

Kernboodschap voorstel Luchthavenbesluit oordeelsvorming Helga Witjes :

U besluit vandaag over ons voorstel voor een Luchthavenbesluit. In ons voorstel zit balans tussen het bieden van ontwikkelmogelijkheden van de luchthaven en het verminderen van hinder voor de omgeving. Zo hebben we een maatregel opgenomen voor de valschermvluchten, waarmee we het stiller maken van de huidige vliegtuigen stimuleren. Hierdoor vallen valschermvluchten straks minder op tussen het overige verkeer. Daar staat tegenover dat de luchthaven ontwikkelruimte behoudt, maar wel minder dan zij op dit moment nog heeft in de nu geldende omzettingsregeling.

Met dit voorstel voor het luchthavenbesluit bieden we duidelijkheid aan de omgeving: grenzen aan geluidbelasting en vaststellen van gebieden waar beperkingen gelden. Bijvoorbeeld voor de maximale hoogte van bebouwing en de gebieden waarin laserstralen zijn toegestaan. Maar, we kunnen niet alles regelen in een Luchthavenbesluit. De uitstoot van stikstof regelen we bijvoorbeeld in de Wnb vergunning en het Rijk gaat over het gebruik van het luchtruim. Het verbeteren van de klachtafhandeling pakken we zeker op. Dat kan niet in het LHB, maar doen we via de CRO Teuge.

- Wij willen de luchthaven Teuge zowel ruimte geven om zich verder te ontwikkelen en tegelijkertijd de hinder in de omgeving te verminderen.
 - Volgens het omgevingsbeleid voor luchtvaart, dat u heeft vastgesteld, verlenen we de aangevraagde geluidsruimte
 - En juichen we de duurzame ontwikkelingen op Teuge toe, zoals de E-campus, DEAC en E-flight-academy
 - Tegelijkertijd corrigeren we een fout van het rijk door 3dB(A) minder te verlenen t.o.v. de omzettingsregeling was verleend.
 - Volgens landelijke rekenvoorschriften gaat het nu om één totale hoeveelheid geluid (ipv geluid gekoppeld aan categorieën vluchten)
 - De pro-forma berekening van Luchthaven Teuge toont aan dat de Luchthaven bij gelijkblijvend gebruik binnen de dan geldende geluidsruimte blijft
 - We kiezen niet voor een zgn dubbel slot door niet ook te sturen op aantallen vluchten, want daarmee halen we juist de prikkel voor de luchthaven weg om vluchten te verduurzamen
 - Om de hinder in de omgeving te verminderen stellen we voor om op 4 weekend-dagdelen per maand valschermvluchten die uitgevoerd worden met vliegtuigen die vallen in geluidscategorie 1 tot en met 4, niet toe te staan; stillere vliegtuigen voor paravluchten zijn dan wel mogelijk, die vallen dan qua hinder niet meer zo op ten opzichte van het andere vliegverkeer.
 - Hiermee prikkelen we luchthaven Teuge en uitvoerders van valschermvluchten zoals het paracentrum tot het gebruik van stillere vliegtuigen voor de paravluchten, die dan óók op andere tijden tot minder geluidsbelasting leiden

