

Geachte Staten leden.

Hierbij vragen we om niet toe te stemmen in de baandraaiing volgens het ontwerpbesluit van de Provincie Zeeland?

Andersom, een luchthaven sluiten zou iets geweldigs zijn, plus een 'no Fly zone' over geheel Zeeland.

Introductie:

Een start en landing's strip als hobby vliegveldje met 20° te draaien, is louter voor de pret.

Opvallend in het grote geheel van Zeeland, is dat de Provincie Zeeland zich veel te meegaand opstelt (Pro is) voor een handje vol hobby piloten en een directeur van een niet bewaakt vliegveld. (niet onder LVLN)

(Eén restaurant, vliegschool, rondvluchtbedrijf, de luchthaven brandweer, paracentrum, worden wel bewaakt.)

Het tekent zich af in deze situatie, van overbelasting buiten de luchthaven M-Z.

Dat een relatief klein aantal mensen een flinke invloed hebben over de ruimte van honderd duizenden mensen in de Zeeuwse samenleving. (Nederland, 18 miljoen.)

De gezondheid in Nederland is continue in het geding, door de dwingerige manier van sportvliegen en hoe zij zich de manier van constante overlast kunnen opdringen aan de grote samenleving. Deze manier van selecteren in belangrijkheid en voorkeur is ronduit decadent.

Het brokkelt af.

Meer dan opvallend is dat de Provincie Zeeland niets doet aan alle bron geluiden en het verplaatsbare brongeluid, daarbij nog eens een verstrooiing van roetuitstoot laat plaatsvinden. En dit te vaak over een zomerse week met een luchtkwaliteitsindex van gemiddeld een 7 = slecht.

Ja, het gaat altijd voorbij en dat is het euvel, het is onzichtbaar en is daarmee direct beschreven als ongrijpbaar.

Provinciaal laat men het dus voorbij gaan. Maar wat blijft er hangen, kleven en hoe diep kwam het binnen?

Alle duizenden motorische brongeluiden, gedurende 24/7, jaar in jaar uit. Het is te veel, veel te veel.

(Bij de Provincie Zeeland, vergeet men het dagelijkse gevaar bij mensen en alle 13 gemeenten hobbelen mank er achteraan)

NB :14 NB : 16

In het voorstel om de geluidsoverlast van overvliegen na een start op vliegveld Midden Zeeland op te heffen, is een halfslachtig onderbouwde en vooral theoretisch-technische rapportage opgemaakt die alleen gaat in deze, over schone cijfers in diagrammen vermengt met de schoonste luchten in een wolken blauwe hemel.

De twee voorstellen van de advies bureau 's (2021 en 2024) lonken zo voor de de Gemeente Middelburg en de Provincie Zeeland, maar blijken geen 100% verbetering van geheel Zeeland. Het

houdt 98% van de geluid problemen veroorzaakt door sportvliegtuigen met fossiele brandstof aangedreven motoren in de lucht.

Het is pertinent een verbetering voor de bewoners van een rij vaste en recreatie woningen bij Oranjeplaat. (notoire, zeikers, zo worden deze genoemd in vliegenierskringen, die klagend hun zin krijgen)

(Oranje plaat is ten westen van de luchthaven Midden-Zeeland)

Met dit voorstel in deze verdraaiing is er geen verbetering voor de grote leefomgeving van Zeeland. (Zie onder NB :11- geluidmonitor GGD-GHOR)

De bijgevoegde geluidskaart uit het voorgestelde ontwerpbesluit van de Provincie Zeeland 2024, is een theoretische-grafische voorstelling van ellipsen over een landkaart. NB :4) (het is zo opgetekend om de luchthaven open te houden) en (is er een aardig vergelijk als met een kindertekening in wasco krijt, met enkele wilde gekleurde uithalen) NB :6 NB :10

Tegen een voorgesteld GS ontwerp besluit stemmen, vergt moed.

Het volgen van een zuchtende en vooral mond stille Zeeuwse samenleving, vergt nog meer moed.

In onze studie zijn maar een paar echte oplossingen mogelijk, die tot een maximale verbetering leiden:

1: Het vliegveld midden Zeeland onmiddellijk sluiten omdat het voor een uitgeselecteerde groep mensen is ingericht. Het vliegveld Midden Zeeland absoluut geen economische waarde heeft.

Landelijk gezien, kunnen van de 17 luchtvaartterreinen er per direct 14 dicht. Uit het onderzoek van de RUG over vliegveld Eelde in 2019, blijkt dat de luchthaven Eelde geen economische waarde heeft voor de regio/ Provincie Groningen. Bij vliegveld Kohln- Maastricht zijn de zelfde opvattingen. Bij Lelystad Airport houdt men de beton strips nog open met de kleine oefen strips voor de hobby sportvliegerij. Daar zijn de bewoners het (s.....) beu.

Met het grootste gemak meten inwoners van Middelburg en Vlissingen in hun Gemeente met een Db app. op hun iPhone 52- 61 db(a) gemeten bij het overvliegen van sportvliegtuigen. (de metingen zijn ver weg van de grafische voorstelling in contour om de luchthaven).

Tot vlak voor iedere sluiting van een luchthaven / airport / grasbaan, wordt het met overheids geld open gehouden. (In Zeeland, dit met een rapport van een tweetal advies bureau's in opdracht voor Gemeente Middelburg 2021 en de Provincie Zeeland 2024)

De grasbaan 20° draaien en oostelijk verplaatsen van vliegveld midden-Zeeland is met verdere steun van de provincie op een oude voet doorgaan. (9 miljoen euro, voor een faciliteit voor een kleine groep liefhebbers, het is te zot verwoorden en dat met gemeenschapsgeld.)

'Zij dronken een glas, maakten een plas en lieten het zoals het was'! (NB : 8)

2: Wachten op dat de gebruikers van sportvliegtuigen, tot eerlijkheid en besef komen, dat zij een onverminderde overlast veroorzaken voor alle leefomgevingen en dit bloed serieus gaan nemen.

'Is wachten op dat witte beren, bruine beren zullen worden'!

Juist als iedereen buiten is of buiten wil recreëren komen sportvliegtuigen als muggen, wespen en horzels alle leefomgevingen terroriseren. Piloten blijken bij voorkeur alleen mooiweer vliegers te zijn.

(De hoogvlieger dag in 2023 was landelijk te laag. In 2024 op 22 juni ???)"

Daarnaast zijn een aantal sportvliegtuigen museaal en worden kunstmatig in de lucht gehouden. (kunst in vliegwerk)

Alle piloten kunnen per direct met zonne energie gaan vliegen, (E vliegen) deze vorm van verplaatsen is echt stil en schoon. Dit zou nog een klein beetje acceptabel zijn. Vliegtuigjes op zonne energie zijn ruim verkrijgbaar in de markt.

De huidige motor vliegerij zorgt altijd en overal voor een 'naar' geluid en voor een verstrooiing van roet deeltjes na verbranding van fossiele brandstof. (kerosine is petroleum) Boven iedere mens daalt dit, in iedere leef, speel en werk omgeving. (polution) Het gaat dan om honderden kilo's in zwarte stof vorm, jaarlijks, van alle sportvliegtuigjes bijelkaar. Dit wordt landelijk als een á pinuts, door de Rijksoverheid voorgesteld. En slik het dan maar als inwoner.

