

To: [redacted]@ gelderland.nl]  
Cc: [redacted]@ gelderland.nl]; [redacted]@ gelderland.nl]; [redacted]  
[redacted]@ gelderland.nl]; [redacted]@ gelderland.nl]  
From: [redacted]  
Sent: Thur 4/14/2022 9:55:46 AM  
Subject: RE: vragen vanuit de directie  
Received: Thur 4/14/2022 9:55:00 AM

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker Luchtvaart

026 359 [redacted]@ gelderland.nl | [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

werkdagen: maandag | dinsdag | woensdag (ochtend) | donderdag | vrijdag (ochtend)

≡ provincie

Gelderland

---

Van: [redacted]@ gelderland.nl>

Verzonden: donderdag 14 april 2022 10:56

Aan: [redacted]@ gelderland.nl>

Onderwerp: vragen vanuit de directie

Beste [redacted]

Zoals beloofd gaan hieronder de vragen vanuit de directie.

Graag ontvang ik jouw antwoorden op die vragen morgen voor 10.00 uur.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Afdeling Bestuurlijk Juridische Zaken

026 359 [redacted]@ gelderland.nl | [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

werkdagen: maandag | dinsdag | woensdag | donderdag | vrijdag

≡ provincie

Gelderland

**Vraag DO:** We schatten in dat de luchthaven genoeg referentieruimte stikstof heeft. Wat nou als we dat verkeerd inschatten?

**Antwoord:**

Dat is op zich geen probleem. Als de ruimte voor stikstof kleiner uitvalt is dat geen ramp, de luchthaven hoeft niet gelijk te krimpen. Op dit moment is er namelijk nog aardig wat ontwikkelruimte qua vliegbewegingen in de geluidruimte en de ingeschatte stikstof referentie. -Maar, het liefst hebben we natuurlijk een situatie waarin de milieuruimte voor stikstof een zelfde orde grootte aan vliegbewegingen kan accommoderen als de geluidruimte.

Uitleg:

De luchthaven wordt straks 2 manieren begrensd vwb de milieuruimte die ze krijgt.

- In het luchthavenbesluit is de geluidruimte begrensd. De geluidruimte maakt een luchthaven op door middel van vliegbewegingen (starts en landingen).

(Lawaaiige vliegtuigen maken meer ruimte op dan stille vliegtuigen, in de avond en nacht wordt de uitnutting van de geluidruimte vergroot met een factor).

- In de Wnb vergunning is de ruimte voor stikstof uitstoot is straks begrensd op de referentie waarde. Die mag ook niet worden overschreden.

Het 1 op 1 vergelijken van stikstofruimte en geluidruimte gaat niet helemaal op. Niet alle lawaai-vliegtuigen zijn ook grote stikstof uitstoters of andersom.

Als we het huidige gebruik qua toestellen en tijdstippen bekijken (d.w.z wat er in de geluidruimte past) dan zou dat – voor zover we nu in kunnen schatten- kunnen passen in de referentie voor stikstof qua uitstoot.

Als dat minder is, en de luchthaven heeft “tekort” dan zal het maximum aan de stikstofruimte in de Wnb het meest knellend worden. Dat is dan gelijk een goede reden voor de luchthaven om ervoor te zorgen dat zij vliegbewegingen met schonere (bv elektrische) vliegtuigen extra aanmoedigen. Of om de operatie op de luchthaven zelf of vervoer naar de

0000000330



luchthaven qua uitstoot te verminderen (verwarming gebouwen, auto bewegingen etc) tellen daarvoor immers ook voor de stikstof uitstoot.

**Vraag DO:** de paragraaf planning en control is nu puur financieel ingevuld. Maar zit er ook monitoring op het beheren van de grenzen die we de luchthaven opleggen? Hoe werkt dat?

**Antwoord:**

Zie artikel 3.7 in het voorstel voor het LHB:

1. De exploitant rapporteert over de geluidbelasting Lden op de handhavingspunten. De inhoud van de rapportage bevat in ieder geval de in artikel 13 van de Rbl genoemde punten, waarbij ook de geluidsbelasting door incidenteel gebruik zoals bedoeld in artikel 3.1, lid 2 en artikel 3.5 worden meegerekend.

