

To: [redacted]@ gelderland.nl]
Cc: [redacted]@ gelderland.nl]; [redacted]@ gelderland.nl]; [redacted]
[redacted]@ gelderland.nl]; [redacted]@ gelderland.nl]
From: [redacted]
Sent: Thur 6/3/2021 7:05:13 AM
Subject: Re: Re:
Received: Thur 6/3/2021 7:06:01 AM
[inspraak 26052021 incl memo 02062021.pdf](#)

Beste [redacted]
Zoals zojuist telefonisch afgesproken mag je het WOB verzoek pauzeren.

Met die verstande dat we de gegevens van het onderzoek die Gelderland heeft gedaan met To70 uiterlijk eind juni (2021) openbaar gemaakt worden, zoals zojuist toegezegd door jou.
Daarmee hoeven we geen onnodig werk te verrichten en blijft onze termijn wel in stand, uiteraard loopt de spreekwoordelijke teller van de behandeltermijn tot vandaag.

Ik spreek nogmaals mijn waardering uit voor GS en jullie als behandelende ambtenaren, los van wat er uitkomt, ik vind het jammer dat PS ons op deze manier dwingt tot acties, dit is vooral niet te wijten aan jullie inzet.

In de bijlage nog de memo over de behandeling in PS en de letterlijke inspraaktekst ter lering en vermaak zoals gisteren pas verzonden.

Met vriendelijke groet,

Op wo 2 jun. 2021 om 18:23 schreef [redacted]@ gmail.com>:

Hoi [redacted]
Alles onder controle daar?

Ook het schouwspel van ps gezien, vast wel...

Triest dat de gedeputeerde nog moest vechten voor een beetje gerommel in de marge inzake hinder beperking! Is wel gewaardeerd overigens!

Dat maakt helaas dat we geen vertrouwen meer in ps hebben inzake bescherming milieu en inwoners.

Derhalve wijs ik je op het wob verzoek, graag deze netjes afronden. Je kunt geen wob verzoek weigeren trouwens.

Na 4 weken ben je in gebreke, dat is nu het geval, dus stel ik gelderland in gebreke.

Graag binnen 2 weken de verzochte stukken aanleveren.

We vinden het ook oprecht jammer, het verliep zo goed, alles voor niks, maar het is niet anders, ps dwingt ons.

Groeten [redacted]
Inwoner klarenbeek

Op do 6 mei 2021 09:22 schreef [redacted]@ gelderland.nl>:

0000000513

Beste Erik

De input die jij hebt geleverd om in één van de scenario's een plafond te stellen aan maximaal te veroorzaken geluidhinder en milieubelasting (emissies) en dat plafond in de loop van de jaren terug te gaan brengen is benut in scenario 3B in het voorstel dat op 20 april jongsleden aan GS is voorgelegd.

GS hebben er voor gekozen om op dit moment niet voor dit scenario te kiezen, vooral omdat wet- en regelgeving te weinig juridisch haalbare mogelijkheden bieden om te komen tot praktisch toepasbare regels voor het terugbrengen van de milieubelasting (emissies) en geluid. Ook ontbreekt vergelijkbare casuïstiek.

Als reactie op jouw voorstel over contact met To70 kiezen we er niet voor om jou rechtstreeks in contact te brengen met het adviesbureau (To70). We beschouwen To70 als 'ons' adviesbureau en we hechten er aan zelf invulling te geven aan onze rol als opdrachtgever van het adviesbureau. Daarmee bepalen wij ook welke vragen we aan het bureau voorleggen. Voor de zuiverheid van onze rol willen wij deze rol niet met derden delen, dat geldt zowel voor de luchthaven als voor partijen in de omgeving.

In je mail ga je in op de milieu-effecten die door de luchthaven worden veroorzaakt. Daar reageren we op dit moment niet op.

Voor wat betreft je verzoek om stukken openbaar te maken merken we op dat de onderliggende stukken (ook onze vragen aan externe bureaus en de verkregen adviezen) over zowel het luchthavenbesluit als de aanvraag in het kader van de Wnb openbaar worden met het besluit van GS daarover, naar verwachting in juni.

Die stukken maken we nu niet openbaar, daar helpt op dit moment ook geen WOB-verzoek bij.

Voor de goede orde: we beschouwen je mail op dit moment niet als WOB-verzoek.

Tot zover & wordt vervolgd.

Vriendelijke groet,

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 3 mei 2021 10:40
Aan: [redacted]@gmail.com>
CC: [redacted]@ gelderland.nl> [redacted]@ gelderland.nl>;
[redacted]@ gelderland.nl>
Onderwerp: RE: Re:

Goedemorgen [redacted]

We hebben je onderstaande mail ontvangen. We broeden even op het antwoord en komen er in de loop van de komende dagen, in ieder geval deze week op terug.

