

Kenmerk: LGK14032021-01

Betreft: "groeien onder voorwaarden, maar dan wel met handhaafbare cijfers"

Datum: 14 maart 2021

Beste [REDACTED]

Zoals toegezegd tijdens ons plezierige onderhoud 11 maart 2021 zou ik nog even mijn gedachten over "**groeien onder voorwaarden**" op papier zetten. Ik had (en heb) het helder in mijn hoofd, maar het blijft lastig dit zonder rekenvoorbeeld goed uit te leggen. Ik snap dat jullie mijn verhaal in hoofdlijnen konden volgen, maar dat het ook nog niet helemaal beeldend was.

Vooropgesteld dat ik nog geen voorbeeld berekening in Aerius heb gemaakt (dat is wel heel veel werk voor een voorbeeld en in mijn ogen eigenlijk ook een taak van To70). Ik heb eenvoudige getallen genomen zodat het eenvoudig te volgen is, ik denk dat we daar allemaal op dit moment mee gebaad zijn.

Inleiding

Voor de (een) passende beoordeling is een dataset nodig van type vliegtuigen, voor zowel geluid als uitstoot (o.a. NOx / CO2). Deze dataset dient duidelijk opgenomen te worden in de stukken. Hieronder een fictief tabel met fictieve waarden, het is vooral bedoelt om het groeien onder voorwaarden te duiden. Hierbij opgemerkt dat er in dit voorbeeld uitgegaan is van de hypothese dat stillere vliegtuigen ook minder uitstoot hebben, het kan nodig zijn de beide tabellen los te koppelen indien deze hypothese niet waar blijkt te zijn.

Waarden zijn derhalve illustratief, dit geldt ook voor reductie factoren, door middel van eenvoudige berekeningen met de dataset kunnen de waarden volgens dit groeien onder voorwaarden berekend worden.

Type	Aantal	Uitstoot	Totaal uitstoot	Geluid	Totaal geluid
1	250	100	25.000	90	22.500
2	500	95	47.500	85	42.500
3	1.000	90	90.000	80	80.000
4	5.000	85	425.000	75	375.000
5	15.000	80	1.200.000	70	1.050.000
6	10.000	75	750.000	65	650.000
7	7.500	70	525.000	60	450.000
8	2.500	65	162.500	55	137.500
	41.750		3.225.000		2.807.500

Fictieve dataset huidige situatie

Hierna kan een reductie tabel worden opgesteld, waarin de doelstellingen van de Provincie Gelderland zijn opgenomen. Hiermee wordt voor een ieder duidelijk welke ambitie het "groeien

onder voorwaarden” model weergeeft. Het moge duidelijk zijn dat binnen dit scenario eenvoudig meerdere reductie tabellen opgenomen kunnen worden, bijvoorbeeld “lage ambitie”, “realistische ambitie” en “hoge ambitie” (dat deze vermoedelijk haaks zullen staan op de “ambities” van Teuge is begrijpelijk, maar m.i. noodzakelijk voor een goed politiek debat wat er op enig moment komt).

Jaartal	Uitstoot	Reductie	Geluid	Reductie
2021	3.225.000		2.807.500	
2026	2.983.125	7,50%	2.667.125	5%
2031	2.759.391	7,50%	2.533.769	5%
2036	2.552.436	7,50%	2.407.080	5%
2041	2.361.004	7,50%	2.286.726	5%
2046	2.183.928	7,50%	2.172.390	5%
2051	2.020.134	7,50%	2.063.770	5%

Fictieve ambitie tabel

Middels onderstaande rekenvoorbeeld wordt duidelijk dat dit “groeien onder voorwaarden” ook realistisch is voor alle partijen. Zeker nu de hoge ambitie van elektrisch vliegen geïntroduceerd wordt en Teuge (en aandeelhouders) zich hiermee sterk (willen) profileren. Het door Teuge uitgesproken vertrouwen in elektrisch vliegen en de daarmee samenhangende besparing op uitstoot en geluid kunnen opgenomen worden als groep 9 in de data set (deze kan telkens bijgesteld worden als nieuwe ontwikkelingen geluid en uitstoot verder reduceren). Uit dit rekenvoorbeeld blijkt dat de prikkel om te mogen en kunnen groeien realistisch aanwezig is. Groei in het aantal bewegingen is relatief eenvoudig als Teuge ervoor zorgt dat er ook echt iets gebeurt aan de vloot.