2. De exploitant rapporteert over de aard van de vlucht, de geluidcategorie en de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

Uitleg: NvT

De rapportage verplichting staat beschreven in de Rbl. De provincie wil niet dat incidenteel gebruik leidt tot overschrijding van de grenswaarden, daarom moeten ook vliegbewegingen die op incidentele basis (op basis van zowel artikel 3.1, lid 2 als artikel 3.5) plaatsvinden worden meegerekend in de geluidrapportage.

Uit de rapportage gegevens het tweede lid moet duidelijk blijken of de voorschriften in artikel 3.4 en 3.5 zijn nageleefd.

**Vraag DO:** We leggen bij bepaalde vluchten een beperking van 4 dagen per jaar op. Maar aan andere overlast gevende vluchten doen we niets. Waarom niet? Kunnen we uitleggen waarom de huidige openingstijden volgens ons beperkend genoeg zijn?

**Antwoord:**

In de Statenbrief schrijven we over de valschermvluchten:

#### Ontwerp-luchthavenbesluit

- Om tegemoet te komen aan de wens tot het beperken van hinder door valschermvluchten

is er een beperking opgenomen voor het uitvoeren van valschermvluchten. Valschermvluchten zorgen voor meer hinder in de nabije omgeving van de luchthaven vanwege de geluidsproductie van de valschermvliegtuigen in combinatie met de manier van vliegen: Daarbij wordt in een klein gebied in cirkels rondgevlogen om hoogte te winnen.

NvT hfdstuk 5.2 nadere belangen afweging richting LHB, o.b.v. nieuwe info en zienswijzen gaat iets verder op in waarom we hier nu geen verandering in aanbrengen en ook andere vliegbewegingen extra beperken in openingstijden :

#### *Valschermvluchten*

Ten aanzien van de valschermvluchten hebben de zienswijzen tot enkele wijzigingen geleid. De provincie vindt het belangrijk dat de hinder door valschermvluchten beperkt wordt, maar er ook handelingsperspectief is voor het doorvoeren van veranderingen aan de vliegtuigen of de bedrijfsvoering door de uitvoerders van valschermvluchten. Daarom is de ingangsdatum voor het voorschrift t.a.v. valschermvluchten gesteld op 1 januari 2023. Daarnaast zijn de voorschriften m.b.t. over openingstijden, dagdelen en incidenteel afwijken daarvan duidelijker verwoord.

Het klimgebied voor valschermvluchten is ongewijzigd, de provincie verwacht niet dat dat op afzienbare termijn vergroot zal worden. Daarom is nog geen andere afweging m.b.t. de beperkingen van de openingstijden voor valschermspringen gemaakt.

#### *Rondvluchten en aerobatics manoeuvres*

Uit een aantal zienswijzen en het Belevingsonderzoek blijkt dat ook rondvluchten, reclamesleepvluchten en kunstvluchten zorgen voor hinder voor omwonenden. De provincie heeft afgewogen of voor deze categorieën via het luchthavenbesluit extra voorschriften aan de orde zouden kunnen zijn. Dat is volgens de provincie niet het geval omdat via het luchthavenbesluit niet gestuurd kan worden op vlieggedrag (zoals bij aerobatics manoeuvres, die geen deel uitmaken van een luchtvaartvertoning) of op het beperken van activiteiten, die alle een gelijksoortig karakter hebben als rondvluchten en reclamesleepvluchten van een breed scala aan kleine luchtvaart activiteiten zoals inspectievluchten, lesvluchten en fotovluchten. Er zijn al extra beperkingen van de openingstijden, in artikel 3.4 van luchthavenbesluit opgenomen, dat vindt de provincie voldoende.

NB: Voorts is goed om te weten dat we tegelijkertijd (nu nog intern) bezig zijn met een tegemoetkoming aan het NPCT om de vliegtuigen (technisch) stiller te maken. Er is dekking gevonden voor een incidentele subsidie, GS staat er achter. Als NPCT hierbij aan de voorwaarden (oa check staatsteun, deugdelijk plan+uitvoering etc) kan voldoen dan is hier een mooie combinatie van maatregel (in lhb) en effect (stillere valschermvluchten) te behalen.