



---

# *Jaarverslag 2013*

---

Secretariaat Commissie Regionaal Overleg  
luchthaven Midden-Zeeland  
Postbus 35  
4530 AA Terneuzen  
telefoon: 0115-745123

# **Inhoudsopgave**

## **1. Voorwoord**

## **2. Inleiding**

## **3. Activiteiten van de commissie**

### **3.1 Vergadering van 1 maart**

### **3.2 Vergadering van 21 juni**

### **3.3 Tussentijdse schriftelijke raadpleging**

### **3.4 Vergadering van 25 oktober**

## **4. Financiële verantwoording**

**Bijlage 1: Samenstelling van de commissie per 1 januari 2013 en 31 december 2013**

## **1. Voorwoord**

Voor u ligt het jaarverslag over 2013 van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland. Deze commissie is door provinciale staten in haar vergadering van 21 december 2012 ingesteld en is de opvolger van de commissie 28. Met het jaarverslag, inclusief de kostenverantwoording over 2013, heeft de commissie in haar vergadering van 21 maart 2014 ingestemd.

Namens de commissie

De voorzitter,

J. Suurmond

## 2. Inleiding

De commissie is op 21 december 2012 door provinciale staten ingesteld door middel van de Verordening Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland.

Volgens artikel 9 van de verordening zendt de commissie vóór 1 april het jaarverslag aan gedeputeerde staten van Zeeland.

Rond het luchtvaartterrein Midden-Zeeland is bij besluit van 20 september 2000 door de minister van Verkeer en Waterstaat een geluidszone vastgesteld. Bij het overgaan van de bevoegdheden van het rijk naar de provincie is de functie van de geluidszone (een maximum stellen aan de geluidsuitstraling afkomstig van het vliegveld en het opleggen van ruimtelijke beperkingen binnen de zone) gewijzigd. De maximale geluidsuitstraling afkomstig van het vliegveld wordt niet meer bepaald door de geluidszone maar door een maximum geluidsniveau op twee punten op 100 meter van de baandrempel. Voor de ruimtelijke beperkingen is niets gewijzigd.

Daarnaast is in de Wet luchtvaart opgenomen dat de nu geldende aanwijziging (“vergunning”) binnen 5 jaar na het in werking treden van de wet moet worden omgezet naar een luchthavenbesluit op grond van de nieuwe wet. Het vliegveldbestuur heeft in overleg met de provincie besloten om een aanvraag in te dienen tot het wijzigen van de huidige aanwijzing met betrekking tot het verharden van de baan, een toename van het aantal helikopterbewegingen en het wijzigen van de vliegroute waardoor de procedure maar één keer hoeft te worden doorlopen.

In 2013 hebben als gevolg van het instellen van de nieuwe commissie een aantal wijzigingen in de taken en de samenstelling van de commissie plaatsgevonden. Daarnaast is door provinciale staten een onafhankelijk voorzitter benoemd.

De belangrijkste verschillen in taken tussen de commissie 28 en de CRO zijn dat:

- de adviezen van CRO zich niet meer beperken tot alleen milieuaspecten van de luchthaven maar ook betrekking kunnen hebben op economie, werkgelegenheid en recreatie
- de provincie geen deel meer uit maakt van de commissie
- het in ontvangst nemen, registreren en behandelen van klachten over het gebruik van de luchthaven niet meer behoort tot de taak van de commissie

De samenstelling van de commissie per 1 januari 2013 en per 31 december 2013 is weergegeven in bijlage 1. De commissie wordt voorgezeten door de heer J. Suurmond. Het secretariaat van de commissie is ondergebracht bij de provincie Zeeland. Per 1 januari 2014 heeft de provincie Zeeland deze taken overgedragen aan de RUD-Zeeland gevestigd in het stadhuis van de gemeente Terneuzen.

Het jaarverslag geeft een korte samenvatting van de belangrijkste onderwerpen die in de vergaderingen aan de orde zijn geweest. In de commissie komen als vaste agendapunten aan de orde: mededelingen, verslag vorige vergadering, ingekomen en uitgaande brieven, rondvraag en mededelingen van het vliegveldbestuur.

