

To: [redacted]@hotmail.com]; [redacted]@gelderland.nl]
From: [redacted]
Sent: Tue 6/22/2021 11:45:57 AM
Subject: RE: Contact
Received: Tue 6/22/2021 11:45:58 AM

Dag [redacted]

Goede vragen, ik ervaar ze ook als constructief;

Ben er vandaag even goed voor gaan zitten, hier onder antwoorden en toelichting.

30/6 vervolgen PS het debat. Daartoe wordt vandaag een verduidelijkende Statenbrief (brief van GS aan PS) vastgesteld, de stukken die je al hebt worden daarmee ook openbaar zodra de stukken op het Stateninformatie Systeem staan. Die zullen ook leidend zijn.

En, nog bedankt voor de afschriften van de brief van Redt de Veluwe en de milieu rapportages uit 2005 en 2010; mooie aanvulling op het dossier.

Groeten,

[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

Heb het To70-rapport 20.579.01 doorgenomen en daarbij ontstond een aantal vragen en opmerkingen. Ik geef ze onderstaand in willekeurige volgorde door.

1 Bij het rapport mis ik een overzicht van bronnen, anders dan een aantal links in voetnoten;

- Verbeterpunt; zal ik meegeven aan To70.

2 In het rapport wordt de Regeling Valschermspringen 2010 en de beperkende effecten daarvan op het routepatroon van het valschermsverkeer niet genoemd;

- Het onderzoek is gedaan met recentere gegevens, en bekeken vanuit de nu geldende situatie. De oorzaak van die situatie (2010) vonden wij op het moment niet direct ter discussie staan. Of en wanneer er daadwerkelijk wat aan die oorzaak te doen valt is onzeker en ook of het effect heeft. Een groter klim gebied kan ook een groter aantal gehinderden betekenen. Programma Luchtruimherziening zou een opening kunnen bieden maar heeft een tijdshorizon van jaren.

- In de Statenbrief die wij nu aanbieden aan PS gaan wij hier dus (mede op basis van jouw eerdere mail hier over, waarvoor dank!) al nader op in:

GS zijn zich er van bewust dat de concentratie van valschermsvluchten boven het gebied sinds 2010 samenhangt met de beperkingen aan het klimgebied (een kolom met een straal van 9,26 km vanaf het doelgebied, geldend voor de meeste klimgebieden in Nederland), die de minister van Infrastructuur en Milieu heeft vastgelegd in de Regeling Valschermspringen.

Op geen enkele locatie in Nederland vindt het valschermspringen op een zo grote schaal plaats als de luchthaven Teuge. Wij zijn bereid om samen met de luchthaven om over de indeling van het luchtruim met het Rijk in gesprek te gaan om meer ruimte te vragen voor het klimgebied van het paracentrum. Hierbij spelen nog 2 onzekerheden:

- Het is onzeker of het Rijk hier aan mee wil of kan werken;
- Het is onzeker of een groter klimgebied daadwerkelijk leidt tot minder hinderbeleving in de omgeving.

In de toelichting van het LHB kan aangegeven worden, dat als het klimgebied is vergroot en de luchthaven kan onderbouwen dat dit tot minder hinder leidt, er een wijzigingsverzoek kan worden ingediend om de beperking van het valschermspringen te laten vervallen.

3 Het rapport meldt 'gesignaleerde hinder' door Valschermspringen, maar die is niet gekwantificeerd. Waaruit blijkt die?

- De gesignaleerde hinder blijkt wat ons betreft uit de langlopende signalering in de CRO en de klachtenpatronen.

4 In het rapport mis ik een beschouwing over de gevolgen van de investeringen die het Paracentrum al sinds medio jaren negentig doet in geluidarm materieel. Is door die investeringen de hinder afgenomen? Blijkt dat uit daling van de hoeveelheid klachten - als dat een indicatie is - over het valschermspringen in dezelfde periode?

- Nee, dat zien we niet duidelijk terug. Het aantal valschermsvluchten was ook niet constant. In het rapport wordt overigens wel benoemd dat de valschermsvliegtuigen C208 (PH-FST -SWP en ook de -JMP) standaard in geluid

0000000239

5 In het rapport wordt een aantal maatregelen ter beperkingen van het Valschermspringen genoemd. Niet duidelijk wordt of die zullen leiden tot vermindering van de hinder;

Bedoel je pag 28:

Eerder behandelde hoofdstuk 2 al de parachuteoperatie op Teuge. Het beperken van deze parachutevluchten kan met het introduceren van:

