichting zich als borg of hoofdelijk — medeschuldenaar verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot — zekerheidsstelling voor een schuld van een ander verbindt. —
3. Aan de bestuurders kan een beloning worden toegekend. —
Kosten worden aan de bestuurders op vertoon van de bewijsstukken vergoed. —

Artikel 8.

Vertegenwoordiging.

1. De Stichting wordt vertegenwoordigd door het Bestuur, voor zover uit de wet niet anders voortvloeit. —
De Stichting kan voorts worden vertegenwoordigd door twee gezamenlijk handelende — leden van het dagelijks bestuur. —
2. Het Bestuur kan aan anderen volmacht geven om de Stichting in en buiten rechte te — vertegenwoordigen binnen de in die volmacht omschreven grenzen. —

Artikel 9.

Einde lidmaatschap van het Bestuur.

Het lidmaatschap van het Bestuur eindigt: —

- door overlijden van een bestuurder; —
- bij verlies van het vrije beheer over zijn vermogen; —
- bij schriftelijke ontslagneming (bedanken); —
- bij ontslag op grond van artikel 2:298 Burgerlijk Wetboek; —
- door een besluit door de overige bestuurders met algemene stemmen genomen; —
- door periodiek aftreden. —

Artikel 10.

Boekjaar en jaarstukken.

1. Het boekjaar van de Stichting is gelijk aan het kalenderjaar. —
2. Per het einde van ieder boekjaar maakt de penningmeester een balans en een staat van baten en lasten over het geëindigde boekjaar op, welke jaarstukken binnen zes — maanden na afloop van het boekjaar en, indien sprake is van subsidiënten of andere — belanghebbenden die zulks wensen, vergezeld van een rapport van een — registeraccountant of een accountant-administratieconsulent aan het Bestuur worden — aangeboden. —
3. De jaarstukken worden door het Bestuur vastgesteld. —
Vaststelling van de jaarstukken door het Bestuur strekt de penningmeester tot decharge voor het door hem gevoerde beheer. —

Artikel 11.

Commissies.

Het Bestuur is bevoegd een of meer commissies in te stellen, waarvan de taken en —



bevoegdheden alsdan zullen worden vastgesteld bij huishoudelijk reglement. _____

Artikel 12.

Raad van Advies.

Het Bestuur kan een Raad van Advies instellen, die alsdan in ieder geval tot taak zal hebben —
het Bestuur gevraagd en ongevraagd te adviseren. _____

De verdere taken en bevoegdheden zullen alsdan bij huishoudelijk reglement worden
vastgesteld. _____

Artikel 13.

Directeur.

1. Het Bestuur kan een directeur benoemen en deze belasten met de dagelijkse gang van —
zaken van de Stichting. _____

2. Indien een directeur is benoemd kan deze door het Bestuur met inachtneming van de —
daartoe strekkende wettelijke bepalingen worden ontslagen. _____

3. De directeur heeft in de vergaderingen van het Bestuur een adviserende stem. _____

Artikel 14.

Reglementen.

1. Het Bestuur is bevoegd een of meer reglementen vast te stellen, waarin die _____
onderwerpen worden geregeld, welke niet in de Statuten zijn vervat. _____

2. De reglementen mogen niet met de wet of de Statuten in strijd zijn. _____

3. Het Bestuur is te allen tijde bevoegd de reglementen te wijzigen of op te heffen. _____

4. Op de vaststelling, wijziging en opheffing van de reglementen is het bepaalde in artikel —
15 leden 1 en 2 van overeenkomstige toepassing. _____

Artikel 15.

Statutenwijziging.

1. Het Bestuur is bevoegd de Statuten te wijzigen. _____
Onverminderd het bepaalde in artikel 6 lid 10 moet het besluit daartoe worden genomen
met een meerderheid van ten minste drie/vierde van de uitgebrachte stemmen in een —
vergadering van het Bestuur, waarin alle bestuurders aanwezig of vertegenwoordigd —
zijn. _____

2. Zijn in een vergadering, waarin een voorstel als bedoeld in lid 1 van dit artikel aan de —
orde is gesteld niet alle bestuurders aanwezig of vertegenwoordigd dan zal een tweede —
vergadering van het Bestuur worden bijeengeroepen, te houden niet eerder dan zeven —
dagen, doch niet later dan één en twintig dagen na de eerste, waarin een zodanig besluit
kan worden genomen met een meerderheid van ten minste drie/vierde van de —
uitgebrachte stemmen, en in welke vergadering ten minste de meerderheid van de in —
functie zijnde leden aanwezig of vertegenwoordigd is. _____

3. Iedere bestuurder is bevoegd de notariële akte van statutenwijziging te verlijden. _____

Artikel 16.

Ontbinding en vereffening.

1. Het Bestuur is bevoegd de Stichting te ontbinden. _____
Op het daartoe te nemen besluit is het bepaalde in artikel 15 leden 1 en 2 van —
overeenkomstige toepassing. _____

2. De Stichting blijft na haar ontbinding voortbestaan voor zover dit tot vereffening van —
haar vermogen nodig is. _____

3. De vereffening geschiedt door het Bestuur. _____

4. De vereffenaars dragen er zorg voor dat van de ontbinding van de Stichting inschrijving —
geschiedt in het register, bedoeld in artikel 2:289 Burgerlijk Wetboek. _____

5. Gedurende de vereffening blijven de bepalingen van de Statuten zoveel mogelijk van —
kracht. _____

6. Een eventueel batig saldo van de ontbonden Stichting wordt besteed overeenkomstig het
doel van de Stichting. _____

7. Na afloop van de vereffening blijven de boeken, bescheiden en andere gegevensdragers —
van de ontbonden Stichting gedurende zeven jaren berusten onder de jongste —
vereffenaar. _____

Artikel 17.

Slotbepaling.

In alle gevallen waarin zowel de wet als de Statuten niet voorzien, beslist het Bestuur. —

Artikel 18. —

Overgangsbepaling. —

Het eerste boekjaar van de Stichting loopt tot en met eenendertig december tweeduizend zestien. —

Dit artikel vervalt nadat het eerste boekjaar is geëindigd. —

Slotverklaring. —

Ten slotte verklaarde de comparante, handelend als gemeld, ter uitvoering van het bepaalde in artikel 5 leden 1 en 2 dat het Bestuur voor de eerste maal uit vier (4) leden bestaat en dat voor de eerste maal tot bestuurders worden benoemd: —

1. Gegevens verwijderd Hendrikus Ale Algra voornoemd, als voorzitter; —
2. Gegevens verwijderd Franciscus Josephus Aloijsius Damen voornoemd, als bestuurder; —
3. Gegevens verwijderd Cornelis Leo Ruissen voornoemd, als penningmeester; —
4. Gegevens verwijderd door? Alida Elisabeth de Vrij voornoemd, als secretaris. —

Volmachten. —

Van voormelde volmachten blijkt uit vier (4) onderhandse akten van volmacht, die aan deze akte zullen worden gehecht. —

De comparante is mij, notaris, bekend. —

WAARVAN AKTE in minuut is verleden te Eindhoven op de datum in het hoofd dezer akte vermeld. Na zakelijke opgave en toelichting van de inhoud van deze akte aan de verschenen persoon, heeft deze verklaard tijdig voor het verlijden van deze akte van de inhoud hiervan te hebben kennisgenomen en op volledige voorlezing van deze akte geen prijs te stellen. —

Vervolgens is deze akte na beperkte voorlezing door de comparante en mij, notaris, ondertekend. —

Volgt ondertekening.

