

Platform Vlieghinder Teuge
Red Gelderland
Lelygate Klarenbeek

Aanvullende inbreng naar aanleiding beeld- en oordeelsvormende vergadering Provinciale Staten Gelderland inzake Voornemen behandeling aanvraag Luchthavenbesluit Teuge (PS 2021-309) (26 mei 2021).

Het Platform Vlieghinder Teuge (PVT), Red Gelderland en Lelygate Klarenbeek hebben met belangstelling kennis genomen van de beraadslagingen van Provinciale Staten Gelderland inzake Voornemen behandeling aanvraag Luchthavenbesluit Teuge (PS 2021-309 (26 mei 2021). De afdronk van deze organisaties is dat er bij leden van Provinciale Staten mogelijk nog vragen zijn rond:

- A. Beperking van vluchten (para's) in het weekend (voorstel 3A van Gedeputeerde Staten)
- B. Luchthavenbesluit en wettelijke eisen: beleidsvrijheid Provinciale Staten
- C. Positie Paracentrum Teuge
- D. Invulling Groeimodel naar duurzaamheid: Geleidelijk terugbrengen van hinder en milieubelasting (voorstel 3B van Gedeputeerde Staten).

Het doel van deze inbreng is om aanvullende informatie bij deze issues te geven.

Ad A Beperking van vluchten (para's) in het weekend (voorstel 3A van Gedeputeerde Staten)

Voordat het huidige L-den regime voor geluidsnormering van luchthavens in werking trad (2010) gold het Nederlandse Bkl regime. Beide regimes houden rekening van dag-(day) (d), avond- (evening) (e)en nacht (night) (n) factoren.

Het Bkl regime kende daarnaast een zogeheten weekend weegfactor. Dit was ingegeven door het ervaringsfeit "dat de kleine luchtvaart vooral hinder veroorzaakt tijdens recreatie om het huis: verstoring bij het relaxen in de tuin of op het balkon. Dit gebeurt vooral in de weekends en dan vooral in voorjaar en zomer. Dit zijn tevens de perioden waarin de "kleine velden" het meest intensief - met name voor het "sportvliegen" - worden gebruikt. Deze vorm van luchtvaart is immers - veel meer dan de "grote luchtvaart" - aangewezen op mooi weer. Om deze hinderverhogende factor in de formule voor de geluidbelasting tot uitdrukking te brengen, (...) (werden vluchten in de weekends (en andere officiële feestdagen) in de drukste zes maanden van het jaar 5 maal zo zwaar meegeteld als vluchten in andere perioden van het jaar. Al met al (...) (werd) het aantal vliegtuigen in de "representatieve dag" als volgt bepaald: Vijf maal het aantal starts en landingen op zater- zon- en feestdagen in de drukste zes maanden van het jaar, plus het aantal starts en landingen in de andere dagen van het jaar. Dit aantal (...) (werd) vervolgens door het aantal dagen van het jaar - 365 derhalve – gedeeld"¹.

¹ BASISKENNIS GELUIDZONERING LUCHTVAART Ir. F.W.J. van Deventer (© 2003, 2004, Ir. F.W.J. van Deventer, Capelle aan den IJssel [@xs4all.n](mailto:xs4all.n)), pagina 40-41.

Zolang de vergunde geluidruimte niet volledig werd benut, was deze maatregel niet zo effectief, dat gold ook voor Teuge. Echter, na de halvering van de geluidruimte in 1999 (de zgn 3Dba correctie) heeft de toepassing van de weekend weegfactor voor Teuge wel invloed gehad op de uitvoering van (weekend) vluchten.

Bij de invoering van de huidige Wet Luchtvaart (2010) werd de beperkte effectiviteit van de weekend weegfactor onderkend. In de 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)², die tot de huidige Wet Luchtvaart heeft geleid, gaf de toenmalige regering aan dat “de systematiek () in de praktijk echter beperkingen (heeft) . De Bkl-geluidszonering geeft alleen een maximale jaarlijkse geluidsruimte weer. Er worden geen beperkingen opgelegd aan het moment waarop wordt gevlogen of aan het vliegtuigtype waarmee wordt gevlogen. Daardoor kan alleen indirect op hinder rondom de luchthavens worden gestuurd. Het kabinet ziet hierin aanleiding meer aandacht te geven aan operationele maatregelen. Op deze wijze kan beter op de geluidsproductie of vluchtuitvoering van kleine vliegtuigen en daarmee op geluidhinder worden gestuurd. In Duitsland zijn hiermee goede ervaringen opgedaan³”.

Wat bedoelde operationele maatregelen betreft, geeft de toenmalige regering aan dat “het bevoegde gezag (provinciale staten bij een luchthaven van regionale betekenis) (..) de mogelijkheid (krijgt) (..) in een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling operationele maatregelen voor de betreffende luchthaven vast te leggen. Het kan gaan om eisen aan de vluchtuitvoering in combinatie met openingstijden of aantallen vliegbewegingen of een baanverdelingsregeling. Zo kan worden vastgelegd welke vliegtuigtypen van een bepaalde geluidscategorie op welk moment mogen landen en vertrekken, bijvoorbeeld om hinder van vliegtuigen met een hoog geluidsniveau in het weekend te voorkomen. Het gaat hier feitelijk om operationele eisen die van invloed zijn op het gebruik van en de vlootsamenstelling op een specifieke luchthaven. Hiermee wordt een mogelijkheid gecreëerd om op lokaal niveau de hinder van het gebruik van een specifieke luchthaven gericht en concreet te beperken⁴”.