Van een inwoner nabij vliegveld Hilversum:

De situatie is onveranderd sinds ons laatste contact een jaar geleden!

(nu 12 augustus 2024)

Als het maar een beetje mooi weer is, vliegen ze weer rondjes boven Bilthoven.

(Bij de laatste crach van een neer stortend vliegtuigje bij vliegveld Seppe/ airport Breda, wordt op de bekende wijze de vliegsport weer de hand boven het hoofd gehouden. NB: 9) (iedereen houd zijn mond)

3: iedere Provincie zou een extra werkveld moeten krijgen over de inhoud en gebruik van het luchtruim, er boven. Nu is iedere Provincie dienst (RUD) belast met het monitoren bij uitstoot bij industrie, wegverkeer, stikstof en fijnstof, vanaf de grond. En wat er aan komt waaien van over zee en landsgrens.(dit met de RIVM sensor lucht meeting) De RUD in Zeeland kampt geruime tijd met een beperking voor inzet van alle toezicht door menselijke capaciteit. (te weinig)

In de VVAS van het Vliegveld M-Z is een verwijzing naar de RUD:

Overlast melden van vliegverkeer.

Wanneer u overlast ervaart van vliegverkeer in de provincie Zeeland kunt u dit melden bij het Milieumeldpunt van de Regionale uitvoeringsdienst Zeeland(RUD). RUD Zeeland zorgt namens de provincie Zeeland voor de klachtbehandeling. Het Milieumeldpunt is zeven dagen per week, 24 uur per dag bereikbaar via het telefoonnummer [0118 41 2323](tel:0118412323). (het is lang wachten aan de telefoon voor een contact)

Zij zullen onderzoeken wie of wat de klacht veroorzaakt. Het vliegveld heeft slechts zicht op vliegtuigen op het vliegveld zelf en niet op vliegtuigen in de omgeving. (Er is geen verkeersleiding of radar controle)

Vervolg op de introductie:

We zijn welzijn en veiligheid kwijt geraakt in iedere leefomgeving en natuur. Wat uiterst vreemd blijft dat de bodem besmet is met allerlei stoffen(giften) en dat alles wat vliegt door al een vervuilde lucht niet mee doet in een opschaling van schoon en stil!

Zodra een sportvliegtuig 1 cm van de grasbaan is gaat de provincie Zeeland er niet meer over. De Provincie Zeeland kan het nu niet opnemen voor zijn eigen inwoners. Zelfs niet garant staan en het waarborgen voor een 100% toezegging voor een maximale veiligheid en optimale gezondheid van zijn inwoners. NB: 9

Daarom is het ontwerp besluit van baandraaiing geen kwaliteit's slag, naar maximaal veilig voor een Zeeland breed en lang.

In Den Haag wordt over de leefomgeving beslist. Dat een aantal van 19 ministers voor de huidige minister Barry Mathlener, de directeurs generaal en de inspecteurs generaal van I&W de verommeling van Nederland hebben toegestaan wordt niet begrepen. Het draaide altijd in een verschil van standpunt, zichthoek, gehoor bewustzijn, sociale ontwikkeling/ betrokkenheid/ over de gezondheid van mensen en dieren.

En dat is vreemd orde aan de dag, met meer aannames en vrijgeleiden dan dagelijks gemeten wordt. In Den Haag loopt men ver achter tov. de echte samenleving, dat is ook in het zicht.

Zie NB: 7. En daarmee boeren we sinds jaar en dag achteruit op welzijn.

4: De gehele agrarische cultuur van akkerbouw tot aan veehouderij wordt op dit moment flink aangepakt en door elkaar geschud. Door de mangel gehaald om te verduurzamen. Hier in een reeks zichtbaar over vele jaren van regelingen en stapelingen in verplichte keuzes, ze wijzen naar de oorsprong van het boerenbestaan. (* zie voor de geschiedenis/ oorsprong in de reeks, in het boek 'de graanrepubliek' van F. Westerman)

De gehele Nederlandse overheid is bezig om het terug te draaien naar mensenrechten, natuur waarden en bestaanszekerheid.

Duurzaam en veiligheid voorop.

Dat een totale luchtvaart sector, van burger luchtvaart tot en met het sportvliegen een heilige en beschermde status heeft is een zichtbaar ongekend onrecht tov. mensenrechten, natuur en de boerenstand. (Zie de WHO rapportage's)

De veiligheid en schoonheid wordt bespot, getart en met voeten getreden. Het vliegen wordt daarmee bewust in stand gehouden, door uitwijkingen.

Dit met Nederlands/Zeeuws gemeenschap geld, wo. beleidsambtenaren uren en dure advies rapporten, die met één specifieke vraag zijn opgescheept en niet ingestoken zijn op een 'overall'. Mensen in de leefomgevingen stad-dorp en natuur, zijn uitgesloten'.

Hoe kan dit blijven bestaan?

Hieronder de onderbouwing van de waarneembare scheefgroei:

De dag:

Sinds 2000 zijn er dagen dat er om de twee - drie minuten een gemotoriseerd sportvliegtuig overkomt, volgens de benoeming in de wet(overkomt in een aan een gesloten bebouwing)

De waarnemingen zijn van mensen op de grond in hun leefomgeving die de gemotoriseerde ellende boven mensen hoofden meer dan zat zijn. De wetgeving is niet meegegaan in de tijd van opschakelen naar veiliger en schoner. Het aantal mensen per km² is sterk gegroeid tov. 40 jaren geleden. (15 augustus / 28 miljoen inwoners) Met deze massa wordt te gemakkelijk omgegaan en er wordt onvoldoende of helemaal geen rekening mee wordt gehouden. Er is sinds tientallen jaren bij alle overheden een stand punt van stil staan en niet willen moderniseren. En dat maakt het tot een barre boel in de leefomgeving.

Sinds tientallen jaren worden alle overlast meldingen niet serieus opgepakt door de diensten van de overheden, oa. onder het ministerie van I&W. Men hobbelt nog steeds op oude vergunningen en rapporten verder. Hoe wel het IRL aan het schuiven is in advies door een enorme ongelukkige stapeling, met de juiste prikkels uit de publiciteit en media. (het volk in gemor en opstand)

Het is buitengewoon opvallend dat overheden niet zelf het initiatief nemen.

Men wacht telkens op de politiek of één pandemie. Als er een Corona crisis uitbreekt, dan wordt er wekelijks gesproken opvolgend geschoven, bakens verzet, paaltjes geslagen. Miljoen mondkapjes besteld, personeel opgetrommeld, vaccinatie programma's uitgerold, dranghekken in een chicane zetting uitgevouwen, proces-verbalen uitgeschreven.

Het bleek te laat, verkeerd, onderschat. En vooral schrijnend.

Meldingen worden met tegenzin bij de ILT (onder min. I&W) gecontroleerd, met een verouderd monitor programma (Caspar Noise) wat de schijnbare hoogte aangeeft van 300 mtr. boven aaneengesloten bebouwingen en niet boven mensen hoofden in hun leefomgeving. (juridisch rammelt het in mensen rechten jurisprudentie/termen door geen mensen als uitgangspunt punt te nemen maar dakpannen in een rij). En de ILT reageert altijd achteraf na een melding.

Dat er bij I&W, met als inspectiedienst de ILT geen actueel radarbeeld (24/7 bemenst in control) van alle vliegbewegingen in Nederland bijgehouden wordt is een financiële kwestie. De LVLN heeft een 24/7 personele bezetting op de burgerluchtvaart vanaf Schiphol/Eurocontrol/ Maastricht.

