

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 17 december 2025 15:56

Aan: Provincie Zeeland <provincie@zeeland.nl>; Statengriffier
<statengriffier@zeeland.nl>; gemeente@vlissingen.nl; griffie@vlissingen.nl

Onderwerp: CRO en de Staten van Zeeland

Stel een commissie samen van zoveel gelijk gestemden, voor dat ene belang, ' verdraait '!

CRO. Kijkt niet verder, denkt louter in 'vliegop, wij doen lekker onze eigen zin. Verzamel en publiceer alle positieve review's. Bestempel melders als lastposten, veroordeel deze als klagers en zet inwoners van Zeeland voor gek weg.

Staten van Zeeland via de griffier Provinciale Staten.

Commissie Ruimte.

College van CdK en Gedeputeerden Provincie Zeeland.

Gemeente bestuur Burgemeester en Wethouders van Vlissingen.

Aan de commissie regionaal overleg vliegveld midden -Zeeland. CRO.

Geachte Staten leden, college van CdK- Gedeputeerden, College van B &W van Vlissingen, commissieleden CRO.

1: De CRO is alleen met een geschreven tekst te benaderen, per post in de Pbox 6001 te Middelburg. Het verteld nog steeds iets over de bewuste achterstand sinds de oprichting van de CRO op 12 dec. 2012. Nu hoop ik dat de commissie leden wel per mail betrokken zijn. Met name de Gemeenten.

2: Opvallend dat uw commissie CRO met bijna alleen belanghebbenden sportvliegers is samengesteld. Een drietal bewoners uit de directe omgeving, milieu organisatie. Drie Gemeenten. Het vertegenwoordigd nu geen regio en voldoet daarbij net niet aan de wettelijke eisen.

De Gemeenten Vlissingen en Veere als vertegenwoordiger voor zijn inwoners zijn er niet bij. Terwijl de relatie mensen op de grond en het sportvliegverkeer met alle starts en landingen op vliegveld midden-Zeeland wel zeker aantoonbaar is. De duizenden

vluchten over de inwoners van Vlissingen en Veere zijn geteld. Voor 2025 vond de Burgemeester van Vlissingen het niet nodig om een NOTAM bij het ministerie van I&W aan te vragen. Voor 2026 zal er bij de Burgemeester een nieuwe vraag ingediend worden. Tientallen recreatie vliegers uit België die even komen dineren op de luchthaven en vlak voor sluitingstijd weer de lucht in gaan. En brommend- zwevend tussen de 90 en 100 mtr. (1 Bar) naar huis vliegen, terwijl dit 300 mtr moet zijn.

Red: De vliegsport zou zelf aan kunnen dringen op alcohol controles op het platform, voor de inzittenden. (het gebeurt nu wel bij de branch vereniging binnenvaart)Vliegtijd, vrijdag, zaterdag, zondag van 10.00 - 20.15 uur.

Dit dus in een wijd vlieg gebied in de leefomgeving van de Delta van Zeeland. Het lesvliegtuig die van maandag, dinsdag en donderdag zijn zeurderige ellipsen trekt, het waarneembare geluid van het toestel, is er een van een vuilnisauto op straat niveau. Maar het vliegt. De diverse rondvluchten op die zelfde lage en trage wijze, boven mensen hoofden.

Met name door mooi weer motorvliegers, wordt de overige tijd ingevuld, van maandag 10.00 -zondag 20.00 uur. Mooi weer vliegers die juist dan de lucht ingaan als iedereen in zijn tuin of zijn Balkon of op de camping is. Met als kleinste interval tijd om de 2-3 minuten een over vlieging van verschillende sportvliegtuigen op de zaterdagen in de zomer. (gecombineerd met een landelijke luchtrally) Hoe veel gekker moeten we dit toestaan?

Het wringt en verdringt mensen op het aardoppervlak in alle leefomgevingen en het dringt de huizen binnen.

Kortom, er wordt veel overlast ervaren. De uitvoerende diensten van de overheden en de overheden doen er niets aan.

3: Gemeente Middelburg is belanghebbende met een extra speeltje op hun grondgebied. De Gemeente Middelburg is onbekend met de inperkingen door lucht overwicht in de leefomgeving voor zijn bewoners.

4: Provincie Zeeland heeft het hoog op met een faciliteit dat veel weg heeft, van mee doen in de grote Wereld. En kijken weg bij iedere vorm van overlast. Iedere vorm van kritiek in de media, briefverkeer en een tegengeluid in de Staten van Zeeland. Men vindt de herrie schopper in alle jaren tot nu toe een toevoeging.