### 3. Activiteiten van de commissie

In het afgelopen jaar heeft de commissie drie keer een vergadering belegd: 1 maart, 21 juni en 25 oktober. Daarnaast is in een schriftelijke ronde advies gevraagd over het ontwerp-luchthavenbesluit voor luchthaven Midden-Zeeland. Alle vergaderingen hebben plaatsgevonden in het provinciehuis van de provincie Zeeland. In de onderdelen 3.1, 3.2 3.3 en 3.4 zijn de belangrijkste onderwerpen van de vergaderingen, de tussentijdse schriftelijke raadpleging en de daaruit voortvloeiende acties weergegeven.

#### 3.1. Vergadering 1 maart

Dit is de eerste vergadering van de CRO en de door provinciale staten benoemde voorzitter de heer J. Suurmond zit de vergadering voor. De commissie bevindt zich in de “overgangsfase” van oud (commissie 28) naar nieuw (CRO). Omdat de (nieuwe) leden voor de CRO nog niet zijn voorgedragen/benoemd komt de CRO bijeen in de samenstelling zoals die bij de commissie 28 was aangezien verwacht wordt dat er geen grote wijzigingen in de samenstelling van de nieuwe commissie ten op zichte van de oude commissie op zullen treden. De commissie besluit de heer B. Maring van de provincie voor te dragen als secretaris van de CRO en een ambtenaar van de gemeente Middelburg te laten functioneren als zijn vervanger. De overige leden zullen zo spoedig mogelijk worden voorgedragen door de organisaties die ze vertegenwoordigen. Als alle in de Verordening Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland genoemde vertegenwoordigers benoemd zijn zal worden bezien of de commissie nog moet worden aangevuld met leden uit andere organisaties.

Om de onafhankelijkheid van de commissie te benadrukken besluit de commissie een eigen logo te ontwikkelen. Het reglement van orde wordt vastgesteld en besloten wordt de vergaderstukken digitaal te verspreiden.

De kostenverantwoording begroting 2012 en het jaarverslag 2012 zijn beide goedgekeurd.

De concept aanvraag luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland wordt besproken omdat het vliegveldbestuur de commissie graag in een vroeg stadium in de gelegenheid wil stellen haar mening te geven over de aangevraagde wijzigingen. De wijzigingen hebben betrekking op het verharden van de baan, het uitbreiden van het aantal helikopterbewegingen met 400 per jaar (waarvan 60 in de nacht) en de uitvliegroute richting de oranjeplaat. Naar aanleiding van een vraag uit de commissie of er sprake is van een tweede wijziging van de vliegroute legt het vliegbestuur uit dat dit inderdaad het geval is. De eerste aanpassing ging uit van het aanpassen van de in de aanwijzing opgenomen route naar de in het AIP opgenomen route zoals die nu al jaren gevlogen wordt. De tweede aanpassing heeft betrekking op het wijzigen van de in het AIP opgenomen route in de zogenaamde alternatiever route zoals nu opgenomen in de concept aanvraag.

Naast een paar relatief kleine wijzigingen in de aanvraag heeft de commissie gediscussieerd of de scheiding tussen geluidsruimte voor vaste vleugeltoestellen en een maximum aantal voor overige vliegverkeer in stand moet blijven. In de concept aanvraag heeft het vliegveldbestuur deze scheiding aangehouden. Bij het opstellen van het luchthavenbesluit is het aan de provincie om te kiezen voor het in stand houden van deze scheiding of het toekennen van één geluidsbudget voor alle vliegbewegingen die op de luchthaven plaatsvinden. De meerderheid van de commissie<sup>1</sup> is van mening dat:

- gekozen moet worden voor één geluidsbudget voor alle vliegbewegingen
- de aangevraagde nachtvluchten met een helikopter alleen kunnen worden toegelaten als deze in de aanvraag en in het luchthavenbesluit expliciet benoemd zijn en alleen betrekking hebben op de noodzakelijke politie- en/of reddingsvluchten (maatschappelijke vluchten)

Na het verwerken van de opmerkingen start de procedure met het indienen van de definitieve aanvraag door het vliegveldbestuur vervolgens stelt de provincie een ontwerpbesluit op dat zes weken ter inzage wordt gelegd. Na het verwerken van de tegen het ontwerpbesluit ingediende zienswijzen wordt het definitieve besluit vastgesteld door provinciale staten. Vervolgens moet een verklaring veilig gebruik luchthaven voor het luchthavenbesluit bij het ministerie van I&M worden aangevraagd en gaat daarna te termijn van bezwaar en beroep lopen.

#### 3.2. Vergadering 21 juni

De voorzitter benoemt alle aanwezige en voorgedragen leden tot lid van de commissie. Deze benoeming zal nog schriftelijk worden bevestigd ook naar de voorgedragen leden die nu niet aanwezig zijn.

