

Onderwerp: Ontsluiting Veerse Meer Zuid

Geachte bestuurders,

Ik wend mij tot u omdat ik als grondeigenaar in Zeeland geconfronteerd ben met een verontrustende gang van zaken.

Zonder enige vorm van overleg, aankondiging of inspraak zijn er nieuwe wegen ingetekend op mijn gronden. Ik kwam hier niet via officiële communicatie achter, maar pas nadat de plannen al waren vastgelegd en bekend werden gemaakt in de PZC.

Reeds in Juni 2021 waren er ook wegen ingetekend op mijn grond. Ik heb toen diverse varianten aangepast zodat ze minder schadelijk waren voor mijn bedrijf en nieuwe varianten voorgesteld, op tekening gezet en ingestuurd. Alles werd aan de kant geschoven of genegeerd, er werd bijvoorbeeld gesteld dat de route langer was qua afstand en/of tijd terwijl dat aantoonbaar niet zo was. Uiteindelijk werden de verbindingswegen vervangen door stippellijnen zodat het niet bekend was hoe de verbindingswegen lopen.

De praktijk leert dat zodra een keuze gemaakt wordt voor een variant - al is dit alleen maar voor het inzetten van een vervolgonderzoek - er geen weg meer terug is én grondeigenaren nog maar weinig in te brengen hebben betreffende hoe verbindingswegen zullen lopen. Er is dan een democratisch besluit genomen voor een variant, en omdat sinds 2021 geen constructieve inspraak mogelijk is geweest is de verwachting niet dat dit zal verbeteren nadat er een politiek besluit is genomen.

Dat een overheid plannen maakt is op zichzelf niet vreemd. Dat dit gebeurt zonder de eigenaar van de betreffende grond ook maar te betrekken of te informeren, is dat wél.

Deze situatie roept fundamentele vragen op:

- Hoe zorgvuldig is de besluitvorming?
- Welke waarde heeft inspraak als grondeigenaren worden genegeerd?
- En wat betekent eigendomsrecht nog, wanneer plannen zonder overleg op papier worden gezet?

Voor mij voelt dit niet als een incident, maar als een symptoom van een bestuurscultuur waarin betrokken burgers pas achteraf worden geconfronteerd met voldongen feiten.

Op 27 september 2024 hebben Provinciale Staten ingestemd met de draaiing van het vliegveld. Deze draaiing vloeit rechtstreeks voort uit afspraken die zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst met ontwikkelaar Driestar, waarin expliciet staat dat de Gemeente zich maximaal zal inspannen om de vliegbewegingen over het park van

Driestar te beëindigen en dat de kosten van aanpassingen, inclusief grondaankoop, onderdeel zijn van deze afspraak (artikelen 5.10 en 5.11, zie bijlage 1).

Het gevolg van deze bestuurlijke keuze is dat:

- de vliegroute nu exact over mijn eigendommen loopt;
- ontwikkelruimte op mijn gronden feitelijk onmogelijk is geworden;
- mijn gronden in potentiële waarde zijn gedaald;
- terwijl het voordeel grotendeels bij één private partij (Driestar) terechtkomt, die vooraf wist dat zij naast een vliegveld ontwikkelde.

Reeds op 27 maart 2001 lag er een plan en onderzoek voor een ontwikkeling op mijn gronden waar nu de vliegroute overheen zal gaan. Door de draaiing van het vliegveld is deze mogelijkheid definitief gefrustreerd. Dit betekent een directe vermogens- en gebruiksschade voor mij als lokale ondernemer, zonder compensatie en zonder overleg.

Tijdens de besluitvorming heb ik alle leden van Provinciale Staten schriftelijk geïnformeerd over deze gevolgen en over de structurele ongelijkheid in de behandeling van lokale ondernemers ten opzichte van grootschalige recreatieve ontwikkelingen. Geen enkel Statenlid heeft gereageerd.

Daarbovenop komt dat ik in de afgelopen 13 jaar:

- herhaaldelijk plannen heb ontwikkeld op verzoek van gemeente en provincie;
- keer op keer ben vastgelopen op wisselende, onduidelijke en steeds zwaardere eisen en regelgeving;
- terwijl vergelijkbare of zwaardere ontwikkelingen elders wél doorgang vonden, vaak op openbaar terrein en in of nabij Natura 2000-gebied. Argumenten die mijn ontwikkeling tegenhielden ergens anders aantoonbaar niet golden in dezelfde situatie. Alleen al het feit dat nooit iets in behandeling werd genomen zegt al voldoende.

Tegelijkertijd worden nu:

- wegen diagonaal over mijn huiskavel ingetekend;
- alternatieven die ik heb aangedragen structureel terzijde geschoven;
- en wordt dit gebagatelliseerd als “strepen op papier” en dat er alleen nog maar een besluit wordt genomen voor een vervolgonderzoek, terwijl de ervaring leert dat dit precies de route is waar bij een volgend besluit de pap al gestort is.

Ik stel u daarom de fundamentele vraag:

De Zuidvlietpolder is aangewezen als aandachtsgebied voor verblijfsrecreatie, maar in de praktijk krijg ik uitsluitend te horen wat níet mag. Ontwikkelruimte wordt mij structureel onthouden, terwijl ik wél moet inleveren: vliegroutes over mijn gronden en woning, wegen door mijn akkers, en waardeverlies van mijn grond – alles ten behoeve van grootschalige vakantieparken die wél gefaciliteerd worden.