Gegevens verwijderd door KvK





Verwerkingsverslag

Bijgaande document is elektronisch ontvangen bij de Kamer van Koophandel op 14-03-2016 11:42 van [REDACTED]
[REDACTED] in diens hoedanigheid als Notaris

Op het document is een elektronische handtekening aangetroffen die gecontroleerd en correct is bevonden op 14-03-2016 11:42 door de Kvk GX-Handtekeningservice.

Het bijbehorende digitale certificaat waarmee de handtekening is gezet is gecontroleerd en geldig en als niet-ingetrokken bevonden ten tijde van ondertekening.

De controle heeft plaatsgevonden op 14-03-2016 11:42 door de Kvk GX-Certificaatvalidatieservice.

Certificaat details van [REDACTED]

T = Notaris

SERIALNUMBER = [REDACTED]

C = NL

O = [REDACTED]

CN = [REDACTED]

Met serienummer

Uitgegeven door

C = NL

O = KPN Corporate Market BV

CN = KPN Corporate Market CSP Organisatie CA - G2

Inzien uittreksel - Vereniging d'Oranjeplaete (40310880)

Kamer van Koophandel, 23 mei 2024 - 11:14

KvK-nummer 40310880

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen beschikbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

Rechtspersoon

RSIN	008795253
Rechtsvorm	Vereniging met volledige rechtsbevoegdheid
Statutaire naam	Vereniging d'Oranjeplaete
Statutaire zetel	Gem. Middelburg
Bezoekadres	Bergse Linker Rottekade 285, 3056LJ Rotterdam
Datum akte van oprichting	12-05-1989
Datum akte laatste statutenwijziging	03-07-2017
Activiteiten	SBI-code: 94997 - Overige belangenbehartiging Exploitatieverenigingen voor flats, woningen e.d.

Bestuurders

Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	30-07-2017 (datum registratie: 30-07-2018)
Titel	Voorzitter
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED] A, [REDACTED]
Datum in functie	24-07-2021 (datum registratie: 27-07-2021)
Titel	Penningmeester
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	24-07-2021 (datum registratie: 21-03-2022)
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

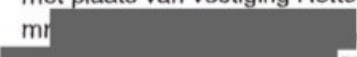
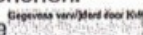
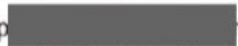
Naam	[REDACTED]
Geboortedatum	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	24-07-2021 (datum registratie: 21-03-2022)
Bevoegdheid	Gezamenlijk bevoegd (met andere bestuurder(s), zie statuten)

Gegevens zijn vervaardigd op 23-05-2024 om 11.14 uur.

**STATUTENWIJZIGING**

(Vereniging d'Oranjeplaete)

Op drie juli tweeduizend zeventien is voor mij, mr.  notaris —
met plaats van vestiging Rotterdam, verschenen: —

mr. , geboren te  op , —
 met kantooradres Blaak 31, 3011 GA Rotterdam. —

De comparant heeft het volgende verklaard: —
de algemene ledenvergadering van **Vereniging d'Oranjeplaete**, een vereniging, —
statutair gevestigd te Gemeente Middelburg en met adres: Oranjeplaat 39, 4341 PT —
Arnhemuiden, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 40310880 —
(vereniging), heeft op één en dertig juli tweeduizend zestien besloten de statuten van
de vereniging partiel te wijzigen, alsmede om de comparant te machtigen deze akte —
te doen passeren. Van deze besluitvorming blijkt uit een uittreksel uit de notulen van —
de algemene ledenvergadering dat in kopie aan deze akte zal worden gehecht —
(Bijlage). —

De statuten van de vereniging zijn laatstelijk gewijzigd bij akte op één oktober —
negentienhonderdachtennegentig verleden voor mr. , destijds —
notaris met plaats van vestiging Middelburg. —

Ter uitvoering van voormeld besluit tot partiële statutenwijziging worden de statuten —
van de vereniging hierbij gewijzigd als volgt. —

Wijziging —

Artikel 8 lid 2 wordt gewijzigd en komt te luiden als volgt: —

- "2. Bestuursleden kunnen zijn leden, hun echtgenoten(s), wettelijke partners of —
(aangehuwde / wettelijke partners van) meerderjarige kinderen. —
De meerderheid van het bestuur dient evenwel te bestaan uit leden zoals —
omschreven in Artikel 4, waarbij ten aanzien van personen met een —
gezamenlijk lidmaatschap als bedoeld in Artikel 4 lid 2 geldt dat slechts één van
hen - en niet meerderen noch een schriftelijk door hen aangewezen derde - —
deel uit kan maken van het bestuur." —

Slot —

De comparant is mij, notaris, bekend. —

Deze akte is verleden te Rotterdam op de datum aan het begin van deze akte —
vermeld. De zakelijke inhoud van deze akte is aan de comparant opgegeven en —
toegelicht. De comparant heeft verklaard op volledige voorlezing van de akte geen —
prijs te stellen, tijdig voor het verlijden van de akte door de notaris te hebben
kennisgenomen en met de inhoud **Gegevens verwijderd door KvK**  
is deze akte eerst door de comparant. 
(Volgt ondertekening)





CvN/IV/5161041/40069937

VERKLARING BIJ EEN DOORLOPENDE TEKST VAN STATUTEN

De ondergetekende,

mr.  notaris te Rotterdam,

verklaart bij deze,

dat hij zich er naar zijn b Gegevens verwijderd door KvK overtuigd dat aan deze verklaring is gehecht de
doorlopende tekst van d Gegevens verwijderd door KvK ging d'Oranjeplaete, een vereniging, gevestigd te
Arnhem, waarin is v Gegevens verwijderd door KvK tutenwijziging, aangebracht bij akte op 3 juli 2017,
verleden voor mij, notari Gegevens verwijderd door KvK

Rotterdam, Gegevens verwijderd door KvK

Gegevens v Gegevens verwijderd door KvK or KvK





DOORLOPENDE TEKST VAN DE STATUTEN VAN
VERENIGING D'ORANJEPLAETE
ZOALS DEZE ZIJN KOMEN TE LUIDEN NA STATUTENWIJZIGING
DE DATO 3 JULI 2017

NAAM EN ZETEL

Artikel 1

De vereniging draagt de naam: "Vereniging d'Oranjeplaete" en is gevestigd te Arnemuiden, gemeente Middelburg.

DUUR

Artikel 2

1. De vereniging is aangegaan voor onbepaalde tijd.
2. Het verenigingsjaar loopt van één juni tot en met eenendertig mei daaropvolgend.

