

Bijlage bij Statenbrief

Datum

7 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

1 van 5

Onderwerp

Vervolgvoorstel Luchthavenbesluit Teuge

Portefeuillehouder

Helga Witjes

1 Inleiding

Tijdens uw oordeelsvormend beraad heeft de portefeuillehouder toegezegd om aanvullende informatie te geven over:

- De klachtenprocedure;
- Valschermvluchten (paravvluchten);
- De aangevraagde vergunning o.g.v. de Wet natuurbescherming (Wnb);
- Klimaat paragraaf.

Deze onderwerpen lichten wij hieronder toe.

2 Klachtenprocedure

We vinden het belangrijk dat klachten goed behandeld en terug gemeld worden: We registreren de klachten die binnen komen bij ons Provincieloket en sturen die door naar de bevoegde instanties. We zijn actief in de door de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Teuge (CRO) ingestelde werkgroep die werkt aan de verbetering van het klachtenprotocol. We kunnen echter het proces van klachtenafhandeling niet regelen via het luchthavenbesluit.

De klachtenprocedure en klachtenafhandeling over vliegveld Teuge geeft aanleiding tot veel reacties. Dit blijkt ook uit het belevingsonderzoek dat wij vorig jaar lieten uitvoeren. Veel omwonenden dienen geen klacht mee in 'omdat dat toch geen enkel effect heeft'. Voor een deel is deze reactie verklaarbaar.

Op basis van de huidige afspraken fungeert ons Provincieloket als registratiepunt van alle klachten. Het Provincieloket stuurt alle klachten door naar de instanties, die verantwoordelijk zijn voor de afhandeling van de betreffende klachten. Dat kan bijvoorbeeld de luchthaven zijn, of de Luchtvaartpolitie, de toezichthouder van de Provincie of de Omgevingsdienst. Als er een klacht wordt doorgestuurd, dan krijgt de melder daarvan bericht.

Klachten die betrekking hebben op grondgebonden activiteiten handelen wij zelf af, of i.s.m. de Omgevingsdienst. Het merendeel van de klachten gaat echter over het vliegen zelf. Hiervoor is het ministerie van I&W bevoegd gezag en treedt de luchtvaartpolitie handhavend op. In bijna alle gevallen melden burgers hinder van vliegtuigen. Hierbij gaat het meestal om vlieggedrag van piloten in de lucht. Bij nader onderzoek

Datum

7 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

2 van 5

blijkt vervolgens dat dit vlieggedrag van piloten door de luchtvaartpolitie in juridische zin niet gesanctioneerd kan worden. En dit staat nog los van de vraag of de luchtvaartpolitie hiervoor voldoende capaciteit heeft.

Het Provincieloket streeft er naar dat op iedere klacht terugkoppeling plaatsvindt. Het maakt daarbij niet uit of deze terugkoppeling inhoudt dat de klacht niet geverifieerd kan worden of het vlieggedrag dat de hinder veroorzaakte, wel verklaard maar niet gesanctioneerd kan worden.

Ook delen wij jaarlijks in de CRO Teuge een overzicht van de klachten. In de CRO van maart 2021 hebben we de onvrede over dit overzicht en de afhandeling van klachten besproken. Daarop is eind 2021 in de CRO besloten een werkgroep op te richten om de klachtenprocedure te verbeteren. In deze werkgroep zijn de luchthaven, gebruikers van de luchthaven, omwonenden, Platform Vlieghinder Teuge, de luchtvaartpolitie, de gemeente Voorst en de provincie vertegenwoordigd. Wij zullen uw zorgen over de klachtafhandeling daar onder de aandacht brengen en er op sturen dat er afspraken gemaakt worden. De werkgroep werkt sinds begin dit jaar aan een voorstel voor een nieuw klachtenprotocol. Dit voorstel zal in de CRO worden besproken. Naast onze rol in de CRO en de werkgroep onderhouden wij regelmatig contact met de directeur van de luchthaven. Klachtafhandeling is dan onderwerp van gesprek.

Wij zullen u hierover op de hoogte houden via de Mededelingenbrief.

3 Valschermvluchten (paravvluchten)

Het doel van het voorschrift in ons voorstel voor het Luchthavenbesluit is om de geluidsoverlast door valschermvluchten te verminderen door een beperking te stellen van 4 dagdelen in het weekend per maand voor valschermvluchten met de meest lawaaiige vliegtuigen. Dit voorschrift geldt alleen voor de valschermvliegtuigen in de geluidscategorie 1 tot en met 4.

Daarmee vormt de bepaling een prikkel voor het paracentrum om de bestaande paravvliegtuigen in categorie 4, één categorie stiller te maken, nl. categorie 5. Hierdoor zorgen de paravvluchten niet alleen in de weekenden voor minder overlast, maar is het gevolg ook dat alle valschermvluchten met deze vliegtuigen stiller worden uitgevoerd en verwachten we dat ze voor omwonenden niet meer opvallen t.o.v. de rest van het vliegverkeer van de luchthaven.

