

Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Onderwerp
Wijziging Luchthavenbesluit Midden-
Zeeland

Zaaknummer
516090

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 24 september 2024

Geachte voorzitter,

In de Commissie Ruimte van 30 augustus jl. is de baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland behandeld. Centraal stonden de Statenvoorstellen tot wijziging Luchthavenbesluit Midden-Zeeland en het Provinciaal Inpassingsplan ten behoeve van draaiing van de start- en landingsbaan. Door meerdere personen is op het onderwerp ingesproken.

Bij de behandeling heeft gedeputeerde Van der Velde een aantal toezeggingen gedaan om enkele onderwerpen voor uw Staten te verduidelijken. Met deze brief informeren wij uw Staten over de toezeggingen. Daarnaast reflecteren wij op enkele aspecten die door insprekers zijn ingebracht.

Toezeggingen

Toezegging 33: Ik kom schriftelijk of mondeling terug op de techniek van contouren en de wijze van monitoren.

Afdoening: Op 16 en 17 september jl. is aan een tweetal fracties een ambtelijke toelichting gegeven op bovenstaande technische aspecten van het voorstel. Om te zorgen dat alle fracties van uw Staten dezelfde informatie hebben, treft u in de bijlage 5, 6 en 7 een toelichting op alle gestelde vragen aan.

Toezegging 34: Ik ben bereid om een toekomstige evaluatie te doen met als doel te kunnen monitoren op ongewenste activiteiten van vliegveld Midden-Zeeland. Hierbij betrekken we de geluidsmonitoring en de "geluidsbox" (lees geluidsbudget) voor de periode van de evaluatie.

Afdoening: Naar aanleiding van bovenstaande toezegging stellen wij voor om een evaluatie uit te voeren of er ongewenste effecten zijn opgetreden naar aanleiding van de wijziging van het Luchthavenbesluit. Hierbij zullen we ook het gebruikte geluidsbudget in deze periode in relatie tot het type vluchten betrekken, alsook de klachtenoverzichten. Bij deze evaluatie zullen we de CRO betrekken, omdat hierin alle belanghebbenden vertegenwoordigd zijn. Voor wat betreft planning van deze evaluatie geldt het volgende: na positieve besluitvorming van uw Staten zal ILenT gevraagd worden een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) op basis van het nieuwe Luchthavenbesluit af te geven. Zodra alle besluiten onherroepelijk zijn geworden zal vliegveld Midden-Zeeland de draaiing kunnen realiseren. Voorts is het ons inziens realistisch om de gewenste evaluatie uit te voeren als de gedraaide baan twee jaar in gebruik is. Op basis van bovenstaande planning schatten wij in dat gewenste evaluatie medio 2028 aan de orde zal zijn.

Toezegging 35: Ik ga met vliegveld Midden-Zeeland in gesprek om het neerleggen van het vliegveld op een zo natuurvriendelijk mogelijke manier te doen, gelet op de wijze van verharden van de baan.

Afdoening: Wij hebben 20 september jl. met het vliegveld overleg gehad over de wijze van verharding van de start- en landingsbaan. Bij draaiing van de baan zal deze op dezelfde wijze worden aangelegd als nu het geval is. Het betreft een baan van kunststof vezels welke afkomstig zijn van versleten kunstgrasmatten. Voor de baan heeft hierin gespecialiseerd bureau (SGS) een rapport afgegeven dat de huidige baan voldoet aan alle (milieu)eisen. Uit dat rapport blijkt dat deze wijze van verharding (circa 20 cm diep) geen gevolgen heeft voor de grondkwaliteit. Vezels kunnen te allen tijde verwijderd en gescheiden worden van de grond. Deze wijze van verharding zal ook in de voorgenomen situatie worden toegepast.

Toezegging 36: Ik zal aan de Commissie Ruimte een lijst met klachten van vliegbewegingen afkomstig van de RUD beschikbaar stellen.