Artikel 3

1. De vereniging heeft ten doel het behartigen van de maatschappelijke en culturele belangen van haar leden als eigenaars van huizen, gronden en water op de Oranjeplaat in Arnemuiden. Zij tracht dit doel te bereiken langs wettige weg en wel door:
 - a. het beheren en onderhouden van het bungalowpark Oranjeplaat, waarbij het bewaren van dit park en de kreek in de staat waarin het zich thans bevindt, alsmede het behoud van rust en schoonheid actief zal worden nagestreefd.
 - b. het houden van bijeenkomsten en vergaderingen;
 - c. het organiseren van gemeenschap bevorderende evenementen en excursies voor haar leden en de hunnen.
 - d. het opkomen voor de gemeenschappelijke belangen van haar leden bij betrokken overheden en overheidsdiensten alsmede bij particuliere instanties en (rechts)personen.
 - e. het in eigendom verwerven, vervreemden en/of bezwaren van onroerende zaken, welke ten algemene nutte strekken.
 - f. alle andere haar ten dienste staande wettige middelen die tot verwezenlijking van het doel bevorderlijk zijn.
2. De vereniging zal actief veranderingen van de bestemming en de inrichting van het park bestrijden.
3. Onroerende zaken welke ten algemene nutte strekken en waarvan de vereniging de eigendom heeft, worden door de vereniging niet vervreemd, verhuurd of op andere wijze in gebruik gegeven, tenzij met voorafgaande goedkeuring in de algemene vergadering met 85% van het totale - al of niet aanwezige - uit te brengen aantal stemmen. Dat geldt ook voor het verwerven van onroerende zaken.

LIDMAATSCHAP

Artikel 4

1. Leden van de Vereniging zijn zij die een perceel in het park "De Oranjeplaat" in volle eigendom hebben.
2. Ingeval meer (rechts)personen gezamenlijk de volle eigendom van een perceel hebben (bijvoorbeeld in geval van een of meer juridisch eigenaren, economisch eigenaren,



hoofdgerechtigden, vruchtgebruikers en/of erfpachters) zullen dezen gezamenlijk als één lid gelden, waarbij zij hun stemrecht als lid slechts kunnen uitoefenen door middel van een hunner of van een derde, daartoe schriftelijk aangewezen. Bij een gezamenlijk lidmaatschap, als hier bedoeld, zijn alle gerechtigden jegens de Vereniging hoofdelijk aansprakelijk voor de verplichtingen, die uit het gezamenlijke lidmaatschap voortvloeien.

3. Leden die eigenaar zijn van meer dan één perceel hebben bij besluiten in de algemene vergadering een gelijk aantal stemmen als zij percelen bezitten.

Artikel 5

Het lidmaatschap is verbonden met het perceel en gaat, bij vervreemding van de eigendom, over op de nieuwe eigenaar. Een andere overdracht van het lidmaatschap is niet mogelijk.

DONATEURS

Artikel 6

Donateurs zijn zij, die door het bestuur als zodanig zijn toegelaten. Het bestuur en iedere donateur zijn bevoegd het donateurschap door schriftelijke opzegging te doen eindigen.

Donateurs zijn verplicht jaarlijks aan de vereniging een geldelijke bijdrage te verlenen, waarvan de minimale omvang door de algemene vergadering wordt vastgesteld. Aan het donateurschap zijn geen andere verplichtingen en ook geen rechten verbonden.

GELDMIDDELEN

Artikel 7

1. De geldmiddelen van de vereniging bestaan uit de jaarlijkse bijdragen van de leden en de donateurs, erfstellingen, legaten, schenkingen, en andere inkomsten.
2. De leden zijn jaarlijks een gelijk bedrag per perceel verschuldigd, dat op grond van een door het bestuur voor te leggen begroting door de algemene ledenvergadering wordt vastgesteld. De begroting zal jaarlijks door de algemene ledenvergadering worden goedgekeurd en vastgesteld.

BESTUUR

Artikel 8

1. Het bestuur bestaat uit ten minste drie en ten hoogste vijf natuurlijke personen die van onberispelijke levenswandel zijn, en omvat tenminste de functies van voorzitter, secretaris en penningmeester.
2. Bestuursleden kunnen zijn leden, hun echtgenoten(s), wettelijke partners of (aangehuwde wettelijke partners van) meerderjarige kinderen.
De meerderheid van het bestuur dient evenwel te bestaan uit leden zoals omschreven in Artikel 4, waarbij ten aanzien van personen met een gezamenlijk lidmaatschap als bedoeld in Artikel 4 lid 2 geldt dat slechts één van hen - en niet meerderen noch een schriftelijk door hen aangewezen derde - deel uit kan maken van het bestuur.
3. De bestuursleden worden door de algemene vergadering in de diverse functies gekozen en benoemd uit kandidaten die daarvoor door het bestuur zijn voorgedragen. Deze voorstellen dienen tezamen met de agenda en andere stukken tenminste twee weken voor de vergadering aan de leden te zijn verzonden. Tegenkandidaten kunnen tot zeven dagen voor de vergadering bij het bestuur worden gemeld, dat daarvan de leden onverwijld schriftelijk dient te verwittigen.
Kandidaten voor bestuursfuncties dienen aan het bestuur een schriftelijke verklaring te doen toekomen dat zij in een eventuele benoeming bewilligen.
De algemene vergadering stelt het aantal bestuursleden en de daarbij behorende functies vast.
4. Bestuursleden kunnen te allen tijde onder opgaaf van redenen als zodanig door de algemene vergadering worden geschorst en ontslagen. Terzake van schorsing of ontslag besluit de algemene vergadering met een meerderheid van twee/derde van de uitgebrachte stemmen.
5. Indien ingeval van schorsing van een bestuurslid de algemene vergadering niet binnen drie



maanden daarna tot zijn ontslag heeft besloten, eindigt de schorsing. Het geschorste bestuurslid wordt in de gelegenheid gesteld zich in de algemene vergadering te verantwoorden en kan zich daarbij door een raadsman doen bijstaan.

6. Bestuursleden worden benoemd voor een periode van maximaal vier jaar. Onder een jaar wordt te dezen verstaan de periode tussen twee opeenvolgende jaarlijkse algemene vergaderingen. De bestuursleden treden af volgens een door het bestuur op te maken rooster. Dit rooster dient aan de stukken voor de jaarlijkse algemene vergadering te worden toegevoegd. Een volgens het rooster aftredend bestuurslid is onmiddellijk herbenoembaar, doch niemand kan langer dan 8 jaar achtereenvolgende bestuurslid zijn.
7. In bestaande vacatures wordt zo spoedig mogelijk voorzien. Een niet voltallig bestuur blijft bestuursbevoegd.

Artikel 9

1. Het bestuur handelt overeenkomstig de doeleinden van de vereniging.

Het bestuur is belast met het besturen van de vereniging.

COMMISSIES

Artikel 10

1. De algemene vergadering benoemt jaarlijks een kascontrolecommissie van ten minste twee leden, die geen deel van het bestuur mogen uitmaken. Zij worden voor twee jaar benoemd; ieder jaar treedt één lid af, en wordt een nieuw lid benoemd.
2. De algemene vergadering kan verder naar behoefte commissies instellen en aldus ingestelde commissies opheffen.
3. De algemene vergadering kan taken en/of bevoegdheden van het bestuur aan een commissie delegeren en aldus gedelegeerde taken en/of bevoegdheden intrekken.
4. Commissieleden kunnen zijn leden, hun echtgenoten(s), wettelijke partners of (aangehuwde/wettelijke partners van) kinderen.

Artikel 11

1. Het bestuur vertegenwoordigt de vereniging.
2. De vertegenwoordigingsbevoegdheid komt mede toe aan de voorzitter tezamen met de secretaris of de penningmeester, danwel de secretaris tezamen met de penningmeester.
3. Het bestuur kan volmacht verlenen aan één of meer bestuursleden alsook aan anderen, om de vereniging binnen de grenzen van die volmacht te vertegenwoordigen.
4. Voor het aangaan van rechtshandelingen, waaruit een totale verplichting voor de vereniging kan voortvloeien, die een in het Huishoudelijk Reglement vastgelegd bedrag te boven gaat, moet de algemene vergadering toestemming verlenen.