- Een maximaal aantal bewegingen voor parachutevluchten per jaar;
- Het definiëren van een aantal valschermspringvrije dagen;
- Rust momentengedurende de dag (buiten de huidige beperkingen qua openingstijden)
- Het beperken van de frequentie (bewegingen per uur) waarmee parachutevluchten worden uitgevoerd.
 - De maatregel die we nu in scenario 3A zit, is een weging van meerdere informatie/kennisbronnen:
 - De omgeving geeft aan behoefte te hebben aan voorspelbare rustmomenten, ook in het weekeinde. Bronmaatregelen is onze insteek; Dit zien we ook terug in de Richtlijn Omgevingsgeluid en Gezondheid (GGD'en en het RIVM) (h 233 en h 234) <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0177.pdf>
 - Uit combinatie van de klachtenpatronen en de vliegpatronen tezamen vinden wij duidelijk genoeg te zien dat de ervaren hinder te relateren is aan valschermsvluchten
 - Voor ander vliegbewegingen ligt die relatie er minder sterk vanwege ander vlieg gedrag (nu ja-op een paar specifieke vliegers na, zie verderop bij 10); maatschappelijk relevant vliegverkeer met plaatselijke (lage) vliegpatronen zoals foto- en inspectie vluchten beperken zien GS ook niet als wenselijk.

6 Over hinder: waaruit blijkt dat de hinder op za zaterdag en de zondag wordt ondervonden?

- We zien dat aan de klachten: vooral in (over) het weekeinde worden er veel klachten ingediend. Dat zijn ook de dagen dat omwonenden zelf thuis zijn en rust willen ervaren.

7 In de beschouwing over de in gebruik zijnde vliegtuigen wordt uiteraard de omvang van de Cessna 172 vloot op Teuge geconstateerd. Die is, in verhouding tot andere vliegvelden, groot, maar met een reden. Gemist wordt in de analyse van het geluid van de vloot dat vanwege de -3BKL operatie deze en andere vliegtuigen zijn gemodificeerd (andere prop, demper, stiller motor). De effecten zijn niet in de geluidproductie op het vliegveld meegewogen;

- Dit zal ik navragen aan To70;
- Voor de beoordeling LHB aanvraag maakt het overigens niet uit; Adecs heeft nl. in de geluidberekening van aanvraag LHB wel degelijk deze -3BKL operatie verdisconteerd: De vlootmix is 1 categorie stiller gemaakt.

8 In de opsomming van Ambulancehelikopters ontbreekt de heli die op Vliegbasis Leeuwarden is gestationeerd voor de Waddeneilanden. Deze heli vervoerde het achterliggende jaar veel coronapatiënten.

- Dank voor de aanvulling. Voor de volledigheid had die genoemd moeten worden. Geef ik mee aan To70.
- Maar, Gezien het algehele karakter van Vlb. Leeuwarden (irt de F16 en F35 valt de lifeliner in het niet, schat ik zo maar in) een minder relevante benchmark.

9 In 2009 zijn met het Ministerie van V&W / I&M al afspraken gemaakt over het buiten de zones en quota houden van verkeer dat in verband met de veiligheid van het land wordt gedaan. Daaronder vallen onder meer de politievvluchten en ambulancevluchten. Er is op landelijk niveau al overeenstemming dit niet mee te wegen in quota etc. Ook Stichting Vlieghinder Teuge heeft zich daar destijds zo over uitgesproken: moet altijd door kunnen gaan. In het TGAL-rapport - ook een rapport dat in het To70-rapport niet wordt geciteerd - worden daarover ook opmerkingen gemaakt die landelijk aangepakt moeten worden. Het TGAL-rapport werd gemaakt op verzoek van Staatssecretaris Wilma Mansfeld, opgevolgd door [REDACTED]

- Medio 2020 was er mogelijk sprake van het positioneren van een lifeliner (evt tijdelijk ivm COVID) op Teuge, hetzij als proef, hetzij voor langere tijd. Als dat zou gebeuren, dan willen wij met enige kennis over mogelijke impact het gesprek aan kunnen gaan. Daarmee is de analyse wat ons betreft voor ons nu voldoende.
- De onderzoeksvraag hebben wij dus indertijd niet gesteld om inhoudelijk een afweging te kunnen maken in de beoordeling van de aanvraag luchthavenbesluit die nu op dit moment aan ons voorligt: Daarin is immers nog geen spraken van de lifeliner. Of dat daadwerkelijk op termijn alsnog gebeuren zal is ons nu niet duidelijk.
- Komt er wel een concreet plan (en/of een wijzigings aanvraag), dan gaan we daar uiteraard inhoudelijk op in en vragen wij om nader advies. Dank dus voor de toevoeging dat we dit ook in het licht van de aanbevelingen in het TGAL rapport moeten beschouwen.
- Platform vlieghinder Teuge heeft ons in eerdere gesprekken ook aangegeven geen problemen te hebben met

10 Een algemene opmerking over de klachtenoverzichten ter afsluiting. Er is een behoorlijk aantal klachten dat in verband wordt gebracht met Teuge, terwijl de plaats van de klager dat regelmatig geen aanleiding voor is: te ver van Teuge af, kan van veel andere velden in NL en D afkomstig zijn.