Afdoening: De Provincie Zeeland is bevoegd gezag van grondgebonden activiteiten luchtvaart, dus de start en landing van een luchtvaartuig. Zodra het luchtvaartuig zich in de lucht bevindt is het een bevoegdheid van ILenT en de Luchtvaartpolitie.

De RUD Zeeland fungeert als eerste aanspreekpunt (front office) voor klachten luchtvaart in Zeeland. Doordat de RUD Zeeland als front-office functioneert hebben wij inzicht in het soort klacht en de aantallen. De secretaris van de CRO ontvangt na afloop van elk kwartaal een klachtenoverzicht vanuit de RUD Zeeland (dus 4 maal per jaar). Om de klachtenafhandeling en de samenwerking tussen RUD Zeeland en ILenT goed op elkaar af te stemmen, hebben zij werkafspraken gemaakt. Deze komen er op neer dat indien ILenT klagers terugverwijst naar de RUD Zeeland er eerst contact opgenomen wordt met de RUD Zeeland. Andersom zal de RUD Zeeland ook vooraf afstemmen met ILenT. Daarnaast hebben wij met ILenT afgesproken dat er kwartaalrapportages over klachten afkomstig uit Zeeland aan de Provincie Zeeland worden overlegd. Het gaat om overzichten welke klacht is ingediend en hoe deze opgelost is.

Ook hebben wij de afgelopen jaren stappen gezet om eenduidig te communiceren richting de omgeving. Hiervoor is de communicatie op de websites van Provincie Zeeland, RUD Zeeland en vliegveld Midden-Zeeland met betrekking tot taken en bevoegdheden verduidelijkt.

In bijlage 1 treft u de kwartaalrapportages van 2023 tot heden aan met betrekking tot klachten luchtvaart Zeeland van zowel de RUD Zeeland als van ILenT.

Toezegging 37: Ik ga met ILenT in gesprek over klachten van vliegbewegingen en zal het onderwerp overlast in de lucht door vliegshows ter sprake brengen.

Afdoening: ILenT handelt klachten en overtredingen af in situaties waarbij zij ook de vergunningverlener was van de activiteit waar de overtreding werd vastgesteld, bijvoorbeeld bij overtredingen van laagvlieg–onthefingen of bij vliegshows. In dat geval wordt een bestuursrechtelijk handhavingstraject gekozen. Meestal volgt dan eerst een waarschuwingsbrief en bij herhaling een Last onder Dwangsom of een intrekking van een vergunning/onthefing e.d. ILenT heeft ons bericht dat er bij ca 7% van de meldingen daadwerkelijk sprake is van een overtreding.

Voor vliegshows geldt dat deze vergunningplichtig zijn bij ILenT. ILenT houdt toezicht op de veiligheid en handhaving tijdens deze vliegshows. De Provincie Zeeland heeft hierbij verder geen rol of verantwoordelijkheid.

Overlast van overvliegend vliegverkeer/gedragingen in het luchtruim is een verantwoordelijkheid van ILenT en/of de luchtvaartpolitie. Overtredingen kunnen bijvoorbeeld zijn dat een piloot zich niet houdt aan de voorgeschreven vlieghoogten of andere (onveilige) gedragingen in het luchtruim veroorzaakt. Als uit onderzoek blijkt dat er een overtreding van de minimale vlieghoogte heeft plaatsgevonden draagt ILenT het dossier over aan de luchtvaartpolitie voor verdere strafrechtelijke afdoening.

Toezegging 38: Ik ga in gesprek met de gemeente Middelburg over hoe om te gaan met de zorgen van de verschillende omwonenden.

Afdoening: Wij hebben op 19 september jl. een gesprek gehad met wethouder Schonis over de stand van zaken van de grondverwerving ten behoeve van de baanrotatie. De gemeente Middelburg is op basis van de bestuursovereenkomst hiervoor verantwoordelijk. Uit het gesprek maken wij op dat afgelopen week een aanbod gedaan is.