De Provincie -Zeeland had allang het voortouw kunnen nemen om deze vuile vliegsport (geluidsoverlast en fijnstof uitstoot na verbranding van de kerosine) te verplaatsen naar

de rand van Vlissingen-Oost aan de monding van de Wester-Schelde als zeearm/industrie gebied.

Dat is zelfs een betere plek als station voor de SAR helycopter. Nu vliegt dat ding altijd laag over land van Oostkapelle- Vlissingen. Hoe stom kan je zijn !

Nu verdingt het totale sportvliegverkeer bewoners, toeristen en andere recreatie door overheersend in het luchtruim aanwezig te zijn.

Omdat de Provincie Zeeland deze vorm van vliegrecreatie stimuleert (ook door het meevliegen van een Gedeputeerde op eigen naam). En men faciliteert verder(in de aanwezige grote hand boven het hoofd van de sportvlieg sector).

De motorsportvliegerij komt door deze vrijgeleide zelf niet en nooit in een modulus van verandering, naar stil en schoon.

De NLR komt wel al een paar jaar met ' the Theme Sustainable aviation', ' Zero'.

Omdat Nederland en Zeeland ver achterop lopen wordt het vliegen met gebrom, geplof, geknetter, gesputter en geflutter erin gehouden.

De rol van de Provincie Zeeland mag per direct (voor het nieuwe vliegseizoen 2026) verandert worden om het voor 100% op te nemen voor al zijn inwoners. Nu gebeurt dat sinds jaar en dag niet.

De Provincie legt het bij de 13 Gemeenten en deze weten er niet mee om tegaan en vergoelijken nog steeds de gegroeide situatie. Een ander soort denken is onbekend.

5: Het is algemeen bekend dat de GGD, TNO, WHO, RIVM richtlijnen uitgeven voor gezondheid, veiligheid. Opvallend dat de hierboven benoemde vertegenwoordigers van mensen in de CRO vliegveld midden-Zeeland ontbreken.

6: De voorzitter van deze CRO, dhr. André Bosman (oud 2e kamerlid VVD en zelf ook piloot) remt iedere vorm van oppositie. Terwijl je als inwoner mag verwachten dat er een flinke ervaring binnen is, die ziet dat niets meer naast-, in-en bij elkaar past. Dus een hobby vliegveldje op die plaats open houden is werken met de 'schoenlepel'. De vorm, kleur en de pasvorm zijn uit de mode, het misstaat en loopt niet. Het doet vooral pijn, doordat het wringt. Overall in Zeeland loopt men tegen grenzen aan, van uiteenlopende aart. De irritatie door verzadiging van de markten, wonen, recreatie, verkeer en horeca zijn er volop. Meldingen van overlast van sportvliegtuigen worden steevast doorgewezen, naar de RUD. Het is een schrale vorm van burgerparticipatie in het ontvangen en doorgeven. De RUD is niet meer als een brievenbus naar de ILT. De ILT

onder het Ministerie van I&W, is het eindstation van ontvangst, hierna niets meer. En wanneer de brievenbus geleegd wordt, bij de ILT, 'een maal per jaar'!

Terug kijkend zijn wij door verwaarlozing van de samenleving leefruimte kwijt geraakt, in alle voorkeur voor transport en niet voor de leefomgeving. Daarbij doet de ILT zijn naam 'leefomgeving' niet de grootste eer toe.

Dus ook hier weer een zorgelijke situatie die door de Nederlandse overheden in stand wordt gehouden.

Dat de burgerluchtvaart en de sportvliegerij zo oneigenlijk belangrijk zijn gemaakt, is een scheve situatie wat de samenleving verder isoleert. Zie ook: (de eindeloze facilitering van luchtvaart vrienden en ondernemers die onderling even de uitgezette koers bepalen) Van een oud Tweede kamer lid mag je juist een inzet verwachten die de vrijheid en democratie voor alle inwoners (volk) mee neemt.

-Nu niet in deze CRO. Er wordt geselecteerd, geïsoleerd en uitgesloten.

V: Uit de letterlijke tekst van het verslag van de CRO van 1 november (2024) 2025 :

Samenstelling van de CRO: De Provincie Zeeland hoort niet in de CRO. Wij een advies orgaan opgezet vanuit de Provincie. Volgens de verordening is de huidige samenstelling van de CRO compleet.

V: Uit het verslag van de CRO van 1 november (2024) 2025.

Onder 5: Vraag: Hoe informeren wij Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten ? Het valt de CRO op dat de Provinciale Staten weinig kennis hebben van dit onderwerp.

