

Zienswijze Vereniging Platform Vlieghinder Teuge (PVT) inzake Ontwerp Luchthavenbesluit (OLB) Luchthaven Teuge (LHT)

GELDERLAND IN ONBALANS

Gelderland is een prachtige provincie met veel groen en natuur. Daar mogen we met zijn allen wonen en leven met respect voor elkaar en erkenning van ieders belangen. Ook voor een vliegveld is ruimte. Maar bij hinder die ontstaat door sport, spel en recreatie moeten regels gelden die de woon-, werk- en leefomgeving van anderen beschermen.

1. Inleiding

De Vereniging Platform Vlieghinder Teuge (PVT) heeft kennis genomen van het Ontwerp Luchthavenbesluit (OLB) voor de Luchthaven Teuge (LHT)¹ en geeft hierbij haar zienswijze.

Bij de aanvraag door LHT voor een nieuw Luchthavenbesluit is ook een aanvraag voor een Natuurvergunning gedaan. Daar is nog niets over bekend. Een Natuurvergunning is net als een Luchthavenbesluit voorgeschreven voor het exploiteren van een luchthaven. Het is nog onzeker of een Natuurvergunning verleend kan worden in een omvang en reikwijdte die overeenkomt met het te verlenen Luchthavenbesluit op basis van het OLB.

Het is niet uitgesloten dat zal blijken dat de Natuurvergunning de voorgestelde expansie van LHT niet zal toestaan. Dan moet alles over. De provincie streeft naar een gelijktijdige behandeling van beide aanvragen. Wat gebeurt er als dat onmogelijk blijkt te zijn?

Het OLB is gebaseerd op de aanvraag van LHT van 8 januari 2021 met bijbehorende rapporten. In de zienswijze richt PVT zich met name op de effecten van het OLB op de hinder die het gebruik van de luchthaven veroorzaakt voor de omgeving en op de tekortkomingen in de onderliggende rapporten.

De initiële inzet van PVT, al naar buiten gebracht voordat de aanvraag voor een Luchthavenbesluit door LHT werd ingediend en voordat het OLB werd overwogen en vastgesteld, kent drie kernpunten (bijlage)²:

- *De geluidsruimte van Teuge moet beperkt blijven tot het huidige daadwerkelijke gebruik van 40 000 tot 50 000 vluchten per jaar*
- *Beperken van het aantal para- en rondvluchten/ Extra belasten van weekendvluchten*
- *Adequate en effectieve handhaving en afhandeling van klachten*

Feit is dat het OLB deze punten niet volledig realiseert. In deze zienswijze geven we een route aan waarlangs dichterbij de door PVT gestelde uitgangspunten wordt gekomen.

¹ <https://www.gelderland.nl/lhbteuge-ontwerp>

² Teuge Airport moet geen opvang voor overloop van Lelystad worden (Pro forma Zienswijze van Platform Vlieghinder Teuge inzake Luchthavenbesluit Airport Teuge), uitgebracht ter gelegenheid van de verkiezingen van Provinciale Staten en ter kennis gebracht van Provinciale Staten Gelderland, Gemeenten Apeldoorn, Voorst, Deventer en Zutphen

2. Kernpunten en leeswijzer

A. Belangen van de omgeving: onbalans (paragraaf 3)

PVT stelt vast dat de Provincie al tenminste zes jaar in gebreke is waar het gaat om het vaststellen van een Luchthavenbesluit voor LHT. Omwonenden missen daardoor de 100 % bescherming van de Wet Luchtvaart. De Provincie is samen met LHT ook debet aan aanhoudende onduidelijkheid over het herstel van de fout in de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge van 2010, waardoor een twee keer te grote geluidruimte aan LHT was toegekend. Dit heeft het vertrouwen van de omgeving in de Provincie en LHT geschaad. PVT stelt vast dat het overleg van de Commissie Regionaal Overleg Teuge (CROT) dit vertrouwen niet heeft hersteld.

Met deze voorgeschiedenis in het achterhoofd is PVT ernstig verontrust over de toename van de geluidruimte voor LHT, waardoor de landelijke vermindering van de geluidruimte met 3 dB in 1999 voor ongeveer de helft wordt teruggedraaid. Niet alleen verontrust, PVT stelt vast – en toont dit in deze zienswijze ook aan – dat er fouten zijn gemaakt – in het verleden en in het OLB – bij de verwerking van het quotumverkeer voor helikopters en groot verkeer in de geluidruimte van LHT. PVT dringt er op aan dat op basis van een contra-expertise alle rekensommen ‘from scratch’ opnieuw gemaakt worden.

B. Beleidsarmoede (paragraaf 4)

PVT stelt vast dat de Provincie geen beleid heeft vastgesteld voor de invulling van de beleidsvrijheid die de Wet Luchtvaart biedt om in een luchthavenbesluit regulerend op te treden op het gebied van geluid, veiligheid en milieu. Dit kunnen maatregelen zijn op het gebied van openingstijden, vluchtuitvoeringen, etc. Belanghebbenden ontberen daardoor de mogelijkheid om door de Provincie gemaakte keuzen te toetsen aan het geformuleerde beleid.

Op één onderwerp – vier valschermvrije dagen in het weekend per maand – wordt wel een keuze gemaakt. Er ontbreekt een duidelijke afweging voor die keuze noch wordt gemotiveerd waarom andere opties voor beperking van hinder van valschermvluchten of andere vluchtuitvoeringen niet zijn overwogen of zijn afgewezen.

PVT doet in deze zienswijze een aantal handreikingen voor beperking van de hinder van LHT (zie onder F).

C. Integrale belangenafweging (paragraaf 5)

PVT vindt dat de door de Provincie gepresenteerde integrale belangenafweging bij de vaststelling van het OLB onvolledig is. PVT verzoekt de Provincie om de integrale belangenafweging in ieder geval uit te breiden met

- effecten van geluidhinder op de gezondheid van omwonenden en potentiële kosten voor de gezondheidszorg
- effecten van geluidhinder op zakelijke en bedrijfsmatige activiteiten en potentiële economische schade
- effecten van geluidhinder op thuiswerken en potentiële economische schade.

D. Ambitie reductie geluid en uitstoot: koudwatervrees of toch handen en voeten geven (paragraaf 6)

Hoewel aanvankelijk hoopvol gestemd, is PVT ernstig teleurgesteld in het ambitieniveau van de Provincie waar het gaat om de reductie van geluid en uitstoot van vliegverkeer op LHT. Naar het oordeel van PVT onnodige koudwatervrees: ervaringen met andere vliegvelden leren dat er nu al veel mogelijk is om de ambitie van geluidreductie en beperking van hinder handen en voeten te geven.

De terughoudendheid van de Provincie als het gaat om het Luchthavenbesluit voor LHT staat in schril contrast met de inzet die de Provincie levert voor het verminderen van de vermeende overlast van Lelystad Airport, waar de Provincie geen enkele bevoegdheid heeft.

Naar analogie van de maatregelen die voor Eindhoven Airport worden genomen, kunnen in de visie van PVT voor LHT de volgende maatregelen op het gebied van reductie van geluid en uitstoot worden getroffen:

- Luchthavenbesluit op basis van huidig gebruik van rond de 50 000 vliegbewegingen
- Concrete en effectieve hinderbeperking van valschermvluchten in het weekend en op feestdagen en van andere veel hinder veroorzakende vluchtuitvoeringen, zoals rondvluchten
- Geluidreductie van 30 % tot 2030
- Overige hinderbeperkende maatregelen

E. Luchthaven Teuge, gebruikers en omgeving (paragraaf 7)

PVT stelt vast dat het zowel LHT als de gebruikers van LHT ontbreekt aan empathie voor de omgeving. LHT heeft nagelaten om de omgeving te betrekken bij de aanvraag voor het Luchthavenbesluit, terwijl dit onder de nieuwe omgevingswetgeving de norm is. Als een eerste geste van gemeente empathie bij de omgeving – maar daar kan het niet bij blijven – kan LHT, door wijziging achteraf van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit, afzien van de toepassing van de meteo marge bij het baangebruik.

Gedrag van LHT-gebruikers bevindt zich in een soort vacuüm. Op ongewenst gedrag kan geen grip gekregen worden. Waar gaat het bijvoorbeeld mis:

- vliegen over areas to be avoided: hierover zijn veelvuldig klachten
- vliegen buiten de voorgeschreven vluchtroutes: een notoir probleem is de corridor tussen de wijk Molenveld en landgoed Het Hartelaar (Twello). Doordat het circuit nu vlak langs de wijk Molenveld in Twello loopt is een potentieel onveilige situatie gecreëerd. Piloten wijken uit buiten het circuit over de wijk Molenveld om meer ruimte te hebben voor de final. Hierdoor wordt er onder de 1000ft over aaneengesloten bebouwing gevlogen hetgeen niet is toegestaan juist vanwege veiligheid
- onnodig met remvermogen vliegen – daarmee veel geluidshinder veroorzakend - door dalende valschermvliegtuigen na het afzetten van parachutisten – om snel weer een nieuwe vlucht te kunnen maken

PVT daagt de Provincie uit om het vast te stellen Luchthavenbesluit maximaal en creatief te benutten om dit soort gedrag te kunnen aanpakken. Een belangrijk instrument daarbij is dat voorgeschreven wordt dat LHT moet gaan werken met een vliegtuigvolgsysteem om dit soort gedrag objectief vast te stellen. Uiteindelijk kan bij aanhoudend ongewenst gedrag, na er op aangesproken te zijn, respectievelijk een schriftelijke waarschuwing te hebben gekregen, de desbetreffende gebruiker de toegang tot de luchthaven wordt ontzegd.