-
- Het is dan ook een goed voorbeeld van de duurzame ontwikkelmogelijkheden waar we op termijn naar toe willen met het luchthavenbeleid en dit luchthavenbesluit.
- Dat vraagt ter onderbouwing wel landelijke of Europese kaders en regelgeving. Omdat die er nu nog niet zijn, zoals voor CO2, geluid en emissies hebben we in de Toelichting op het ontwerp-besluit opgenomen dat we afspraken willen maken om stapsgewijs het geluid en uitstoot/emissies te verminderen, zodra ze er zijn.
-
- Tervisie leggen van ontwerp LHB
- 6 september 2021 tot 17 oktober 2021; 26 zienswijzen ingediend
- Nav zienswijzen 2 punten aangepast:
 - Het voorschrift voor de 4 dagdelen waarop er niet met geluidscategorie 4 vliegtuigen paravoluchten plaats vinden is verduidelijkt en voorzien van een ingangsdatum (zaterdag 9-13/13-20; zondag 10-14/14-20 , ingaande op 1 januari 2023)
 - *Het voorschrift voor de geluidsrapportage is aangescherpt; ook incidentele vluchten zoals hulpverleningsvluchten moeten daarin voortaan mee genomen worden*
 - In de Nota van Toelichting gaan we nader in op de procedure, de integrale belangenafweging en de coördinatie met de Wet natuurbeschermingsvergunning. Deze nadere informatie is niet van invloed op de voorschriften in het luchthavenbesluit zelf.
-
- Stvz aanvraag Wnb-vergunning
 - De ontwerp Wnb is vastgesteld en wordt gepubliceerd (voor publicatie staat 5 dagen procestijd) en ligt gedurende 6 weken ter inzage. Nav ingekomen zienswijzen stellen GS de Wnb-vergunning vast. Dit is een verantwoordelijkheid van GS
-
- **Uitstel/afstel van besluitvorming omdat PS een veel kleinere geluidruimte willen vaststellen dan de luchthaven heeft aangevraagd:**
- - **Deze keuze zal er toe leiden dat de vaststelling van een LHB door PS minimaal met een jaar vertraagt omdat alle berekeningen en onderzoeken daarvoor ambtshalve plaats moeten vinden, er zal een nieuwe belangen afweging plaats moeten vinden en een nieuw ontwerp ter inzage moeten gaan. De kans is groot dat er opnieuw een aanzienlijke dwangsom wordt opgelegd door de Raad van State.**
-
-
- Vragen en antwoorden
 1. **Uit het belevingsonderzoek en zienswijzen blijkt dat omgeving ook hinder ervaart van rondvluchten, reclamesleepvluchten en stuntvliegbewegingen. Waarom zijn daar geen beperkingen aan gesteld in dit LHB?**

- Om de specifieke hinder (in beperkt gebied rondjes vliegen met stijgen en dalen) van paravluchten te beperken hebben we eisen gesteld aan de geluidscategorie van de gebruikte vliegtuigen voor deze paravluchten, zodat daarmee een prikkel uit gaat om deze vliegtuigen stiller te maken en zij daarmee ook op andere dagen stiller vliegen.
- Omdat de wereld de afgelopen 10 jaar is veranderd, gaan we het bestaande omgevingsbeleid voor luchtvaart actualiseren.
- Daarnaast werken we ook aan het uitwerken van uitvoeringskaders om invulling te geven aan onze doelstellingen voor stikstofuitstoot in het kader van GMS.
- Tot die tijd stellen we volgens die kaders geen aanvullende eisen voor het terugdringen van emissies
- We gaan over de grondgebonden activiteiten van luchthavens zoals Teuge en hebben geen bevoegdheden ten aanzien van de indeling of het gebruik van het luchtruim Daarom is over het gebruik van het luchtruim geen regelgeving opgenomen in het Luchthavenbesluit Teuge.

•

2. Waarom zijn de regels, die het LHB stelt aan paravliegtuigen niet van toepassing op vliegtuigen, die worden gebruikt voor rondvluchten, reclamesleepvluchten en kunstvluchten, want ook die leveren hinder op voor de omgeving?

