

To: [REDACTED]@to70.nl]
Cc: [REDACTED]@ gelderland.nl]
From: [REDACTED]
Sent: Wed 3/31/2021 10:07:23 AM
Subject: Geluid-onderbouwing aanvraag LHB
Received: Wed 3/31/2021 10:07:24 AM
[ehte200411rap_3.0_FINAL.pdf](#)
[Review To70 rapportAdecs geluid 2018.pdf](#)
[Onderzoek gebruikruimte Teuge ADECS.pdf2018.pdf](#)
[verslag teuge geluid mrt2019.pdf](#)

Dag [REDACTED]

Bijgaand alvast wat stukken tav een review vraag op de door Teuge aangeleverde onderbouwing van de geluidbelasting.

In de bijlage (EHTE200411rap_3.0_FINAL) noemen staat de toelichting daarvan.

De toelichting roept vragen op bij de omgeving. Platform Vlieg hinder Teuge stelt namelijk al jaren dezelfde vragen hier over.

Zij zijn (kort samengevat) van mening dat de geluidruimte van Teuge niet beleidsneutraal is omgezet. De samenvatting van hun standpunten/vraagpunten t.a.v. de geluid onderbouwing kopieer ik onder deze mail.

Eerder (2018) hebben jullie in opdracht van IenW een analyse gedaan op dit onderwerp tav lh Teuge, ook op een rapport van ADECS

Daar heb ik nu ook stukken van gevonden. (ook in bijlagen).

In maart 2019 is dit onderwerp weer uitgebreid besproken met betrokkenen. Er is een verslag van gemaakt dat weergeeft wat besproken is. Ter illustratie van de discussiepunten en het historisch verloop voeg ik het gespreks(verslag_teuge_geluid_mrt2019) bij.

Ik wil eigenlijk van deze discussie af met het luchthavenbesluit; het moet duidelijk zijn hoe de regels werken en of ze correct zijn toegepast.

Ik wil dus bij voorbeeld weten of de onderbouwing die Adecs nu schrijft klopt.

We spreken elkaar dadelijk om de vraagstelling scherp te krijgen;

Ik heb nog meer correspondentie, verslagen en rapporten uit het verleden, maar dat is wellicht wat veel om nu bij te voegen.

[REDACTED]
Beleidsmedewerker Luchtvaart

Provincie Gelderland

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

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

 provincie

Gelderland

Kopie van de onderwerpen die betrekking hebben op de geluid berekeningen uit brief van PVT

Een complicatie daarbij is dat de opzet van de regelgeving voor luchthavens zoals Teuge een weeffout vertoont. Immers de Provincie is bevoegd gezag in deze maar de veroorzaker van de hinder- -de vliegtuigen in de lucht- worden gereguleerd door het Rijk. De regelgeving over routes en de normen voor geluid is bij het Rijk gebleven.

De Provincie moet regelend optreden maar mag zich niet bemoeien met de veroorzakers van de hinder in de lucht. Daardoor wordt de Provincie gedwongen om indirecte maatregelen te nemen om de hinder binnen de perken te houden. Daar komt bij dat de wettelijke regels en normen voor geluid zo ruim zijn dat er in de praktijk geen sturende werking van uitgaat. Wij toonden al eerder aan dat de huidige regels veel te ruim zijn om ook maar enige beperking op te leveren.

Wij vragen Uw aandacht voor de volgende onderwerpen.

Meteo toeslag.

De bescherming voor geluidshinder berust op het meten van het geluid op de meetpunten aan de kop van de baan. Er is een maximum gesteld aan de som van alle geluid op dat punt. Daarmee wordt een maximum gesteld aan de onvermijdelijke hinder. De meteo toeslag bepaalt dat er rekening gehouden moet worden met onvoorspelbare variaties in de windrichting. Als er extreme afwijkingen voor komen zouden de vliegers daar last van kunnen hebben. Daarom wordt de geluidsnorm met 20% opgerekt. Het doel -bescherming van de omwonenden – wordt er mee teniet gedaan. . Juister zou zijn om de meteo toeslag af te schaffen.

Dubbelslot

De Provincie kan ongebreidelde hinder voorkomen om door met een dubbel slot een maximum aantal vluchten vast te leggen. Die mogelijkheid is er

Quota verkeer

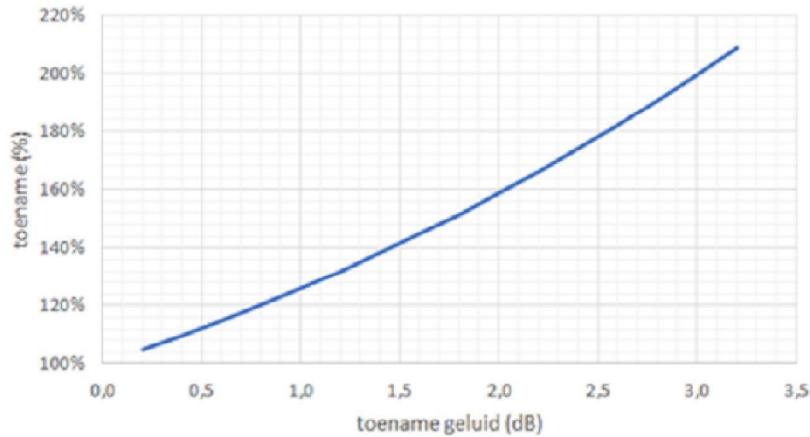
In het luchthavenbesluit zal het quota verkeer in de I-den geluidsbelasting/berekening opgenomen worden. Zoals de aanvraag nu luidt betekent dat de quota vervallen en de daarbij horende geluidruimte aan de algemene ruimte wordt toegevoegd. Hierdoor komt de niet door het quota verkeer gebruikte ruimte voor het overige verkeer beschikbaar. Dat is niet beleidsneutraal en voor de PVT onacceptabel en niet bespreekbaar. Het gaat om een aanzienlijk aantal vluchten die zo de geluidruimte binnengesmokkeld wordt .In onderstaande grafiek wordt de samenhang tussen d B en hoeveelheid geluid

Toename geluid in dB en %

Toename geluid

[dB]	[%]
0,2	105%
0,4	110%
0,6	115%
0,8	120%
1,0	126%
1,2	132%
1,4	138%
1,6	145%
1,8	151%
2,0	158%
2,2	166%
2,4	174%
2,6	182%
2,8	191%
3,0	200%
3,2	209%

Toename geluid in dB en %



duidelijk..

Als de methodiek

van de aanvraag gevolgd wordt zou de correctie van de geluidsruijnte met 3 dB voor een groot deel tenietgedaan worden. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Weekendweegfactor

Binnen de systematiek van de L-den (day-evening-night) systematiek is de weekend weegfactor niet meer terug gekomen in de huidige Omzettingsregeling. Dit terwijl de omzetting beleidsneutraal zou zijn. Wij pleiten er voor om de bedoelingen van de weekendweegfactor concreet en effectief te laten terugkomen in het vast te stellen luchthavenbesluit. De beleidsruimte die de wetgever het bevoegd gezag heeft gelaten, laat dit toe en biedt daarvoor mogelijkheden.