

Ik zal zeker niet de enige zijn die reageert op de plannen van de Regering, c.q. mevr. Sharon Dijksma. Ik realiseer mij dat ik preek voor eigen "parochie" Hoenderloo, maar wie doet dat niet? Ik denk dat ik wel spreek namens alle "parochianen" van Hoenderloo als ik de volgende vragen aan mevr. Dijksma voorleg:

- waarom is de wetgeving (Luchthavenbesluit Lelystad 2015) in 2015 ineens gewijzigd?
- Waarom moeten ineens een aanvlieg- uitvliegroute (over Apeldoorn, Hoenderloo, Park De Hoge Veluwe) Otterlo en Ede) worden samengevoegd? Graag haar gemotiveerde reactie. Als zij erkent dat dat geen goede keuze is geweest, wat gaat zij daaraan dan doen? Als zij dat niet erkent, waarom dan, volledig onderbouwd, niet;
- Hoe hoog is de aanvliegroute en de vertrekroute boven Hoenderloo gepland? Ik lees en hoor 1.800 m., 2.700 m, 3.000 m. Het lijkt mij dat er niet op dezelfde hoogtes gevlogen gaat worden, want dat zou wat te veel rommel geven lijkt mij.
- Waarom duurt het eerst 8 jaar van onderzoeken etc. om vervolgens de burgers medio juli 2017 te informeren omtrent de nieuwe vliegroutes, om vervolgens binnen een tijdsbestek van uiterlijk 4 maanden -laat ik het zo toch maar noemen- inspraak te mogen plegen? Graag een uitvoerige onderbouwing van de staatssecretaris waarom de bevolking zo'n beperkte tijd krijgt om inspraak te mogen plegen! Overigens vraag ik mij af of hier geen sprake is van onbehoorlijk bestuur.
- Waarom is de wetgeving door het Luchthavenbesluit Lelystad in 2015 ineens gewijzigd? Voldeed de oude wetgeving niet? Zo neen, waarom niet? Welke belangen hebben hierbij een rol gespeeld?
- Wordt erkend dat het rapport van de Alderstafel onvolledig is en dat het op diverse punten rammelt. Zo ja wat doet de staatssecretaris daaraan. Zo neen, waarom niet?
- Waarom zijn de geluidsmetingen van de MER gemeten tot aan Zwolle. Het vliegen houdt daar toch niet op? Hoe komt Hoenderloo, de Hoge Veluwe, Otterlo etc. er van af als hier geluidsmetingen worden verricht? En dan spreek ik niet over **gemiddelde waarden** over het tijdstip dat er gevlogen mag worden, maar over de waarde op het moment dat er een vliegtuig over komt vliegen, de zgn. **piekwaarden**. De piekwaarden zijn nl. veel belangrijker voor de geluidsoverlast dan de gemiddelde waarden. Ik zou gaarne zien dat de staatssecretaris daarnaar onderzoek laat doen door een objectieve deskundige op dit gebied. Is de staatssecretaris bereid daaraan mee te werken? Zo neen, waarom niet?

- Het MER Rapport vertoont gebreken binnen het studiegebied. Erkent de staatssecretaris dat? Zo neen, waarom niet?
- De vliegroutes veroorzaken grote milieueffecten tot ver **buiten** het onderzochte gebied. Erkent de staatssecretaris dat? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat denkt zij daaraan te doen?
- Het Luchthavenbesluit is gebaseerd op onjuiste informatie. De lage vliegroutes dienen getoetst te worden volgens MER 2014/52/EU. Erkent de staatssecretaris dat? Zo ja, wat denkt zij daaraan te gaan doen? Zo neen, waarom niet?
- In aansluiting op het voorgaande punt vraag ik mij af of de staatssecretaris zich realiseert dat een verhoging van de geluidsbelasting 's avonds met 5,5 dBA een werkelijke verhoging van het geluid betekent dat 4x zo hoog ligt. En een verhoging van overdag en 's nachts een verhoging van 3 dBA een geluidsbelasting die 2 x zo hoog is. Graag haar onderbouwde reactie.
- Vliegveld Lelystad is bedoeld om de groei van Schiphol op te vangen. Als ik de cijfers zie dan is dat niet echt noodzakelijk en is dat inmiddels ook achterhaald. In ieder geval is het een druppel op een gloeiende plaat. Verwacht wordt dat er in 2023 2% vanuit Lelystad vertrekt en landt. Dat kan eenvoudigweg door Schiphol worden opgevangen. In 2043 is genoemde 2% opgelopen naar, volgens mijn inschatting, 5%. De vraag die zich hierbij opwerpt is of Vliegveld Lelystad nu echt wel nodig is. De staatssecretaris zal ongetwijfeld stellen dat de regering en het parlement daarmee nu eenmaal hebben ingestemd en daardoor een voldongen feit is. Als zij dat mocht stellen dan vind ik dat, met excuses voor de gebuikte terminologie, een dooddoener van de bovenste plank. Ik merk hierbij op dat het beter ten halve gekeerd is dan ten hele gedwaald. En daarvan is sprake als de plannen doorgang vinden. Ik merk hierbij nog op dat als de regering en het parlement met het operationeel maken voor de "overloop" van Friesland, de vraag zich opwerpt of dat besluit wel is genomen op goede onderbouwde gronden. Ik betwijfel dat ten zeerste gelet op hetgeen ik hiervoor al eerder heb opgemerkt;
- Realiseert de staatssecretaris zich dat met de gebezigde plannen dit gezondheidsschade met zich kan meebrengen in de vorm van slaapstoornissen, uitstoot van (ultra)fijnstof en last but not least de geluidshinder;
- Realiseert de staatssecretaris zich dat de geplande vliegroutes invloed hebben op de recreatievoorzieningen, die daardoor behoorlijke economische schades teweeg zullen brengen;

- Realiseert de staatssecretaris zich dat er een reële waardedaling van woningen zal zijn. En dat zal zeker behoorlijk meer zijn dan de 1 miljoen zoals de MKBA stelt!
- Realiseert de staatssecretaris zich dat er behoorlijke schade aan de natuur en het stiltegebied, zowel binnen als buiten het studiegebied plaatsvindt;
- Realiseert de staatssecretaris zich dat de geplande uitbreiding van vliegveld Lelystad gepaard gaan met een hoger brandstof verbruik en hogere CO2 uitstoot?
- Welke garanties kan en wil de staatssecretaris geven om voornoemde schade te compenseren? Ik verwacht dat zij zal zeggen dat zij die niet kan -lees wil- afgeven.

Alles overziende krijg ik sterk de indruk dat er op diverse momenten in de gehele procedure sinds 2008 sprake is geweest van onbehoorlijk bestuur.

Ik had graag nog meer aan het papier willen toevertrouwen, maar de tijd dringt.