F. Openingstijden en vluchtuitvoeringen (paragraaf 8)

PVT stelt voor om de voorgestelde invoering van 4 valschermvrije dagdelen in het weekend per maand uit te breiden naar, zoals oorspronkelijk door Gedeputeerde Staten bedoeld, 4 dagen of 8 dagdelen. Dagdelen moeten worden gedefinieerd als de helft van de openingsduur op de desbetreffende weekenddagen. Opheffing van de beperking zou niet eerder moeten plaatsvinden dan nadat de vliegtuigen in een stillere categorie zijn geplaatst en het klimmen met een dergelijk vliegtuig naar de afzethoogte voor parachutisten en het dalen naar het vliegveld daadwerkelijk en aantoonbaar stiller is.

PVT vindt dat voor rondvluchten en aerobicsvluchten soortgelijke beperkingen als voor valschermvluchten moeten worden ingevoerd.

PVT vindt dat er limiteringen moeten worden gesteld aan het aantal vliegbewegingen per jaar voor valschermvluchten, rondvluchten, aerobicsvluchten, helikopterverkeer en groot verkeer.

G. Onverklaarbare en onaanvaardbare toename geluidruimte (paragraaf 9)

PVT stelt vast dat de verwerking van de quota voor helikopterverkeer en groot verkeer tot een onverklaarbare en onaanvaardbare vergroting van de geluidruimte leidt. Het kan niet anders zijn dan dat er fouten zijn gemaakt, zowel bij de uitruil in 2003 van helikopterverkeer met klein verkeer en bij de toerekening van de quota voor helikopterverkeer en groot verkeer in het OLB. Er wordt dus fout op fout gestapeld. Om dit recht te zetten vindt PVT dat alle rekensommen 'from scratch' opnieuw gemaakt moeten worden op basis van een onafhankelijke contra-expertise.

H. Beleidsneutrale omzetting? (paragraaf 10)

Al sinds de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge en in het kader van een luchthavenbesluit voor LHT wordt er gesproken over een beleidsneutrale omzetting. Nooit is duidelijk gemaakt wat beleidsneutraal inhoudt. Vooral op het punt van de vertaling van de weekendweegfactor van vóór 2010 lijkt het mis te gaan. De vertaling van de weekendweegfactor naar vier valschermvrije dagdelen in het weekend per maand is onvoldoende. Vandaar dat PVT voorstelt om dit uit te breiden naar 8 valschermvrije dagdelen per maand.

I. Verouderde gegevens (paragraaf 11)

De wet schrijft voor dat de Provincie bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. In het OLB is hier heel verschillend mee omgegaan. Voor een belangrijk deel is uitgegaan van de oorspronkelijke invoerset uit het Aanwijzingsbesluit van 1996, terwijl zowel samenstelling van het vliegverkeer op LHT als de indeling in geluidcategorieën sindsdien aanzienlijk is gewijzigd. Voor een ander deel (de toerekening van de quota, maar zie ook onder G) is deels wel gebruik gemaakt van recente ervaringsgegevens. PVT dringt er bij de Provincie op aan het te nemen Luchthavenbesluit gefundeerd, consequent en consistent te baseren op actuele ervaringsgegevens.

J. Klachtenregeling (paragraaf 12)

PVT vindt dat er een heldere en effectieve klachtenregeling moet komen die duidelijkheid biedt aan zowel de klager als de piloot, resp. de luchthaven, en die voldoende houvast biedt om al dan niet op te treden. Belangrijk element daarin is dat LHT wordt verplicht een vliegtuigvolgsysteem³ in te voeren. Op basis daarvan kan – achteraf – de gewenste opheldering worden verkregen over het

³ Zie ook Minder hinder van Teuge, in glijvlucht naar groter draagvlak voor general aviation. Brekebrink advies, juni 2015.

feitelijke vlieggedrag en kan worden vastgesteld of er daadwerkelijk een overtreding heeft plaatsgevonden of dat er sprake is geweest van onnodig geluidhinder veroorzakend vlieggedrag waarop de piloot dient te worden aangesproken.

Evenwel, het kan niet zo zijn, nu dit initiatief opeens door vriend en vijand wordt omarmd, dat een deugdelijke klachtenregeling een vrijbrief wordt om geen verdere hinderbeperkende maatregelen te treffen.

K. Controle op grenswaarden en gebruik LHT (paragraaf 13)

PVT stelt voor dat Provinciale Staten per verordening als bedoeld in artikel 8.54, tweede lid van de Wet Luchtvaart voorschrijven dat ten minste één van de kwartaalrapportages als bedoeld in artikel 13 van de Regeling Burgerluchthavens (gedacht zou kunnen worden aan de rapportage over het vierde kwartaal) onafhankelijk wordt gecertificeerd.

L. Overige punten (paragraaf 14)

PVT constateert inconsistenties bij de volgende onderwerpen:

- Correctie van de 3dB-fout in de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge
- Routestructuren valschermluchten
- Incidentele ontheffing
- Tweede baan opgeheven
- Veiligheid valschermsprongen

3. Belangen van de omgeving: onbalans

In 2010 werd op grond van de gewijzigde Wet Luchtvaart de Provincie Gelderland het bevoegd gezag over de Luchthaven Teuge (LHT) met de opdracht om binnen 5 jaar een nieuw Luchthavenbesluit voor LHT vast te stellen.

De Provincie gaat niet over een nacht ijs en streeft er nu naar om in 2022 tot een besluit te komen.

Meer dan 12 jaar weten omwonenden niet hoe de Provincie van haar bevoegdheden gebruik wil maken en ontberen daarmee de volledige bescherming die de Wet Luchtvaart biedt daar waar de Omzettingsregeling luchthaven Teuge⁴ die bescherming naar haar aard niet kon bieden. In de achterliggende periode zijn dus geen maatregelen overwogen/genomen – zoals die bij de vaststelling van een Luchthavenbesluit aan de orde kunnen komen - die de omwonenden bescherming bieden tegen de hinder van bijvoorbeeld valschermluchten in het weekend en op feestdagen gedurende de zes drukste maanden van het jaar. Een bescherming die vóór 2010 wel gold, maar niet meer paste in de systematiek van de gewijzigde Wet Luchtvaart. En dat terwijl in die periode het aantal valschermluchten op LHT met zo'n 35% toenam. Ook andere hinderbeperkende maatregelen in de sfeer van beperkende openingstijden, vluchtbeperkingen of extra handhavingspunten dan de wettelijk voorgeschreven handhavingspunten, werden niet getroffen. Tenslotte ontbeerden omwonenden ook de mogelijkheid om door middel van een zienswijze als de onderhavige invloed uit te oefenen op het ontwerpen van een Luchthavenbesluit door Gedeputeerde Staten en het nemen van een Luchthavenbesluit door Provinciale Staten.

⁴ <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/stcrt-2010-20764.html>

Maar dat is het niet alleen.

Hoewel iedereen – LHT en Provincie – nu de passie preekt en braaf de in 1999 door de Rijksoverheid opgelegde 3dB korting op de geluidruimte lijkt op te volgen (maar daarover later meer), staat nog scherp op het netvlies hoe de door PVT opgespoorde fout in de Omzettingsregeling, waardoor LHT een twee maal te grote geluidruimte was toegekend, werd ‘ontkend’. En nog erger: met verve werd door zowel LHT als de Provincie het behoud van de te grote geluidruimte verdedigd⁵. Het vertrouwen van de omwonenden dat een aanvaardbare en effectieve bescherming tegen de hinder van LHT zou worden geboden, werd hierdoor ernstig op de proef gesteld.

Het door de wet beoogde overleg met de omgeving – de Commissie Regionaal Overleg Teuge (CROT) – droeg niet bij aan herstel van het op de proef gestelde vertrouwen van de omwonenden. Voorstellen voor verbetering van de hinder – vaak ook in met inbreng van de omwonenden – verzandden veelal. Per saldo is er niet of nauwelijks iets bereikt op dit vlak. Betrokkenheid van de omwonenden bij de totstandkoming van het LHB werd wel beloofd maar niet nagekomen.

Nu onderaan de streep, op basis van het voorliggende OLB, de toegestane geluidruimte voor ongeveer de helft de in 1999 opgelegde 3dB korting teniet doet (hoe verhoudt zich dit tot het adagium van de Luchtvaartnota 2020-2050; verantwoord vliegen naar 2050⁶: minder groei en minder hinder?), kan het naar het stellige oordeel van PVT niet anders zijn dan dat er fouten zijn gemaakt: in het verleden bij de uitruil van helikopterverkeer met klein verkeer en in het OLB met het opnemen van het quotaverkeer (helikopters en groot verkeer) in de geluidruimte. Op de details van de geconstateerde onjuistheden in de berekeningen komen we in paragraaf 9 verder terug. Samengevat: veel vragen over onverklaarbare uitkomsten die alle leiden tot een onaanvaardbare vergroting van de geluidruimte. Een contra-expertise van een deskundige is onmisbaar om de kwaliteit van de berekeningen te controleren. De uitgevoerde second opinion van to 70 overtuigt niet en geeft ook geen antwoord op de vragen die PVT stelt.