Dit raakt niet alleen mijn eigendom, maar het fundament van de rechtsstaat.

Ik verzoek en verwacht daarom het volgende:

1. Dat geen enkel besluit wordt genomen over wegen, ontsluiting of verdere planvorming zolang er geen volwaardige varianten liggen waarin grondeigenaren daadwerkelijk zijn betrokken en gekend;
2. Dat inzicht wordt gegeven in de afwegingen, afspraken en belangen die tot deze plannen hebben geleid, én uitleg waarom eerdere feedback niet is meegenomen;
3. Dat mijn positie als grondeigenaar en ondernemer serieus wordt betrokken voordat onomkeerbare stappen worden gezet. Een aantal voorstellen hiervoor vindt u in bijlage 2.
4. Dat de overheid zich aan beloftes en afspraken houdt en constructief meewerkt aan een kleinschalige ontwikkeling in de Zuidvlietpolder omdat dat mogelijk is zoals vastgelegd in de Veerse Meer visie en omgevingsverordening Zeeland.

Ik ben bereid tot overleg, maar niet tot het accepteren van voldongen feiten.

Met nadrukkelijke groet,

Response	Percentage
Yes	75%
No	20%
Don't know	5%
Other	0%

Bijlage 1

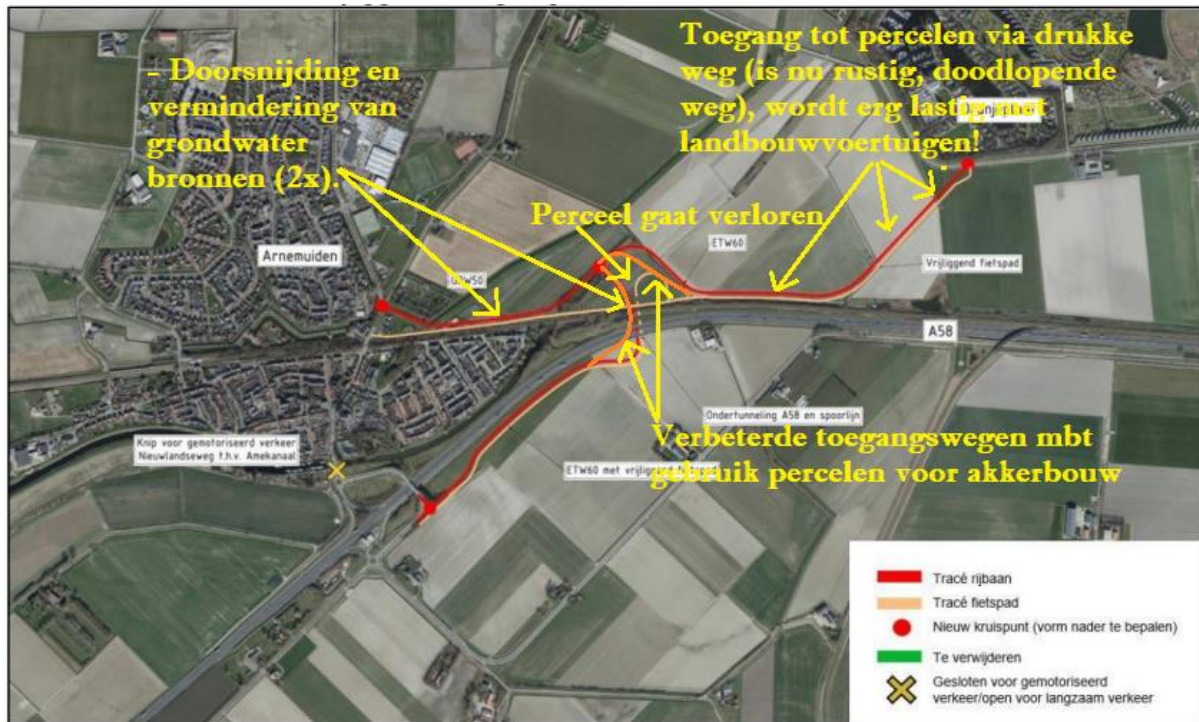
Artikels uit anterieure overeenkomst tussen Driestar en Gemeente Middelburg

Artikel 5.10: “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.”

En artikel 5.11: “Partijen spreken af dat een aantal investeringen zullen worden gerealiseerd die van groter belang zijn dan uitsluitend voor het park, maar wel randvoorwaardelijk nodig zijn om de gewenste toeristische ontwikkeling in het Plangebied mogelijk te maken. Partijen spreken af dat minimaal de volgende zaken financieel mogelijk gemaakt zullen worden en betaald worden: • de aanpassingen rondom en op het vliegveld i.v.m. de draaiing en verplaatsing van de landingsbaan, inclusief de kosten van eventueel daarvoor te verkrijgen gronden, de kosten van de aanleg van de nieuwe landingsbaan, de daarvoor benodigde vliegveldplanontwikkelingen en o.m. aanpassingen in Bestemmingsplan en vergunningen;”

Bijlage 2

Variant A4b, verbeterd om perceel schade te verminderen



verbeterde variant, vergelijkbaar met A4b



[illegible]