Type	Aantal	Uitstoot	Totaal uitstoot	Geluid	Totaal geluid
1	0	100	0	90	0
2	125	95	11.875	85	10.625
3	250	90	22.500	80	20.000
4	2.500	85	212.500	75	187.500
5	5.000	80	400.000	70	350.000
6	10.000	75	750.000	65	650.000
7	12.500	70	875.000	60	750.000
8	10.000	65	650.000	55	550.000
9	4.000	10	40.000	40	160.000
	44.375		2.961.875		2.678.125

Fictief rekenvoorbeeld vloot 2026

Zoals te zien is in het rekenvoorbeeld is de “groeien onder voorwaarden” prikkel lonend voor Teuge. Immers hoe meer van de “lawaaigste” en “meest vervuilende” vliegtuigen er worden verruimd door stillere en schonere, in combinatie met elektrisch vliegen hoe meer vluchten er mogelijk worden binnen dit model.

Het is daarom zaak om naast reductie ook steeds een plafondwaarde op te nemen per periode, hierdoor wordt ook de maximaal wenselijke groei wel eenduidig vastgelegd. Overigens is dit in alle scenario’s nodig, aangezien een passende beoordeling / MER altijd uit moet gaan van het slechtste scenario, indien niet gewerkt wordt met een maximaal aantal zal een LHB nimmer stand houden.

Jaartal	Uitstoot	Reductie	Geluid	Reductie	Max. aantal vluchten	Max. groei
2021	3.225.000		2.807.500		42.000	
2026	2.983.125	7,5%	2.667.125	5,0%	44.100	5,0%
2031	2.759.391	7,5%	2.533.769	5,0%	46.305	5,0%
2036	2.552.436	7,5%	2.407.080	5,0%	48.620	5,0%
2041	2.361.004	7,5%	2.286.726	5,0%	49.836	2,5%
2046	2.183.928	7,5%	2.172.390	5,0%	51.082	2,5%
2051	2.020.134	7,5%	2.063.770	5,0%	52.359	2,5%

Fictief voorbeeld met beperking op groei, maar wel mogelijkheden voor groei.

Tot slot, de omgeving Klarenbeek blijft de voorkeur uitspreken voor het scenario **“geen groei mogelijk”** zolang niet heel tastbaar is welke groei onder welke voorwaarden mogelijk is, inclusief maximalisering van deze groei. Indien dit model opgenomen wordt binnen het “groeien onder voorwaarden” en de ambitie voldoende hoog gesteld wordt in het kader van reductie en maximalisering van het aantal vluchten zou het op enig moment bespreekbaar kunnen worden.

Elke andere variant van **“groeien onder voorwaarden”** die niet zoals deze eenvoudig gemonitord kan worden en belangrijker daarmee dus ook eenvoudig gehandhaafd kan worden zullen wij niet mee akkoord gaan. Helaas moeten wij dan onze strijd voortzetten. Wij denken met dit voorstel recht te doen aan de belangen van de inwoners maar ook de exploitant, we geven hiermee direct alle “onderhandelingsruimte” bloot, dit past ons inziens binnen ons motto “we strijden altijd met open vizier”.

Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn dan hoor ik het natuurlijk graag!

Met vriendelijke groet,



Inwoner Hooiland te Klarenbeek

PS naast het geluidsproductie certificaat welke een type vliegtuig verkrijgt dient er ook een programma voor geluidsmetingen opgenomen te worden in het LHB. Immers op die manier is aantoonbaar dat de theoretisch reductie ook in de praktijk wordt behaald. Hiervoor kunnen enkele meetpunten worden opgesteld op strategische posities. Immers door nabij de luchthaven te meten wordt snel inzichtelijk welke geluidswaarden er gelden bij stijgen en landen. Door de jaren heen moet er daarmee een trend waarneembaar zijn die overeenkomt met de opgenomen reductie. Tenslotte is 1 van de grootste aandeelhouders (Apeldoorn) groot voorstander van “meten is weten” hier sluiten wij ons 100% bij aan.

Verder dient er goede controle te komen op het gegeven dat een type vliegtuig door modificaties opeens meer of minder geluid (en uitstoot) kan uitstoten, op gezette tijden een her certificering is in lijn met heel veel andere wet- en regelgeving, denk aan een soort APK voor vliegtuigen.