Defensie heeft het ook 24 uur bemand.

In memo- de Inspectie Leefomgeving en Transport is ingezet op vrije doorlaat van alle soorten van transport. Ter land, ter zee en in de lucht. Zij doen ook steekproeven of gaan mee in een gemeenschappelijk opgezette actie met de douane/ belastingdienst, weg verkeer politie.

De Leefomgeving onder de ILT, (inspectie leefomgeving en transport) bungelt in belangrijkheid onderaan.

In een telefonische uitspraak van een speciaal inspecteur ILT, op 5 december 2020 en in de twee opvolgende persoonlijke gesprekken, 'wat fijn dat u het opneemt voor de leefomgeving', (de ILT is er niet echt voor de leefomgeving)

Een citaat uit de schriftelijke terug melding na monitoring van de ILT:

De Inspectie begrijpt dat u hinder heeft ondervonden van deze vlucht, omdat er echter geen sprake is van een overtreding, kan de Inspectie hierdoor niet handhavend optreden. (doorgeven aan de luchtvaart politie -OM)

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

(Dagelijks zijn er incidenten met te laag vliegen)

De provincie Zeeland hanteert in het voorliggende plan (onder. 9.5.Externe Veiligheid):

De veiligheidssituatie wordt door de voorgenomen wijzigingen gunstiger. In de voorgenomen situatie valt geen enkele woning meer binnen de wetelijke PR-contouren. In de referentie situatie valt 1 woning binnen de 10-6 PR-contour (verbod op nieuwbouw van woningen). Verder liggen er in het gebied van de uitstulping aan de zuidwestelijke kant geen woningen binnen de wetelijke contouren. NB: 6.

Vervolg introductie:

Het geluid wordt verder weg geleid, dan in de voorgestelde contouren getekend. Verder gedragen door de snel wisselende weersomstandigheden. (wind en uitwaaieren, temperatuur en de luchtvochtigheid).

Omdat de lucht vrij is, wordt dat beschouwd als cultuur en daar kan je als gebruiker/piloot de natuur naar je hand zetten door er ongenegeerd doorheen te 'ploegen'. In dit geval, met sportvliegtuigen alsof het een lieve lust is.

Altijd gaat dit gepaard met reeksen trillingen in de lage en hoge frequentie gebieden.

Trillingen:

Het lestoestel wat wekelijks zijn sporen in de lucht trekt met het geluid van een 'vuilnisauto':

Het beweegt met het geluid van een irritante dikke mug, vanaf de luchthaven Arnhem tot boven Vlissingen, met een scherp en ondragelijk gezoem/geluid. Het vliegt in dunne ellipsen als een paperclip zijn bewegingen boven Walcheren op drie doordeweekse dagen. Dit gedurende een anderhalf uur durende ellende, per vliegles. Ontsnappen als inwoner, je krijgt geen kans.

Deze speciale vliegles vergunning zou per direct ingetrokken moeten worden omdat het tienduizenden mensen onbewust en bewust in een verstikkende klem houdt. Veere, Middelburg, Vlissingen en VV.

De menselijke schade in het brein is daar. Het veroorzaakt de 'loudness discomfort level', bij elke frequentie. Mensen die dit niet waarnemen hebben al een fikse gehoorschade. De door Middelburg en de Provincie ingezette advies bureaus behandelen dit nu toevallig niet. Wel de GGD.

Al het vliegverkeer produceert in het sonore gebrom, geknetter, gezoem en gevlutter of gefluit. Bij elkaar is het een stille sluip moordenaar, door trillende luchtdeeltjes. Schadelijk voor mensen, fauna en flora.

Dit is al sinds de jaren 1930 bekend, het wordt nog steeds genegeerd in alle beleid, opzij gezet door onbekendheid. Af te lezen door de enorme afname van de biodiversiteit, in het insectenrijk. (voor het gebruik van DDT)

Een spoor van vernieling wordt getrokken door de lage atmosfeer, van start tot landing. Op kilometers afstand meldt de trilling zich, dan nog klein aan. Tot dat het bij je is en in volle hevigheid de geluidsbel,

open barst. En gliuip na de passage weer langzaam weg. Afsterft, in een punt van de achtergrond ruis.

Om de twee a drie minuten?

Hoor de volgende komt er aan.

Je krijgt geen kans, waar moet je heen, je verbergen achter 'triple glas', achter je noise cancelair?

Radar beelden en mensen waarnemingen

Verschillende mensen waarnemingen meten een hoogte verschil met de ILT metingen van 100-150 mtr.

Door de beroepshouding van de ILT worden de melders tot klagers gemaakt, ook al is dat niet echt de bedoeling van de ILT. Men beweerd bij laag en hoog bij de ILT, dat het zich aan de wet te houdt.

In de waarneming van de Nederlandse leefomgevingen zijn ook hier grote twijfels, over het naleven van de Nederlandse - of Europese wetgeving. Gewoon omdat toezicht en handhaving scharrig zijn, te veel slibt er door.

Te vaak komt het voor dat een ambtenaar zegt, 'we kunnen het nu eenmaal niet voor iedereen goed doen.' (Vlissingen) En daarmee staan de inwoners van Vlissingen-Zeeland/ Nederland direct op een achterstand, honderd duizenden mensen worden dagelijks ongevraagd belast met een verzadiging van de overvolle atmosfeer als vervuilde en trillende lucht. Met een diversiteit aan trillingen en roetuitstoot. Er voor weglopen als inwoner, recreant kan men niet.

In de stad Veere (2023) kijken we de piloot in de ogen, die over het Bastion en de haven heen vliegt en scherp de neus van het toestel optrekt over het stadje.

Vlissingen, (2024) een laag vlucht over de stad, richting Schelde. Op de hoogte van de Boulevard duikt het naar +-60 mtr. hoogte boven zee.

Verschillende omstanders schudden het hoofd, enkele mensen hebben de vingers in de oren.

De ILT monitort de twee vluchten en ontkend ten stelligste dat er een fout was.

De hindernissen zijn groot, om ooit nog een melding te doen bij de ILT, weet dat. Met het grootste gemak stelt de ILT een jurist aan als senior inspecteur, dit blijkt dan een wachter / als een opgeworpen hoge drempel voor de ivoren toren, van het min. van I&W. in Den Haag, ILT kantoor in Zwijndrecht, - Den Haag en - Amersfoort.

De burger wordt de oren gewassen:

Als in juni 2024 gevraagd wordt aan de ILT wat er met alle meldingen in drie jaren is gebeurt, komt er geen antwoordt. (tot op vandaag is er geen antwoord) Er is door inwoners geen verbetering opgemerkt in het gezonder maken van de leefomgevingen.

De sportvliegerij wordt een grote hand boven het hoofd gehouden, tov. alle leefomgevingen, bij stad/dorp, land, water en natuurgebieden.

Dus zo gaan we met elkaar om, ook hier! (uit het grote meldingen gemis bij de ILT, wordt er vijf keer anoniem gebeld uit Amersfoort) NB:9

Het door de provincie bijgevoegde plaatje NB: 4, is mathematisch optimistisch en grafisch getrokken. Het is buiten gewoon naïef, er is geschreven in ambtelijke en luchthaven wens contouren!