DE ALGEMENE VERGADERING

Artikel 12

De algemene vergaderingen worden gehouden in de gemeente waar de vereniging statutair is gevestigd.

Artikel 13

1. Toegang tot de algemene vergadering hebben alle leden, hun echtgenoten(s) of wettelijke partners en hun meerderjarige (aangehuwde/wettelijke partners van) kinderen, alsmede degenen, die daartoe door het bestuur en/of de algemene vergadering zijn uitgenodigd. De termijn voor oproeping voor een algemene ledenvergadering moet ten minste veertien dagen bedragen.
2. Stemgerechtigd in de algemene vergadering zijn uitsluitend de leden. Ieder die stemgerechtigd is, kan aan een van zijn familieleden als vernoemd onder art. 13.1 of aan een andere stemgerechtigde schriftelijk volmacht verlenen tot het uitbrengen van zijn stem. Een stemgerechtigde kan voor ten hoogste één lid als gevolmachtigde optreden.
3. Een eenstemmig besluit van al degenen, die in de algemene vergadering stemgerechtigd zijn, ook al zijn zij niet in vergadering bijeen, heeft, mits met voorkennis van het bestuur genomen, de zelfde kracht als een besluit van de algemene vergadering.
4. Stemmingen in de algemene vergadering over personen geschieden schriftelijk. Daartoe



wordt uit de aanwezige leden een Stemdingscommissie van twee personen samengesteld die de gang van zaken van de verkiezing regelt en de uitslag meedeelt. Van deze regel kan worden afgeweken tenzij een aanwezig lid daar bezwaar tegen heeft.

Stemmingen over zaken worden mondeling gehouden. Als echter vijf of meer van de aanwezige stemgerechtigden om een geheime stemming vragen, dient deze schriftelijk plaats te vinden.

5. Alle besluiten waaromtrent bij de wet of bij deze statuten geen grotere meerderheid is voorgeschreven, worden genomen bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen. Bij staking van stemmen over zaken is het voorstel verworpen. Staken de stemmen bij verkiezing van personen, dan beslist het lot. Indien bij verkiezing tussen meer dan twee personen door niemand een volstrekte meerderheid is verkregen, wordt herstemd tussen de twee personen, die het grootste aantal stemmen kregen, zo nodig na tussenstemming.

Artikel 14

1. De algemene vergaderingen worden geleid door de voorzitter of, bij diens afwezigheid, door het oudste in leeftijd aanwezige bestuurslid.
Zijn geen bestuursleden aanwezig, dan voorziet de vergadering zelf in haar leiding.
2. Het door de voorzitter ter algemene vergadering uitgesproken oordeel dat door de vergadering een besluit is genomen, is beslissend.
Wordt onmiddellijk na het uitspreken van het oordeel van de voorzitter de juistheid ervan betwist, dan vindt overeenkomstig het in de wet bepaalde een nieuwe stemming plaats, indien de meerderheid der vergadering of, indien de oorspronkelijke stemming niet hoofdelijke of schriftelijk geschiedde, een stemgerechtigde aanwezige dit verlangt.
Door deze nieuwe stemming vervallen de rechtsgevolgen van de oorspronkelijke stemming.
3. Van het ter algemene vergadering verhandelde worden notulen gehouden door de secretaris of door een door de voorzitter aangewezen persoon. Deze notulen worden toegevoegd aan de stukken van de eerstvolgende algemene vergadering en daarin vastgesteld en ten blijke daarvan door de voorzitter en de secretaris van die vergadering ondertekend.

Artikel 15

1. Het boekjaar van de vereniging loopt van één juni tot en met éénendertig mei van het daaropvolgende jaar. Jaarlijks wordt ten minste één algemene vergadering gehouden en wel binnen zes maanden na afloop van het boekjaar, behoudens verlenging van deze termijn door de algemene vergadering. In deze algemene vergadering brengt het bestuur zijn jaarverslag uit over de gang van zaken in de vereniging en over het gevoerde beleid. De balans, de staat van baten en lasten van het afgelopen jaar, en de begroting van het komende verenigingsjaar worden met een toelichting ondertekend door de penningmeester aan de stukken voor de vergadering toegevoegd. Dat geldt ook voor het verslag van de Kascontrolecommissie en voor een eventueel accountantsrapport. Deze stukken dienen ten minste 14 dagen voor de vergadering aan de leden te zijn toegezonden. Op basis van deze stukken wordt het financiële beleid van het afgelopen en het komende verenigingsjaar beoordeeld en de penningmeester voor het gevoerde financiële beleid van het afgelopen verenigingsjaar gedechargeerd.
2. Het bestuur doet de in lid 1 bedoelde stukken ten minste één maand voor de dag waarop de algemene vergadering zal worden gehouden waarin deze zullen worden behandeld, toekomen aan de Kascontrolecommissie.
De Kascontrolecommissie onderzoekt deze stukken en brengt binnen tien dagen aan het bestuur schriftelijk verslag uit van haar bevindingen.
3. Het bestuur is verplicht aan de Kascontrolecommissie ten behoeve van haar onderzoek alle door haar gevraagde inlichtingen te verschaffen, haar desgewenst de kas en de waarden te tonen, en inzage in de boeken en bescheiden der vereniging te geven.
4. Vergt dit onderzoek naar het oordeel der Kascontrolecommissie bijzondere



boekhoudkundige kennis, dan kan zij zich op kosten van de vereniging door een deskundige doen bijstaan.

Artikel 16

1. Naast de algemene vergadering bedoeld in het vorige artikel, worden algemene vergaderingen bijeengeroepen door het bestuur zo dikwijls het dit wenselijk oordeelt.
2. Op schriftelijk verzoek van ten minste een/tiende gedeelte van de leden, is het bestuur verplicht tot het bijeenroepen van een algemene vergadering op een termijn van niet langer dan vier weken na indiening van het verzoek.
Indien aan het verzoek binnen veertien dagen geen gevolg wordt gegeven, kunnen de verzoekers zelf tot de bijeenroeping van de algemene vergadering overgaan. De verzoekers kunnen alsdan anderen dan bestuursleden belasten met de leiding der vergadering en het opstellen der notulen.
3. De bijeenroeping der algemene vergadering geschiedt door schriftelijke mededeling aan de leden op een termijn van ten minste zeven dagen.
Bij de oproeping worden de te behandelen onderwerpen vermeld.
4. Indien geen schriftelijke bijeenroeping van de algemene vergadering plaatsvond, kan de algemene vergadering niettemin rechtsgeldige besluiten nemen, mits ten minste een zodanig aantal stemgerechtigden ter vergadering aanwezig is als is gerechtigd tot het uitbrengen van tenminste de helft van het aantal stemmen dat in een voltallige vergadering kan worden uitgebracht en geen van hen, noch het bestuur, zich tegen besluitvorming verzet onverminderd het voor het betreffende besluit krachtens deze statuten vereiste minimum aantal stemmen/meerderheid.
Indien bijeenroeping van de algemene vergadering geschiedde op kortere dan de voorgeschreven termijn, kan de algemene vergadering niettemin rechtsgeldige besluiten nemen, tenzij één/tiende gedeelte der aanwezige stemgerechtigden zich daartegen verzet.
Het bepaalde in de eerste zin van dit lid is van overeenkomstige toepassing op besluitvorming door de algemene vergaderingen inzake onderwerpen die niet op de agenda werden vermeld.

