

Overwegingen / Argumentatie subsidie stiller maken van vliegtuig NPCT

Vertrekpunt/aanleiding

In het ontwerp Luchthavenbesluit (LHB) Teuge namen Gedeputeerde Staten een voorschrift op dat de geluidhinder van valschermspring activiteiten vanaf Teuge zal beperken: Gedurende 2 vooraf vast te stellen weekend dagdelen is de luchthaven gesloten voor het uitvoeren van valschermsvluchten, door vliegtuigen in de geluidcategorie 1 tot en met 4. Zo ontstaat op vooraf bekende momenten rust voor de omwonenden.

Waarom valschermspring activiteiten beperken (en andere niet)

De valschermsvluchten zorgen voor relatief veel ervaring van geluidhinder. Dat komt door de aard van de vliegbewegingen: Binnen een gebied van krap 10 km doorsnede draait het vliegtuig in cirkels omhoog en naar beneden. Anders dan andere vliegbewegingen blijft het vliegtuig dus lang in het gebied hangen. Daarnaast is de frequentie van vluchten op zonnige dagen (elk half uur) zodanig dat omwonenden onder de aan- en uit vliegroute hierdoor belast worden. Deze hinder zou via het LHB kunnen worden beperkt.

Uit het Belevingsonderzoek van sep 2021 bleek dat niet alleen valschermsvluchten voor hinder zorgen. Het beperken van andere typen vluchten is alleen niet op dezelfde manier mogelijk. Hetgeen de omgeving kenmerkt als zijnde “rondvluchten” zijn in werkelijkheid net zo goed les-inspectie- en privevluchten. Deze categorieën geheel of gedeeltelijk beperken qua openingstijden zou dan bijna een gedeeltelijke sluiting van de luchthaven betekenen. Het beperken van het uitvoeren van kunstvlieg manoeuvres door prive vliegers kan eenvoudigweg niet via het Luchthavenbesluit: Het gebruik van het luchtruim ligt buiten het gezag van de provincie en het LHB.

Perspectief bieden

Via de aanduiding, dat de beperking geldt voor vliegtuigen in de categorie 1 tot en met 4, wil de provincie perspectief bieden aan de aanbieders van valschermsvluchten. De huidige vliegtuigen vallen namelijk in categorie 4, de stap naar categorie 5 (stiller) is dan ook een reëel perspectief. Als het vliegtuig in die categorie 5 gebracht wordt, zouden de vluchten een stuk stiller uitpakken, wat over de hele linie de hinder daarvan kan verminderen.

Wat is mogelijk, en wat betekent dat ?

Het vliegtuig kan door middel van het toepassen van een andere propeller stiller gemaakt kunnen worden, zo heeft het op Teuge gevestigde NPCT laten weten. Het monteren van een stillere propeller op hun 3 valschermsvliegtuigen betekent echter dat de kosten stijgen:

- Het eenmalig investeren in 3 nieuwe propellers kost 5.1.2f
- De vluchtduur wordt per vlucht iets langer door de andere vliegeigenschappen. Dat kost extra tijd en brandstof. Dit betekent structureel extra kosten voor het NPCT

Wat kan de provincie doen?

De provincie kan via een bijdrage het NPCT, dat nu als enige gebruiker van de luchthaven beperkt wordt in haar activiteiten tegemoet komen. Argumenten daarvoor zijn:

- Als het paracentrum de vliegtuigen stiller te maken, wordt over de gehele linie de geluidhinder van deze vliegtuigen minder.
- Er komt meer draagvlak voor de maatregel: Door aan de ene kant een hinder beperkend voorschrift op te nemen in het LHB, en aan de andere kant het paracentrum te ondersteunen bij het mitigeren van geluidoverlast en het daarmee voldoen aan de (nieuwe) norm die impliciet gesteld wordt in het voorschrift ontstaat balans tussen

maatregel en handelingsperspectief. PS en de aandeelhouders (gemeenten) lijken ook een dergelijke handelswijze van de provincie te suggereren in zienswijzen op het ontwerp LHB en vragen aan het College.

- Daarbij gaan wij er van uit dat een bijdrage van de provincie voor het stiller maken van het vliegtuig geldt voor de investering, en niet voor de exploitatie. Deze laatste kosten zijn naar het oordeel van (GS?) niet zodanig groot, dat deze niet met een aanpassing van de tarieven van het NPCT op te vangen zouden kunnen zijn.

Argumenten contra

- Het Nationaal Paracentrum is geen breedtesportvoorziening. Het voorziet wel in een behoefte van ca 400 clubleden en gasten. Daarnaast maken ca. 4500 mensen per jaar een (eenmalige) tandemsprong.

-

- Het NPCT geeft aan dat het stiller maken van het vliegtuig ten koste gaat van de prestatie: Per vlucht een minuut of 2 meer vliegtijd en verbruik + uitstoot. Met het mee financieren van een stillere propeller geeft u aan dat u het (significant) terugbrengen van geluidhinder hier zwaarder weegt dan een (kleine) toename van emissies. Verantwoord vliegen gaat echter ook in de (Rijks) Luchtvaartnota 2020-2050 niet alleen over het terugbrengen van emissies, maar ook over geluid- en andere hinder.

-

-

buiten verzoek

-

-

buiten verzoek

-

- Naast het NPCT zijn er wellicht ook andere luchtvaart ondernemers op Teuge (of elders) die het terecht zouden vinden dat de Provincie hen ook financieel tegemoet komt, zeker nu in de provincie aangeeft dat ze van plan is om stapsgewijs de milieuruimte van de luchthaven terug te brengen.

-

Advies:

Gelet op de duidelijke wens van het college om hinder te verminderen en de (minder expliciete maar wel aanwezige) wens van PS (en gemeenten) om dat ook financieel mogelijk te maken is het advies om:

- Een bescheiden eenmalige bijdrage van ca 25-30 % aan de investeringskosten voor het stiller maken van de paravliegtuigen van NPCT te doen (met een maximum van 70.000 euro); (incidentele subsidie)
- De structurele meerkosten voor NPCT niet te compenseren, dat kunnen zij zelf oplossen via de tarieven;
- In acht te nemen dat op de kanttekeningen kritische geluiden kunnen ontstaan, m.n. bij "tegenstanders" van luchthaven en luchtvaart in zijn algemeenheid

- Te onderzoeken of en hoe het wenselijk en mogelijk is andere ondernemers te helpen bij een verduurzamingsopgave. Helpen is daarbij overigens niet noodzakelijkerwijs een financiële bijdrage. Ook de rol van lokale en landelijke overheid zal daar dan bij moeten worden gezien.