4. Beleidsarmoede

Alleen als de stelling wordt aangehangen dat geen beleid ook beleid is, kan PVT geen andere conclusie trekken dan dat de Provincie geen beleid heeft vastgesteld inzake haar bevoegdheden en daarbij door de Wet Luchtvaart aan de Provincie toegekende beleidsvrijheid⁷. De Wet Luchtvaart behelst minimumwetgeving (dat wil zeggen dat Provinciale Staten geen lichtere eisen dan in de wet genoemd mogen toepassen) en dat Provinciale Staten strengere eisen aan een luchthavenbesluit kunnen stellen dan tenminste in de Wet voorgeschreven. Strengere eisen, in het belang van geluid, veiligheid en milieu, op het gebied van het vaststellen van de grenswaarden voor de vereiste handhavingpunten, aparte handhavingpunten en grenswaarden voor bepaalde vluchtuitvoeringen (genoemd wordt onder andere helikopterverkeer, maar in dit verband kan ook gedacht worden aan valschermluchten), het hanteren van extra handhavingpunten in de buurt van bijvoorbeeld

⁵ Zie brief van Luchthaven Teuge aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 16 november 2016, opgenomen als bijlage 2 bij Reactie Platform Vlieghinder Teuge op voornemen luchthavenbesluit vliegveld Teuge (PS 2021-341).

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-luchtvaartnota-2020-2050>

⁷ Memorie van Toelichting Wijziging van de Wet

Luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30542, nummer 3). In het bijzonder paragraaf 2.4 Luchthavenbeleid provinciaal bestuur. Idem Nota van Toelichting bij het Besluit van 30 september 2009, houdende regels voor burgerluchthavens (Besluit burgerluchthavens), paragraaf 4.5 Beleidsvrijheid provinciaal bestuur.

bebouwing, operationele maatregelen in de sfeer van vluchtuitvoering, gedifferentieerde openingstijden (naar vluchtuitvoering, dagdelen, dagen van de week), etc.

Er wordt in de stukken wel verwezen naar het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen 2009, maar dat is gedateerd. Door het ontbreken van een deugdelijk beleid is niet goed vast te stellen hoe tot bepaalde keuzen, zoals opgenomen in het OLB, is gekomen en kan niet, ook niet door belanghebbenden uit de omgeving, worden getoetst of de gemaakte keuzen consistent zijn. Dit nog even los gezien van het ontbreken van de mogelijkheid om een zienswijze te hebben kunnen geven op de beleidsontwikkeling, zo die had plaats gevonden.

In de stukken die rondom de informatie naar Provinciale Staten en bij het OLB publiek zijn gemaakt, zijn wel adviezen opgenomen over een aantal onderwerpen waarop de Provincie beleidsvrijheid heeft, maar dat zijn slechts adviezen. Hoewel de Provincie op één onderwerp (beperking van valschermluchten) een bepaalde keuze maakt (4 valschermvrije dagdelen per maand in het weekend), ontbreekt een duidelijke afweging voor die keuze, noch wordt gemotiveerd waarom de andere geadviseerde opties tot beperking van de hinder van valschermluchten of andere vluchtuitvoeringen zijn afgewezen. Nog steeds ontbreekt dus een gemotiveerd provinciaal beleidskader.

PVT vat dit zo op dat dit beleidskader nog open staat voor verdere invulling en PVT zal, gelet op de gepresenteerde adviezen, concrete en gemotiveerde handreikingen doen voor een nader ingevuld beleid gericht op beperking van de hinder van valschermluchten en andere vluchten, vooral in het weekend. Handreikingen die de Provincie in haar beleid en concreet in het OLB kan opnemen. Zie hiervoor verder paragraaf 8.

5. Integrale belangenafweging

In de toelichting bij het OLB legt de Provincie in paragraaf 5 van de Nota van toelichting verantwoording af over de 'integrale belangenafweging' die de Provincie heeft gemaakt bij het vaststellen van het OLB. Afgezien van de aspecten van duurzame ontwikkeling en beperking van emissie van schadelijke stoffen – waarvoor in het OLB overigens nog geen concrete maatregelen worden voorzien – richt de belangenafweging zich kennelijk op de afweging van de economische belangen van LHT tegenover de hinderbeleving van omwonenden. Gezien de voorgestelde maatregelen wordt hinderbeleving daarbij vooral opgevat als hinderbeleving in de privé sfeer (valschermluchten in het weekend).

PVT is van oordeel dat de aldus uitgevoerde belangenafweging, zoals in de komende Omgevingswetgeving wordt bedoeld, zeker niet 'integraal' is. Zonder volledig te zijn mist PVT in de belangenafweging onder meer:

- het belang van de gezondheid van omwonenden: effecten van geluid op gezondheid en gezondheidsbeleving van omwonenden, niet alleen in het weekend, maar het hele jaar door. Daarbij geldt dat negatieve gezondheidseffecten zich ook kunnen vertalen in kosten voor de gezondheidszorg en in het slechtste geval tot vroegtijdig overlijden
- negatieve impact van hinder op zakelijke en bedrijfsmatige activiteiten, door de week en in het weekend. Het gaat hierbij niet alleen om ervaren hinder maar ook om geleden economische schade

- het gegeven dat sinds de coronapandemie, maar ook meer structureel, werknemers in loondienst, maar ook zzp-ers, een deel van de werkweek thuis werken en dan potentieel gehinderd worden door vliegverkeer op LHT. Ook hier gaat het niet alleen om hinder, maar ook om geleden economische schade

PVT verzoekt de Provincie om onder meer de hiervoor genoemde belangen in de integrale belangenafweging mee te nemen.

6. Ambitie reductie geluid en uitstoot: koudwatervrees of toch handen en voeten geven?

In de aanloop naar de vaststelling van het OLB zijn door Gedeputeerde Staten scenario's ontwikkeld op het gebied van hinderbeperking en duurzame ontwikkeling. Ook zijn er voorkeuren uitgesproken voor bepaalde scenario's die voor het eerst zicht leken te bieden op maatregelen die zouden kunnen bijdragen aan het herstel van vertrouwen van de omgeving in een evenwichtige en effectieve hinderbeperking van het vliegverkeer op LHT.

Leken. Want wat er nu voorligt in het OLB lijkt in de verste verte niet op de uitgesproken ambities: de voorstellen voor hinderbeperking van valschermvluchten zijn alleen maar een doekje voor het bloeden of de spreekwoordelijke schaamlap voor onvermogen om daadwerkelijke en effectieve hinderbeperkende maatregelen te treffen. Zoals hiervoor onder Beleidsarmoede aangegeven zal PVT in deze zienswijze concrete en gemotiveerde voorstellen doen voor hinderbeperking van valschermvluchten en andere vluchtuitvoeringen .

Door nu de door LHT gevraagde geluidruimte te bieden (PVT betwist de juistheid van de vaststelling van deze geluidruimte), een al jarenlang te ruim jasje, is er geen enkele prikkel om geluidsarmer en schoner te vliegen. Wat er rest is een vage toezegging dat er in de toekomst gewerkt gaat worden aan maatregelen voor duurzame groei en ontwikkeling (vanaf welk punt overigens? huidig gebruik of vergunde ruimte?). In het voorstel voor het OLB wordt dit gemotiveerd door te verwijzen naar ontbrekend Rijksbeleid op het gebied van uitstoot en geluid. In dit verband zou het overigens logisch zijn om aan het te nemen Luchthavenbesluit een geldigheidstermijn te verbinden van bijvoorbeeld 2 jaar. Verlenging van die termijn zou dan alleen mogelijk moeten zijn als er daadwerkelijk verbeteringen op het gebied van geluid en uitstoot zijn gerealiseerd en er zicht is op verdere verbeteringen.

Hoe verhoudt zich dit tot de 'nieuwe balans' waarover de Luchtvaartnota 2020-2050⁸ spreekt met als belangrijke elementen 'schoner en stiller maken van de luchtvaart' en 'negatieve gevolgen voor de omgeving verminderen'? PVT mist in het OLB een toelichting waarom deze uitgangspunten van het Rijk worden genegeerd. Het is onbegrijpelijk dat, nu klimaatverandering en terugdringen van uitstoot hoog op de agenda staan, de Provincie Gelderland gaat voor een haast ongelimiteerde uitbreiding van LHT. Hoe gaat de Provincie dat uitleggen aan de boeren van Gelderland?

Koudwatervrees!

Dit staat in schril contrast met de door de Provincie Gelderland – en met haar overigens ook de gemeenten/aandeelhouders in LHT – geleverde inzet tot beperking van de gevreesde overlast voor de omgeving van de laagvliegroutes van Lelystad Airport. Daar waar de Provincie (en de gemeenten) geen enkele bevoegdheid hebben, is zij flink als het gaat om het beschermen van de belangen van de omgeving. Daar waar zij zelf de bevoegdheid heeft, laat zij het afweten.

⁸ Zie voetnoot 6.