- Paravluchten zorgen door hun specifieke gedrag (in een beperkte ruimte rondjes cirkelen om de para's te droppen) voor specifieke hinder.
- Om deze specifieke hinder te beperken, stellen we eisen aan de geluidscategorie van de gebruikte vliegtuigen voor de paravluchten
- Daarmee prikkelen we om deze vliegtuigen (1 categorie) stiller te maken.
 - Het verschil van geluidscategorie 4 naar 5, dat betekent een vermindering van circa 3 dB, waarmee deze vliegtuigen (voor het gehoor) de helft stiller worden
 - De kosten hiervoor bedragen ca 150.000 a 200.000 euro voor 3 vliegtuigen
- Volgens het bestaande omgevingsbeleid voor luchtvaart kennen we geen restricties (en toetsen we aan bestaande kaders). Dit gaan we actualiseren omdat de wereld de afgelopen 10 jaar is veranderd en we meer oog hebben voor de schadelijke effecten zoals van CO2 en stikstof.
- In afwachting van deze aanpassingen van ons omgevingsbeleid, waar PS de kaders voor vaststellen, willen we voor het terugdringen van geluid en andere emissies door vliegtuigen tzt afspraken maken, zodra daar of Europese regelgeving voor is. Dit hebben we aangekondigd in de Nota van toelichting, behorend bij dit LHB Teuge

•

3. Waarom stelt het LHB geen regels over het afhandelen van klachten over de luchthaven?

- Klachten over luchtvaart die bij ons Provincieloket binnen komen worden vastgelegd en doorgestuurd naar de juiste afhandelaar. De melder krijgt bij doorsturen hiervan bericht.
- Als provincie zijn we bevoegd gezag voor handhaving van de grondgebonden activiteiten van de luchthaven (m.a.w. "maaiveld niveau")
 - Hierop onderneemt onze toezichthouder actie, of de omgevingsdienst als het over bedrijven op het terrein gaat.
- Wij handhaven ook op de naleving van de grenswaarden voor de geluidsbelasting, dat gaat via een jaarlijkse rapportage. (PS hebben die over 2021 op 8 maart ook van ons mogen ontvangen).
- We gaan als Provincie niet over het gebruik van het luchtruim. De afhandeling van klachten en meldingen over vlieghinder in de lucht maakt daarom géén onderdeel uit van het Luchthavenbesluit;
 - die verantwoordelijkheid ligt bij de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILenT) en de Luchtvaartpolitie.
- In het Commissie Regionaal Overleg Teuge is eind 2021 afgesproken dat een werkgroep aan de slag gaat met het verbeteren van het klachten afhandelingsproces. Deze werkgroep is januari 2022 gestart. In de werkgroep zijn de luchthaven, de omwonenden, de gebruikers van de luchthaven, de luchtvaartpolitie, de gemeente Voorst en de provincie aangehaakt.
-

4. Waarom krijgt Luchthaven Teuge op dit moment nog geen beperkingen om hun de geluidruimte te verminderen?

- In de nota van toelichting geven we aan de milieuruimte (en daarmee ook de geluidruimte) van de luchthaven op termijn stapsgewijs te willen beperken, zodat de hinder en milieu belasting op termijn afneemt, en de luchthaven en de ondernemers op de luchthaven ook handelingsperspectief behouden om stiller (en duurzamer) te gaan opereren.
 - Het nu al verder beperken van de geluidruimte zou een gedeeltelijke weigering van de aanvraag betekenen met vrijwel zeker een beroepsprocedure tot gevolg. *(Zie ook onze reflectie op het voorgenomen amendement van D66/Pvdd_*
 -
- De luchthaven heeft op dit moment een "bestaand recht" op geluidruimte op basis van de Omzettingsregeling.
- Het Rijk heeft destijds een fout gemaakt (de geluidruimte voor klein verkeer is door het Rijk (3dB(A)) te groot vastgesteld). Afspraak is dat dat wordt gecorrigeerd via dit LHB Teuge. Deze correctie van -3dB(A) is dan ook al in de aanvraag van de Luchthaven meegenomen
- Volgens ons omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen, dat uw Staten hebben vastgesteld, zetten we toestemmingen van het Rijk

beleidsneutraal om in provinciale luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen.

- Wij hebben al gemeld dat we ons Omgevingsbeleid (2009) gaan actualiseren. We verwachten dat dit ook nodig is vanwege het aanscherpen van Europese en landelijke kaders en regels en ontwikkelingen in de luchtvaart, zoals drones. Het proces rond het Luchthavenbesluit Teuge helpt ons ook om daar richting aan te geven.