De werkelijkheid is veel onberekenbaar, in dat we vooral geleefd worden door hobby piloten, die de leefomgeving van mensen op het aardoppervlak ringeloren. En zich niet en nooit houden aan de optimistische voorgestelde contouren en de keurig getekende dikke ellipsen. De vloeiende lijnen worden in werkelijkheid grillige hoekige en gekartelde uithalen. Erger dan in plaatje NB:6 .

De hobby piloten zetten dagelijks de vergunning/ licentie verleners, toezicht houders, vergunning verstrekkers, de aantallen tellers, de altijd achteraf monitoorders(ILT), de handhavers (dienst luchtvaart politie) en beleidsambtenaren (oa Provincie) op een verkeerd been en naar hun hand. Zie foto onder NB: 6 -NB:15

Burgers worden gevraagd, om te melden wat niet normaal is.

‘De ogen en oren te zijn’.

De Provincie Zeeland vind met het nieuwe ontwerpbesluit van de draaiing van de grasbaan luchthaven Midden Zeeland, dat inwoners ‘het nieuwe normaal’ maar even willen slikken. Dit dan met de zelfde blije blik van de aanvrager nl. de directeur van luchthaven midden -Zeeland.

De burger inzet en burger participatie is niet echt:

Omdat het kennis en kunde stuk van alle inwoners niet gewaardeerd wordt door alle overheden en hun beleidsambtenaren(en melders als lastige mensen worden weggezet) De overheden met hun diensten maken van deze melders klagers) en zetten daarmee de samenleving op slot.

De reactie is dat inwoners geen meldingen meer doorgeven. Inwoners met een scherp bewustzijn hebben geen vertrouwen meer in de overheden door een vaststelling van reeksen in verwaarlozingen in de mensen maatschappij en het toestaan van olifantenpasdjes. Dit te lezen over verschillende tientallen jaren.

Milieuprogramma provincie Zeeland 2023 - 2027:

Voor de aangevraagde wijzigingen van het Luchthavenbesluit is het onderstaande uit het Milieuprogramma over luchtvaart van belang:

Ook luchtverkeer kan voor geluidsoverlast of veiligheidsrisico's zorgen. Provincie Zeeland wil de maatschappelijk kansen van luchtvaart benuten. (economisch is het van geen belang)

Daarnaast willen we de negatieve effecten die luchtvaart met zich meebrengt voorkomen, dan wel verminderen. (de Provincie Zeeland gedraagt zich nu als het braafste kind van de klas) (En doet er vervolgens niets aan!)

Daarom worden bestaande luchthavens niet uitgebreid en er komen ook geen nieuwe bij, tenzij er een maatschappelijk belang mee is gemoeid. Dit geldt in elk geval in situaties waarin een luchthavenregeling (vastgesteld door GS) kan volstaan. In situaties waarin een Luchthavenbesluit of – regeling nodig is, vindt vaststelling door PS plaats. Dit geldt ook voor heliplatforms (bijvoorbeeld voor het Justieel Complex Vlissingen). We stellen in zulke gevallen randvoorwaarden conform de Omgevingsvisie om de balans van economische en

recreatieve mogelijkheden, maatschappelijke belangen en hinder voor mens en natuur/milieu te waarborgen. (nu rammelt het al)

Om de overlast van het vliegverkeer op het milieu en de omgeving te verminderen zal de Provincie medewerking verlenen aan een draaiing van de start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland. (weer worden mensen niet men name genoemd, alleen het wijde container begrip 'milieu en de omgeving'. Omgeving van wat?)

Het aantal vliegbewegingen neemt daardoor af boven recreatiegebied Oranjeplaat en recreatiepark Waterpark Veerse Meer.

(Het aantal vliegbewegingen neemt niet af, PUNT)

- De wijziging van de beperkingengebieden (geluid en externe veiligheid);
- De wijziging in de ligging van en het aantal handhavingspunten;

Vervolg introductie:

Dit geschreven voorstel als ontwerp besluit laat alleen maar zien dat de Zeeland Airport B.V. wordt beschermd en bevoorrecht tov. alle leefomgevingen van bewoners en recreanten.

Alle piloten met licentie nog gewoon overal kunnen vliegen, met verouderde vergunningen, zie uitstoot verbrandingsgassen / en vliegen zonder knalpot en zonder katalysator. Maar beheersen wel de Engelse versie in Jip en Janneke vliegtaal.

En waarom zitten piloten altijd met een oorbescherming in de cockpit? Juist om de motorherrie niet binnen te laten komen.

Het nieuwe normaal:

Wat zou het normaal zijn om ook een maximum aan het sportvliegtuig geluid te verbinden, van 20 D(B)A. op het platform gemeten. 'Ja vol pot'.

Dit in een overgangs periode van twee jaren, totdat iedere piloot electries vliegt. En in deze periode een restricted zone in te stellen boven Walcheren als bij Kasteel Drakenstein. Drakenstein bevindt zich in een niet aaneen gesloten bebouwing. In de Gemeente Baarn/ Provincie Utrecht. ('Do not overfly EHP25 Drakensteyn Castle below 2.000 ft./600 mtr.')

Waar is echte leiderschap gebleven?:

Een eerste minister, - gedeputeerde en - wethouder die het echt opneemt voor mensen in alle leefomgevingen is nog niet ontdekt of opgestaan. Eén 100% inzet om naar een echte gezondheid van mensen toe te schuiven. En alle soorten en mate van vervuiling tegen te gaan, deze veiligheid is niet vanzelf sprekend en wordt alle leefomgevingen ontzegt.

Provinciaal is er in Zeeland veel en snel te winnen.

Men komt sinds jaren opvolgend niet verder, dan proberen, met de zin, helpen, niet waar'. (Niet waar!)

'Alle kleine alle beetjes

In de kern van het Provinciaal of regering denken is er wezenlijk niets veranderd, sinds 30 jaren geleden.

Een vliegtuig incident is:

1: als twee vliegtuigen elkaar binnen 300 mtr passeren.

2: een crash zoals laatst juli 2024, bij Seppe en Voorst.

Lees meer over het aantal incidenten: NB: 7 (vanaf 1924-1998 (2000) Versie: 28-11-2022 Tweede kamer).

Regionale dienst/RUD, uitvoeren van wat? :

Wat de RUD doet, blijft in het geheel raadselachtig. Of daar meldingen binnenkomen van geluidsoverlast van sportvliegtuigen of helemaal niet?

Dan wordt er op maandag 5 augustus door ons gebeld : Het Milieumeldpunt Brabant-Zeeland is zeven dagen per week, 24 uur per dag bereikbaar via het telefoonnummer [0118 41 2323](tel:0118412323). We krijgen een mevrouw aan de telefoon die zegt dat meldingen op de vluchthaven worden door gegeven aan de Provincie Zeeland.

De luchtmeldingen worden doorgegeven aan de ILT. Voor het andere is dit meldpunt niet!

Als mensen hun afspraken niet nakomen:

Met deze constatering faciliteren alle overheden de sportvliegerij en benadeeld men alle leefomgevingen, groeiomgevingen, het land - en watertoerisme, natuur.

Rijks advies organen stellen weer met met een plandirempel verhoging om nog meer maar te moeten accepteren als mensen in een overbelaste en vervuilde samenleving.(zie omgeving Schiphol)

Stroomlijnen, invoegen, ritsen, van A naar Beter:

Alle overheden zouden allang ingestoken moeten zijn in de visie dat niet alles meer bij elkaar of naast elkaar past en zomaar even ingevoegd kan worden. Weg halen en weg laten wordt in het klein als individueel toegepast door particuliere overtredingen. (incidenteel bij drugs vangsten)

Gehele economische sectoren laat men gaan en schermt men juist af.