- Dit gegeven is ons bekend. We kunnen de inhoud van de klachten ivm privacy niet vrijgeven. Sommige melders voegen bv wel flightradar gegevens toe waar vertrekpunt van het toestel uit blijkt. In dat geval kan ook op grotere afstand aan LHT gelinkt worden. Het gebied rond Teuge blijft echter ook veel klein verkeer aantrekken dat noord-zuid vliegt, de IJssel is bv. makkelijk (en leuk) navigeren.
- Desalniettemin blijft het duiden en afhandelen van luchtvaartklachten een lastige zaak, zeker als we naar de wettelijke kaders en bevoegdheden kijken. Het identificeren van een klacht als overtreding door ILT of de luchtvaart politie is al lastig gezien de benodigde bewijsvoering.
- Ook is hinder niet altijd gebonden aan wettelijke grenzen: bv. Hoewel je op 150 m in het buitengebied mag vliegen, betekent dat nog niet dat dat niet als hinderlijk kan worden beleefd; Van een overtreding is dan geen sprake. Zo mag ook de aannemer van de buurman rustig van 0700 tot 2200 uur zijn boormachine in de muur zetten met de radio aan. Maar als buren maak je daar toch wel afspraken over... En dat is ook de dialoog, het zoeken naar oplossingen in het aanpakken van oorzaak en hinderbeleving waar de luchthaven, haar gebruikers en de omwonenden aan kunnen werken. Zo spreekt de luchthavenmeester (informeel) nog wel eens vliegers aan die geregeld voor hinder zorgen.

To70 geeft aan dat de bijdrage van valschermsvluchten aan de Lden-contouren rond het veld beperkt is en buiten de luchthaven mogelijk groter, maar onzeker is. De basis voor beperkingen aan het valschermspringen wordt daarmee wel erg smal.

- [REDACTED] heeft hier al op gereageerd; hopelijk biedt de Statenbrief (van vandaag) en bovenstaande wat extra inzicht.

Te overwegen valt om te onderzoeken welke meldingen van hinder over het valschermspringen er zijn en na te gaan of die ondervonden hinder verminderd kan worden. Aan zo'n onderzoek lever ik graag een bijdrage.

- Nader onderzoek naar hinderbeleving in de omgeving is een optie maar kan ik niet toezeggen; Mogelijk zullen PS daar volgende week (vervolg oordeelsvorming is op 30/6) om vragen.

Groeten,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker Luchtvaart

Provincie Gelderland

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

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

 provincie

Gelderland

Van: [REDACTED]@hotmail.com>

Verzonden: woensdag 16 juni 2021 14:07

Aan: [REDACTED]@ gelderland.nl>; [REDACTED]@ gelderland.nl>

Onderwerp: Re: Contact

...naar aanleiding van het automatische antwoord van [REDACTED]

Van 18-25 juni zit ik in Montferland, wel telefonisch en mailend bereikbaar. Mogelijk niet direct.

Gr'tn, [REDACTED]

Van: [REDACTED]@hotmail.com>

Verzonden: woensdag 16 juni 2021 14:04

Aan: [REDACTED]@ gelderland.nl>; [REDACTED]@ gelderland.nl>

Onderwerp: Re: Contact

G'nmiddag [REDACTED]

Dank - nogmaals - voor de informatie.

Heb het To70-rapport 20.579.01 doorgenomen en daarbij ontstond een aantal vragen en opmerkingen. Ik geef ze onderstaand in willekeurige volgorde door.

1 Bij het rapport mis ik een overzicht van bronnen, anders dan een aantal links in voetnoten;

2 In het rapport wordt de Regeling Valschermspringen 2010 en de beperkende effecten daarvan op het routepatroon van het valschermspringen niet genoemd;

3 Het rapport meldt 'gesignaleerde hinder' door Valschermspringen, maar die is niet gekwantificeerd. Waaruit blijkt die?

4 In het rapport mis ik een beschouwing over de gevolgen van de investeringen die het Paracentrum al sinds medio jaren negentig doet in geluidarm materieel. Is door die investeringen de hinder afgenomen? Blijkt dat uit daling van de hoeveelheid klachten - als dat een indicatie is - over het valschermspringen in dezelfde periode?

5 In het rapport wordt een aantal maatregelen ter beperkingen van het Valschermspringen genoemd. Niet duidelijk wordt of die zullen leiden tot vermindering van de hinder;

6 Over hinder: waaruit blijkt dat de hinder op za zaterdag en de zondag wordt ondervonden?

7 In de beschouwing over de in gebruik zijnde vliegtuigen wordt uiteraard de omvang van de Cessna 172 vloot op Teuge geconstateerd. Die is, in verhouding tot andere vliegvelden, groot, maar met een reden. Gemist wordt in de analyse van het geluid van de vloot dat vanwege de -3BKL operatie deze en andere vliegtuigen zijn gemodificeerd (andere prop, demper, stiller motor). De effecten zijn niet in de geluidproductie op het vliegveld meegewogen;

8 In de opsomming van Ambulancehelikopters ontbreekt de heli die op Vliegbasis Leeuwarden is gestationeerd voor de Waddeneilanden. Deze heli vervoerde het achterliggende jaar veel coronapatiënten.