•

5. In hoeverre gebruikt Luchthaven Teuge nu de geluidsruimte, die ze krijgen met dit voorgestelde LHB?

- Uit een pro-forma geluidrapportage over 2021, die de Luchthaven op ons verzoek heeft toegestuurd blijkt dat het huidig gebruik van luchthaven Teuge ruim past binnen de daarin gegeven totale geluidsruimte
- Wij hebben u daarover 8 maart dit geïnformeerd

•

•

6. Waarom nu niet in het LHB de te vergunnen geluidsruimte beperken tot de ruimte die Luchthaven Teuge nu gebruikt?

- Hiermee beperken we de hinder niet en geven we ook geen stimulans tot verdere verduurzaming.
- Bovendien sluit dit niet aan bij ons huidige omgevingsbeleid voor luchtvaartterreinen (2009), dat uit gaat een beleidsneutrale omzetting van de eerder door het Rijk vastgestelde besluiten in luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen.
- We bieden luchthaven een reëel ontwikkelperspectief om op langere termijn economisch gezond te kunnen blijven door groeiruimte voor duurzame initiatieven
- Denk aan kenniscentrum DEAC (Dutch Electric Aviation Centre) en elektrische vliegscholen mogelijk te maken. Daar is inmiddels ook de E-campus op Teuge bij gekomen.

•

7. Waarom beperken GS de valschermvluchten?

8. Die beperken we niet in aantallen, wel stellen we eisen aan het gebruik van de vliegtuigen (t.w. : de geluidscategorie daarvan) voor paravluchten in een aantal dagdelen per maand, zodat daar een prikkel van uitgaat om die vliegtuigen 1 categorie stiller te maken, waardoor ook op andere dagen die hinder vermindert.

9.

10. Wat is de stand van zaken over het verplaatsen of vergroten van de klimgebieden voor paravluchten van Teuge?

11. Wij hebben een gesprek gehad op ambtelijk niveau met het programma Luchtruimherziening en het ministerie van IenW. Zij gaven aan dat wensen ten aanzien van het luchtruim vanuit de direct belanghebbenden: de luchthaven en/of het paracentrum ingebracht kunnen worden in het programma Luchtruimherziening. Dit hebben we

aan het paracentrum en de luchthaven laten weten. We hebben nog niet van hen gehoord dat zij hier actie op hebben ondernomen.

12.

13. Kan er geschoven worden in de tijd-slots voor de dagdelen waarop er niet met geluidscategorie paravliegtuigen 4 geschoven kan worden?

- Wij staan open om daarin te schuiven als de begin- en eindtijden maar blijven passen in de openingstijden die in artikel 3.4 zijn beschreven voor valschermluchten.
-
- En omdat een luchthavenbesluit zich richt op de exploitant van de luchthaven schrijven we niet voor met wie de luchthaven exploitant moet overleggen over de jaarlijkse planning van dergelijke dagdelen. Maar, in de Artikelsgewijze toelichting kan wel worden opgenomen dat de exploitant hier over met andere partijen overlegt, zoals de CRO of de uitvoerders van valschermluchten.

•

- **Onderstaande vragen gaan in op de Wnb-vergunning; die ligt niet ter besluitvorming voor, want daar gaat GS over**

•

14. Is de ambitie om tot 25% reductie van de stikstof uitstoot te komen vertaald in de ontwerp- Wnb vergunning van Teuge?