De industrie, het commerciële, de burgervliegerij en sportvliegbranche zijn zo vrij als een vogel.

Voorts is zichtbaar dat alle overheden altijd super aardig willen zijn in het faciliteren en opvolgend, het maar laten gebeuren.

Het verdien aan elkaar model is hier inzichtelijk werkzaam als A.

Het wordt tot nu toe niet Beter.

Een te wijde broek en staan naast de schoenen:

In deze beknopte neerslag in letters is een overzicht van waar alle overheden staan tov. hun inwoners.

Nederland loopt flink achter en volgt de Amerikaanse commercie voorbeelden, met nog meer, groter, gekker, luidruchtiger. Dat een mensen maatschappij stil uitgekleeft word in gezondheid en veiligheid, dat mensen en de natuur dagelijks een onherstelbare schade oplopen, er wordt niet over gerept. (zie dossier's Volgermeer, Lekkerkerk, Chemours, M3, Tata steel, de stikstoffen) (het toelaten van de Stint, de breuken in de kinder bakfiets frames, de problemen rond het gebruik van fatbikes, de uitspoeling in water en verstrooiing van PFAS, in de aarde en ademlucht, end.)

Uitgezet naar alle ander hypermoderne dingen die alles zouden moeten regelen, loopt Nederland 40 jaren achter.

Zeeland loopt 50 jaren achterop.

Terug kijkend, hadden we met elkaar al veel verder kunnen zijn:

Dit uitgezet en gemeten zijn alle overheden altijd lekker bezig en willen aardig zijn voor, vooral bedrijven en initiatiefnemers die even snel hun vermogen willen binnen halen.

De slogan 'voor je veertigste miljonair te willen zijn', is een aantrekkelijk vooruitzicht.

De overheden vinden met elkaar dat dit moet kunnen en juichen ieder initiatief toe, tekenen met graagte ieder rooskleurig contract en veranderen even een omgeving's vergunning, met een vette knipoog van gunning, en een zweterig handje toe. Dankje wel!

De handhaving wordt stil aan terug getrokken op bezuinigings gronden. Zie ook in dit voorstel van GS over de baandraaiing vliegveld Midden-Zeeland.

De politiek knikt voor ja:

Het toezicht op alle vergunningen loopt sterk achterop, de handhaving is veroordeeld tot monitoring. Handhavers in hun automobiel aanwezig op straten, pleinen en steegjes steken zij hun hand niet meer op. Draaien zelfs het hoofd af, om het niet te zien en blijven in hun hub of parallelle wereld. NB : 8

De politie Zeeland en West-Brabant komt ook te kort. Blauw op straat is afgeschaft in een bezuinigings ronde van kabinet Rutte I, in de periode 2010 - 2015.

Sinds de Mammoetwet is afgeschaft, is samenwerken verdwenen:

Beleidsambtenaren en hele afdelingen werken niet samen en werken elkaar zelfs tegen en laten daarmee grote gaten zien. (de domijn gebieden zijn met prikkeldraad afgezet) (op 29 juli blijkt uit een schrijven van de ILT custhelp, dat zij niet weten van een andere afdeling ILT)

Het effect van het niet samenwerken is, we gooien het maar over de schutting (van Den Haag naar de regio) en laten het daar liggen. Misschien is te zien of het wordt opgepakt door een ander. (te vaak een aktie groep van mensen of een vereniging)

In bijna alle gevallen blijkt het dat alle overheden het laten zitten voor minstens dertig jaren. En in de perforie van Nederland zijn er stugge voorbeelden in de samenleving terug te vinden.

Daar waar enerzijds gepromoot door de Rijks overheid om 'samen te werken en het op tenemen voor de zwakkere', dit in de overheid reclame filmpjes, wordt het ter gelijker tijd zichtbaar tegengewerkt.

En er nu schoorvoetend en aarzelend achterkomen om tegen oude regels, 'als een forse tegen wind in te gaan'.

Ja, dat is pas zwaar.

In tientallen jaren is er veel verdwenen aan welzijn, veiligheid en zekerheid.

Omdat er dertig jaren geleden een duidelijke opdracht is gegeven om te bezuinigen en de samenleving het zelf maar 'uit te laten vinden', is het effect ontstaan 'van we zien wel' en 'we regelen wel wat, als het echt nodig is'.

Waar sterk op is ingestoken door de gehele Nederlandse overheid, is om mee te gaan en vooral te sturen op calamiteiten beheersing, rampenbestrijding en extra informatie punten in te richten om criminele organisaties vroegtijdig te zien.

Uit verschillende kanalen is informatie zichtbaar dat Nederland een ontwikkelingsland is geworden. Te vergelijken met Burkina Fasso en Sero Leone.

In Den Haag wil men hier niet aan, men ontkend het ten stelligste.

Want we behoren tot de vijf rijkste landen, hier is sterk de welvaart in het zicht, met de economische voordeel regel en de belasting inkomsten van 1 Mld) per dag.

Sinds de invoering en de continue bijstellingen op alle rijks mobiliteitsplannen met de behorende de regel drift voor plandempel verhoging voor het toestaan van allerlei soorten milieu hinder. Monitoren en steekproeven zijn onvoldoende.

Het over vliegen als een vogel boven in de lucht van de regio, wordt meer dan gestimuleerd! (De Provincie wil zo graag een luchthaven hebben, in het idee, 'gastvrij te zijn'!)

Dit in navolging van het idee van Anton Phillips om in een dag al zijn industrie hoofdvestigingen te willen bezoeken. Oa. Vliegveld Vlissingen.(in het na jagen van iconen en het hebben van de snelheid in de kortste tijd).

Of in de heroïsche gevechten / het na vliegen van 1940-1945 en zorgen voor een overwicht en machtsvertoon in de lucht.

Het hoppen, shoppen en Bourgondisch dineren is in gedrag is toegestaan. Ook op vliegveld Midden-Zeeland is dat het geval.

Kom je stevig dineren met je vliegtuigje, je wordt radiografisch binnen gepraaid! We zijn zo gastvrij!

Dit ten koste van alle leefomgevingen naar en van Airport Zeeland.

Een gedrag verandering moet je afdwingen, door het snoep gedrag te stoppen en geen reclame te maken voor snoepen.

Het huidige aantal starts en landingen van 46.558, overschrijden iedere verbazing en schaden de gezondheid van mensen en verstoren de dieren in de natuur of als huisdier. (Het luchthavenbesluit laat 46.558 bewegingen toe)

Wie en wanneer is/ heeft dit ooit verzonnen en goedgekeurd?

Het aantal lucht passages boven Zeeland blijft in aantallen onbekend/geheim.

Luchthaven Midden Zeeland is dwingend bezig zich uit te breiden, ook met een plaatselijke grasbaan verharding. (vezels onder de grasmat) Het willen verruimen van het totaal gewicht van de luchtvaartuigen en straks nog meer en meer vliegtuigen.

Nu overheerst er een glasharde ontkenning.