En waarom zoveel onnodige ruimte geven aan LHT? CBS-cijfers over General Aviation in Nederland⁹ laten zien dat de omvang daarvan sinds het begin van deze eeuw is terug gelopen van 500 000 vliegbewegingen naar rond de 330 000 - 350 000 vliegbewegingen anno nu. Voor LHT beweegt het aantal vliegbewegingen zich de laatste jaren rond de 45 000. In Nederland, en dus ook voor LHT, is er geen autonome groei meer te voorzien. Groei op LHT is alleen mogelijk door activiteiten van elders over te nemen, overigens met alle overlast van dien. De omgeving wordt dus dubbel gepakt: èn het commercieel laagvliegverkeer van Lelystad Airport èn het per definitie ook laag vliegend General Aviation verkeer dat van Lelystad zou moeten overkomen naar LHT. De omgeving zal daar niet blij mee zijn!

Is die koudwatervrees nodig? Daar is geen enkele reden voor!

Ontwikkelingen rond Eindhoven Airport¹⁰, een luchthaven waarvoor nota bene het Rijk het bevoegd gezag is, laten zien dat concrete en effectieve maatregelen gericht op hinderbeperking, (tijdelijke) fixatie van het aantal vliegbewegingen en beperkte groei onder voorwaarde van absolute geluidreductie, tot de mogelijkheden behoort. Concreet betekent dit voor Eindhoven Airport onder meer:

- begrenzing van het aantal vliegbewegingen op het feitelijk bestaande aantal (voor Eindhoven Airport 41 000)
- beperking van extreem hindergevende nachtvluchten na 23:00 uur (specifiek voor Eindhoven) (vergelijk voor luchthaven Teuge: de extreem hindergevende valschermvluchten in het weekend?!)
- Geluidsreductie van 30 % in 2030 in vergelijking tot 2019
- stimuleren vlootvernieuwing via luchthaventarieven
- Inzet overige hinderbeperkende maatregelen (met name op de luchthaven zelf) ten behoeve van verdere reductie van de geluidbelasting

Concreet zou dit voor het OLB LHT betekenen:

- Luchthavenbesluit op basis van huidig gebruik van rond de 50 000 vliegbewegingen
- Concrete en effectieve hinderbeperking van valschermvluchten in het weekend en op feestdagen en van andere veel hinder veroorzakende vluchtuitvoeringen, zoals rondvluchten
- Geluidreductie van 30 % tot 2030
- Overige hinderbeperkende maatregelen

7. Luchthaven Teuge, gebruikers en omgeving

De Provincie kan natuurlijk niet alleen met een Luchthavenbesluit het vertrouwen van de omgeving in een aanvaardbare en effectieve bescherming tegen de hinder van LHT herstellen en waarborgen. Ook LHT en de gebruikers van LHT moeten daar zelf aan bijdragen. De participatie in het eerder genoemde, 'teleurstellende' CRO-overleg, maar ook bijvoorbeeld het totale gebrek aan het betrekken door LHT van de omgeving bij het indienen van de aanvraag voor het onderhavige Luchthavenbesluit, geeft de PVT vooralsnog niet het vertrouwen dat dit goed komt.

⁹ CBS, Vliegtuigbewegingen kleine luchthavens.

¹⁰ Opnieuw verbonden, ADVIES ONTWIKKELING EINDHOVEN AIRPORT 2020-2030; DRS. PIETER VAN GEEL VERKENNER OKTOBER 2018 - APRIL 2019

LHT

De op dit moment nog niet, maar onder het komende omgevingsrecht wel geldende verplichting (nu informeel toch al wel de norm) om de omgeving bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning te betrekken, is door LHT op geen enkele wijze nagekomen. Verwijzing naar de coronamaatregelen kunnen daarvoor geen excuus zijn. Zeggen dat de deur open staat, is ten enen male niet voldoende. Het ontbreekt domweg aan empathie bij LHT en haar gebruikers voor de omgeving. Teleurstellend is ook dat de Provincie in de stukken bij de voorstellen voor het OLB LHT hierop niet heeft aangesproken.

Als een eerste geste van gemeente empathie bij haar omgeving – maar daarbij moet het natuurlijk niet blijven – zou LHT, in navolging van Eindhoven Airport¹¹, door een wijziging achteraf in de aanvraag voor het Luchthavenbesluit, kunnen afzien van de toepassing van de zogeheten meteo marge bij het baangebruik, waardoor de geluidruimte (en daarmee de potentiële hinder) verkleind wordt.

Meteo marge

Bij de berekening van de geluidruimte is een zgn. meteo marge toegepast om een afwijking van de statistisch verwachte windrichting te kunnen opvangen. Daartoe wordt de grenswaarde op de handhavingspunten met 2 maal 10 % = 20 % verhoogd.

De huidige regelgeving maakt dat mogelijk. Het is een eenzijdige maatregel die de beperkende werking van een maximale geluidsbelasting ontkracht.

Een grenswaarde is een maatregel die de omgeving moet beschermen tegen overmatige geluidbelasting. Die bescherming mag niet ontkracht worden ten gunste van de exploitatie van LHT als er toevallig meer dan normale westen- of oostenwind waait.

Het Luchthavenbesluit geeft de Provincie de mogelijkheid om deze toeslag te compenseren door de geluidruimte te verminderen, dan wel de meteo marge niet toe te passen. Dat is voor Eindhoven Airport, op initiatief van Eindhoven Airport zelf overigens, ook gebeurd.

PVT pleit voor afschaffing van de meteo marge omdat eenzijdig de belangen van de luchthaven prioriteit krijgen.

Er moet balans zijn.

Gebruikers van LHT

Hinder – geluid als bron van hinder en vermijden van hinder – vang je niet alleen in regels over openingstijden en vluchttuitvoeringen (zie daarvoor verder paragraaf 7 hierna). Hinder heeft ook te maken met gedrag van de gebruikers van LHT en hoe ongewenst gedrag aangepakt kan worden. Daarbij komt dat in de bestaande setting gedrag van gebruikers zich in een soort vacuüm bevindt. LHT zegt dat het gedrag van gebruikers buiten haar bevoegdheid ligt zodra het vliegtuig de luchthaven heeft verlaten. De Provincie als bevoegd gezag zegt dat de Provincie alleen maar ‘landzijdig’ bevoegd is en niet gaat over het gebruik van het luchtruim; de bevoegdheid ligt daar bij het Rijk. Handhaving kan alleen op basis van heterdaad gebeuren en vindt feitelijk niet plaats.

¹¹ <https://nieuws.eindhovenairport.nl/194119-reactie-eindhoven-airport-op-aanvullend-advies-geluidsreductie-van-pieter-van-geel-focus-op-concretiseren-van-norm-voor-2026>. Citaat: “. Daarnaast is het aantal vliegbewegingen bevroren op 41.500 t/m 2022 en zal in 2022 de geluidsruijme iets kleiner worden doordat de zgn. meteo marge niet meer in de vergunning wordt opgenomen.”

En de gebruikers zelf dan?

Toegegeven, er bestaat zo iets als een Gedragscode Verantwoord Vliegen¹², maar dat is een vrijblijvende, op zelfregulering gebaseerde code, waarvan handhaving de ongewisse factor is en door de eigen sector moet plaatsvinden, en die dus objectiviteit en onafhankelijkheid ontbeert.

Waar gaat het mis? Zonder volledig te zijn:

- vliegen over areas to be avoided: hierover zijn veelvuldig klachten
- vliegen buiten de voorgeschreven vluchtroutes: een notoir probleem is de corridor tussen de wijk Molenveld en landgoed Het Hartelaar (Twello). Doordat het circuit nu vlak langs de wijk Molenveld in Twello loopt is een potentieel onveilige situatie gecreëerd. Piloten wijken uit buiten het circuit over de wijk Molenveld om meer ruimte te hebben voor de final. Hierdoor wordt er onder de 1000ft over aaneengesloten bebouwing gevlogen hetgeen niet is toegestaan juist vanwege veiligheid
- onnodig met remvermogen dalen –daarmee veel geluidshinder veroorzakend - door valscherms vliegtuigen na het afzetten van parachutisten – om snel weer een nieuwe vlucht te kunnen maken.

PVT daagt de Provincie uit het vast te stellen Luchthavenbesluit maximaal en creatief te benutten om dit soort gedrag en onveilige vliegroutes te kunnen aanpakken. Een belangrijk instrument daarbij is dat voorgeschreven wordt dat LHT moet gaan werken met een vliegtuigvolgsysteem. Met een dergelijk systeem kan ongewenst gedrag achteraf vastgesteld worden en kunnen de desbetreffende gebruikers daarop worden aangesproken (ook in het kader van een effectieve klachtenregeling pleit PVT voor het verplichten van een vliegtuigvolgsysteem (zie paragraaf 11)). Creatief en maximaal benutten van het vast te stellen luchthavenbesluit zou ook kunnen inhouden dat bij aanhoudend ongewenst gedrag, na er op aangesproken te zijn en een schriftelijke waarschuwing te hebben gekregen, de desbetreffende gebruiker de toegang tot de luchthaven wordt onttrokken.