- In de GMS uitvoeringsagenda beschrijven wij in samenwerking met de partners van de verschillende sectoren (bouw, natuur, landbouw, industrie, mobiliteit; regio's en waterschappen) in Gelderland de maatregelen om te komen tot een daling van depositie, het sterker maken van de natuur en ruimte creëren voor ontwikkeling.
- Die maatregelen zijn nog niet concreet uitgewerkt en sluiten bovendien aan op wat het Rijk te doen heeft. Ons doel voor 2030 is: 25% reductie van emissie, door elke sector te leveren. Hoe precies, dat is verdere uitwerking, en voor sommige sectoren sluit dit aan bij andere maatregelen die ze toch al moeten nemen (bij voorbeeld CO2 reductie).
- Wij zijn intussen bezig met de verdere uitwerking hiervan, maar dat kost tijd en vergt ook afstemming met andere overheden. Dit zal uiteindelijk leiden tot een brede maatschappelijke transitie en ook een andere verdeling van het gebruik van de fysieke ruimte.
- Dat geldt ook voor luchtvaart: Er is nog geen toepasbaar uitvoeringskader voor het nu al inperken van stikstof emissies via de aangevraagde Wnb vergunning. We verwachten wel dat de emissies van de luchtvaart onderdeel van gesprek worden in de toekomst: Danwel bij het Rijk, danwel in onze eigen gebiedsbenadering.

•

15. Waarom hoeft Luchthaven Teuge niet extern te salderen?

16. Er is geen sprake van toename van de stikstofemissie ten opzichte van het referentiejaar(2000). Dus hoeft Teuge ook niet extern te salderen en nemen we ook geen 30% stikstofruimte in volgens de beleidsregels bij extern salderen

17.

18. Waarom mag Teuge stikstof uitstoten en wordt er geen stikstofruimte afgeroomd?

19. Omdat Teuge geen extra stikstofruimte vraagt maar voor de bestaande situatie qua stikstofuitstoot een vergunning aanvraagt.

20.

21. Hoe staat het met de Wnb vergunning

22. We hebben ons ontwerp besluit voor de aangevraagde Wnb vergunning al met u gedeeld. Ivm benodigde proceduredtijd kan het zijn dat het ontwerp-besluit nog niet is gepubliceerd. In ons besluit kunt u lezen dat de luchthaven binnen de referentie waarde voor stikstof blijft.

23.

24. Is het een probleem als het LHB wordt vastgesteld voordat het besluit over de Wnb is vastgesteld door GS?

- het luchthavenbesluit en het besluit over de Wnb vergunning staan juridisch gezien los van elkaar
-

25. Wat is de relatie tussen het LHB Teuge en de ontwerp Wnb-vergunning?

26. Het Luchthavenbesluit begrenst de hoeveelheid geluid die geproduceerd mag worden en zorgt het voor ruimtelijke bescherming van de beperkingen gebieden

27. Een Wnb- vergunning begrenst de hoeveelheid emissies

28.

29.

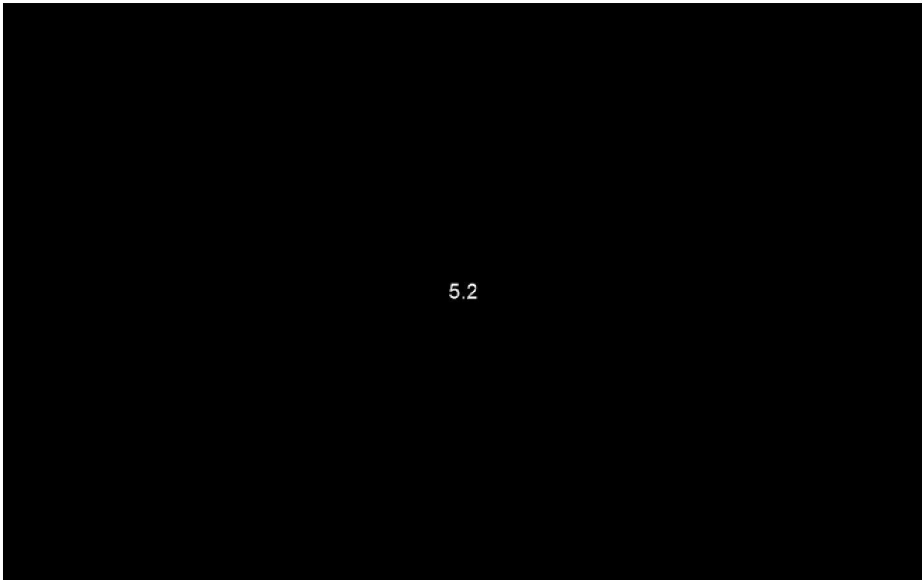
30. Waarom vergoedt de Provincie niet de gemaakte (advies) kosten door de luchthaven in het kader van de aanvraag Wnb/LHB