---

<sup>1</sup> In de brief aan de provincie is aangegeven dat de commissie unaniem is aangezien de minderheid van de commissie na bestudering van alle stukken te kennen heeft gegeven toch achter de mening van de overige leden te kunnen staan.

In een besloten deel van de vergadering bespreekt de commissie het concept ontwerpluchthavenbesluit. Het advies van de commissie wordt meegenomen in het ontwerpbesluit. De commissie constateert dat in het concept ontwerpbesluit de naamgeving van de in de omgeving van de luchthaven liggende ruimtelijke ontwikkelingen niet of niet geheel correct is. Ook wordt een aantal tekstuele onvolkomenheden geconstateerd.

De commissie discussieert over de door de provincie toegevoegde extra handhavingspunten (2 stuks). Vraag daarbij is of er geen sprake is van schijnveiligheid en of er geen verwachtingen bij burgers worden gewekt die niet waar gemaakt kunnen worden. Bij het berekenen van de geluidsniveaus in deze punten wordt namelijk steeds de route gebruikt die ook is gebruikt bij het opstellen van het luchthavenbesluit. Er zal daarom nooit een overschrijding van de grenswaarde in deze punten optreden als vliegtuigen afwijken van deze route. Uit de discussie blijkt dat de punten een signaalfunctie hebben en gebruikt kunnen worden als handhavingsinstrument wanneer veelvuldig of structureel wordt afgeweken van de route in de aanvraag. Het is namelijk mogelijk door middel van radartracks en software de werkelijk gevlogen nominale vliegroute te bepalen zodat kan worden nagegaan of structureel van de aangevraagde route wordt afgeweken. Als dat het geval is dan kunnen de berekeningen worden uitgevoerd met de op grond van de radartracks vastgestelde werkelijk gevlogen (nominale)route om na te gaan of wordt voldaan aan de in deze handhavingspunten opgenomen maximale geluidsniveaus. Als dat niet het geval is dan kan handhavend worden opgetreden. De commissie vraagt bijzondere aandacht voor de motivatie voor het opnemen van de twee extra handhavingspunten.

Er vindt nog een korte discussie plaats over het loslaten van het maximum aantal vliegbewegingen voor de verschillende luchtvaartuigen en het instellen van één geluidsbudget. Verwezen wordt naar het eerder ingenomen standpunt van de commissie over dit punt in de vergadering van 1 maart 2013 en het advies daarover aan gedeputeerde staten.

Met betrekking tot het gebruiken van een m.e.r.-beoordelingsbesluit van provinciale staten terwijl er daarna nog wijzigingen in de vliegroute zijn opgetreden accepteert de commissie de aanvulling van vliegveldbestuur in de aanvraag waarbij wordt aangetoond dat er geen wezenlijk andere effecten optreden dan voor de wijziging.

Bij de commissie bestaat enige onduidelijkheid over strijdigheid met het provinciale beleid omdat in dat beleid is aangegeven dat uitbreiding en/of wijziging van de luchthaven alleen mogelijk is als er geen toename van geluid is. Uit het concept ontwerpbesluit blijkt dat het geluidsniveau in de handhavingspunten ten opzichte van het besluit van de minister met ongeveer 1 dB(A) stijgt er is dus sprake van een toename en dus van strijdigheid met provinciaal beleid. Uitgelegd wordt dat de stijging met ongeveer 1 dB(A) veroorzaakt wordt door het loslaten van aantallen voor verschillende categorieën luchtvaartuigen en deze onder te brengen in het voor de luchthaven beschikbare “geluidsbudget”. Hierdoor neemt het geluidsniveau in de handhavingspunten in het concept ontwerpluchthavenbesluit toe ten opzichte van het geluidsniveau in het besluit van de minister omdat in het besluit van de minister de categorieën waarvoor aantallen zijn opgenomen niet meegenomen zijn bij het berekenen van het geluidsniveau in de handhavingspunten. Er is dus geen sprake van een toename van geluid.

In de commissie komt de crash met het vliegtuigje op een bouwterrein (ontwikkeling recreatieterrein) in de directe omgeving van de luchthaven aan de orde. Gebleken is dat er sprake was van een motorstoring. De piloot heeft er, geheel tegen de gangbare praktijk in, voor gekozen terug te keren naar de luchthaven door het ontbreken van andere uitwijk mogelijkheden. Aan de ene zijde staan caravans en aan de andere zijde bomen. Uitwijken was daarom geen optie. Onderzocht zal worden of het mogelijk is de bomen te verwijderen zodat er veel betere ontsnappings-/uitwijkingsmogelijkheden zijn.