8. Openingstijden en vluchtuitvoeringen

Zoals hiervoor in paragraaf 4 Beleidsarmoede toegelicht, stelt PVT vast dat de Provincie geen beleidskader voor de invulling van (de beleidsvrijheid bij het vaststellen van) een Luchthavenbesluit heeft vastgesteld. Van de vrijheid om uit een oogpunt van hinderbeperking regulerend op te treden op het gebied van openingstijden en vluchtuitvoeringen wordt slechts zeer summier gebruik gemaakt.

A. Valschermsvluchten, rondvluchten en aerobaticsvluchten

In het OLB worden valschermsvluchten voor vier dagdelen per maand in het weekend uitgesloten. Er is geen afweging verantwoord waarom voor deze maatregel is gekozen en waarom geen andere maatregelen zijn overwogen, en zo dat al wel gedaan zou zijn, waarom andere maatregelen per saldo zijn afgewezen. En dat terwijl de Provincie op dit vlak ruime bevoegdheden heeft en de Provincie daar desgevraagd ook over is geadviseerd (zie To70 Deelvragen inzake voorbereiding LHT Teuge Airport, april 2021)¹³.

¹² Gedragscode Verantwoord Vliegen, Gedragscode voor de Recreatieve Luchtvaart; Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA).

¹³ Zie in het bijzonder hoofdstuk 5 Mogelijkheden voor geluid(ruimte)reductie en bijlage A2 Concept luchthavenbesluit artikelen Teuge.

PVT stelt voorop dat de nu voorgestelde beperking van valschermvluchten gedurende vier dagdelen in het weekend per maand niet tegemoetkomt aan de ambitie van PVT, zoals geuit in haar pro forma Zienswijze¹⁴.

PVT pleit voor een verdubbeling van het aantal valschermvrije dagdelen, dus tot 4 dagen of 8 dagdelen, zoals aanvankelijk ook voorzien in de scenarioverkenningen van Gedeputeerde Staten¹⁵.

PVT plaatst hierbij nog de volgende kanttekeningen/aanvullende eisen:

- a. In de toelichting bij het OLB (toelichting bij artikel 3.4) wordt een dagdeel gedefinieerd als liggende tussen 08.00 uur en 14.00 uur en tussen 14.00 uur en 20.00 uur. Dit wijkt af van de openingstijden in het weekend voor valschermvluchten in het weekend, te weten tussen 09.00 uur en 20.00 uur op zaterdag en tussen 10.00 uur en 20.00 uur op zondag.

PVT stelt voor dat een dagdeel wordt gedefinieerd als de helft van de openingstijd voor valschermvluchten, dus op zaterdag tussen 09.00 uur en 14.30 uur en tussen 14.30 uur en 20.00 uur en op zondag tussen 10.00 uur en 15.00 uur en tussen 15.00 uur en 20.00 uur.

- b. Uit het onderzoek “Hoe beleven omwonenden vliegveld Teuge”¹⁶ blijkt dat pertinente hinder niet alleen wordt ervaren van valschermvluchten, maar ook van aerobatics- en rondvluchten.

PVT stelt voor dat in het vast te stellen Luchthavenbesluit ook voor aerobaticsvluchten en rondvluchten soortgelijke beperkingen als voor valschermvluchten worden opgenomen.

- c. PVT is er niet van overtuigd dat, zoals het OLB veronderstelt, hinder van valschermvluchten is weggenomen zodra valschermvliegtuigen in een categorie ‘stiller’ dan geluidscategorie 4 zijn geplaatst. Ervaringen uit het verleden hebben geleerd dat plaatsing in een ‘stillere’ geluidscategorie impliceert dat er met een sterkere motor wordt gevlogen waardoor het toestel sneller en hoger over het meetpunt van het handhavingspunt heen gaat, en dus ogenschijnlijk stiller is. Een gevolg is ook dat het toestel sneller de afspringhoogte kan bereiken en daardoor dichter in de omgeving van het vliegveld blijft. Dus hoewel ogenschijnlijk stiller neemt de geluidhinder voor de omgeving niet af.

PVT stelt voor om de maatregel van valschermvrije dagdelen in het weekend pas te laten vervallen als er met een toestel wordt gevlogen dat, zowel bij het vliegen over het meetpunt van het handhavingspunt als bij het klimmen naar de afzethoogte voor parachutisten (en ook bij het dalen¹⁷), daadwerkelijk stiller is respectievelijk minder geluidhinder voor de omgeving veroorzaakt.

¹⁴ Zie voetnoot 2. Toelichting: Para- en rondvluchten vinden in de directe omgeving plaats; met name paravluchten (zwaardere toestellen) geven daarbij veel overlast bij het klimmen tot ‘springhoogte’ van 4 km en vervolgens landen (remmen op de motor). Para- en rondvluchten vinden vooral in het weekend plaats. Om de overlast van dit type vluchten te beperken moeten een absolute beperking of extra belasting (gebruik beschikbare geluidsruimte) worden ingevoerd.

¹⁵ Verkenning scenario’s voor de nadere invulling van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge Versie 1.0, bijlage bij GS brief en Statenbrief PS 2021, onderdeel 3A Hinderbeperking.

¹⁶ Hoe beleven omwonende vliegveld Teuge, Rapport van 6 oktober 2021, Direct Research (PS 2021-695).

¹⁷ Zie ook paragraaf 7.

Overige beperkingen

PVT geeft in overweging – en verwacht dan ook een motivering waarom de desbetreffende maatregel eventueel niet wordt genomen – de volgende maatregelen te nemen:

- i. *Limitering van het aantal valschermvluchten per jaar.*
Toelichting: het aantal valschermvluchten is de laatste jaren met zo'n 35 % toegenomen. Hoeveel kan de lokale omgeving verdragen van een sport die door gebruikers uit het hele land en daarbuiten op Teuge wordt beoefend
- ii. *Limitering van het aantal rondvluchten per jaar*
Toelichting, zie i.
- iii. *Limitering van het aantal aerobaticsvluchten*
Toelichting. Zie i.
- iv. *Limitering van het aantal helikoptervluchten per jaar*
Toelichting. Op dit moment wordt het helikopterverkeer beperkt door een quotum. In het OLB wordt het helikopterverkeer opgenomen in de geluidruimte¹⁸. Dit kan twee dingen betekenen. Of de niet 'benutte' ruimte voor helikopters wordt ingezet voor klein verkeer, of de niet benutte ruimte voor klein verkeer wordt ingezet voor helikopters, in extremo: LHT wordt een helikopterhaven (!?)
- v. *Limitering van het aantal vliegbewegingen groot verkeer per jaar*
Toelichting. Zie iv.

9. Onverklaarbare en onaanvaardbare toename geluidruimte

Fouten in de uitruil van quota voor helikopters en klein verkeer 2003 en in de integratie van quotumverkeer in de geluidruimte 2021

In 1999 werd door het Rijk een halvering van de geluidruimte doorgevoerd. Het quotumverkeer werd echter niet gehalveerd. Nu het quotumverkeer samengevoegd wordt met het overige verkeer zou er ook een halvering doorgevoerd moeten worden. Anders wordt de ruimte via een achterdeur voor het overige verkeer beschikbaar zonder de halvering. Het is onlogisch dat de halvering niet voor het quotumverkeer is doorgevoerd.

Concreet: in 2003 werd het quotum voor helikopters uitgebreid tot 1 500 vluchten. Daarvoor werden 3 600 bewegingen klein verkeer ingeleverd. Dat werd uitgedrukt als 4,5 % van 80 000 vluchten. Net als bij de omzetting werd "vergeten" dat in 1999 de geluidruimte al gehalveerd was. Het effect op de gehalveerde ruimte zou bij de aldus vastgestelde uitruil 9 % zijn geweest. Dat staat los van het feit, zoals hierna wordt gesteld, dat er getwijfeld wordt aan de juistheid van de uitruil in 2003.

PVT heeft er in dit kader bij meerdere gelegenheden op aangedrongen om een pro forma berekening te maken van de geluidsbelasting op basis van het OLB om duidelijk te maken wat het effect van het OLB is op de verleende capaciteit van Teuge. Die berekening is toegezegd maar niet gerealiseerd. Het PVT dringt er op aan alsnog een pro forma berekening te maken over 2020 alsof het OLB in dat jaar al zou hebben gegolden.

¹⁸ Zoals gezegd, betwist de PVT de onderliggende berekeningen, zie paragraaf 3 en meer in het bijzonder paragraaf 9.

PVT vindt het onverklaarbaar – en daarmee onaanvaardbaar dat in 2003 met de uitruil van 1 100 bewegingen helikopter verkeer met klein verkeer er slechts 3 600 bewegingen klein verkeer zijn ingeleverd en er bij het opnemen van het quotum voor helikopter verkeer (en groot verkeer) in de geluidruimte nu theoretisch – als er geen helikopter verkeer (en groot verkeer) meer zou plaats vinden – 40 000 bewegingen klein verkeer voor terugkomen. Of er zijn in 2003 fouten gemaakt, of bij de terugruil zijn fouten gemaakt, of beide is het geval. PVT houdt het op het laatste.

PVT vindt dat op het punt van de uitruil van 2003 en het opnemen van de quota voor helikopter verkeer en groot verkeer in het OLB alle rekensommen ‘from scratch’ opnieuw gemaakt moeten worden. Nu wordt fout op fout gestapeld, zoals hierna wordt toegelicht.