31. Een bedrijf is zelf verantwoordelijk voor het op orde hebben van alle benodigde vergunningen.

- De luchthaven beroept zich op naar een afspraak die in 2017 gemaakt is tussen de provincie Gelderland, het ministerie van IenM (thans: IenW) en de luchthaven over de kosten voor een op te stellen Milieu Effect Rapportage en een marktverkenning, die bij de aanvraag van de luchthaven voor een luchthavenbesluit zouden worden ingediend.
- De afspraken zijn openbaar en terug te lezen in Statenbrief PS2017-209
- Bij de aanvraag om het LHB van mei 2020 is geen Milieu Effect Rapportage ingediend. Daarom bestaat voor de aanspraak van de luchthaven geen grond.
- Het is ook niet gebruikelijk, dat de provincie advieskosten van private partijen in het kader van aanvragen bij de provincie vergoed. Ook zijn wij niet de opdrachtgever van de adviseur van aanvragers. Dat kan ook niet i.v.m. de onafhankelijke toetsing die wij moeten doen.
- Deze kwestie m.b.t. de kosten van de luchthaven is niet van invloed op de inhoud van het Luchthavenbesluit.

-
- **15. Wanneer treedt het Luchthavenbesluit van de provincie in werking?** Nadat PS het LHB hebben vastgesteld, treedt het in werking zodra de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT een Verklaring Vliegveilig Gebruik Luchtvaartterrein heeft afgegeven
- Voor die verklaring beoordeelt ITL of de luchthaven en luchtruim rond de luchthaven veilig gebruikt kunnen worden met het in het LHB toegestane gebruik.
-
- **16. waarom staan er in het LHB geen maximumaantal vluchten genoemd en is er alleen maar sprake van een hoeveelheid geluidsruimte?**
- Volgens de huidige regelgeving is de grenswaarde voor geluidsbelasting ('de geluidsruimte') een vaste, vooraf bepaalde hoeveelheid geluid, die de luchthaven mag produceren per jaar. De snelheid waarmee deze geluidsruimte op raakt, hangt af van de geluidsacategorie van het type vliegtuig en het tijdstip waarop een vliegtuig start en landt.
- Met het sturen op geluidruimte kunnen we naar onze mening voldoende sturen op effecten van de luchthaven op de omgeving. We vinden het niet nodig om ook een maximum aantal vliegbewegingen vast te leggen, omdat dat de ontwikkelruimte te veel beperkt. *(je kunt bij wijze van spreke beter 100.000 relatief stille elektrische vliegbewegingen hebben, dan 40.000 van conventionele toestellen in een lawaaiige geluid categorie)*
-
- **17. Hoe is deze geluidsruimte in het LHB bepaald?**
- De geluidsbelasting voor klein verkeer en die van vliegbewegingen van helikopters en groot verkeer is samengevoegd tot 1 geluidsruimte, waar de luchthaven uit kan putten voor zowel klein verkeer als andere categorieën.
- Dit is het gevolg van gewijzigde landelijke rekenvoorschriften voor geluid, die geen onderscheid meer maken. In deze nieuwe rekenvoorschriften is ook geen aparte weging meer voor vliegverkeer in het weekend (in het BKL heette dat de weekend weegfactor)
-
- **18. wie controleert de geluidsruimte?**
- De provincie controleert dit via een jaarlijkse geluidsrapportage van de Luchthaven. De Luchthaven is verplicht om een dreigende overschrijding van de geluidsruimte gedurende het jaar te melden.
-
- **19. wat was het doel van het belevingsonderzoek en komt er een vervolg?**
- Met dit kwalitatieve onderzoek hebben we in beeld gebracht of en waardoor hinder wordt beleefd.
- Wij stellen voor dit onderzoek elke 2 jaar te herhalen, waarbij we dan ook kwantitatief kunnen meten.