Ook kwam in het gesprek het onderwerp verzilting ter sprake als gevolg van de ontwikkeling van Waterpark Veerse Meer. Zoals ook in het bestemmingsplan voor dat project onderzocht, en later bevestigd door de Raad van State in haar uitspraak van 6 maart 2024 over dit onderwerp, blijkt dat het aspect water voldoende is gemotiveerd. Van eventuele verzilting zal geen sprake zijn doordat er door de gemeente Middelburg en ontwikkelaar maatregelen zullen worden getroffen en het waterschap deze maatregelen en effecten zal goedkeuren en monitoren.

Tenslotte kwam aan de orde welke financiële afspraken er zijn tussen de gemeente Middelburg en de ontwikkelaar van het recreatiepark. Deze zijn vastgelegd in anterieure overeenkomsten tussen beide partijen. In deze overeenkomsten, gesloten in 2018 en 2020 zijn onder andere financiële afspraken vastgelegd over bijdragen van de ontwikkelaar aan de baanrotatie. De overeenkomsten zijn te raadplegen via de bijgevoegde links:

[Anterieure grondexploitatieovereenkomst Waterpark Veerse Meer \(sim-cdn.nl\)](#)

[Aanpassing anterieure grondexploitatieovereenkomst Driestar - Gemeente Middelburg \(sim-cdn.nl\)](#)

Toezegging 39: Ik zal zorgen dat de spelfout (het woord “ballonen”) in bijlage 2, pag. 2 van de voorgestelde wijzigingen verordening Luchthavenbesluit) wordt gecorrigeerd.

Afdoening: het ontwerp Luchthavenbesluit is hierop aangepast, zie bijlage 8.

Toezegging 40: Ik kom schriftelijk terug op het onderwerp op de in 2017 verkochte grond.

Afdoening: In 2017 heeft een vrijwillige kavelruil plaatsgevonden waar 14 partijen aan deelgenomen hebben. Inspreker A was een van deze partijen. Met deze ruil zijn doelen gerealiseerd op het gebied van landbouwstructuurverbetering (waaronder perceel vergroting, bedrijfsvergroting, concentratie van percelen / afstandsverkorting), infrastructuur, de Kaderrichtlijn water (KRW) en natuurdoeleinden elders in Zeeland. In de voorbereidingsperiode voorafgaand aan de ruil van 2017 was de wens voor draaiing van de baan weliswaar bekend als een langgekoesterde wens, maar was bij partijen in de voorbereidingsperiode van deze ruil geen zicht op concrete planvorming. Pas na de ruil in 2017 is de wens voor draaiing concreet geworden met de in 2018 afgesloten anterieure overeenkomst tussen Driestar en de gemeente Middelburg. Deze informatie was bij de voorbereidingen en de besluitvorming rondom de (omvangrijke) ruil van 2017 niet bekend bij ons, met als consequentie dat hier geen rekening mee gehouden is.

Toezegging 41: Ik ben bereid om te vragen hoe Driestar BV iets financiert, ook al is Driestar BV niet verplicht tot antwoorden.

Afdoening: Zoals bij toezegging 38 verwoord, verwijzen wij hiervoor naar de gesloten anterieure overeenkomsten die tussen gemeente Middelburg en ontwikkelaar Driestar BV zijn gesloten.

Reflectie inbreng insprekers

In de Commissie Ruimte van 30 augustus hebben enkele personen ingesproken. Met betrekking tot onderstaande aspecten zijn wij van mening dat in het kader van zorgvuldige besluitvorming het van toegevoegde waarde is om uw Staten aanvullend te informeren.

- **Zoetwaterbel onder huidige gronden vliegveld en grondeigenaar**

Inspreker A gaf aan dat hij na draaiing van de baan geen toegang meer heeft tot zoetwaterbron met nr. 50363. Uit bijgevoegde kaart (bijlage 2) blijkt dat inspreker toegang heeft tot twee bronnen: nummer 50363 en 2020040333. Door draaiing van de baan is het juist dat de toegang tot bron 50363 geheel komt te liggen onder de gronden van het vliegveld. Uit onze contacten met vliegveld Midden-Zeeland d.d. 20 september jl. is door hen toegezegd dat inspreker gebruik mag blijven maken van deze bron.