Over de invulling van het middengebied wordt binnenkort door de aandeelhouders besloten. De bedoeling is het restaurant te slopen en een nieuw restaurant te bouwen dat direct tegen het gebouw van de havendienst aan wordt gebouwd. De verwachting is dat de bouw in de winter van 2013/2014 plaats kan vinden.

### **3.3. Tussentijdse schriftelijke raadpleging**

Op 26 juli 2013 is door de voorzitter, gezien de betrokkenheid van de commissie bij het concept ontwerpluchthavenbesluit en het spoedeisende karakter van het advies, op grond van artikel 15 van het Reglement van orde besloten tot een schriftelijke raadpleging van de leden van de commissie over het ontwerpluchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland. Bij brief van 3 september 2013 aan Provinciale Staten heeft de commissie aangegeven geen opmerkingen te hebben naar aanleiding van het ontwerpluchthavenbesluit.

### **3.4. Vergadering 25 oktober**

De heer Gribnau heeft zijn dienstverband bij Zeeland Airport b.v. beëindigt en daarmee stopt ook zijn (plaatsvervangend)lidmaatschap van de commissie. Er zal een vervanger worden voorgedragen door het vliegveldbestuur. De heer Van der Maas wordt benoemd als vicevoorzitter van de commissie.

Besloten wordt de vergaderingen van de commissie in 2014 te houden op de volgende data 21 maart, 20 juni en 31 oktober. De vergadering van 21 maart zal worden gehouden op luchthaven Midden-Zeeland en worden gecombineerd met een rondleiding op het veld. De vergadering van 20 juni kan bij onvoldoende agendapunten komen te vervallen.

De begroting voor 2014 is ongewijzigd en unaniem door de commissie goedgekeurd.

De commissie kiest voor het volgende logo:



De aandeelhouders van de luchthaven hebben besloten dat het oude restaurant wordt gesloopt en dat er een nieuw restaurant wordt gebouwd dat direct tegen het gebouw van de havendienst aan komt de liggen.

Het verharden van de baan zal als het luchthavenbesluit is genomen gefaseerd plaatsvinden. De totale baan is en blijft 1000 meter lang en 30 meter breed maar het verharde deel wordt 800 meter lang en 23 meter breed. De taxibanen worden nog niet verhard. In een later stadium afhankelijk van de financiële middelen zullen de taxibanen ook worden verhard en ook de rest van de baan. De kosten van het voor de exploitant meest optimale scenario (volledige verharding van de baan en de taxibanen) bedragen ca. € 1,3 miljoen. De nu voorziene “uitgeklede” versie, waarvoor het geld beschikbaar is, kost ca. € 600.000,-.

Naar aanleiding van een vraag van één van de leden wordt uitgelegd dat voor het verharden van de baan en het wijzigen van de vliegroute geen MER nodig is omdat er op grond van het Besluit m.e.r. geen verplichting tot het opstellen van een MER. bestaat. Wel moet er een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd. Uit deze beoordeling is gebleken dat er geen MER hoeft te worden opgesteld. Het vliegveldbestuur laat op verzoek van de gemeente Middelburg door een onafhankelijk deskundig bureau nog aanvullend onderzoek uitvoeren naar de effecten van het verharden van de baan.

Met betrekking tot de procedure voor het luchthavenbesluit wordt toegelicht dat alle indieners van een zienswijze een ontvangstbevestiging hebben ontvangen. Na het besluit van Provinciale Staten worden alle indieners van een zienswijze van het besluit op de hoogte gesteld en wordt tevens aangegeven hoe en tot wanneer beroep tegen het besluit kan worden aangetekend. Het besluit wordt van kracht na het uitgeven van het Provinciaal Blad. Met de uitgifte van dit blad wordt gewacht tot aan het moment waarop de verklaring veilig gebruik van het ministerie is ontvangen.

In de volgende vergadering zal worden gebrainstormd over communicatie van de CRO naar burgers onder andere over afhandeling klachten.