-
- **20. is er een relatie tussen dit LHB Teuge en de mogelijke overkomst van kleine luchtvaart van Lelystad airport?**
- Een Luchthavenbesluit gaat over grondgebonden activiteiten van de luchthaven. Het stelt géén eisen aan wie er wel en niet op de luchthaven haar thuisbasis vindt of wie er binnen de geluidruimte landt en vertrekt, dat kan volgens de wet- en regelgeving ook niet in een luchthavenbesluit geregeld worden.
-
- **21. Komt er een trauma helikopter op luchthaven Teuge?**
- Op dit moment is er geen concreet voorstel voor het plaatsen van een traumahelikopter op de luchthaven.
-
- **22. Wat zijn de gevolgen voor het klimaat van dit LHB?**
-
- Het luchthavenbesluit heeft met name betrekking op de geluidruimte van de luchthaven en de ruimtelijke doorwerking in gebieden waar beperkingen gelden, niet op emissies.
-
- Door de correctie van de geluidsruimte is er ten opzichte van de geldende omzettingsregeling met dit LHB minder groei mogelijk van vliegbewegingen Daarmee is er ook geen toename van negatieve effecten op het klimaat in de nieuwe situatie t.o.v. de Omzettingsregeling.
-
- StikstofEmissies worden geregeld in de Wnb vergunning. Ook deze aanvraag is voor de berekening gebaseerd op een lager aantal vliegbewegingen dan in de geldende Omzettingsregeling (met de huidige vloot / invoerset) mogelijk was.
-
- **Wat gebeurt er als PS besluiten dat er een kleinere geluidruimte moet worden verwerkt in het voorstel voor het Luchthavenbesluit?**
-
-



- **Tekst uit vervolgvoorstel over Voorschrift valschermvluchten**

- Het doel van het voorschrift in ons voorstel voor het Luchthavenbesluit is om de geluidsoverlast door valschermvluchten te verminderen. Door een beperking te stellen van 4 dagdelen in het weekend per maand voor valschermvluchten met de meest lawaaiige vliegtuigen Dit voorschrift geldt alleen voor de valschermvliegtuigen in de geluidcategorie 1 tot en met 4.
- Daarmee vormt de bepaling een prikkel voor het paracentrum om de bestaande paravliegtuigen in categorie 4, één categorie stiller te maken, nl. categorie 5. Hierdoor zorgen de paravluchten niet alleen in de weekenden voor minder overlast, maar is het gevolg ook dat alle valschermvluchten met deze vliegtuigen stiller worden uitgevoerd en verwachten we dat ze minder opvallen t.o.v. de rest van het vliegverkeer van de luchthaven.

