Aan:

Gemeenteraad van de gemeente Barneveld

Via de raadsgriffier

Raadhuisplein 2, 3771 ER Barneveld

3771 ER BARNEVELD

Betreft: Informatie over ingediend bezwaarschrift

Barneveld, 21 januari 2026

Geachte leden van de raad van de gemeente Barneveld,

Hierbij informeer ik u, dat ik een bezwaarschrift heb gediend tegen de omgevingsvergunning die het College van B en W wil afgeven voor de helihaven aan de Wesselseweg 19. Het bezwaarschrift voeg ik als bijlage toe aan deze brief.

Het college heeft bij mijn weten tot op heden geen advies aan uw raad gevraagd voor vestiging van niet-agrarische bedrijvigheid in het betreffende gebied. Daarmee zou men wellicht de beslissing over deze omgevingsvergunning buiten het politieke en publieke gesprek willen houden. Met mijn bezwaarschift heb ik geprobeerd in ieder geval het publieke belang van deze zaak naar voren te brengen.

Met een vriendelijke groet,



Bezwaarschrift tegen omgevingsvergunning helihaven Wesselseweg 19, Barneveld

Aan:
College van burgemeester en wethouders van de gemeente Barneveld
Postbus 63
3770 AB Barneveld

Betreft:
Bezwaarschrift tegen het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning voor een helikopterlandingsplaats aan de Wesselseweg 19 te Barneveld (zaaknummer 659005)

Datum:
9 december 2025

Geachte college,

Hierbij maak ik bezwaar tegen uw besluit van 4 november 2025, waarbij een omgevingsvergunning is verleend voor het realiseren van een helikopterlandingsplaats op het perceel Wesselseweg 19 te Barneveld.

De bezwaargronden vallen nader uiteen in 3 hoofdonderdelen. Ik behoud mij uitdrukkelijk het recht voor om mijn bezwaargronden op een later moment aan te vullen.

1 Ruimtelijke argumenten

Op grond van de Omgevingswet kan een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA) enkel verleend worden als er sprake is van een Evenwichtige Toedeling van Functies Aan Locaties (ETFAL). In het hiernavolgende zal ik aantonen dat er in dit geval geen sprake is van een ETFAL.

1.1 Strijd met het bestemmingsplan

Het gebruik van het perceel als helikopterlandingsplaats is in strijd met het geldende bestemmingsplan (“Buitengebied 2012”). Het bestemmingsplan kent aan het betreffende perceel de bestemming “Bedrijf - Niet agrarisch” toe. Op grond van de planregels (artikel 6.1) zijn deze gronden bedoeld voor bedrijven die zijn genoemd in Staat van Bedrijfsactiviteiten onder de categorieën 1 en 2. Daarnaast is in artikel 35.3 opgenomen dat het gebruik van gronden voor een landingsplaats voor helikopters (niet zijnde traumahelikopters) in strijd met het bestemmingsplan is.

Ook de verharding voor toegang tot de loods is zonder vergunning en in strijd met het bestemmingsplan aangelegd. De verharding is aangelegd op gronden van derden, kadastraal perceel sectie B, nr. 2060. Daarnaast hebben de gronden de bestemming Agrarisch en mogen enkel gebruikt worden voor:

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. de uitoefening van een agrarisch bedrijf, met dien verstande dat:
    1. per bouwvlak niet meer dan één agrarisch bedrijf is toegestaan;
    2. voor zover het bedrijf voor de milieuregelgeving als één inrichting wordt aangemerkt, deze inrichting niet op twee in de nabijheid van elkaar gelegen bouwvlakken mag zijn gelegen;
b. ter plaatse van de aanduiding 'intensieve veehouderij' ook voor een intensieve veehouderij;
c. ter plaatse van de aanduiding 'glastuinbouw' ook voor een glastuinbouwbedrijf;
d. hobbymatig agrarisch gebruik, uitgezonderd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - geen hobbymatig vee', want daar is agrarisch hobbymatig gebruik voor zover het ziet op het houden van dieren niet toegestaan;
e. het weiden van paarden en/of pony's ten behoeve van een gebruiksgerichte paardenhouderij of een manege;
f. ter plaatse van de in de onderstaande tabel mede voor de specifieke in de tabel voor dat adres vermelde niet-agrarische nevenactiviteiten waarbij de in de tabel genoemde maximum bebouwde (vloer)oppervlakte voor de nevenactiviteit mag worden gebruikt: (NB: het adres Wesselseweg 19 of 23 komt niet voor in deze tabel) ter plaatse van de aanduiding 'dagrecreatie' voor dagrecreatie;
g. ter plaatse van de aanduiding 'akkerbouw' voor een akkerbouwbedrijf;
h. ter plaatse van de aanduiding 'bomenteelt' alleen voor een boomteeltbedrijf;
i. het gebruik zoals omschreven in artikel 3.5.1.

De gronden mogen derhalve niet gebruikt worden ten behoeve van niet-agrarische bedrijfsactiviteiten. Hier had het college in een eerder stadium dan ook tegen moeten optreden.

1.2 Onvoldoende ruimtelijke onderbouwing

De ruimtelijke onderbouwing bij de vergunning toont aan dat er aanzienlijke gevolgen zijn voor de fysieke leefomgeving. De redenering om de beleidskaders uit de Omgevingsvisie 2040 terzijde te schuiven is volstrekt ontoereikend gemotiveerd, sterker nog “Vanwege de beperkte omvang waarvoor deze afwijking geldt” doet totaal geen recht aan de grote inbreuk op het agrarisch gebied, de woonomgeving, en de natuur. Er is geen sprake van een beperkte afwijking, en er is geen bestaand bedrijf, aangezien er nog geen helikoptervluchten van het perceel mogen worden uitgevoerd. Het college had dan ook vast moeten houden aan de beleidskaders uit de Omgevingsvisie.

1.3 Milieueffecten onvoldoende onderzocht en gewogen

1.3.1 Geluidsoverlast

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de helikopter (Eurocopter EC120 Colibri) bij een passage op 150 meter afstand een piekgeluid van 73 dB(A) veroorzaakt. De jaargemiddelde geluidbelasting (Lden) contour van 56 dB(A) blijft binnen het luchthavengebied, maar woningen en gevoelige functies liggen in de nabijheid. Geluid van taxiën (rijden van en naar de loods) is apart berekend en zal tot hinder leiden, vooral bij herhaalde vluchten. In de praktijk betekent dit dat omwonenden bij elke start en landing een duidelijk hoorbare en storende geluidsimpuls ervaren, die zich tot in de avond kan voordoen (maximaal 10 vliegbewegingen per dag, tot 22:15 uur). Er worden 750 vliegbewegingen vergund. Dat is meer dan 2 per dag. Aangezien de vergunninghouder niet op zondag zal vliegen zijn dat 300 dagen met geluidhinder voor omwonenden. Uit het onderzoek behorende bij de onderbouwing blijkt dat tijdens een meting op 19 september 2022 op 150 meter afstand een geluidsniveau van 73 dB(A) gemeten werd. Dit is vergelijkbaar met het geluid van een vrachtwagen op korte afstand of een luidruchtige grasmaaier. Dit is ruim boven de norm die aanvaardbaar is. Dit niveau kan bij herhaling leiden tot hinder, stress en verstoring van het woongenot, zeker bij gevoelige groepen zoals kinderen, ouderen en mensen die thuis werken. Dit zal vooral in de zomer betekenen dat wij niet meer in een normale woonwijk in de tuin zitten, maar in een vliegroute van een laag overvliegende helikopter met alle geluidsoverlast van dien.

Aangezien elke 3 dB(A) een verdubbeling van het geluid is, betekent dit dat een acceptabel geluidsniveau in de tuin, of op ons huis niet bereikt kan worden.