STATUTENWIJZIGING

Artikel 17

1. In de statuten van de vereniging kan geen verandering worden gebracht dan door een besluit van een algemene vergadering, waartoe is opgeroepen met de mededeling dat aldaar wijziging van de statuten zal worden voorgesteld.
De termijn voor oproeping tot een zodanige vergadering moet ten minste veertien dagen bedragen.
2. Bij de oproeping tot de algemene vergadering ter behandeling van een voorstel tot statutenwijziging, moet een afschrift van dat voorstel, waarin de voorgedragen wijziging woordelijk is opgenomen, worden gevoegd.
3. Een besluit tot statutenwijziging behoeft tenminste drie/vierde meerderheid van het totale - al of niet aanwezige - uit te brengen aantal stemmen.
Besluiten tot wijziging van Artikel 3 lid 1 sub a. en lid 3 van dat artikel kunnen slechts worden genomen met een meerderheid van tenminste vijfentachtig procent (85%) van het totale - al of niet aanwezige - uit te brengen aantal stemmen.
4. Een statutenwijziging treedt niet in werking dan nadat hiervan een notariële akte is opgemaakt.
5. Het bepaalde in de leden 1 en 2 van dit artikel is niet van toepassing, indien in de algemene ledenvergadering alle leden aanwezig of vertegenwoordigd zijn en het besluit tot statutenwijziging met algemene stemmen wordt genomen.
6. Het bestuur is verplicht binnen twee weken na het passeren van de in Artikel 17 lid 4



bedoelde akte een authentiek afschrift van de akte van statutenwijziging en een volledige doorlopende tekst van de statuten, zoals deze na de wijziging luiden, neer te leggen ten kantore van het door de Kamer van Koophandel en Fabrieken gehouden verenigingenregister.

ONTBINDING EN VEREFFENING

Artikel 18

1. Het bepaalde in Artikel 17 leden 1, 2 en 3 is van overeenkomstige toepassing op een besluit van de algemene vergadering tot ontbinding van de vereniging.
2. Het liquidatiesaldo zal onder de leden worden verdeeld, waarbij ieder lid voor ieder perceel, dat dit lid in de volle eigendom heeft, een gelijk bedrag zal toekomen. Tot één perceel gerechtigden, waarvoor Artikel 4 lid 2 van toepassing is, zullen dit bedrag gezamenlijk ontvangen en dienen onderling te beslissen hoe dit bedrag onder hen moet worden verdeeld.
3. De vereffening geschiedt door het bestuur.
4. Na de ontbinding blijft de vereniging voortbestaan voor zover dit tot vereffening van haar vermogen nodig is. Gedurende de vereffening blijven de bepalingen van de statuten zoveel mogelijk van kracht.
In stukken en aankondigingen die van de vereniging uitgaan, moeten aan haar naam worden toegevoegd de woorden "in liquidatie".
5. De vereniging houdt op te bestaan op het tijdstip waarop geen aan haar, dan wel aan de vereffenaar(s), bekende baten meer aanwezig zijn. De vereffenaar(s) doet(n) van de beëindiging opgave aan het in lid 6 van Artikel 17 vermelde register.
6. De boeken en bescheiden van de ontbonden vereniging moeten worden bewaard gedurende tien jaren na afloop van de vereffening.
Bewaarder is degene die door de vereffenaars als zodanig is aangewezen.

REGLEMENTEN

Artikel 19

1. De algemene vergadering kan een of meer reglementen vaststellen en wijzigen, waarin onderwerpen worden geregeld waarin door deze statuten niet of niet volledig wordt voorzien.
2. Een reglement mag geen bepalingen bevatten, die strijdig zijn met de wet of met deze statuten.
3. Op besluiten tot vaststelling en tot wijziging van een reglement is het bepaalde in Artikel 17 leden 1, 2 en 5 van toepassing.



Verwerkingsverslag

Bijgaande document is elektronisch ontvangen bij de Kamer van Koophandel op 04-07-2017 17:28 van [REDACTED]
[REDACTED] e/v [REDACTED] in diens hoedanigheid als Kandidaat Notaris

Op het document is een elektronische handtekening aangetroffen die gecontroleerd en correct is bevonden op 04-07-2017 17:28 door de Kvk GX-Handtekeningservice.

Het bijbehorende digitale certificaat waarmee de handtekening is gezet is gecontroleerd en geldig en als niet-ingetrokken bevonden ten tijde van ondertekening.

De controle heeft plaatsgevonden op 04-07-2017 17:28 door de Kvk GX-Certificaatvalidatieservice.

Certificaat details van [REDACTED] e/v [REDACTED]

T = Kandidaat Notaris

SERIALNUMBER = [REDACTED]

C = NL

O = [REDACTED] e/v [REDACTED]

CN = [REDACTED] e/v [REDACTED]

Met serienummer

[REDACTED]
Uitgegeven door

C = NL

OU = Issuing Certification Authority

O = QuoVadis Trustlink BV

CN = QuoVadis CSP - PKI Overheid CA - G2

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 2

Provincie Zeeland - Bekendmaking ontwerpbesluit verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Gedeputeerde staten hebben een ontwerpbesluit voor een wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland vastgesteld.

Het ontwerpbesluit tot wijziging van de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland bevat een besluit op de aanvraag van Zeeland Airport B.V. voor de wijziging van de ligging van de start- en landingsbaan; wijziging van de beperkingengebieden; de wijziging in de ligging van en het aantal handhavingspunten. Daarnaast is door de exploitant in de aanvraag de suggestie gedaan om de regeling van het maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kg op te heffen, mede gelet op de activiteiten van het Search and Rescue (SAR)-team.

Het ontwerpbesluit en de op zaak betrekking hebbende stukken liggen van **15 april t/m 27 mei 2024** ter inzage bij:

- Provincie Zeeland, Abdij 6 in Middelburg, op werkdagen van 9.00 – 16.00 uur en desgevraagd buiten kantoortijden.
- De publieksbalie van de gemeente Terneuzen, Stadhuisplein 1 in Terneuzen van maandag tot en met vrijdag van 12.00 - 16.30 uur.
- De publieksbalie van de gemeente Goes, M.A. de Ruijterlaan 2 in Goes op afspraak op maandag t/m woensdag van 08.30 - 17.00 uur, donderdag van 08.30 - 21.00 uur en op vrijdag van 08.30 – 12.30 uur.
- De publieksbalie van de gemeente Borsele, Stenevate 10 in Heinkenszand op maandag van 8.30 – 17.30 uur, dinsdag van 8.30 - 16.30 uur, woensdag 08.30 - 17.30 uur, donderdag 08.30 - 20.00 uur en op vrijdag van 08.30 - 12.30 uur.
- De publieksbalie van de gemeente Middelburg, Kanaalweg 3 in Middelburg op maandag t/m vrijdag 8.30 - 16.30 uur en op donderdag tot 20.00 uur.
- De Centrale Publieksbalie van de gemeente Veere, Traverse 1 in Domburg. Alleen op afspraak Contact op nemen via 0118-555444, vanaf 08.30 uur 's morgens of gemeente@veere.nl.
- De publieksbalie van de gemeente Vlissingen, Paul Krugerstraat 1, 4382 MA Vlissingen. Alleen op afspraak van maandag tot en met vrijdag van 8.30-17.00 uur via telefoonnummer 14 0118.
- De balie dienstverlening van de gemeente Noord-Beveland, Voorstraat 31 in Wissenkerke. Op maandag tot en met donderdag 9.00 uur – 12.00 uur en 13.00 uur – 17.00 uur en op vrijdag van 9.00 uur – 12.00 uur.