Er is immers door de exploitant (directeur luchthaven midden -Zeeland) in de aanvraag de suggesties gedaan om de regeling van het maximum startgewicht van het luchtverkeer van 6.000 kg op te heffen, mede gelet op de activiteiten van het Search and Rescue (SAR)-team.

(Dit toestel SAR kan prima staan bij het opleiding en trainingscentrum in Vlissingen of in Vlissingen - Oost in het havengebied/ ondertoezicht en verantwoording van North Sea Port, Terneuzen.

Direct bij een haven, zeearm en Noordzee, zou een echt logische keuze zijn en niet in Midden-Zeeland. SAR vliegt met gemak laag over Walcheren.

De vriendelijke vraag van de luchthaven directeur is een voorbode van de aangepaste regel, om ' nog meer' ' nog vaker' rekening te gaan houden met uitbreiding, na de pionier status.

Een echte toenadering en gemeende oplossingen voor een betere leefomgeving voor en van Zeeuwen, voor de toeristen is door de directeur luchthaven Midden -Zeeland nog niet aangeboden. (buiten het luchthaven terrein wordt niet gekeken)

Uit de VVAS: In de visie van de Zeeland Airport B.V. is bekendheid met alle aspecten van het vliegveld, waaronder haar ambities voor de (nabije) toekomst van essentieel belang voor het creëren en onderhouden van een goede relatie met haar 'buren'.

Kortom, het vliegveld wil in HARMONIE leven met zijn omgeving. (??)

Vervolg:

De directeur luchthaven Midden -Zeeland praat en schrijft over een circuit en in harmonie leven met zijn burens en de omgeving.

Zodra het vliegtuigje van de grond is is er geen bemoeienis meer door de Vlieghaven midden - Zeeland BV. Er is geen verkeersleiding of radar controle.

Dat is pas vrijheid boven in de lucht.

Dat het tienduizenden mensen schaadt op het aardoppervlak en gevangen zet in beperking op de zogenaamde vrijheid, door een diversiteit aan motor geluiden en de roet uitstoot toe te staan. Het interesseert de gebruikers niet.

Zie foto onder NB:3

Met het recente vliegtuig neerstorting bij vliegveld Seppe/ Breda Airport van het toestel op de A58. parallel aan de luchthaven.

Dat nu in het voorstel van de Provincie niets gezegd wordt over de mogelijke risico's met luchtvaart incidenten met de nieuw voorgestelde ligging op een steenworp afstand naast de NS spoorlijn Arnemuiden-Goes en twee steenworpen afstand van de A58. (oude Sloedam gebied) Walcheren is met een crash /luchtvaartincident daar mee onmiddellijk geïsoleerd.

Het is alsof de gehele Nederlandse staat, de gevaren en grenzen opzoekt, in het snel ondersteunen van initiatief van groei van bedrijven en initiatiefnemers voor een inkomen.

Eind conclusie:

De luchthaven niet meer faciliteren en verder subsidiëren. De sportluchthaven Midden-Zeeland op 31-12 2024 te sluiten is meer dan gerechtvaardigd, om alle mensen in alle leefomgevingen van Zeeland echt te gaan beschermen. Rekening gaan houden met mensen in Nederland, in iedere vorm.

Daarbij de betrokken bedrijven van de luchthaven uit te kopen als in een regeling bij boeren bedrijven. De opstallen / hangers af te breken.

De grond te saneren en het gehele oppervlak terug te geven van de natuur. (dat is pas lief hebben en eigentijds)

—0—

Toevoeging uit het landelijk kader, uit het dossier Schiphol:

"We worden al decennia zoet gehouden met beloftes van minder hinder."

Wat eist de rechter van de Staat? De Staat moet vanaf 21 maart 2025:

-

Stoppen met gedogen van meer vliegtuiglawaai dan is afgesproken en handhaven van bestaande wet- en regelgeving. Voor luchtvaartlawaai is dat de huidige geluidsvergunning van 2008.

-

En verder moet de Staat zorgen:

-

Voor praktische en effectieve rechtsbescherming voor alle omwonenden;

-

Voor toepassing van 'fair balance' in bestaande regelgeving en komende regelgeving betreffende de luchtvaart;

-

Dat in de berekeningen ook rekening wordt gehouden met omwonenden die buiten de door de Staat vastgestelde geluidscontouren wonen;

°

Dat rekening wordt gehouden met de nieuwste inzichten (wetenschappelijk rapporten) in de gevolgen van luchtvaartlawaai voor de gezondheid.

° Dat Nederland voldoet aan [de normen](#) van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor vliegtuiglawaai.

(stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV))

Vanuit de leefomgeving van Walcheren, Zeeland,
namens vele mensen;

NB: 1

Foto bij : Stilte gebieden in Zeeland zijn reservaten.



NB :2

De gehele Nederlandse overheid bokt en trapt als een koppige ezel achteruit, als het gaat over veranderen. Let op de harde kop met de lange oren, er spreekt geen gevoel.

Vrij naar Socrates. 450 jaar v Chr.

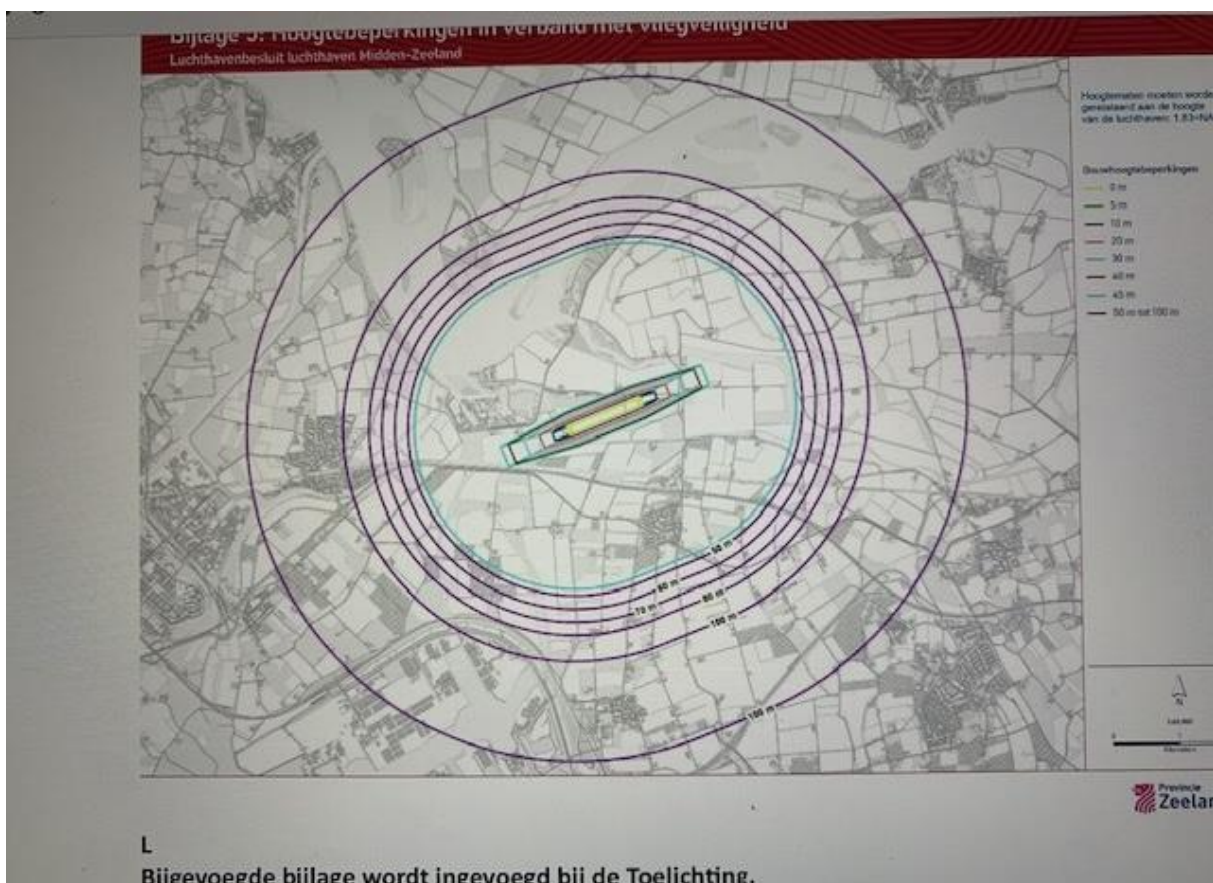
NB:3



Vliegveldirecteur Enno Belderok geeft uitleg over zijn plannen op informatieavond