Vanwege een weg mag het geluidsniveau 48 dB(A) zijn. Dit betekent dat de geluidsoverlast van een helikopter die enkel en alleen voor het eigen genot, er is namelijk geen enkel ander (algemeen) belang gediend bij deze activiteit, van de vergunninghouder gebruikt wordt 9 keer een verdubbeling van het aanvaardbare geluidsniveau is. Dit kan nooit en te nimmer geaccepteerd worden.

1.4 Ecologische impact

*1.4.1 **Natuur en soortenbescherming**:*

Hoewel uit monitoring blijkt dat er in 2024 geen vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde soorten (zoals buizerd) zijn aangetroffen rond Wesselseweg 23 gaat deze ontwikkeling ontegenzeggelijk nadelige gevolgen hebben voor de natuur. Zo blijft het risico op verstoring in het broedseizoen aanwezig, vooral bij vogels en vleermuizen. Starten en landen in het broedseizoen, bij aanwezigheid van nesten, is een overtreding van de natuurbeschermingsregels. In de vergunning is geen beperking ten aanzien van het broedseizoen opgenomen. Tijdens veldonderzoeken in het voorjaar van 2024 zijn buizerds waargenomen. Dit betekent dat de locatie potentieel geschikt is als foerageergebied en rustplaats, en dat verstoring door helikoptervluchten niet kan worden uitgesloten, vooral in het broedseizoen. Het college volstaat met de melding dat als er in het broedseizoen geland of gestart wordt dat dit in strijd met de natuurbeschermingsregels is, maar vervolgens verleent ze doodleuk een vergunning voor jaarrond 750 vluchtbewegingen. Dit is natuurlijk volstrekt onaanvaardbaar en lijkt op het afschuiven van de eigen verantwoordelijkheid. Als er zekerheid bestaat op overtreding van natuurbeschermingsregels dan moet het bevoegd gezag daar bij een BOPA uitdrukkelijk rekenschap van geven en het besluit daar op aanpassen.

*1.4.2 **Stikstof en luchtkwaliteit**:*

Hoewel de AERIUS-berekening aantoont dat de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden nihil is, zijn andere aspecten van luchtkwaliteit zoals fijnstof niet onderzocht. De cumulatie van effecten van geluid, verkeer, natuur en landschap is onvoldoende in de ruimtelijke onderbouwing verwerkt. Reeds hierom is sprake van een ondeugdelijk gemotiveerd besluit.

2 Procedurele argumenten

2.1 Schending van participatieplicht

Uit het besluit blijkt dat de initiatiefnemer vanwege publiciteit niet met de omgeving in gesprek is gegaan. Dit is in strijd met de participatieverplichting uit de Omgevingswet en het gemeentelijk beleid. Op grond van het Besluit aanwijzing gedelegeerde bevoegdheden, alsmede advies- en participatieverplichting Omgevingswet gemeente Barneveld en de bijbehorende beleidsnotitie ‘Adviesrecht gemeenteraad en verplichte participatie’ onderdeel 6.3 is verplicht advies nodig in het geval van “Projecten voor niet-agrarische bedrijvigheid, niet passend binnen het regionale functieveranderingsbeleid” (6.3). Ook is verplichte participatie vereist in deze gevallen. De motivering “Vanwege de vele publiciteit rond deze aanvraag heeft de initiatiefnemer er voor gekozen om over de aanvraag niet in gesprek te gaan met de omgeving.” toont aan dat het college willens en wetens de eigen gemeentelijke regels met voeten treedt. Dit zou juist de trigger moeten zijn om met de omgeving in overleg te treden over deze aanvraag. Door dit niet te doen heeft het college de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en grenst aan détournement de pouvoir.

2.2 Ten onrechte geen toepassing uitgebreide procedure

Artikel 16.65, lid 4 van de Omgevingswet bepaalt dat bij activiteiten met aanzienlijke gevolgen voor de fysieke leefomgeving en waartegen verschillende belanghebbenden bedenkingen zullen hebben, het bevoegd gezag de uitgebreide procedure kan toepassen. In dit geval is dat niet gebeurd, terwijl de situatie daar wel om vroeg.