Uitruil en toename geluid

In het OLB wordt het quotum verkeer samengevoegd met het GA-verkeer. Voor de bescherming van de omgeving is dit een flinke verslechtering, omdat de niet gebruikte ruimte van het quotum verkeer nu beschikbaar komt voor alle verkeer.

Ook is de samengevoegde geluidruimte heel veel groter geworden dan die was: maar liefst 48%.

Alleen maar door de toevoeging van slechts 1 365 helikopter bewegingen en 500 grootverkeerbewegingen.

Tabel A: Vergelijking geluidruimte Omzettingsregeling en OLB

Baan	Grenswaarde in dB(A) voor omzetting (gecorrigeerd met 3dB)	Grenswaarde in dB(A) in OLB	Verschil dB(A)	Percentueel
HH08	56,51	57,99	1,48	+ 40%
HH26	56,08	58,01	1,93	+ 56%
Gemiddeld			Ca. 1,71	Ca. + 48%

Adecs heeft tijdens de expert meetings in 2016 al laten zien met hoeveel dB de geluidruimte groter zou moeten worden indien het Ke verkeer wordt toegevoegd, zie hiervoor tabel B ontleend aan dat rapport :

Tabel B: Geluidruimte inclusief Ke verkeer (2016) (Tabel 7 ontleend aan Adecs rap pg 160305v4 Heslinga 5-4-2016)

Tabel 7 Grenswaarden in de handhavingspunten HH08 en HH26 na toevoeging Ke-verkeer.

Punt	X-coördinaat	Y-coördinaat	MTG	MTG na toevoeging Ke-verkeer
HH_08	199.597	472.904	59,51	60,15*
HH_26	200.992	473.018	59,08	59,92*

(In Tabel B was de 3 dB fout nog aanwezig)

In handhavingspunt 08 zou het geluid toenemen van 59,51 naar 60,15 dB dat is 0,64 dB. In het punt 26 is het een toename van 0,84 dB. Dat is een geluidstoename van **18%**. In het OLB blijkt het nog veel meer te zijn namelijk 48%. De reden is onduidelijk.

Het quotum verkeer bestaat uit: 1 365 helikopter bewegingen en 500 bewegingen groot verkeer.

In het referentiejaar 2018 was de geluidruimte voor 50,2% gevuld (ref. Berekeningsrapportage Teuge EHTe 2018). Er waren 44 678 vluchten gemaakt. Zo valt uit te rekenen dat er bij 100% vulling 89 900 vluchten gemaakt zouden kunnen worden met de dan aanwezige vlootsamenstelling.

In de nieuwe voorgestelde geluidruimte zouden er dus 133 000 GA-vluchten gemaakt kunnen worden, indien er geen helikopters of groot verkeer zou zijn. Dat is natuurlijk niet zo, maar deze berekening maakt duidelijk dat 1 365 helikopter bewegingen en 500 bewegingen groot verkeer gelijk zijn gesteld aan 43 152 GA bewegingen. De uitruilfactor is $43\,152 / (1\,365 + 500) = \mathbf{23,1}$.

Dit zou moeten betekenen dat één gemiddeld grootverkeervliegtuig of helikopter net zoveel hinder zou geven als 23 GA-vliegtuigen.

In 2003 zijn er 3600 vluchten klein verkeer uitgeruild voor 900 helikopterbewegingen. Dit is een uitruilfactor van 4. Eén heli staat gelijk aan 4 bewegingen klein verkeer.

In 2007 zijn er 135 helibewegingen uitgeruild voor 400 straalvliegtuigbewegingen. Dan valt af te leiden dat één straalvliegtuigbeweging gelijk staat aan 1,35 beweging klein verkeer.

De totale “waarde” van het quotumverkeer was toen gelijk aan $1\,365 \times 4 + 500 \times 1,35 = \mathbf{6000}$ vluchten klein verkeer. Echter het quotumverkeer is nooit gehalveerd met 3 dB.

Nu wordt er voor **43 152** vluchten klein verkeer aan ruimte toegevoegd in het OLB. Dat is **7x** zoveel als waar in 2003 mee gerekend is.

Helikopterverkeer

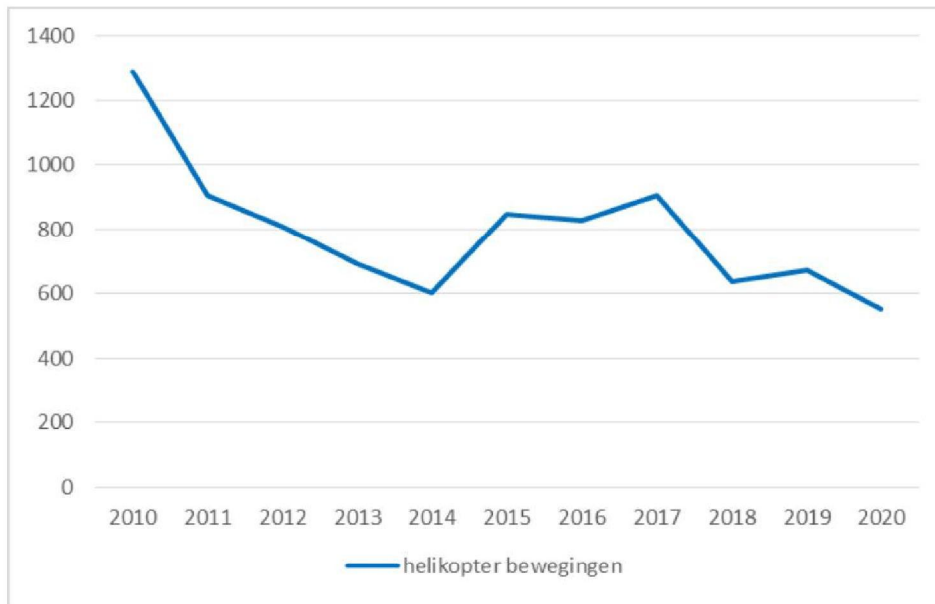
In de gebruikte referentie jaren 2015-2018 (ref. geluidsberekening EHT 2015 -2018 en CBS cijfers) is bij de helikopters gemiddeld 41 % van het quotum ongebruikt gebleven.

Tabel C: Helikopterbewegingen 2015-2018 (bron: Geluidsberekening en EHT 2015 -2018)

Jaar	helikopter bewegingen
2015	848
2016	829
2017	907
2018	637
Gem	805
quotum	1365
Percentage ongebruikt	41%

Het helikopterverkeer neemt ook al jaren af. In 2020 was het aantal nog maar 553 vluchten. Een quotum van 1 365 overnemen in de nieuwe vergunning is een veel te ruime jas. Dit is 2,5 maal zoveel. Waar is deze verwachting op gebaseerd?

Grafiek 1: Helikopterbewegingen 2010 – 2020 (bron: Geluidsberekening EHTe 2010 -2020)



Grootverkeer

Bij de vluchten groot verkeer schommelt het aantal al jaren rond de 250 (ref. geluidsberekening EHTe 20015 -2018 en CBS-cijfers). Hier is geen op- of neergaande trend uit af te leiden. Het quotum van 500 is 2 maal zo groot en ook veel te ruim.

Uit de Bijlage 2 Aanvraag LHB Teuge, 080121, berekening geluid tabel 4, blijkt dat het groot verkeer is opgedeeld in 40 vluchten vliegtuigen >6000kg en 460 straalvliegtuigen (Tabel D hieronder). Dit komt niet overeen met het werkelijk gebruik in de referentiejaren, waar de verdeling duidelijk anders is. Zie hiervoor geluidsberekening EHTe 20015 -2018 (Tabel E): in de jaren 2015-2018 was gemiddeld 35% van de vluchten zwaarder dan 6000 kg.

In het OLB is het percentage op slecht 8% gesteld (zie tabel D). De straalvliegtuigen zijn het overige deel van het grootverkeer en wel 92%.

Jets produceren meer lawaai dan de vliegtuigen >6000kg. Hierdoor is de geluidruimte in het OLB onterecht groter gemaakt.

Tabel D Groot verkeer (invoergegevens) (Bron: Bijlage 2 berekeningsrapportage Adecs 17-5-2019 EHTe 181249)

Tabel 4 Overzicht van het aantal bewegingen per segment en per vluchtsoort. Let op: door afrondingen in de berekeningen kunnen de totalen voor segmenten klein verkeer 1 of 2 bewegingen afwijken. (*De extra circuits m.b.t. de reclamevluchten worden niet in het totaal meegenomen.)