© Omroep Zeeland

NB:4



NB 5: De gemeente Vlissingen (Gemeente Vlissingen

(Er is geen reactie ontvangen. Op het voorontwerp baandraaiing)

Maar uit een eerdere vraag aan B&W over het aantal meldingen van geluidsoverlast in de leefomgeving van Vlissingen komt het antwoord in de brief van 26 juni 2024 :

U vroeg eerder naar de bij de gemeente Vlissingen binnengekomen meldingen/klachten over verkeerslawaaï. Diverse zoekslagen in systemen en navraag bij milieu-inspecteurs hebben weinig tot niets opgeleverd (wat niet betekent dat er geen overlast wordt beleefd).

Aan de inspraak procedure baandraaiing vliegveld Midden -Zeeland heeft onze eigen gemeente Vlissingen niet mee gedaan. (ook dat is niet vreemd in Vlissingen. (En blijkt een herkenbare fout patroon van oude gewoonten).

Het college van B&W van Vlissingen houden zich braaf aan de wet. In de praktijk zijn er te veel opvallende zaken die het tegenovergestelde laten zien. (Vlissingen spant de kroon in het niet aankunnen van wat Den Haag over de schutting gooit) (En al niet kunnen kiezen, is een ramp voor de inwoners.

Met de verkoop van grond en vergunningen, met Pronk, pracht en praal in snelheid is meer te winnen dan de gezondheid en welzijn voor alle inwoners/ + 44.000)

Eerder (vanaf sep 2015 is het geluid overlast stuk bij verschillende wethouders van Vlissingen aangebracht. Er blijkt een bestuurlijk en ambtelijke afkeur of willekeur te zijn.

Bij de CDK Zeeland en de gedeputeerde verkeer is er veelvuldig naar gevraagd!

Er is verder nooit iets mee gedaan en blijkt er een bestuurlijk en ambtelijke ontwijking te zijn.

Voorbeeld uit juli 2024: Als het tunneltje onder de Nw. Vlissingseweg bij de draaibrug Souburg onderhande genomen gaat worden (2024) is er alleen sprake van een nieuw hek en het schilderen/graffiti.

Het geluid overlast stuk voor de leefomgeving wordt niet mee genomen door de Provincie (de tunnel is een klankkast voor brommers en knalvuurwerk, (EN HET IS BIJELKAAR LEVENSGEVAARLIJK) het is niet bij de afdeling' Tunnels' van de Prov. bekend.

Dan blijkt ook hier nog maar eens dat bij de Provincie Zeeland, de afdelingen niet met elkaar samenwerken.

Je ziet maar weer, 'zo gaan we wel met elkaar om'.

Volgens Han Polman CDK, werd deze tem, ' zo gaan we niet met elkaar om', gebruikt bij het afketsen van de Marinierkazerne.

Een dik verwijt naar het kabinet Rutte!

Maar het niet goed met elkaar omgaan gebeurt wel, dagelijks.

En Provinciaal 'houd men de poot stijf', om niet te verbeteren. (En blijkt weer een herkenbare fout patroon van oude gewoonten).

Alle domein gebieden (wo,verkeer) bij alle overheden en diensten zijn dicht getimmerd of omspannen met prikkeldraad. Je komt niet binnen en mag niet over de draad heen kijken. En dat geeft dan weer het 'autistische' weer. Die dagelijkse uitsluiting/ ontkenning is ook hier zichtbaar. Daarmee lijkt het dat alle overheden zich recht tegenover zijn inwoners staan.

Alle meldingen bij alle overheden wordt niet serieus omgegaan. Decennia worden leefomgevingen verwaarloost, door negeren op het patroon van theoretische benaderingen en domein gebieden.

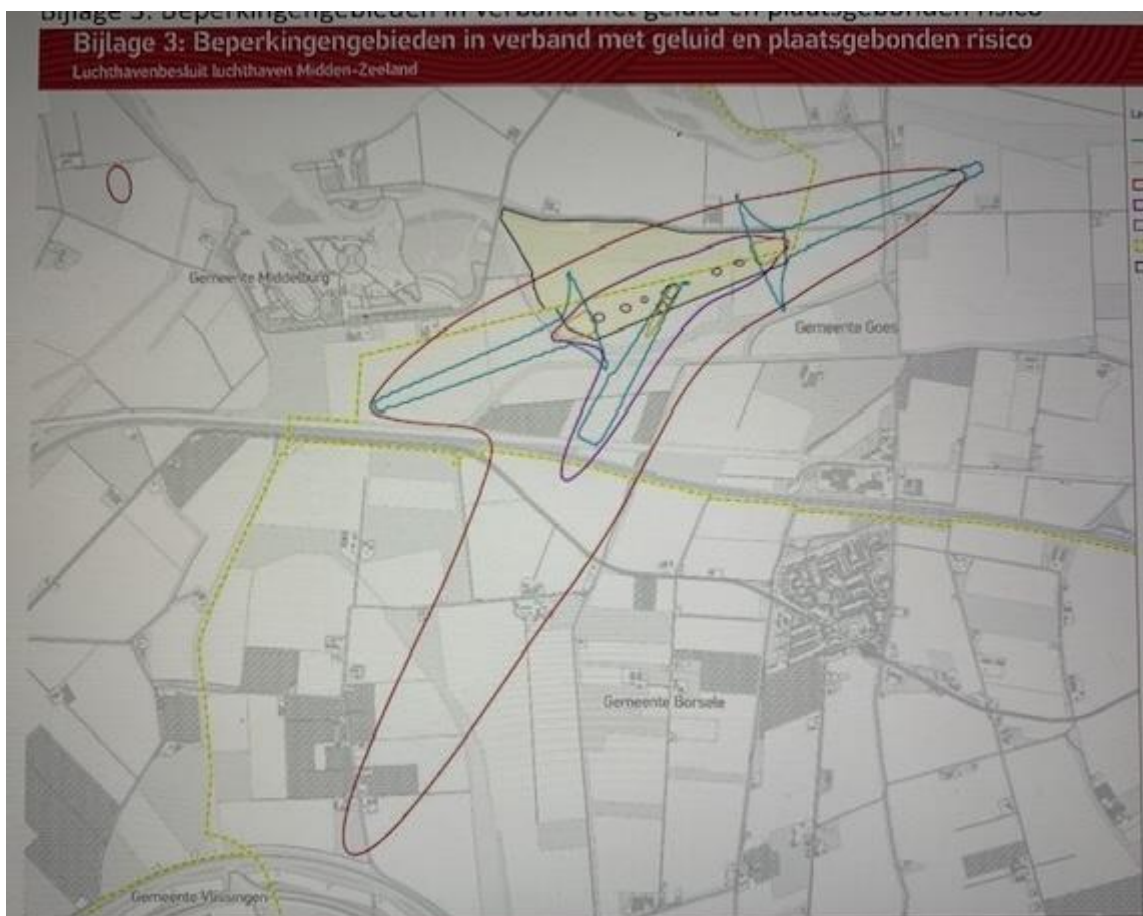
De Burger participatie is voor de lol van beleidsambtenaren, het is populair gezegd, 'voor de bühnekunst' en men voldoet daarmee 'net wel of net niet' aan de participatiewet. En zo voelt het!