A: dat betekent dat er een flink hiaat moet zijn bij de Statenleden in kennis en kunde. En dat verklaart gelijk waarom de vergunningverlening voor 20% baan draaiing door de eerste fase is heen geslibd/ gewerkt.

Red: Dit op een glossy rapport/uitgave van een ingehuurd adviesbureau. Mooie geluid's ellipsen in Db(A)'s en hoogte cirkels knippen de vermeende overlast klem in een aardrijkskundig plaatje van de luchthaven. Een overtuigend theoretische aanname, gemeten in een akoestische kamer, met een staartwind.

De geluid praktijk is grilliger, met scherpe punten en rafelranden. Het is door de grote vervuiling van alle waarneembare geluiden niet meer in een vak te plaatsen. Aldus het RIVM.

En zo bewegen hobby piloten, gebruikmakend van de totale rommel in de trillende lucht. Het is een vrij plaats om te doen wat op het aardoppervlak niet meer kan. Het sportvliegtuig meld zich in geluidsnormen, kilometers van de voren.

Red: De ILT schrijft steevast: we begrijpen dat u last heeft ondervonden.

Noodzakelijk is een 'herzien knop' voor de Statenleden op het plan om de grasbaan met 20% te draaien. Eén 'herzien knop' voor intrekking van de bestaande vergunningen. Dan een 'stop' knop op de verdere vergunning versterking in een verdere uitbreiding. Het onbekend zijn met het terug draaien in procedure schaad de al wankele democratie.

Red: De regel structuur bij alle Nederlandse overheden is, dat de hoogste in order het meeste te vertellen heeft, alle anderen schikken zich hieronder.

De rechter heeft uitgesproken dat omwonenden in de Gemeenten Haarlemmermeer en - Amsterdam en de wijde regio, beter beschermd moeten worden door de Nederlandse Staat. Dit door de langdurige overlast van het aan- en afvliegen op Schiphol.

Zie ook MRS.

Alle Staten leden zouden het per direct op moeten nemen voor hun eigen inwoners in Zeeland. Een grasbaan als vliegveld Midden-Zeeland slipt en fluit overal tussendoor in de terug gehouden aandacht. (suskamer effect)

Als er een afkoop regeling komt voor boeren en hun bedrijfvoering in het kader van CO terugdringing, zou parallel mee op kunnen lopen de uitkoop van de exploitatie van de luchthaven Midden-Zeeland. CO uitstoot, roetdeeltjes, zwavel-dioxide, opgeklopte onnodige herrie in alle aan en afvlieg routes(zie ook starts en landingen) van fossiele brandstof sportvliegtuigen.

Red: In de jaren 1930 start Anton Frederik Philips een aantal fabrieken in het land. Om op een dag zijn vestigingen aan te kunnen, verkiest hij het vliegtuig, her en der komen grasbaantjes. Zo ook in Vlissingen.

Van de 20 luchthavens in Nederland kunnen er per direct 17 dicht. Deze locale luchthavens hebben geen of bijna geen invloed op een economische inbreng voor een regio. Onderzoek RUG in 2014, toond dat aan over de luchthaven Eelde.

De 17 luchthavens zijn al tientallen jaren louter voor de fun van en kleine verwende doelgroep van hobby vliegers.

Financieel is het alleen goed voor een of twee lokale ondernemers of zoals voor VMZ, de man met vijf petten op.

Wetend met dat gene, wat tot nu toe is aangereikt een grasbaan draaiing van 20% alleen voor een rijtje huizen aan Oranjeplaat wat uithaalt. En laat de andere inwoners, toeristen, natuur en cultuur maar barsten. 'Het heet in verlegde verantwoording termen, 'vliegop'.

Uit management metingen is een halve verharding van het plan om de grasbaan 20% te draaien en te voorzien van een kunstsof mat als dragende ondergrond een goedkope aanpassing. Je ziet hier het oude herkenbare gedrag van spelende jongetjes, die aan het aantal vliegreuven moeten komen.

Enig aanwezig overkoepelend verstand naar een gezond en veilig 2026 voor mensen in alle leefomgevingen van Zeeland ontbreekt. Hobby piloten vladderen er tussen door, op de oude euforie van de legendarische postvluchten naar Indië

correspondent sportvliegtuig overlast, in relatie met de starts en landingen op luchthaven Midden-Zeeland.

Noot: foto uit de media, geschreven uitspraak van oud minister volksgezondheid, welzijn en sport.

Verstuurd vanaf mijn iPad