- **Toename geluid bij woningen**

Inspreker A gaf tijdens het inspreken ook aan dat hij door draaiing van de baan een toename van 72% geluid zal krijgen. Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar de baanrotatie concluderen wij dat dat onjuist is. Uit bijgevoegd kaartje 'Geluid' (bijlage 3) blijkt dat de woning nu enkel in de 48 decibel (dB) contour is gelegen. Na draaiing van de baan komt deze contour verder van de woning af te liggen. Dit betekent een afname van geluid van startende en landende vliegtuigen ter hoogte van de woning.

Inspreker B gaf tijdens het inspreken aan dat startende en landende vliegtuigen over zijn woning zullen vliegen na baanverdraaiing. Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar de baanrotatie concluderen wij dat dat onjuist is. Uit bijgevoegde kaart (bijlage 3) blijkt dat de huiskavel van inspreker volledig

buiten de 48 dB(A) contour ligt. Ook blijkt uit bijgevoegd kaartje (bijlage 4) dat de aan- en uitvliegroutes van en naar vliegveld Midden-Zeeland niet boven zijn woning liggen.

Inspreker C gaf tijdens het inspreken aan dat bij draaiing van de baan startende en landende vliegtuigen over zijn woning komen en hij meer geluidsoverlast gaat ervaren. Uit bijgevoegd kaartje (bijlage 3) blijkt dat de huiskavel van inspreker buiten de 48 dB(A) contour ligt en buiten de vliegroute van startende- en landende vliegtuigen. Dat is in de huidige situatie zo en zal ook zo zijn na draaiing van de baan. Het is wel zo dat de 48 dB(A) contour voor een deel over zijn gronden komt te liggen. Voor de paarden van inspreker C kan het geluid, afhankelijk van de plek waar zij staan, iets toenemen. Naar onze mening is dat echter niet in een mate die zal leiden tot effecten die tijdens de inspraak zijn genoemd. De 48 dB(A) contour is de wettelijke norm voor overheden om te bepalen waar nieuwe woningen gebouwd kunnen worden en heeft niets te maken met de mate waarin overlast van geluid voor dieren te verwachten is.

Juridische consequenties instemmen amendement

Er wordt gesproken over het indienen van een amendement om het ontwerp (Luchthavenbesluit) gewijzigd vast te stellen. Voor de wijziging van het Luchthavenbesluit dienen echter de wettelijke regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) doorlopen te worden, zoals de uniforme voorbereidingsprocedure.

De suggestie voor het amendement dat aan uw Staten is gedaan door ZMF, Aqua Familia, Waterpark Veerse Meer, Driestar/HVV, Vereniging OranjePlaete en de gemeente is in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Onderwerpen aanpassen die nu genoemd of geregeld zijn in het Luchthavenbesluit betekent inperken van bestaande rechten. Dat kan alléén als dit voldoende gemotiveerd en onderbouwd wordt en een belangenafweging heeft plaatsgevonden (zoals inspraak). Dat is hier niet het geval.

Juridische consequenties bij niet vaststellen Luchthavenbesluit

Het niet vaststellen van het Luchthavenbesluit ten behoeve van de draaiing van de start- en landingsbaan betekent schending van het vertrouwensbeginsel, als onderdeel van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De Provincie Zeeland kan zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk procedures verwachten van het vliegveld Midden-Zeeland, de ontwikkelaar van het Waterpark Veerse Meer en van AquaFamilia en st. d'Oranjeplaete voor het wekken van gerechtvaardigd vertrouwen (het vertrouwensbeginsel). Het vertrouwensbeginsel schrijft voor dat men erop moet kunnen vertrouwen dat een bepaalde toezegging van een bestuursorgaan ook nagekomen wordt. Zie bijvoorbeeld de uitspraak 'Amsterdamse dakopbouw' van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1694). Ook kunnen de bestuurlijke verhoudingen tussen Provincie Zeeland en de gemeente Middelburg samen met de andere betrokken gemeenten (Borsele, Goes, Noord-Beveland, Veere, Vlissingen) ernstig verstoord worden. Er ontstaat immers ook tussen overheden een schending van vertrouwen. Ook dat kan mogelijk leiden tot een gerechtelijke procedure.