Vriendelijke groet,

[redacted]
Project- en programmaleider

026 359 [redacted] | sms of whatsapp 06 [redacted] [redacted]@ gelderland.nl | www.gelderland.nl

Van: [redacted]@gmail.com>
Verzonden: vrijdag 30 april 2021 12:14
Aan: [redacted]@ gelderland.nl> [redacted]@ gelderland.nl>; [redacted]
[redacted]@ gelderland.nl>

0000000514

Onderwerp: Re: Re:

Goedemorgen [REDACTED]

Ik was even benieuwd of er nog vragen zijn inzake onderstaande mail.

En of het nog nodig is dat ik een keer met To70 ga praten om mijn idee nader toe te lichten en te verkennen?

Gezien de stukken die voor liggen lijkt het mij heel erg relevant om dit scenario wel goed door te spreken, ik zie hierin namelijk de enige weg zonder veel bezwaar en beroep, zoals jullie zelf ook al schrijven richting PS. Dit scenario maakt namelijk dat je zowel Teuge kunt faciliteren met extra ruimte bij goede prestaties (de prikkel die GS zoekt) als de omwonenden (die hinder beperking willen). Als toetje heb je kans dat betrokkenen uit Nijmegen ook inzien dat er eindelijk eens iets concreets en tastbaar wordt gedaan voor het milieu.

Doen we dit niet, dan sneuvelt het LHB al bij het onderdeel milieu, immers een MER toetst / passende beoordeling of volledige MER moet uit gaan van het slechtste scenario, als je de mogelijkheden dus te vrij laat dan schiet je dat enorm in de hak. Als er een scenario is waarbij bv 60.000 vluchten mogelijk is, moet ook meteen die CO2 ruimte worden gevonden. We weten allemaal dat Teuge, net zoals Lelystad en Schiphol al een stevig probleem heeft, dat willen jullie neem ik aan ook zorgvuldig doen....

Want, volgens verdrag van Aarhus moeten bij elk besluit de effecten voor het milieu in beeld zijn, het loskoppelen van de natuurvergunning heeft dus in dit geval geen effect. Als er bij het LHB (een besluit) geen milieu effecten onderzocht zijn en niet inzichtelijk zijn, die betrokken kunnen worden bij de besluitvorming, zal deze meteen sneuvelen bij de Rechtbank, dan hebben we weer niks. De kans dat je dan via een dwangsom van veel partijen helemaal leeg gaat lopen is groot, dus een heel groot financieel risico voor Gelderland (die mis ik trouwens in de stukken benoemd).

We zullen PS er daarom ook op wijzen dat het LHB nooit vastgesteld kan worden (geen besluit) zonder dat eerst alle effecten in beeld zijn, zo ook de cumulatie van effecten met Lelystad.

Graag ontvangen we trouwens alle stukken die nu bekend zijn bij Gelderland in relatie tot het LHB en de milieu vergunning, via vliegveld Teuge krijgen wij helemaal niks, zelfs geen reactie op onze mail. **Mocht het nodig zijn dit als een WOB verzoekt te zien, bij deze.** Correspondentie adres, [REDACTED]

Hoor graag even hoe jullie er in staan, zou een mooie manier van participatie zijn als inwoners even hun idee met To70 kunnen delen en als technenuten onder elkaar even kunnen verkennen welke mogelijkheden we zien om voor GS en PS het voor alle partijen goed op te schrijven in het LHB.

Voor straks, fijn weekend!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

I

Op do 25 mrt. 2021 om 18:00 schreef [REDACTED]@gmail.com>:

He hoi,

Klopt dat "geluid" en "uitstoot" niet lineair verlopen, ik had dit al aangegeven:

Hierbij opgemerkt dat er in dit voorbeeld uitgegaan is van de hypothese dat stillere vliegtuigen ook minder uitstoot hebben, het kan nodig zijn de beide tabellen los te koppelen indien deze hypothese niet waar blijkt te zijn.

Dat je "geluid [dB]" niet kunt optellen zoals $1 + 1 = 2$ is helder, wat wel kan is "geluid" berekenen, daar komt op enig moment ook de Lden uitrollen.

Je hoeft ook niet elk jaar dit te berekenen, maar door nu een reductie toe te passen binnen het model (dus eerst uitrekenen met huidige dataset en vervolgens aanpassingen doen aan de dataset zodat er geluidswinst is) kun je heel

0000000515

goed vaststellen wat er moet gebeuren om die streefwaarde te behalen. Als je dan uitschrijft dat model 1 (huidig) is berekend met zoveel van type 1, zoveel type 2 enzovoort en dat vervolgens doet bij model 2 wordt het heel tastbaar voor iedereen. Immers uit het logboek is eenvoudig het type te halen.

Indien grote afwijkingen ontstaan kan eenvoudig met het al bestaande invoerbestand gekeken worden welke afwijking het betreft en of dit bijgestuurd moet worden.

Eigenlijk de eerste 2 kolommen van deze tabel, type en aantal.

Dat je niet van 47 dB Lden naar 44 dB Lden gaat per jaar besef ik me ook wel, immers dat zou halvering van geluid zijn.