#### 4. Financiële verantwoording

Met het overgaan van het bevoegd gezag van het rijk naar de provincie zijn ook financiële middelen voor het in stand houden van de commissie door middel van een storting in het provinciefonds ter beschikking gesteld. De begroting over 2013 is daarom bij de provincie ingediend. Van deze begroting is door de provincie naast de personele kosten van de secretaris € 2.700,- beschikbaar gesteld voor overige kosten van de commissie.

De personele kosten zijn niet apart in de begroting opgenomen omdat de provincie Zeeland dit ziet als kosten die reeds in de personele begroting zitten. Deze kosten hoeven daarom in financieel zin niet apart te worden verantwoord.

In onderstaand overzicht zijn alle van belang zijnde financiële gegevens over het jaar 2013 weergegeven. De werkelijke kosten over 2013 zijn aangegeven in de kolom realisatie.

<b>Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland</b>			
<b>KOSTENVERANTWOORDING BEGROTING 2013</b>			
	<b>Begroting 2013</b>	<b>Realisatie 2013</b>	<b>Over/Tekort</b>
<b>1. Totale personeelskosten (incl. overhead)</b>	€ 6.500*,-	nvt	nvt
<b>2. Presentiegelden</b>	€ 500,-	€ 1256,86	€ 756,86
<b>3. Communicatiekosten</b>	€ 500,-	€ 0,00	€ 500,00
<b>4. Diversen</b>			
4.1. Literatuur/vakbladen	€ 0,-	€ 0,00	€ 0,00
4.2. Educatie/cursussen	€ 7.00,-	€ 0,00	€ 700,00
4.3. Onderzoek/advies	€ 1.000,-	€ 532,40	€ 467,60
<b>Totaal diversen</b>	€ 1.700,-	€ 532,40	€ 1.167,69
<b>Totaal posten 2 t/m 4</b>	€ 2.700,-	€ 1.789,26	€ 910,74

\* niet meegenomen in verantwoording zie punt 1



## **BIJLAGE 1**

### **Samenstelling van de Commissie 28 luchtvaartwet luchtvaartterrein Midden-Zeeland**

Per 1 januari 2013 is de commissie als volgt samengesteld:

#### **Leden**

dhr. J. Suurmond  
dhr. C. Simons  
dhr. A. van der Maas  
mevr. G. Meeuwisse  
dhr. M. van Mierlo (agendalid)  
dhr. M. Janse  
mevr. T. Waar-Garratt  
dhr. N. Helsloot  
dhr. W. Gribnau  
dhr. R. Gomersbach  
dhr. M. van der Baan  
dhr. I. van Maldegem  
dhr. B. Maring (secretaris)

#### **Plaatsvervangende leden**

mevr. D. Melis  
dhr. M. Jonker  
  
dhr. H. Meijer  
dhr. T. Helsloot  
  
dhr. J. Rienks  
dhr. F. Pot

#### **Instantie**

voorzitter  
gemeente Middelburg  
gemeente Noord-Beveland  
gemeente Goes  
vereniging Zeeuwse Milieu Federatie  
omwonende gemeente Goes  
omwonende gemeente Middelburg  
omwonende gemeente Noord-Beveland  
exploitant vliegveld Midden-Zeeland  
exploitant vliegveld Midden-Zeeland  
gebruiker vliegveld Midden-Zeeland  
gebruiker vliegveld Midden-Zeeland  
provincie Zeeland

Per 31 december 2013 is de commissie als volgt samengesteld:

**Leden**

dhr. J. Suurmond  
dhr. C. Simons  
dhr. A. van der Maas (vice-voorzitter)  
mevr. G. Meeuwisse  
dhr. M. van Mierlo  
dhr. H. Bouma  
mevr. T. Waar-Garratt  
dhr. N. Helsloot  
dhr. R. Gomersbach  
dhr. W. den Baars  
dhr. B. Maring (secretaris)

**Plaatsvervangende leden**

dhr. J. Minderhoud  
dhr. De Putter  
dhr. M. Jonker/R. de Regt  
dhr. J. van Seters  
mevr. A. Huissoon  
  
dhr. R. Helsloot  
dhr. W. Gribnau

**Instantie**

voorzitter  
gemeente Middelburg  
gemeente Noord-Beveland  
gemeente Goes  
vereniging Zeeuwse Milieu Federatie  
omwonende gemeente Goes  
omwonende gemeente Middelburg  
omwonende gemeente Noord-Beveland  
exploitant vliegveld Midden-Zeeland  
gebruiker vliegveld Midden-Zeeland  
provincie Zeeland