Ad B Luchthavenbesluit en wettelijke eisen: beleidsvrijheid Provinciale Staten

Uit het voorgaande punt A kan worden afgeleid dat de wettelijke eisen van de Wet Luchtvaart minimum eisen zijn. Dat wil zeggen dat Provinciale Staten in de eerste plaats het te nemen luchthavenbesluit aan deze wettelijke eisen moet toetsen. In de tweede plaats betekent dit dat Provinciale Staten, zoals de wetgever dat zegt, beleidsvrijheid heeft bij de invulling van het

² (TK 2005-2006, 30452, 3, pp 26-28).

³ Het gaat hier om vliegtuigen met een startgewicht van maximaal 8618 kg. Op grond van ICAO Annex16 wordt op basis van dit gewicht een onderscheid gemaakt tussen kleine en grote vliegtuigen. De kleine vliegtuigtypen zijn opgenomen in de hoofdstukken 6 en 10 van Annex16. Voor de berekening van de geluidbelasting rond luchthavens door kleine vliegtuigen werd tot nu toe de Bkl-dosismaat toegepast. Hier wordt de grens van 6000 kg gehanteerd. Omdat in de nieuwe systematiek de Bkl-dosismaat niet meer wordt gebruikt, wordt voor het onderscheid tussen kleine en grote vliegtuigen voortaan uitgegaan van het criterium op grond van Annex16.

⁴ Zie noot 3).

luchthavenbesluit^{5 6}. Deze beleidsvrijheid houdt in dat Provinciale Staten kan besluiten tot verdere invulling van een luchthavenbesluit “mits de invulling betrekking heeft op externe veiligheid, geluidbelasting of lokale luchtverontreiniging”.

Provinciale Staten kunnen bijvoorbeeld op andere locaties dan de wettelijk voorgeschreven locaties handhavingspunten vastleggen, of aparte grenswaarden voor kleinvliegverkeer hanteren. Ook kunnen Provinciale Staten, zoals hiervoor onder A ook al toegelicht, met het oog op het reguleren van de hinder van klein vliegverkeer (vliegtuigen met een maximum gewicht van 8618 kg) operationele maatregelen opnemen, bijvoorbeeld in de vorm van vluchtuitvoeringsbeperkingen en gedifferentieerde openingstijden (afhankelijk van het vliegtuigtype of van de geluidsproductie van een vliegtuig).

De wetgever gaat er vanuit dat het provinciaal bestuur (in dit geval Provinciale Staten die het luchthavenbesluit vaststelt) terzake beleid vaststelt (zie Memorie van Toelichting bij de wet (voetnoot 4)). Dat wil zeggen dat Provinciale Staten beleid vaststelt of heeft vastgesteld inzake de invulling van deze beleidsvrijheden en dat Provinciale Staten een te nemen besluit en de daarbij te maken keuzen toetst aan het vastgestelde beleid en de gemaakte keuzen verantwoordt.

Ad C Positie Paracentrum Teuge

Het leek er op dat leden van Provinciale Staten menen dat het op Teuge opererende Nationaal Paracentrum ongeveer het enige centrum is waar in Nederland gesprongen kan worden. Dit is niet juist. In Nederland zijn er 8 paracentra met een zogeheten eigen dropzone (www.parachute.nl), te weten:

- Skydive Ameland (SA)
- Paracentrum Texel (PCT)
- Skydive ENPC (ENPC)
- Nationaal Parachutisten Centrum Teuge (NPCT)
- Skydive Hoogeveen (PCEH)
- Skydive Rotterdam "The Flying Dutchman"(FD)
- Skydive Hilversum (PCMN)
- Skydive Zeeland (PCZ)

⁵ 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), paragraaf 2.4 Luchthavenbeleid Provinciaal bestuur, onder *Beleidsvrijheid bij de invulling van luchthavenbesluiten en regelingen* ((TK 2005-2006, 30452, 3, pp 22-23,) (Bijlage 1)

⁶ Nota van Toelichting bij het Besluit van 30 september 2009, houdende regels voor burgerluchthavens (Besluit burgerluchthavens) paragraaf 4.5 Beleidsvrijheid provinciaal bestuur (Staatsblad 2009, 412, pp 20-23).(Bijlage 1)

Ad D Invulling Groeimodel naar duurzaamheid: Geleidelijk terugbrengen van hinder en milieubelasting (voorstel 3B van Gedeputeerde Staten).

Een voorbeeld van hoe voorstel 3B van Gedeputeerde Staten zou kunnen worden ingevuld kunt u vinden in de voor Vliegveld Eindhoven gekozen aanpak op basis van het advies van Pieter van Geel⁷, een advies waaruit ook spreekt dat duurzaamheid zonder concrete en meetbare geluidsreductie geen duurzaamheid is. Een greep uit de voorgestelde maatregelen:

- begrenzing van het aantal vluchten op feitelijke bestaande aantal
- beperking van nachtvluchten na 23:00 uur (specifiek voor Eindhoven) (voor Teuge paravvluchten in het weekend?!)
- Geluidsreductie van 30 % in 2030 in vergelijking tot 2019
- stimuleren vlootvernieuwing via luchthaventarieven
- Inzet overige hinderbeperkende maatregelen (met name op luchthaven zelf) ten behoeve van verdere reductie geluidbelasting

Voor uitgebreidere informatie wordt naar het advies van Pieter van Geel verwezen (bijlage 2)

Ook wordt een versterking van het vertrouwen vanuit de omgeving voorgestaan door middel van een zogeheten Permanente Structuur (CRO Teuge Plus?!)

⁷ Opnieuw verbonden, ADVIES ONTWIKKELING EINDHOVEN AIRPORT 2020-2030; DRS. PIETER VAN GEEL VERKENNER OKTOBER 2018 - APRIL 2019 (bijlage 2)