De gemaakte politieke en bestuurlijke afspraken over de baanverdraaiing en aanpassing van het Luchthavenbesluit volgen uit bestaand beleid zoals vastgelegd in de Gebiedsvisie Veerse Meer 2020 – 2030, de Zeeuwse Omgevingsvisie uit 2021 en het Milieuprogramma 2023 – 2027. Daarnaast hebben Provinciale Staten bij besluit van 5 februari 2021 ingestemd met het voornemen de baan te draaien op basis van het destijds reeds uitgevoerde onderzoek en aan Gedeputeerde Staten verzocht de daarvoor benodigde voorbereidingen te treffen (o.a. doorlopen van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure). Uw Staten hebben tevens ingestemd met het maken van een Provinciaal Inpassingsplan. De zes gemeenten hebben daarvoor hun bevoegdheid (aanpassen van de bestemmingsplannen) aan uw Staten overgedragen. De afspraken hiertoe zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen ons en de gemeente Middelburg d.d. 21 februari 2021.

Samenvattend

De inhoudelijke afweging rondom de draaiing van de baan heeft enkele jaren geleden plaatsgevonden. De belangrijkste argumenten daarvoor zijn niet commercieel van aard, maar hebben betrekking op de veiligheid van bewoners, recreanten en vliegers. Na draaiing van de baan wordt niet meer over dicht bebouwd en bewoond gebied gestart en geland, maar over dunbevolkt gebied. Die afweging (van alle belangen) is niet alleen door de zes betrokken gemeenten gemaakt, maar ook door Provinciale Staten van Zeeland in 2021. En vertaald in ons integrale beleid, zoals Omgevingsvisie, visie op het Veerse Meer en het Milieuprogramma.

De bezwaren van de insprekers, die wij hierboven behandeld hebben, bieden voor ons geen valide grond om ons voorstel aan te passen.

Ten slotte: de baanverdraaiing is planologisch primair een gemeentelijke, en niet een provinciale bevoegdheid. De enige reden dat de Provincie nu wel een planologische rol heeft, is dat een Provinciaal inpassingsplan een aanzienlijk eenvoudiger procedure is dan het aanpassen van bestemmingsplannen van zes gemeenten. Op basis van inhoudelijke overeenstemming én de afspraak dat de provincie de draaiing planologisch mogelijk zál maken, hebben die zes gemeenten hun planologische bevoegdheden overgedragen aan ons als Provincie. Het nu alsnog komen tot een andere afweging is niet alleen onvoldoende te onderbouwen vanuit de inspraakreacties, maar betekent dat de Provincie zich naar zes gemeenten een onbetrouwbare partner betoont. Of, iets juridischer verwoord, dat de provincie het vertrouwensbeginsel vanuit de algemene beginselen van behoorlijk bestuur schendt.

Afsluitend

Wij hopen met deze aanvullende toelichtingen uw Staten van voldoende informatie te hebben voorzien, zodat u een weloverwogen besluit kunt nemen en de wens om de baan te verdraaien werkelijkheid wordt. Wij gaan ervan uit dat we hiermee de toezeggingen 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 en 41 hebben afgedaan.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

H.M. de Jonge
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Bijlagen:

1. Klachtenoverzichten Luchtvaart RUD en ILenT
2. Kaart Zoetwaterbronnen
3. Kaart Geluidscontouren
4. Kaart Vliegroutes
5. Beantwoording vragen en aanvullende vragen BBB
6. Beantwoording vragen PvdA-GL
7. Beantwoording technische vragen CDA
8. Aangepaste tekst ontwerp Luchthavenbesluit, correctie ballonnen