Artikel 16.65, lid 4 van de Omgevingswet stelt het volgende:

> *Het bevoegd gezag kan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht bij besluit van toepassing verklaren op de voorbereiding van de beslissing op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit:*
>
> - a. *als het gaat om een activiteit die aanzienlijke gevolgen heeft of kan hebben voor de fysieke leefomgeving, en*
> - b. *waartegen naar verwachting verschillende belanghebbenden bedenkingen zullen hebben.*

Gelet op het bovenstaande had het college de uitgebreide voorbereidingsprocedure moeten volgen. Het besluit is derhalve onjuist voorbereid en moet om die reden al herroepen worden.

2.3 Adviesrecht gemeenteraad genegeerd

Op grond van het Besluit aanwijzing gedelegeerde bevoegdheden en de beleidsnotitie ‘Adviesrecht gemeenteraad en verplichte participatie’ is verplicht advies van de gemeenteraad vereist bij projecten voor niet-agrarische bedrijvigheid die niet passen binnen het regionale functieveranderingsbeleid. De vestiging van een helihaven valt hier onder. Er is geen advies gevraagd aan de gemeenteraad, terwijl dit wettelijk verplicht was. Het besluit dient derhalve reeds om deze reden herroepen te worden.

2.4 Procedurele onduidelijkheid

In de raadsmemo van 23 april 2024 die het college aan de gemeenteraad zond stelt het college dat het verzoek voor 1 januari 2024 is gedaan, terwijl de aanvraag van mei 2025 dateert, er is dus helemaal geen eerder verzoek waar de aanvrager rechten aan kan ontlenen. Heeft het college hier al voor willen sorteren op het besluit om omgevingsvergunning? Ook dit is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Dit roept vragen op over de geldende procedure en de relatie met de aangenomen motie (14 maart 2024) en toezegging van de wethouder dat nieuwe aanvragen om helihavens moeten wachten op nieuw beleid.

3 Overige argumenten

3.1 Handhavingskwesties en klachten

Uit interne documenten en WOO-stukken blijkt dat de aanvrager zich gedurende de periode van TUG-ontheffingen niet aan geldende afspraken heeft gehouden. Voorgenomen vluchten zijn niet gemeld, er is slechts één melding van een vliegbeweging teruggevonden, en er is

geruime tijd zonder transponder gevlogen. Ook was de administratie gebrekkig. De provincie heeft gewaarschuwd en proces-verbaal opgemaakt, maar het gedrag van de aanvrager veranderde niet. Niet valt in te zien waarom dan toch meegewerkt wordt aan het afwijken van het Omgevingsplan. Bij een afwijking van het omgevingsplan mogen (en moeten) ook andere aspecten dan enkel ruimtelijke aspecten een rol spelen. Dat hier geen enkele overweging over gemaakt is in het besluit maakt de motivering onzorgvuldig.

3.2 Wet Bibob

De Wet Bibob biedt bestuursorganen de mogelijkheid om aanvragen om vergunning te weigeren indien er gebaar bestaat dat de vergunning wordt misbruikt voor cirminele activiteiten zoals het benutten van voordelen uit strafbare feiten of het plegen van strafbare feiten. Nu de vergunninghouder is veroordeeld voor het vliegen in strijd met de luchtvaartwetgeving, is het zeker niet ondenkbeeldig dat er voordelen gehaald zijn, dan wel gaan worden uit criminele activiteiten. De vergunning had dan ook geweigerd kunnen (en wellicht: moeten) worden op grond van de wet Bibob.

4 Samenvatting

Gezien het bovenstaande verzoek ik het college het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning te herroepen en de gevraagde omgevingsvergunning alsnog te weigeren.

Ik verzoek te worden gehoord alvorens op het bezwaar wordt beslist.

Hoogachtend,