Welke geluid categorieën zijn er?

Met de geluidscategorie voor een luchtvaartuig bedoelen we: vliegtuigcategorie, ingedeeld op basis van het geluidsniveau in het Luchtvaartuigregister (LVTR) of, voor buitenlandse vliegtuigen, in de zogenaamde aanvullende lijst (NLR-CR-96650 L - Supplement 1 van versie 13.3 Indelingslijst voor vliegtuigcategorie toewijzing, voor overige burgerluchthavens). Er zijn 8 geluid categorieën voor de kleine luchtvaart. De stilste geluid categorie is 8, de lawaaiigste is 1.

Wie stelt de geluid categorie van een luchtvaartuig vast?

Houders van een vliegtuig zijn verplicht om een geluidcertificaat te hebben, tenzij dit daarvan is vrijgesteld (t.w. experimentele toestellen). ILT geeft deze geluidscertificaten af aan de houder van het vliegtuig. In het

Datum

7 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

3 van 5

openbare Luchtvaartuig register [Luchtvaartuigregister | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#) is te zien in welke geluidscategorie een vliegtuig is ingedeeld.

Hoe groot is het verschil in beleving tussen categorie 4 en 5?

Het verschil tussen geluidscategorie 4 en 5 is ongeveer 3dB(A). Dat is voor het menselijk oor ongeveer een halvering qua beleving. We schatten in dat deze vluchten dan niet extra meer opvallen qua geluidbeleving ten opzichte van de andere vliegbewegingen van vliegveld Teuge.

Hoe kan een vliegtuig stiller worden gemaakt?

Een vliegtuig kan doorgaans stiller worden gemaakt door middel van aanpassingen aan de motor, de uitlaat en de propeller of een combinatie daarvan.

In welke geluid categorie vallen de paravliegtuigen?

De paravliegtuigen van NPCT vallen momenteel in geluidscategorie 4. Dat is al stiller dan de standaard uitvoering van dit vliegtuig (categorie 1)

Naar welke geluid categorie kunnen deze vliegtuigen op dit moment gebracht worden?

De paravliegtuigen kunnen naar categorie 5 gebracht worden door middel van een andere propeller en het daarop bijstellen van de motor.

Waarom is dat nu nog niet gedaan?

Het aanpassen van deze 3 vliegtuigen kost tussen de 150.000 en 200.000 euro. Een dergelijke investering wordt niet geheel terug verdiend met lagere start- en landingsgelden door het vallen in een stillere geluidscategorie dan voorheen. Er was eerder ook geen noodzaak voor het paracentrum, omdat de Omzettingsregeling geen openingstijden had, die gekoppeld waren aan een geluid categorie.

Met de beperking van de openstelling (valscherp vrije dagdelen, van toepassing op valscherpvluchten met geluid cat. 1-4) is die noodzaak er wel. Het paracentrum bepaalt zelf of en wanneer hun vliegtuigen stiller gemaakt kunnen worden; dat hangt namelijk ook samen met financiële haalbaarheid, levertijden en de bedrijfsvoering van het paracentrum.

Kan het stiller?

Op basis van wat we nu weten schatten we in dat het de eerstkomende jaren niet realistisch is om het huidige paravliegtuig nog stiller te maken, er zijn grenzen aan de technische mogelijkheden. Ook zijn er nog geen elektrische vliegtuigen geschikt voor valscherpvluchten binnen het bereik van het paracentrum.

Waarom niet een algeheel verbod (valscherpspringvrij dagdeel) op paravvluchten voor alle geluid categorieën?

In de praktijk is soms (ten onrechte) de indruk ontstaan dat met het Luchthavenbesluit sprake zou zijn van compleet valscherpvrige dagen. De beperking in dit Luchthavenbesluit heeft enkel betrekking op de vliegtuigen waarmee paraspringers omhoog worden gebracht in de geluidscategorieën 1 tot en met 4.

Datum

7 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

4 van 5

Met een algeheel verbod voor valscherms vluchten op valscherms vrije dagdelen is er voor het paracentrum geen prikkel meer om de vliegtuigen van categorie 4 naar categorie 5 te brengen, het levert hen immers niets op. Daarmee zou dan de situatie ontstaan, dat de valschermsvluchten worden verplaatst naar andere tijden, terwijl het vliegtuig niet stiller wordt gemaakt. Dan wordt (behalve de valschermsvrije dagdelen) het paravliegen over de hele week niet stiller.

Zoals het voorschrift nu geformuleerd is, zit er een prikkel in om de vliegtuigen stiller te maken naar een haalbare geluid categorie (5).