We zijn blijven hangen in het A gebied.

Omzien naar de benadering en uitvoering van het verleden/ gisteren, van alle overheden, er is geen verbetering te verwachten.

Dus het wachten opdat 'witte beren, bruine beren worden is een ijdele hoop'.

NB 6:



Noot: De Westelijke punt van het getekende contour bij de verdraaide grasbaan wijst wel sterk over de Spoorlijn NS en de verkeersweg A58.

NB : 7

Nummer Toegang: 2.16.107 Tweede kamer.

Inventaris van de archieven van de Raad voor de Luchtvaart en het Bureau Vooronderzoek
Ongevallen en Incidenten van de Rijksluchtvaartdienst, 1924-1998 (2000) Versie: 28-11-2022

NB : 8



NB:9

Een klein vliegtuig is woensdag (31 juli) op de A58 bij Rucphen neergestort. Dat gebeurde op de snelweg vanuit Breda richting Roosendaal, meldt Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. De piloot is bij de crash [overleden](#). Hij was als enige aan boord.

Het toestel vloog na de crash in brand. Inmiddels is er geen sprake meer van brand. Hulpdiensten zijn ter plaatse. Het is nog niet bekend hoe het toestel kon neerstorten. De politie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid doen op de plek onderzoek naar de oorzaak van het ongeluk. Mensen die beelden hebben van het incident wordt gevraagd om die te delen met de politie.

De ANWB meldde eerst dat het ging om een zweefvliegtuig, maar trok dat later weer in. Volgens de veiligheidsregio is nog niet bekend om wat voor toestel het gaat. Er is geen melding gemaakt dat het vliegtuig andere voertuigen op de snelweg heeft geraakt bij de crash.

Een auto heeft schade opgelopen door brokstukken van het vliegtuigje. Aan automobilisten en andere betrokkenen is slachtofferhulp aangeboden.

De A58 bij Rucphen werd in beide richtingen afgesloten. Er liggen brokstukken van het neergestorte vliegtuig op de weg. Het toestel is volgens de veiligheidsregio op de snelweg zelf neergestort. Het verkeer wordt omgeleid. Rond 15.00 uur was de snelweg richting Breda weer gedeeltelijk open. Naar verwachting is de rest van de A58 nog de hele avond afgesloten.

Het is nog niet duidelijk of het vliegtuig is opgestegen of mogelijk wilde landen op Breda International Airport. Dat is een klein vliegveld vlak naast de A58 tussen Roosendaal en Etten-Leur dat ook wel Seppe wordt genoemd. Een medewerker van het vliegveld zegt nog niet te kunnen reageren.



Een vliegtuig dat neerstort op een drukke snelweg, je mag van geluk spreken dat hier niet nog meer slachtoffers gevallen zijn

Officier van dienst van de brandweer ter plekke

Olga schrikt zich te pletter als ze een klap hoort zoals ze die nog nooit gehoord heeft. Ze woont aan de Roosendaalseweg, op nog geen honderd meter van de A58 ter hoogte van Sint Willebrord. „Ik ging naar buiten en zag direct dat het goed mis was. Op de weg lag een enorm brandend wrak.”

Ze belt direct 112. Uren na de vliegtuigcrash op de A58, woensdagmiddag even na half een, is ze nog nauwelijks bijgekomen van de schrik. „Mijn man belde me. Je moet er niet aan denken, maar voor hetzelfde geld was het vliegtuig op ons huis gevallen. Dat is ons geluk geweest. Het is natuurlijk vooral ontzettend erg voor de nabestaanden.”



NB:9 * Sportvliegtuig maakt een noodlanding bij Voorst. Zondag 4 augustus.

NB:10



NB:11

Uit de brief van GGD GHOR

Aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T.a.v. dhr. M. G.J. Harbers, minister

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Datum: 14 januari 2022

Kenmerk: 22-008-SP.3030

<https://www.gov.uk/guidance/noise-pollution-economic-analysis>

GGD GHOR Nederland • Zwarte Woud 2 • 3524 SJ Utrecht • info@ggdghor.nl

- Slaapverstoring treedt op bij alle Nederlandse luchthavens, zowel bij de nationale luchthaven Schiphol als ook de regionale en militaire luchthavens

- Maak gebruik van de daadwerkelijke lokale gegevens over geluidhinder en slaapverstoring door het vliegverkeer, afkomstig van de gezondheidsmonitor van de GGD.

Met vriendelijke groet,

Ton Coenen

Directeur GGD GHOR Nederland.

NB :12 Het retro perspectief van een verkeer's vliegenier.

NB 13: in Zeeland zijn twee zweefvliegvelden, Burg-Haamstede en Axel.

Het begint stil.



Uit de PZC augustus 2024.

NB : 14. Iets tegen sportvliegtuigjes hebben is onzin.

Wel flink wat hebben tegen de gebruikers als herrie schoppers, met een onverantwoordelijk gedrag boven mensen, natuur, de bezitters van. De constructeurs, tegen de verkeerde wettelijke regels van de overheid. Dit met betrekking van de totale schade die men dagelijks laat voort bestaan.

NB:15



▲ Met de klok mee, vanaf linksboven: de vliegtuigcrash op de A58 op 31 juli, het neergestorte sportvliegtuig bij Hilversum medio juli, de crash bij het Belgische Hasselt en het ongeval met dodelijke afloop bij Breda Airport uit 2018. © Pix4profs

Crash op A58 staat niet op zich: 'Ons luchtruim lijkt steeds meer op een hindernisbaan'

Peter Ullenbroeck

10 augustus 2024, 7:30

Uit de PZC.

(in de koptekst had beter gestaan ' , 'speelruimte voor de welgestelden', inplaats van 'hindernisbaan'.

NB : 16

Iedereen, de politiek, de beleidsambtenaren deze brief oppakt en vasthoud tot het probleem van alle geluidsoverlast definitief is opgelost.

Niet vanuit een oude gewoonte deze brief weer over de schutting gooit richting Den Haag, in het oude protocol, optiek en oude gewoonte niets zelf te kunnen. Hierin Zeeland, zelf de verantwoording neemt om het voor 100% op te nemen voor de 391.634 inwoners (2024).De ruim +-13,5 miljoen overnachtingen/ toeristen. Gewoon mensen een veilige atmosfeer en basis te geven.

Zie de view back met de lock down in 2020, waar een stilte werd gegeven voor iedereen, door reis en vervoer beperkingen. (wettelijk geregeld)