Maar dat je een duidelijke vlotlijn aangeeft door de jaren heen, met bijbehorende reductie van geluid (dus niet 5% van 47dB maar 5% reductie) maakt het tastbaar, controleerbaar en eventueel handhaafbaar.

Dat model moet eigenlijk vrij eenvoudig te bepalen zijn.

Meten in de luchtvaart is heel mooi, moeten we zeker gaan doen en werkt eigenlijk eenvoudig als trigger van bovenstaande, je moet verschuivingen zien in de meting. Helaas is het ook zo dat in de luchtvaart bij de Lden waarde nog geen rechtszaak gewonnen is op basis van metingen en er altijd terug gegrepen wordt naar berekeningen, dit geeft dus de inwoners wel een mooie methode om iets te signaleren, maar nog lang niet om mee te procederen.

Daarmee is vorenstaande methode helemaal belangrijk geworden, willen we recht doen aan alle partijen.

Indien nodig praat ik graag een keer met de deskundige van To70 hoor, want misschien als "technen" elkaar spreken wordt het snel duidelijk.

Ik vergelijk het met mijn lichtberekeningen (o.a. op N2000 gebieden en gevels van woningen), voordat je een model gereed hebt is echt veel werk, maar daarna is het slechts parameters wisselen om verschillende sceanarios te krijgen.

Met vriendelijke groet,

Op wo 24 mrt. 2021 om 09:48 schreef [REDACTED] [\[REDACTED\]@ gelderland.nl](mailto:[REDACTED]@ gelderland.nl)>:

Beste [REDACTED]

Tav jouw rekenwerk: Ik heb het stuk inderdaad door gestuurd naar onze adviseur, zij komen met wat kanttekeningen.

De gedachte om vanuit streefwaarden te redeneren is wel een reële optie, maar:

- Er is geen lineair verband is tussen uitstoot en geluidreductie;
- Je kunt dus niet hetzelfde reductie pad voor beide aanhouden.

Ook de geluid berekening liggen complexer: je kunt dB waardes niet optellen en vermenigvuldigen (het is een logaritmische schaal).

Complicerend in het 3B scenario is – zoals we ook gezegd hebben – dat er weliswaar op diverse plekken gewerkt wordt aan vernieuwing van reken- en meetmethodes en de manier van omgaan met nieuwe normen,

Maar dat het nog niet zo ver is dat dat al vertaald is in toepasbare en breed aanvaardbare regelgeving in Nederland.

Tav de vlieghoogte (circuit): Als het LHB wordt vastgesteld wordt het door IL&T ook getoetst op vliegveiligheid. In die toets laten we dit aandachtspunt meenemen.

Dat kan formeel pas bij een vastgesteld besluit. We vragen rond het ontwerp-besluit wel een pre-advies aan.

Beleidsmedewerker Luchtvaart

Provincie Gelderland

(+31)(0)26 359 [redacted]@ gelderland.nl | www.gelderland.nl

werkdagen: maandag | dinsdag | woensdag (i.o) | donderdag | vrijdag (ochtend)

Van: [redacted]@ gmail.com>

Verzonden: dinsdag 23 maart 2021 21:59

Aan: [redacted]@ gelderland.nl>; [redacted]@ gelderland.nl>

Onderwerp: Re:

He hoi,

Wat me nog te binnen schoot, we hebben nog geen reactie ontvangen over de hoogte beperking ivm de invliegroute?

Wat vonden de experts daar van, delen die onze mening dat vanaf dat punt, ivm de naderende vluchten er ook nog beperkingen gelden?

Groeten Erik

Op vr 19 mrt. 2021 om 21:17 schreef [redacted]@ gmail.com>:

He hoi,

Nou eigenlijk niet oké ** want dit is heel belangrijk voor mij. Als het niet duidelijk is moet ik het nog anders opschrijven.

Want dit is de enige weg die voor mij leidt tot een lhb die acceptabel zou kunnen zijn.

Ik strijd met open vizier dus gooi de kaarten op tafel.

Misschien goed om dan snel teams afspraak met to70 erbij te maken, die snapt de techniek en werking wel.

Groeten [redacted]

Op ma 15 mrt. 2021 10:22 schreef [redacted]@ gelderland.nl>:

Dag [redacted]

Bedankt voor je analyse, ik heb het gelezen maar vind het nog wat lastig te duiden.

Ik voeg m in ieder geval bij ons dossier, is dat akkoord ?

[redacted]

Beleidsmedewerker Luchtvaart

Provincie Gelderland

(+31)(0)26 359 [redacted]@ gelderland.nl | www.gelderland.nl

werkdagen: maandag | dinsdag | woensdag (i.o) | donderdag | vrijdag (ochtend)

Van: [redacted]@ gmail.com>

Verzonden: zondag 14 maart 2021 14:19

Aan: [redacted]@ gelderland.nl>; [redacted]@ gelderland.nl>

Onderwerp:

0000000517

He hoi,

Graag verwijst ik naar de bijlage, fijne zondag!

Groeten 