Soort Verkeer	Segment	Starts en landingen	Circuits	Totaal
Klein	Overland	34.644		34.644
	Terrein		33.108	33.108
	Para	4.916		4.916
	Zweefsloop	1.826		1.826
	Reclame	1.910	(3.820*)	1.910
	150-350 kg	60	54	114
Heli's	Helikopters	1365		1.365
Groot	Jets	460	92%	460
	Vliegtuigen >6000kg	40	8%	40
Totaal				78.383

Tabel E Bewegingen Groot verkeer 2015 –2018(Bron: Geluidsberekening EHTe 2015 -2018)

Jaar	Grootverkeer vluchten	waarvan >6000kg	% >6000kg
2015	318	136	42,8%
2016	219	28	12,8%
2017	192	55	28,6%
2018	286	137	47,9%
Gem	254	89	35,1%
Quotum	500		
percentage ongebruikt	49%		

Etmaalverdeling

In het OLB is 2,2% – 3,4% van het verkeer in de avond gepland. Dit komt niet overeen met het werkelijk gebruik. In de geluidrapportages (geluidsberekening EHTe 2010 -2020) is te zien dat al jaren het verkeer in de avond gemiddeld rond de 1.1% van het totaal is. Hierdoor wordt de geluidruimte onterecht opgepompt. De straffactor in de avond is namelijk 3,16 (zie rapport Adecs Berekeningsrapportage voor het geluid par 2.3.7). Hierdoor wordt ca. 2% van het totale verkeer (3,16-1) x te veel aan de ruimte toegevoegd. Dat zijn circa 8 400 GA-vluchten.

Tabel F Etmaalverdeling en nachtstraffactoren klein en groot verkeer (Bron: Bijlage 2 berekeningsrapportage Adecs 17-5-2019 EHT 181249)

Tabel 9 Etmaalverdeling van vluchten en nachtstraffactoren zoals aangenomen in de geluidsberekening.

*Nachtbewegingen zijn te wijten aan maatschappelijke vluchten.

Segment	% Dag 07.00-19.00	% Avond 19.00-23.00	% Nacht 23.00-07.00	Gemiddelde L _{den} nachtstraffactor
Klein	97,26	2,74	0,00	1,059
Helikopters	97,70	2,20	0,10	1,057
Groot	96,30	3,40	0,30	1,101

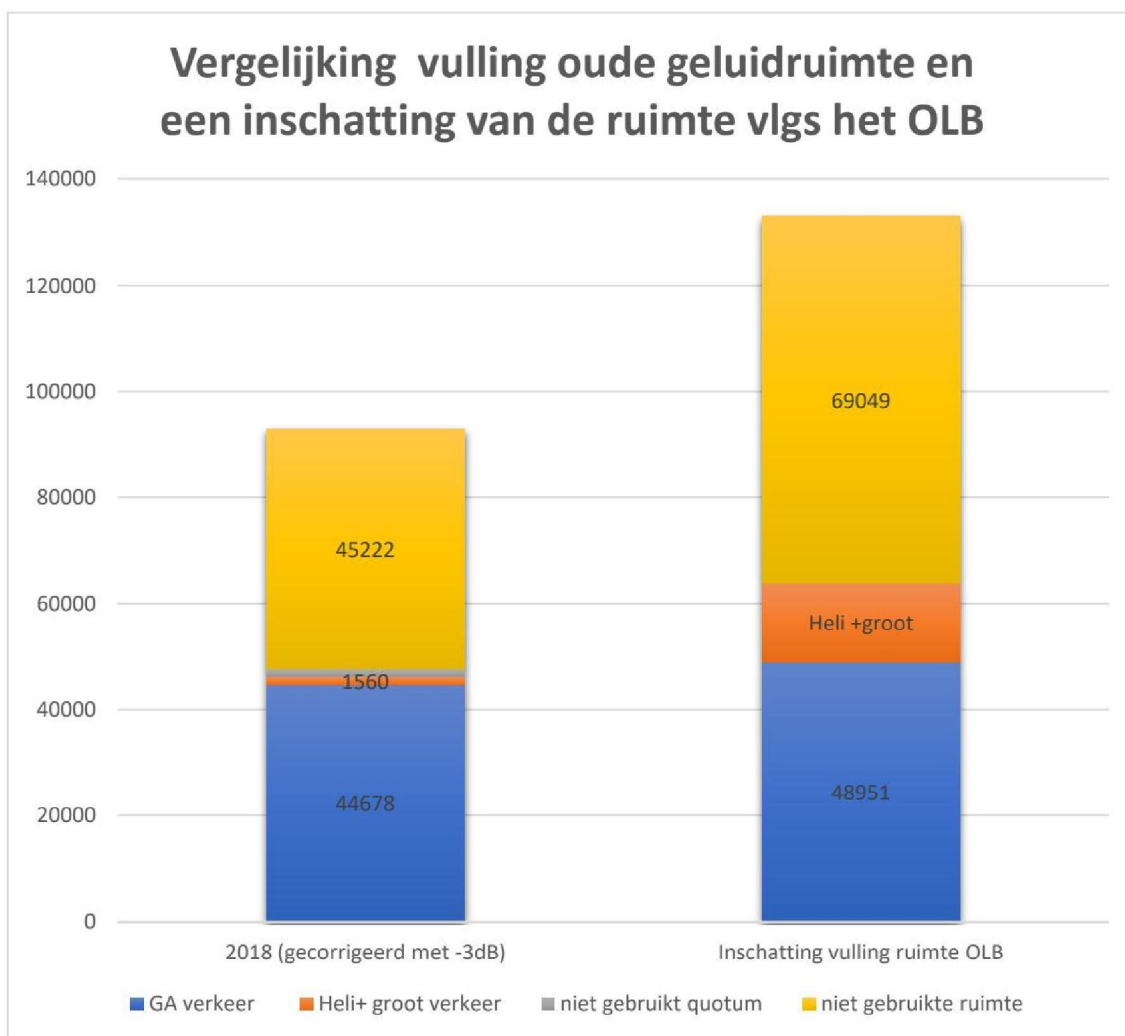
Overzicht invulling geluidruimte in oude en nieuwe aanwijzing

Hoeveel ruimte is er nu extra voor het GA-verkeer? Hieronder is een vergelijking gemaakt tussen de huidige ruimte die het vliegveld Teuge op dit moment heeft en wat de ruimte zal gaan worden volgens het OLB. Dat is een inschatting van de pro forma berekening die toegezegd is door de Provincie.

Voor de vergelijking is de ruimte van 2018 gecorrigeerd met -3dB. In 2018 bevatte de aanwijzing van Teuge namelijk nog een dubbele geluidruimte door een eerdere fout bij de omzetting in 2010.

Tabel G: vergelijking vulling geluidruimte 2018 en inschatting vulling ruimte OLB

	2018 (gecorrigeerd met -3dB)	Inschatting vulling ruimte OLB	opmerkingen
GA-verkeer	44678	48951	48951 is het aantal vluchten uitgevoerd in 2020
Heli+ groot verkeer	1560	15000	1560 is het aantal heli + groot verkeer omgerekend naar GA-verkeer volgens de omrekeningsfactoren uit 2003 en 2007 rekening houdend met de -3dB correctie. 15.000 is een inschatting wat het GA-equivalent van het heli+ groot verkeer zal zijn ZONDER 3dB correctie.
niet gebruikt quotum	1440	0	1440 is het aantal heli + groot verkeer omgerekend naar GA-verkeer volgens de omrekeningsfactoren uit 2003 en 2007 rekening houdend met de -3dB correctie
niet gebruikte ruimte	45222	69049	Hoeveelheid ruimte voor GA-vluchten



Etmaalverdeling groot verkeer en luchtkwaliteit

De etmaalverdeling voor het geluid komt niet overeen met de uurverdeling voor luchtkwaliteit. Voor het geluid is het groot verkeer voor 3,4% 's avonds gepland. Voor de luchtkwaliteit is 50% 's avonds gepland. Zie onderstaande tabellen H en I.

Tabel H Etmaalverdeling groot verkeer (Bron: Bijlage 2 berekeningsrapportage Adecs 17-5-2019 EHT 181249)

Tabel 9 Etmaalverdeling van vluchten en nachtstrafactoren zoals aangenomen in de geluidsberekening.

*Nachtbewegingen zijn te wijten aan maatschappelijke vluchten.

Segment	% Dag 07.00-19.00	% Avond 19.00-23.00	% Nacht 23.00-07.00	Gemiddelde L_{den} nachtstrafactor
Klein	97,26	2,74	0,00	1,059
Helikopters	97,70	2,20	0,10	1,057
Groot	96,30	3,40	0,30	1,101

Tabel I Uurverdeling Helikopters en Groot verkeer tbv luchtkwaliteit (Bron: Bijlage 2 berekeningsrapportage Adecs 17-5-2019 EHT 181249)

Tabel 12 Uur verdeling ten behoeve van luchtkwaliteit.

Uur	Klein verkeer	Helikopters	Groot verkeer
0-7	0%	0,5%	0,5%
7-8	1%	4%	4%
8-9	5,65%	4%	4%
9-10	7%	4%	4%
10-11	9,5%	4%	4%
11-12	9,5%	4%	4%
12-13	9,5%	4%	4%
13-14	9,5%	4%	4%
14-15	9,5%	4%	4%
15-16	9,5%	4%	4%
16-17	9,5%	4%	4%
17-18	9,5%	4%	4%
18-19	9%	5%	5%
19-20	0,7%	12,5%	12,5%
20-21	0,65%	12,5%	12,5%
21-22	0%	12,5%	12,5%
22-23	0%	12,5%	12,5%
23-00	0%	0,5%	0,5%

10. Beleidsneutrale omzetting?

Er is geen sprake van een beleidsneutrale omzetting vanuit het Aanwijzingsbesluit van 1996, zoals sedertdien gewijzigd en zoals vervangen door de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge. De Provincie heeft ook geen definitie gegeven van het begrip "beleidsneutraal". Het OLB maakt het mogelijk dat er meer dan driemaal zoveel gevlogen wordt als in 2020 werd gerealiseerd. Door het invoeren van 4 valschermloze dagdelen per maand in het weekeinde wordt maar beperkt gecompenseerd voor het opheffen van de weekend weegfactor in 2010, die het vliegen in de drukste maanden van het jaar in het weekend zwaar belastte.