Een ieder kan tot en met **27 mei 2024**, bij voorkeur schriftelijk, zienswijzen over het ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Midden-Zeeland indienen bij gedeputeerde staten van Zeeland, Postbus 6001, 4330 LA Middelburg.

Wanneer u de stukken over het ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Midden-Zeeland wilt bekijken, kunt u contact opnemen met het informatiecentrum van provincie Zeeland (tel. 0118 – 631011).

De documenten kunnen gedurende de inzagetermijn ingezien worden op <https://www.zeeland.nl/loket/provinciaal-blad-en-bekendmakingen>. En in de linker kolom bij 'bekijk documenten' kunnen de stukken gedownload en ingezien worden.

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 2

AANTEKENEN

Het college van Gedeputeerde Staten
van de provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Tevens per e-mail : provincie@zeeland.nl; baanrotatievmz@zeeland.nl

Nijmegen, 29 juni 2023

Ons kenmerk
Stichting Aqua Familia
e.a./Zeeland Airport
20211260 - 2630746/1 - RB/

Telefoonnummer
024 - [REDACTED]

E-mail
[REDACTED]@hekkelman.nl
[REDACTED]@hekkelman.nl

Faxnummer
024 - [REDACTED]

Betreft
Verzoek tot overleg over
besluitvorming baanrotatie
luchthaven Midden-Zeeland

SPOED

Geacht college,

Als advocaat-gemachtigden van de stichting **Stichting Aqua Familia**, gevestigd aan de Muidenweg 3 te (4341 PX) Arnhem en de **Vereniging d'Oranjeplaete**, gevestigd aan de Bergse Linker Rottekade 345 te (3056 LL) Rotterdam, (hierna: 'cliënten') vragen wij uw dringende aandacht voor het volgende verzoek.

1. Inleiding

1. De vliegbewegingen vanaf de luchthaven Midden-Zeeland (hierna: 'de luchthaven') zijn van directe invloed op de eigendommen en belangen van cliënten. De betrokken overheden (waaronder de provincie Zeeland en de gemeente Middelburg) en partijen hebben erkend dat de hindercontouren van de luchthaven een optimale invulling van andere functies in de omliggende recreatiegebieden (van o.a. cliënten) in de weg staan. Daaruit is het initiatief ontstaan om de start- en landingsbaan van de luchthaven te draaien c.q. te roteren en te verplaatsen. Het college van gedeputeerde staten van Zeeland (hierna: 'gedeputeerde staten') heeft op 15 februari 2022 besloten om de ruimtelijke procedure voor het provinciaal inpassingsplan voor de baanrotatie van de luchthaven op te starten. Het voorontwerpinpassingsplan heeft van 7 juli 2022 t/m 17 augustus 2022 ter inzage gelegen. Inmiddels zijn we bijna een jaar verder na terinzagelegging van het voorontwerpinpassingsplan en er is nog steeds geen duidelijkheid over het moment

van terinzagelegging van het **ontwerpinpassingsplan**. Gegeven de bestaande overlast, hebben cliënten er belang bij dat het ontwerpinpassingsplan voor de baanrotatie voortvarend en dus zo spoedig mogelijk ter inzage wordt gelegd.

2. Gelet op het voorgaande wensen cliënten graag op de kortst mogelijke termijn in overleg te treden met gedeputeerde staten over de stand van zaken van de besluitvorming over de aanstaande baanrotatie van de luchthaven Midden-Zeeland. Cliënten hebben er recht op en belang bij dat het provinciale ontwerpinpassingsplan voor de baanrotatie van de luchthaven op de kortst mogelijke termijn in procedure wordt gebracht. Wij lichten dit verzoek hierna namens cliënten toe.

2. Voorgeschiedenis en procesverloop

3. Aan de Calandweg 36 te (4341 RA) Arnhemuiden ligt de luchthaven Midden-Zeeland (hierna: '*de luchthaven*'). Deze luchthaven is in beheer en in eigendom van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zeeland Airport B.V. (hierna: '*Zeeland Airport*'). De bij de huidige start- en landingsbaan behorende aanvliegroutes voor het toegestane luchtverkeer leiden in de huidige situatie tot geluidsoverlast op onder andere het recreatiegebied Oranjeplaat en het recreatiepark Waterpark Veerse Meer. De vliegbewegingen vanaf de luchthaven zijn daarmee van directe invloed op de eigendommen en belangen van cliënten (waaronder het woon- en leefklimaat van de bewoners van de betrokken woningen):
 - Stichting Aqua Familia behartigt de belangen van de ca. 63 woningeigenaren (de ligging is rood omcirkeld op de volgende afbeelding in randnummer 4). De gronden van de eigenaren liggen in de directe nabijheid van het luchthavengebied van de luchthaven. Daarnaast liggen de vliegroutes van het luchtvaartverkeer van de luchthaven over de verschillende woningen van de eigenaren waarvan de Stichting Aqua Familia de belangen behartigt; en
 - de Vereniging d'Oranjeplaete behartigt de gemeenschappelijke belangen van de (bewoners van) de wijk Oranjeplaat (de ligging is geel gemarkeerd op de volgende afbeelding in randnummer 4). De wijk is op de voorgaande afbeelding geel omcirkeld weergegeven. Dit betreft een woonwijk met 64 woningen waarvan 26 een permanente woonbestemming hebben en de overige woningen worden gebruikt voor recreatieve doeleinden inclusief verhuur. De gronden liggen in de directe nabijheid van het luchthavengebied van de luchthaven. Ook liggen de vliegroutes van het luchtvaartverkeer van de luchthaven over de wijk.
4. Cliënten wijzen op de volgende afbeelding voor de ligging van hun eigendommen ten opzichte van de luchthaven:



Bron luchtfoto: Google Maps. De ligging van Vereniging d'Oranjeplaete (geel omcirkeld), Stichting Aqua Familia (rood omcirkeld) en Zeeland Airport c.q. de luchthaven (blauw omcirkeld) is globaal weergegeven.

5. In de 'Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer' uit 2004 is al door de diverse betrokken overheden (waaronder de provincie Zeeland en de gemeente Middelburg) en partijen erkend dat de hindercontouren van de luchthaven een optimale invulling van andere functies in de omliggende recreatiegebieden (van o.a. cliënten) in de weg staan.¹ Daaruit ontstond het initiatief om de start- en landingsbaan van de luchthaven te draaien c.q. roteren en te verplaatsen (hierna aangeduid als: 'de baanrotatie').
6. Op 15 februari 2022 hebben gedeputeerde staten het besluit genomen om de eerste fase van de ruimtelijke procedure voor het provinciaal inpassingsplan voor de baanrotatie van de luchthaven op te starten:

"Voorontwerp Inpassingsplan Vliegveld Midden Zeeland

*De Provincie Zeeland werkt op verzoek van zes gemeenten een ruimtelijk plan uit dat het mogelijk maakt om de huidige start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland te verplaatsen en te draaien. Hierdoor wijzigen de geluids- en veiligheidscontouren in positieve zin, waarmee een gewenste milieuwinst in de directe omgeving van het vliegveld kan worden bereikt. Om die milieuwinst te bereiken dient een juridisch-planologische procedure te worden doorlopen. Gedeputeerde Staten hebben besloten om het eerste deel van deze procedure op te starten. Het gaat hier om de zogenaamde voorontwerpprocedure, waarbij het plan wordt voorgelegd aan de directe omgeving van het vliegveld en men in de gelegenheid wordt gesteld een inspraakreactie in te dienen. Daarnaast worden de betrokken bestuurlijke overlegpartners, zoals gemeenten, waterschap en veiligheidsregio om een reactie op het plan gevraagd."*²

¹ Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer 2004, p. 3.

