

Toelichting Geluid

Het zijn modelmatige berekeningen, die je niet 1 op 1 kunt vertalen in een waarneming van geluid (je kunt bv niet stellen dat je op de 48dB(A) contour 24 uur per dag, 7 dagen per week een continue geluidbelasting zult ervaren van 48dB(A).

Geluidsbelasting

De geluidsbelasting is berekend en gemiddeld over een jaar. Geluid wordt uitgedrukt in decibel. Hoe hoger het aantal decibel, hoe harder het geluid. Geluidsniveaus rond de 60 dB(A) worden als druk en rumoerig beoordeeld. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in de gemiddelde geluidsbelasting over 24 uur (Lden). De geluidbelasting 's avonds en 's nachts is hinderlijker dan die van overdag en wordt daarom zwaarder meegerekend in rekenmodellen.

Vroeger werden ook vliegbewegingen tijdens het weekend het reke model zwaarder meegeteld. (d.m.v. de weekend weeg factor) Dat is in het nieuwe rekenmodel niet meer het geval.

Geluidskaart

De geluidskaart is gemaakt met een nationaal rekenmodel (NLR). Het geluid van het vliegverkeer is berekend voor verschillende punten. De punten met dezelfde geluidbelasting zijn door lijnen of contouren verbonden en op de kaart te zien door middel van verschillende kleuren.

Het gebruik van het rekenmodel van het NLR is voorgeschreven in de Regeling Burgerluchthavens.

De 58 dB(A) contour wordt gebruikt voor het aanduiden van het gebied met een hoge geluidsbelasting;

Binnen de contour zone van meer dan 48 dB(A) noemt men de geluidbelasting matig

Wat is een Lden contour?

Deze contouren zeggen iets over de jaargemiddelde geluidbelasting en worden uitgedrukt in Lden Dit betekent "Lday-evening-night" en is de huidige wettelijke geluidmaat voor de geluidbelasting, waarbij het geluid in de avond en de nacht zwaarder telt dan het geluid overdag. Lden wordt bepaald door eerst de gemiddelde geluidsniveaus tijdens de dag (7–19 uur), de avond (19–23 uur) en de nacht (23–7 uur) vast te stellen. De geluidsniveaus voor de avond en nacht worden verhoogd met respectievelijk 5 en 10 dB. Vervolgens wordt het gemiddelde geluidsniveau voor het gehele etmaal vastgesteld. Deze maat gaat uit van het feit dat geluid tijdens de avond, en in nog sterkere mate in de nacht, hinderlijker is dan overdag.

Voor de berekening wordt rekening gehouden met de verschillende vliegtuigtypes, het tijdstip van start of landing, de gevolgde vliegbaan en de herkomst respectievelijk de bestemming van het vliegtuig.

In de praktijk is het dus niet zo dat je 24 uur per dag exact dit geluidsniveau hoort op deze contour.

Toelichting vliegroutes punt Sierra (aan de hand van de VFR kaart)

Uitleg starten en landen gebeurt tegen de wind in, dat bepaalt of er oost-west of west-oost gestart en geland kan worden. In NL vaak westenwind: oost-west iets vaker in gebruik in de praktijk.

Bij crosswind (Noord of zuid; haaks op de baan) zijn de vliegomstandigheden wat lastiger maar kan zeker ook gestart en geland worden.

Punt Sierra

Op punt Sierra melden de vliegers die op zicht vliegen (dat zijn veruit de meeste) zich aan bij de verkeerstoren van Lh Teuge. Vrijwel alle zichtvliegbewegingen komen hier langs

Dan horen ze de baanrichting die op dat moment in gebruik is en andere bijzonderheden. Afhankelijk van de baanrichting volgen de vliegers dan de route linksom of rechtsom richting de landing.

Vanaf dit punt wordt op ca. 700 ft (ca 230 m) gevlogen, dat staat ook op de vliegkaart aangegeven. Uiteraard wordt er richting de landing verder gedaald naar 0.

Instrument vliegers IFR (en helikopters)

IFR vliegende vliegtuigen (kleine business jets) gebruiken deze route niet, zij vliegen recht aan op de banen, de verkeerstoren informeert hen over welke.

Helikopters hebben andere vliegkarakteristieken (hebben geen start- en landingsbaan nodig) en kunnen ook andere routes kiezen (denk bv maar aan de lifeliner, die staat soms zelfs midden in de stad), uiteraard volgen zij ook aanwijzingen van de verkeerstoren.