Het OLB introduceert 4 dagdelen valschermvrije perioden in het weekend per maand. Dit wordt gepresenteerd als een compensatie voor de specifieke hinder die door het valschermspringen in een klein gebied ontstaat. Daarbij wordt niet vermeld dat door de afschaffing van de weekend weegfactor bij het omzettingsbesluit in 2010 een belangrijke beperking werd afgeschaft. Het afschaffen van de weekend weegfactor kan nooit uitgelegd worden als een beleidsneutrale omzetting.

Hoe dit te rijmen is met de milieudoelstellingen van de Provincie wordt niet duidelijk. Er wordt slechts gemeld dat die "bezien" zijn.

11. Verouderde gegevens.

Het OLB is gebaseerd op een invoerset van het Aanwijzingsbesluit 1996. Telkenmale wordt aangegeven dat met enkele nader genoemde wijzigingen, de invoerset uit 1996 ongewijzigd is toegepast. Sinds 1996 zijn de meeste toestellen stiller geworden of werden ze in een stillere klasse ingedeeld, klassen die in 1996 nog niet voorkwamen. De manier waarop de geluidsindeling per toestel tot stand komt is ook gewijzigd.

Onduidelijk is waarom de Provincie Gelderland, anders dan door andere provincies voor andere luchthavens is gedaan, aan deze verouderde gegevens blijft vasthouden. Correct zou zijn om het OLB op de meest recente gegevens te baseren. Die zijn allemaal beschikbaar. De Wet schrijft ook voor dat van 'recente' gegevens moet worden uitgegaan¹⁹.

Overigens is bij het samenvoegen van het klein verkeer met het quotumverkeer wel van actuele cijfers uitgegaan²⁰. Waar is de logica?

En wat is de invoerset van 1996 eigenlijk waard? In verband met de toepassing van de weekend weegfactor werd in die invoerset – vóór de 3dB korting van 1999 – het totaal aantal vliegbewegingen van oorspronkelijk 80 000 ongeveer verdubbeld²¹. In de onderliggende rapporten wordt vermeld dat die invoerset ongewijzigd is toegepast. Dat sluit niet aan op de vermelding dat er bij de berekening is uitgegaan van 80.000, verminderd met 4,5 %²².

Wat is wel meegenomen en wat niet? Is de claim van een ongewijzigde invoerset op waarheid gebaseerd?

12. Klachtenregeling

De Provincie stelt jaarlijks een overzicht op van de gemelde klachten van vlieghinder op LHT. Deze rapportage biedt geen inzicht in de wijze van afhandeling van klachten en of er sprake was van een feitelijke overtreding door de betreffende piloot of slechts door klager (subjectief) ervaren hinder terwijl de piloot feitelijk correct vloog.

Deze werkwijze leidt tot grote frustratie bij de klagers en gebrek aan vertrouwen van omwonenden. Het is voor hen niet duidelijk wie er verantwoordelijk voor is om inhoudelijk onderzoek te (doen) verrichten naar de juistheid van hun klacht en waar nodig concrete stappen te ondernemen om verdere hinder te voorkomen.

Men voelt zich als burger niet serieus genomen, men krijgt het gevoel dat er met klachten weinig of niets gebeurt en stopt vervolgens met het indienen van klachten.

Zo laten de jaarlijkse rapportages stevast een relatief bescheiden aantal klachten zien, terwijl de werkelijk ervaren overlast veel omvangrijker is.

¹⁹ Zie Wet luchtvaart, artikel 44, zevende lid: Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.

²⁰ Zie overigens paragraaf 9 voor de ernstige twijfels die PVT heeft bij de berekeningen voor het toevoegen van het quota verkeer aan de geluidruimte.

²¹ NLR CONTRACT RAPPORT CR 94578 L ZONERINGSBEREKENING LUCHTVAARTTERREIN TEUGE door A.B. Dolderman, Tabel 3.

²² Milieueffecten luchthaven Teuge, Passende beoordeling, 30 maart 2021 (Adecs, ehte200411rap/wH/pH/kd), Bijlage A.

Er is derhalve behoefte aan een procedure die duidelijkheid biedt aan zowel de klager als de piloot, resp. de luchthaven, en die voldoende houvast biedt om al dan niet op te treden. Belangrijk element daarin is dat LHT wordt verplicht een vliegtuigvolgsysteem in te voeren. Op basis daarvan kan – achteraf – de gewenste opheldering worden verkregen over het feitelijke vlieggedrag en kan worden vastgesteld of er daadwerkelijk een overtreding heeft plaatsgevonden of dat er sprake is geweest van onnodig geluidhinder veroorzakend vlieggedrag waarop de piloot dient te worden aangesproken (zie daartoe ook paragraaf 7).

Een laatste kanttekening hierbij: het kan niet zo zijn, nu dit initiatief opeens door vriend en vijand wordt omarmd, dat een deugdelijke klachtenregeling een vrijbrief wordt om geen verdere hinderbeperkende maatregelen te treffen.

13. Controle op de grenswaarden en gebruik van LHT.

In de toelichting bij het OLB (paragraaf 6.1) wordt er terecht op gewezen dat de exploitant van LHT op basis van artikel 13 van de Regeling Burgerluchthavens elk kwartaal moet rapporteren aan Gedeputeerde Staten omtrent de geluidbelasting en het gebruik van de luchthaven. Op basis van de Wet Luchtvaart (artikel 8.54, tweede lid) kunnen Provinciale Staten bij verordening regels stellen omtrent de registratie en omtrent de berekeningen die daartoe noodzakelijk zijn. Uit de toelichting is niet duidelijk of Provinciale Staten een zodanige verordening vaststelt of heeft vastgesteld.

PVT stelt vast dat, ongeacht de eisen die de Regeling Burgerluchthavens stelt aan de registraties die ten grondslag liggen aan de rapportages aan Gedeputeerde Staten er geen onafhankelijke controle is op de juistheid en volledigheid van de registraties en rapportages op basis van artikel 13 van de Regeling Burgerluchthavens. PVT stelt voor dat Provinciale Staten per verordening als bedoeld in artikel 8.54, tweede lid van de Wet Luchtvaart voorschrijft dat ten minste één van de kwartaalrapportages als bedoeld in artikel 13 van de Regeling Burgerluchthavens (gedacht zou kunnen worden aan de rapportage over het vierde kwartaal) onafhankelijk wordt gecertificeerd.

14. Overige punten

A. Correctie van de 3dB fout in de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge

In het OLB wordt een fout in de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge hersteld. Dat gebeurt op een manier die afwijkt van de afspraken die met het Ministerie gemaakt zijn na de vaststelling van de fout. Zie bijlage A van Adecs 200411 rapvH/PH/kd .zo ook Adecs dgb 180431 not/Ph/kd. In het OLB wordt per categorie vliegtuig de belasting met 3 dB(A) verminderd. Dit is in strijd met de voorschriften en de gemaakte afspraken.

B. Routestructuren valschermvluchten

In de geluidsberekeningen voor het OLB²³ worden routestructuren gebruikt voor starts van valschermvluchten die onmogelijk zijn. Er wordt nooit zo gevlogen. Het zou tot ongelukken leiden.

C. Incidentele ontheffing

Het is onduidelijk of de introductie van 12 dagen ontheffing voor incidenteel gebruik niet aangewend kan worden voor het elimineren van de valschermvrije dagdelen. De formulering is te onduidelijk en vergt precisering. Is incidenteel een enkele vlucht of een hele dag of 12 dagen tot 12 uur s avonds vliegen? De Provincie zal dit voornemen moeten onderbouwen en verduidelijken.

²³ Berekeningsrapportage voor het geluid, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit ten behoeve van het luchthavenbesluit Teuge, 17 mei 2019 (Adecs ehte181249rap/wH/kd).

D. Tweede baan opgeheven

Eén van de banen op LHT is gesloten. De aan de baan gekoppelde geluidsruimte is toegevoegd aan de ruimte voor de andere baan. Dat is onjuist. Ruimte en baan zijn altijd gekoppeld. Baan weg, ruimte weg. Het is geen verhandelbaar melkquotum.

E. Veiligheid valschermsprongen

Veiligheid gaat boven alles. Het OLB bevat een veelheid aan regels waar de luchthaven aan moet voldoen. Zie onder andere beperkingen aan obstakelkaarten V 6 A B en C bij het OLB.

Daar gelden ten aanzien van bouwwerken grote beperkingen. In het zelfde gebied springen meer dan 50 000 parachutisten naar beneden dwars door de stijgende en dalende vliegtuigen.

Met geen woord wordt over de risico's van een aanvaring gesproken. Alsof er geen risico bestaat.

Oktober 2021

Vereniging Platform Vlieghinder Teuge

<https://www.platformvlieghinderteuge.nl/>