- **Welke geluid categorieën zijn er?**
- Met de geluidscategorie voor een luchtvaartuig bedoelen we: vliegtuigcategorie, ingedeeld op basis van het geluidsniveau in het Luchtvaartuigregister (LVTR) of, voor buitenlandse vliegtuigen, in de zogenaamde aanvullende lijst (NLR-CR-96650 L - Supplement 1 van versie 13.3 Indelingslijst voor vliegtuigcategorie toewijzing. voor overige burgerluchthavens). Er zijn 8 geluid categorieën voor de kleine luchtvaart. De stilste geluid categorie is 8, de lawaaigste is 1.
-
- **Wie stelt de geluid categorie van een luchtvaartuig vast?**
- Houders van een vliegtuig zijn verplicht om een geluidcertificaat te hebben, tenzij dit daarvan is vrijgesteld (t.w. experimentele toestellen). ILT geeft deze geluidscertificaten af aan de houder van het vliegtuig. In het openbare Luchtvaartuig register Luchtvaartuigregister | Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (ilent.nl) is te zien in welke geluidscategorie een vliegtuig is ingedeeld.
-
- **Hoe groot is het verschil in beleving tussen categorie 4 en 5?**
- Het verschil tussen geluidscategorie 4 en 5 is ongeveer 3dB(A). Dat is voor het menselijk oor ongeveer een halvering qua beleving. We schatten in dat deze vluchten dan niet extra meer opvallen qua geluidbeleving ten opzichte van de andere vliegbewegingen van vliegveld Teuge.
-
- **Hoe kan een vliegtuig stiller worden gemaakt?**
- Een vliegtuig kan doorgaans stiller worden gemaakt door middel van aanpassingen aan de motor, de uitlaat en de propeller of een combinatie daarvan.
-
- **In welke geluid categorie vallen de paravliegtuigen?**
- De paravliegtuigen van NPCT vallen momenteel in geluidscategorie 4. Dat is al stiller dan de standaard uitvoering van dit vliegtuig (categorie 1)
-
- Naar welke geluid categorie kunnen deze vliegtuigen op dit moment gebracht worden?
- De paravliegtuigen kunnen naar categorie 5 gebracht worden door middel van een andere propeller en het daarop bijstellen van de motor.
-
- **Waarom is dat nu nog niet gedaan?**
- Het aanpassen van deze 3 vliegtuigen kost tussen de 150.000 en 200.000 euro. Een dergelijke investering wordt niet geheel terug verdiend met lagere start- en landingsgelden door het vallen in een stillere geluidscategorie dan voorheen. Er was eerder ook geen noodzaak voor het paracentrum, omdat de Omzettingsregeling geen openingstijden had, die gekoppeld waren aan een geluid categorie.

- Met de beperking van de openstelling (valscherp vrije dagdelen, van toepassing op valscherpvluchten met geluid cat 1-4) is die noodzaak er wel.
-
- **Kan het stiller?**
- Op basis van wat we nu weten schatten we in dat het de eerstkomende jaren niet realistisch is om het huidige paravliegtuig nog stiller te maken, er zijn grenzen aan de technische mogelijkheden. Ook zijn er nog geen elektrische vliegtuigen geschikt voor valscherpvluchten binnen het bereik van het paracentrum.
-
- **Waarom niet een algeheel verbod (valscherpspringvrij dagdeel) op paravvluchten voor alle geluid categorieën?**
- In de praktijk is soms (ten onrechte) de indruk ontstaan dat met het LHB sprake zou zijn van compleet valscherpvríe dagen. De beperking in dit LHB heeft enkel betrekking op de vliegtuigen waarmee paraspringers omhoog worden gebracht in de geluidscategorieën 1 tot en met 4.
-
- Met een algeheel verbod voor valscherp vluchten op valscherp vrije dagdelen is er voor het paracentrum geen prikkel meer om de vliegtuigen van categorie 4 naar categorie 5 te brengen, het levert hen immers niets op. Daarmee zou dan de situatie ontstaan, dat de valscherpvluchten worden verplaatst naar andere tijden, terwijl het vliegtuig niet stiller wordt gemaakt. Dan wordt (behalve de valscherpvríe dagdelen) het paravvliegen over de hele week niet stiller.
-
- Zoals het voorschrift nu geformuleerd is, zit er een prikkel in om de vliegtuigen stiller te maken; naar een haalbare geluid categorie (5) toe.
- Daarmee worden dan alle vliegbewegingen (over de hele week genomen) van het paracentrum ruim de helft stiller. In combinatie met ons aanbod om het paracentrum tegemoet te komen met de investeringskosten verwachten we zo een grote vermindering van de geluidshinder voor alle paravvluchten tot stand te kunnen brengen.

•