Daarmee worden dan alle vliegbewegingen (over de hele week genomen) van het paracentrum ruim de helft stiller. In combinatie met ons aanbod om het paracentrum tegemoet te komen met de investeringskosten verwachten we zo een grote vermindering van de geluidshinder voor alle paravvluchten tot stand te kunnen brengen.

4 Aanvraag Wnb vergunning

Wat is de stand van zaken?

We hebben ons ontwerp besluit over de aangevraagde Wet natuurbescherming vergunning van de luchthaven al met u gedeeld. Dit ontwerpbesluit ligt 6 weken ter inzage, er kunnen zienswijzen worden ingediend. Daarna stellen wij de reactienota op en stellen wij het definitieve besluit n.a.v. de zienswijzen vast.

Is het een probleem dat de Wnb vergunning nog niet definitief is vastgesteld?

Het luchthavenbesluit en het besluit over de Wnb vergunning staan juridisch gezien los van elkaar. Daarom is dat geen probleem.

We hebben inmiddels de aanvraag beoordeeld en een ontwerp Wnb vergunning kunnen vaststellen. Daaruit blijkt dat de luchthaven binnen de referentie waarde voor stikstof blijft.

In de praktijk:

- begrenst het Luchthavenbesluit de hoeveelheid geluid die geproduceerd mag worden en zorgt het voor ruimtelijke bescherming van de beperkingen gebieden
- begrenst de Wnb vergunning de hoeveelheid emissies.

Hoe staat het met de ambitie om tot 25% reductie van de stikstof uitstoot te komen, wordt dat vertaald in de aangevraagde Wnb vergunning?

In de GMS uitvoeringsagenda hebben wij in samenwerking met de partners van de verschillende sectoren (bouw, natuur, landbouw, industrie, mobiliteit; regio's en waterschappen) in Gelderland maatregelen beschreven om te komen tot een daling van depositie, het sterker maken van de natuur en ruimte creëren voor ontwikkeling. Dat sluit aan op wat het Rijk doet in de structurele aanpak van het stikstofprobleem, zoals uiteengezet in de Kamerbrief van 24 april 2020 en inmiddels verankerd in de Wet stikstofreductie en natuurverbetering en de Wet natuurbescherming. Het doel in Gelderland (voor 2030) is: 25% reductie van emissie, door elke sector te leveren. Hoe precies, dat is verdere uitwerking, en voor sommige sectoren sluit dit aan bij andere maatregelen die ze toch al moeten nemen (bij voorbeeld CO2 reductie).

Datum

7 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

5 van 5

Wij zijn intussen bezig met de verdere uitwerking hiervan, maar dat kost tijd en vergt ook afstemming met andere overheden. Om het stikstofprobleem op te lossen zal dit leiden tot een brede maatschappelijke transitie en een andere verdeling van het gebruik van de fysieke ruimte.

Dat geldt ook voor luchtvaart: Er is nog geen toepasbaar uitvoeringskader voor het nu al inperken van stikstof emissies via de aangevraagde Wnb vergunning. We verwachten wel dat de emissies van de luchtvaart onderdeel van gesprek worden in de toekomst: Dan wel bij het Rijk, dan wel in onze eigen gebiedsbenadering.

Meer informatie:

GMS uitvoeringsagenda, te vinden via:

PD - Gelderse Maatregelen Stikstof Uitvoeringsagenda 2021-2025 (PS2021-555) Provincie Gelderland (stateninformatie.nl)

Het daarbij behorende kader, te vinden via:

<https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/10772520/1#search=%22PS2021-747%22>

5 Klimaatparagraaf

U gaf aan dat u een uitwerking van de klimaat effecten miste in de Statenbrief. Daar hebben wij beperkt invulling aan gegeven. Het luchthavenbesluit heeft met name betrekking op de geluidruimte van de luchthaven en de ruimtelijke doorwerking in gebieden waar beperkingen gelden, niet op emissies.

In het luchthavenbesluit is er -ten opzichte van de geldende omzettingsregeling- minder groei mogelijk van vliegbewegingen (met de huidige vloot / invoerset) door de correctie van -3Db(A) geluid ruimte. Daarmee is er ook geen toename van negatieve effecten op het klimaat in de nieuwe situatie t.o.v. de Omzettingsregeling.

Emissies worden geregeld in de Wnb vergunning. Ook deze aanvraag is voor de berekening gebaseerd op een lager aantal vliegbewegingen dan in de geldende Omzettingsregeling (met de huidige vloot / invoerset) mogelijk was. Daarnaast beschrijven we onder punt 4 van deze bijlage dat we er van uit gaan dat straks, via de uitvoeringskaders voor stikstofemissies, een inperking van emissies nader vorm gegeven kan worden.