² Deze besluitenlijst is raadpleegbaar via de volgende link:

<https://www.zeeland.nl/vergaderoverzicht-en-activiteiten/vergadering-gedeputeerde-staten-van-15-februari-2022>.

7. Op 22 juni 2022 hebben gedeputeerde staten bekendgemaakt dat zij een provinciaal inpassingsplan voorbereiden voor de baanrotatie van de luchthaven.³
8. Op 6 juli 2022 hebben gedeputeerde staten bekendgemaakt dat het voorontwerpinpassingsplan 'Baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland' ter inzage ligt (hierna: '*het voorontwerpinpassingsplan*').⁴ Dit voorontwerpinpassingsplan heeft van 7 juli 2022 t/m 17 augustus 2022 ter inzage gelegen. Inmiddels dus bijna een jaar geleden.
9. Bij brief van 7 juli 2022 (met zaaknummer 169556) hebben gedeputeerde staten provinciale staten geïnformeerd over de terinzagelegging van het voorontwerpinpassingsplan. In deze brief is aangegeven dat na afloop van de terinzageleggingstermijn van het voorontwerpinpassingsplan alle reacties op het voorontwerpinpassingsplan van een antwoord zullen worden voorzien, waarna het ontwerp-inpassingsplan ter inzage zal worden gelegd.
10. Inmiddels zijn we bijna een jaar verder na terinzagelegging van het voorontwerpinpassingsplan en er is nog steeds geen duidelijkheid over het moment van terinzagelegging van het **ontwerp**inpassingsplan. Gegeven de bestaande overlast, hebben cliënten er belang bij dat het ontwerp-inpassingsplan voor de baanrotatie voortvarend en dus zo spoedige mogelijk ter inzage wordt gelegd. Dit lichten wij hierna namens cliënten nader toe.

3. Belang bij spoedig in procedure brengen ontwerp-inpassingsplan

11. Op de eerste plaats geldt dat cliënten in mei 2022 een overeenkomst hebben gesloten met Zeeland Airport over (onder meer) de aanvraag voor de wijziging van het geldende Luchthavenbesluit⁵ ten behoeve van de voorgenomen baanrotatie. De gemaakte (contractuele) afspraken zien er anders op dat:
 - cliënten en Zeeland Airport zich van acties en gedragingen onthouden die een voortvarende besluitvorming over het inpassingsplan en het luchthavenbesluit voor de baanrotatie te frustreren of te vertragen; en
 - Zeeland Airport zich maximaal inspannt om de benodigde procedures c.q. besluiten voor de baanrotatie van de luchthaven voortvarend op te pakken en af te handelen. Ook zal Zeeland Airport zo spoedig mogelijk na het ondertekenen van de overeenkomst de volledige aanvraag indienen voor een nieuw Luchthavenbesluit bij de provincie Zeeland en de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland (hierna: '*de RUD*') voor de baanrotatie van de luchthaven. Daarbij is ook expliciet bepaald dat de aanvraag door Zeeland Airport niet aangevuld zal worden met andere punten of vertraagd zal worden door een andere of gewijzigde aanvraag, zolang de besluiten (het luchthavenbesluit en het inpassingsplan) over de baanrotatie nog niet onherroepelijk zijn geworden.

³ Provinciaal blad 2022 nr. 7212, d.d. 22 juni 2022.

⁴ Zie het Provinciaal blad 2022, nr. 7870 d.d. 6 juli 2022.

⁵ Momenteel geldt het Luchthavenbesluit dat provinciale staten op 10 juli 2020 hebben vastgesteld en dat op 24 november 2021 ter inzage is gelegd. Zie het Provinciaal blad 2021, 11385.

12. Gedeputeerde staten zijn ook op de hoogte (gebracht) van deze contractuele afspraken die al meer dan een jaar geleden zijn gemaakt. Verwezen wordt naar de e-mail van [REDACTED] (namens cliënten) aan de gedeputeerden Van der Velde en De Bat van 25 april 2022 en de reactie daarop van de gedeputeerde Van der Velde van 25 april 2022. Deze mailwisseling is aangehecht als **Bijlage 1** aan deze brief.
13. Zeeland Airport heeft spoedig na het sluiten van deze overeenkomst de aanvraag voor de wijziging van het thans geldende Luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie ingediend. Bij brief van 16 mei 2022 (met zaaknummer 153157) hebben gedeputeerde staten de goede ontvangst van deze aanvraag ook aan Zeeland Airport bevestigd. Het is gelet hierop voor cliënten niet duidelijk waarom momenteel – meer dan één jaar na het indienen van de aanvraag door Zeeland Airport – nog steeds geen ontwerpbesluit is genomen over de wijziging van het thans geldende Luchthavenbesluit ten behoeve van de voorgenomen baanrotatie.
14. Op de tweede plaats merken cliënten op dat in de afgelopen periode meerdere malen vanuit (de ambtelijke vertegenwoordiging van) gedeputeerde staten is toegezegd dat het ontwerp inpassingsplan voor de baanrotatie spoedig in procedure zal worden gebracht. Tot op heden is aan deze gedane toezeggingen, om voor cliënten onduidelijke redenen, (nog) geen gevolg gegeven. Ook is er geen zicht op het antwoord op de vraag binnen welke termijn het ontwerp inpassingsplan voor de baanrotatie in procedure zal worden gebracht.
15. Op de derde plaats merken cliënten op dat tijdens de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (hierna: 'het CRO') van 16 juni 2023 eveneens de voortgang c.q. stand van zaken van het inpassingsplan en de wijziging van het thans geldende Luchthavenbesluit ten behoeve van de baanrotatie aan de orde is gekomen. Tijdens dit CRO-overleg is bovendien vastgesteld dat het gelet op de aanstaande inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 noodzakelijk is dat het ontwerp inpassingsplan uiterlijk (voor) eind 2023 ter inzage wordt gelegd. De tijd begint dus te dringen.

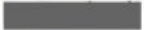
4. Verzoek tot overleg

16. Tegen deze achtergrond wensen cliënten graag op de kortst mogelijke termijn in overleg te treden met gedeputeerde staten van Zeeland over de stand van zaken van de besluitvorming over de aanstaande baanrotatie van de luchthaven. Alle betrokken partijen hebben er bovendien belang bij dat wordt gezocht naar speedige oplossingsrichtingen die recht doen aan alle betrokken belangen.

5. Afsluiting

17. Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie op dit verzoek graag spoedig tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Hekkelman Advocaten N.V.


Advocaat


Advocaat

Bijlagen: 1.

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 1

Van: "Velde, B.L.L. van der (Dick)" <[redacted]>
Onderwerp: RE: Overeenstemming met Vliegveld Midden Zeeland
Datum: 25 april 2022 om 10:57:15 CEST
Aan: [redacted] <[redacted]>, "Bat de J. (Jo-Annes)" <[redacted]@zeeland.nl>
Kopie: [redacted] <[redacted]>, [redacted] <[redacted]@zeeland.nl>, [redacted] <[redacted]@zeeland.nl>

Beste [redacted]

Dank voor de informatie en ik zal je mail doorsturen aan onze mensen die hiermee belast zijn.