Regels en toezicht

De provincie stelt niet deze vliegroutes vast, dat doet het Rijk. De Inspectie Leefomgeving en Transport controleert of de luchthaven veilig gebruikt kan worden en geeft een Verklaring Veilig Gebruik Luchthaven (VVGL af). Daarbij wordt ook gekeken naar deze routes.

Rond Teuge is overigens geen sprake van een strak gecontroleerd luchtruim zoals rond Schiphol het geval is. Het exact volgen van de routes volgens de pijltjes op de kaart is dus niet meteen strafbaar o.i.d.

Luchtvaart politie

Houdt toezicht op het luchtruim gebruik maar kan onveilig gedrag eigenlijk alleen “op heterdaad” constateren (vergelijk met weggedrag)

Corridor dorp Twello-Area to be Avoided

Een Area to be Avoided wordt door de vliegers vermeden (avoided=vermeden). Het is niet strikt verboden om eroverheen te vliegen. Handhaving op hier overheen vliegen is dus niet mogelijk. Het komt hier ook aan gedrag (vergelijk: weggedrag, je kunt je binnen de regels ook hinderlijk gedragen)

Zoals op de kaart te zien is, is er bij Twello maar een smal stukje waar wel overheen gevlogen “mag” worden. Op een drukke dag of bij lastiger weersomstandigheden gaat dat soms niet goed.

De provincie is niet verantwoordelijk voor het aanwijzen van area's to be avoided of vliegroutes, dat staan dus geen regels over in het LHB.

Waar wel: In de wet Luchtvaart: via artikel 5.11 procedure.

Vlieghoogtes

EASA regels

Buitengebied: 500 Ft (ca 150 m)

Aaneengesloten bebouwing: 1000 Ft (ca 300 m)

NB: Bij het aanvliegen vanaf pt Sierra is dat hier 700 m, en hier ook lager want een vliegtuig moet wel kunnen dalen.

Paravluchten

Er zijn ca 4000-4500 vliegbewegingen per jaar met valschermspringers vanaf Teuge. Het merendeel door het Nationaal Paracentrum Teuge.

Op mooie dagen wordt er met 2 toestellen gevlogen, in de praktijk gaat er dan zo 2 keer per uur een toestel de lucht in.

Anders dan andere vluchten zijn deze vliegtuigen langer aanwezig in het gebied, dat was ook duidelijk te zien uit het onderzoek dat we hebben laten doen door To70 hierover: Op de “heatmaps was duidelijk te zien dat de vliegtuigen binnen een straal van ca 10 km blijven.

Dat klopt ook, want vanwege de regeling Valschermspringen is dat ook voorgeschreven. Daarin staan de gebieden aangewezen waar valschermsvluchten mogen stijgen en dalen. Daar gaat de provincie dus niet over, en ook niet het luchthavenbesluit.

Wat we wel konden regelen is in een voorschrift opgenomen. Hiermee is:

- Voorgeschreven dat de valschermsvluchten met toestellen in een geluid categorie 1 tm 4 (de meest geluid makende) op 2 weekenddagdelen niet plaats mogen vinden.
- Er is handelingsperspectief voor het paracentrum (en andere uitvoerders):
- Er kunnen aanpassingen gedaan worden aan de toestellen.

- Er is een aanbod gedaan d.m.v. het openstellen van een eenmalige incidentele subsidie voor het NPCT voor het aanpassen van de vliegtuigen. Als zij dat gaan gebruiken dan worden alle paravluchten van hen (-en dat is het merendeel op Teuge) stiller, en dan niet alleen die in het weekeinde . Status: Wacht op antwoord/aanvraag NPCT.

Vwb rondvluchten, waaron die niet beperken (adhv klachten)

Vlieggedrag in het luchtruim kan de provincie niet regelen in het luchthavenbesluit.

Wat mensen ervaren als “een rondvlucht/pleziervluchtje” is dat ook niet altijd: Inspectie- les- foto vluchten etc hebben dezelfde soort vliegbewegingen in de lucht.

(Zouden we dit soort vlieggedrag allemaal beperken dan wordt de luchthaven heel erg beperkt)

En ook: Bij voorbeeld voor lesvluchten zijn er al beperkingen, zo mag er niet continue (door) starts geoefend worden (z.g.n. circuitvluchten). Deze beperkingen waren al van kracht en staan nu ook weer in het nieuwe voorstel voor het LHB.