9 In 2009 zijn met het Ministerie van V&W / I&M al afspraken gemaakt over het buiten de zones en quota houden van verkeer dat in verband met de veiligheid van het land wordt gedaan. Daaronder vallen onder meer de politievluchten en ambulancevluchten. Er is op landelijk niveau al overeenstemming dit niet mee te wegen in quota etc. Ook Stichting Vlieghinder Teuge heeft zich daar destijds zo over uitgesproken: moet altijd door kunnen gaan. In het TGAL-rapport - ook een rapport dat in het To70-rapport niet wordt geciteerd - worden daarover ook opmerkingen gemaakt die landelijk aangepakt moeten worden. Het TGAL-rapport werd gemaakt op verzoek van Staatssecretaris Wilma Mansfeld, opgevolgd door [REDACTED]

10 Een algemene opmerking over de klachtenoverzichten ter afsluiting. Er is een behoorlijk aantal klachten dat in verband wordt gebracht met Teuge, terwijl de plaats van de klager dat regelmatig geen aanleiding voor is: te ver van Teuge af, kan van veel andere velden in NL en D afkomstig zijn.

To70 geeft aan dat de bijdrage van valschermsvluchten aan de Lden-contouren rond het veld beperkt is en buiten de luchthaven mogelijk groter, maar onzeker is. De basis voor beperkingen aan het valschermspringen wordt daarmee wel erg smal.

Te overwegen valt om te onderzoeken welke meldingen van hinder over het valschermspringen er zijn en na te gaan of die ondervonden hinder verminderd kan worden. Aan zo'n onderzoek lever ik graag een bijdrage.

Hoor graag van je (jullie).

Gr'tn,

Van: [REDACTED]@ gelderland.nl >

Verzonden: maandag 7 juni 2021 17:02

Aan: [REDACTED]@ hotmail.com >; [REDACTED]@ gelderland.nl >

Onderwerp: RE: Contact

Dag [REDACTED]

Bijgaand -onder embargo- de klachten overzichten 2016-2020 + het onderzoeksrapport. In het eerste hoofdstuk zit de analyse van de valschermsvluchten.

We maken zoals ik uitlegde binnenkort rond het vervolg van de PS oordeelsvorming een voorpublicatie van achtergrond informatie omdat het ontwerp-LHB nog wat langer op zich laat wachten; daar zit dit setje straks ook bij in.

- Zou je met ons nog de brief van de stichting Red de Veluwe willen delen? Het is voor ons an sich wel handig om te weten wat hier speelt.

[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

Van: [REDACTED]@ hotmail.com >

Verzonden: donderdag 3 juni 2021 09:16

Aan: [REDACTED]@ gelderland.nl >; [REDACTED]@ gelderland.nl >

Onderwerp: Contact

Urgentie: Hoog

Beste [REDACTED]

Kunnen we morgen, maandag contact hebben over het vervolg van de vergunningverlening Teuge? De achtergrond:

0000000242

- van een aantal kanten wordt me om advies gevraagd omdat ik mede-scribent ben van het TGAL-rapport van enkele jaren geleden dat op verzoek van het Ministerie is gemaakt. Daarin is onder andere gekeken naar de landelijke locaties voor het valschermspringen.
- daarnaast was bekend dat discussie over het valschermspringen zou gaan ontstaan door de invoering van de Regeling Valschermspringen 2010, het is voor die tijd al met betrokken overheden aan de orde geweest.
- tenslotte sprak een kennis in het dorp me aan, hij was 15jr geleden bij LVNL verantwoordelijk voor het overleg met de GA-sector en binnen LVNL nauw betrokken bij het uitplaatsen van de valschermlocaties in het westen van het land (naar Teuge).
- verder ben ik op zoek naar de indicatoren over hinder door het valschermspringen. Ik heb op de site van CRO Teuge gekeken of er stukken te vinden zijn - bijvoorbeeld over de klachten naar soort en aard - maar vind die niet. Hebben jullie gegevens over klachten van de afgelopen jaren?

Daarnaast viel er gister een mailing van Stichting Red De Veluwe uit de regionale kranten, waarin zij fondsen werft om hun verzet tegen 'Lelystad' te financieren. Kennen jullie die mailing? Kan de brief scannen en aan jullie zenden.

Hoor graag over beide onderwerpen,

Met vriendelijke groet,