Met vriendelijke groet,

Dick van der Velde | Gedeputeerde Provincie Zeeland
E. [redacted]



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg
www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportal.zeeland.nl

Van: [redacted] <[redacted]>
Verzonden: maandag 25 april 2022 10:45
Aan: Velde, B.L.L. van der (Dick) <[redacted]> Bat de J. (Jo-Annes) <[redacted]@zeeland.nl>
CC: [redacted] <[redacted]>
Onderwerp: Overeenstemming met Vliegveld Midden Zeeland

Goedemorgen Jo-Annes en Dick,

Ter informatie onderstaande email.

Zoals wellicht bekend ben ik bestuurslid van Stichting Aqua Familia. Samen met mijn collega [redacted] Algra hebben we, i.c.m. met Vereniging d'Oranjeplaete, recent gesprekken gevoerd met de directie en de RvC van het Vliegveld Midden Zeeland. Dit naar aanleiding van het door ons eerder ingediende bezwaar tegen het luchthavenbesluit (dd. 24-11-2021).

Ik vind het fijn jullie te melden dat we op een 10-tal punten overeenstemming hebben bereikt. Ik stuur jullie de "platte tekst" alvast ter informatie door. Op korte termijn zal de (digitale) ondertekening plaatsvinden van het officiële document. Zodra die beschikbaar is zullen we die ook doorsturen naar jullie.

Het leek me gepast jullie hierover alvast te informeren. Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn, dan zie ik die met vertrouwen tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]

Hekkelman advocaten en notarissen

BIJLAGE 3

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de VoorzitterOnderwerp
SAR-vluchten vanaf Vliegveld Midden-
ZeelandZaaknummer
195395

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 20 september 2022

Geachte voorzitter,

Wij willen u met deze brief informeren over de stationering van een Search & Rescue (SAR) helikopter op vliegveld Midden-Zeeland en ons standpunt over daarmee samenhangende oefen- en onderhoudsvluchten.

Wij hechten een groot belang aan de stationering van de SAR helikopter op vliegveld Midden-Zeeland. Het vergroot de kansen om mensenlevens te redden als er SAR-vluchten vanaf een zuidelijke basis mogelijk zijn.

Een SAR basis in Zeeland

Het bestaande contract van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat met Noordzee Helikopters Nederland (NHN) voor het verzorgen van de Search & Rescue (SAR) diensten loopt dit jaar af. Daarom is er een nieuwe aanbestedingsprocedure doorlopen, wat geleid heeft tot gunning aan Bristow Nederland BV.

Bristow zal de helikopters inzetten vanaf twee locaties, namelijk vanaf Den Helder en vanaf vliegveld Midden-Zeeland. Er is een locatie nodig in het zuidelijke deel van Nederland, om te kunnen waarborgen dat de levensreddende dienst van de SAR helikopter in het hele beheersgebied snel genoeg ter plaatse is. In de bijgevoegde informatiebrief van de Kustwacht is dit nader toegelicht.

Voor dit zuidelijke deel van Nederland is geen geschikte luchthaven beschikbaar, anders dan vliegveld Midden-Zeeland. Alleen op vliegveld Midden-Zeeland zijn SAR-vluchten onbeperkt toegestaan in het vigerende luchthavenbesluit én kan voldaan worden aan gestelde eisen voor de reactietijd.

Juridische discussie

Partijen in de aanbestedingsprocedure hebben het proces van het gunningsbesluit bij de rechter laten toetsen. Daarbij is het gunningsbesluit in stand gebleven. Eén van de aspecten hierbij was de discussie over de vraag welke vluchten vanaf Midden-Zeeland precies zijn toegestaan. De juridische discussie daarbij is in hoeverre wij de oefen- en onderhoudsvluchten ook hebben toegestaan onder de huidige luchthavenbesluit. Er is dus een interpretatie nodig van het luchthavenbesluit.

Juridische toetsing door twee onafhankelijke (en gerenommeerde) advocatenkantoren heeft geen eenduidig antwoord op deze vraag gegeven. Er zijn juridische argumenten voor en tegen of onder de definitie 'SAR-vluchten' ook oefen- en onderhoudsvluchten begrepen kunnen worden.

Praktische uitgangspunten

Wij willen benadrukken dat er sprake is van een groot maatschappelijk belang voor stationering van de SAR helikopter in Zuid Nederland. Als er uitsluitend vanaf Den Helder gevlogen kan worden, is de tijd die nodig is om het zuidelijk deel van Nederland te bedienen te lang en dat kan mensenlevens kosten. Bovendien is Vliegveld Midden-Zeeland de enige luchthaven in Zuid Nederland die voldoet aan de randvoorwaarden en waarvoor SAR-vluchten onder het vigerende luchthavenbesluit mogelijk zijn.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in beantwoording van Kamervragen op 8 september jl. aangegeven dat het geen (contractuele) vereiste is dat trainingen vanaf vliegveld Midden-Zeeland worden uitgevoerd. Bristow en de Kustwacht hebben ons bevestigd dat trainingen voornamelijk en zoveel mogelijk plaatsvinden vanuit de SAR-basis Den Helder.

Bristow en de Kustwacht geven echter ook aan dat het voor een goede uitvoering van de SAR-noodvluchten noodzakelijk is dat er vanaf vliegveld Midden-Zeeland geoefend wordt met de Zeeuwse partners, zoals de KNRM en de Veiligheidsregio. Daarnaast zijn ook onderhoudsvluchten nodig. Het zou dan volgens onze informatie gaan om totaal circa 35 oefen- en onderhoudsvluchten.

Wij zien noodvluchten en noodzakelijke beperkte oefen- en onderhoudsvluchten als één activiteit. Oefenen vanaf de tweede basis in Zuid Nederland is noodzakelijk voor een goede samenwerking met regionale hulpdiensten.

Tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat een maximaal aantal noodzakelijke oefen- en onderhoudsvluchten worden vastgelegd in het luchthavenbesluit. Wij stellen voor dit als voorwaarde mee te nemen in de aanpassing van het Luchthavenbesluit voor de baandraaiing.

Tijdens de GS informatiesessie op 28 september zullen de Kustwacht, Bristow en het ministerie van Defensie de feiten presenteren over de SAR-helikopter. Daarbij zullen zij ingaan op de inrichting van de SAR diensten en noodzaak om ook vanaf Midden-Zeeland SAR-vluchten te kunnen uitvoeren om levens te kunnen redden. Tevens kunnen zij dan het belang en omvang van oefen- en onderhoudsvluchten toelichten.

Er op vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. **5.1.2.e**, voorzitter

5.1.2.e, secretaris

Bijlagen:

1. Brief Kustwacht Nederland
2. Motie in verband met stationering SAR helikopters midden-Zeeland (Raad 14-07-2022)
3. Beantwoording Kamervragen door Minister IenW 8-09-2022

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

R AANGETEKENDE BRIEF
Frankering betaald
afz.: 6511NJ, 1

D
PostNL
10-06-2024 16:14
NL



3SXLBW7270720

4330LA 6001

20211260-209694611 RB iz

Hekkel
man advocaten | notarissen

Postbus 1094 | 6501 BB Nijmegen

AANTEKENEN

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG