

Provincie Gelderland
t.a.v mevrouw J. Meijers, lid Gedeputeerde Staten
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Geachte mevrouw Meijers,

Wij danken U voor de tijd die U heeft willen vrijmaken om mij en de heer Boreel namens het Platform Vlieghinder Teuge te ontvangen.

U heeft ons de gelegenheid gegeven om onze brief van 10 augustus jl. toe te lichten. Tijdens het gesprek zijn nog een aantal onderwerpen ter tafel gekomen. Wij nemen de vrijheid om een paar van deze onderwerpen hieronder nader toe te lichten en van ons commentaar te voorzien.

Bij de aanvang van het gesprek stelde U dat het niet in Uw voornemen ligt om dit gesprek te zien als nieuw of aanvullend op de bestaande overlegstructuren. Wij hebben getracht U duidelijk te maken dat het Platform zich in geen van de bestaande structuren als vertegenwoordigd beschouwt.

Het CRO-overleg heeft geen bevoegdheden en is niet meer dan een platform voor het aanhoren van de standpunten en de belangen van Teuge en de vliegers. Wij ervaren dit als een nutteloos orgaan voor de mensen die overlast van het vliegveld ondervinden.

Wij hebben uitvoerig met U gesproken over de handhaving van de weinige regels waaraan de vliegers zich moeten houden. U heeft duidelijk gemaakt dat de Provincie maar een beperkte bevoegdheid heeft op dit gebied.

Wij hebben benadrukt dat de Provincie wel degelijk ruime bevoegdheden heeft om de overlast te beperken en het gedrag van vliegers te beïnvloeden. Deze bevoegdheden zijn verankerd in de nieuwe Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde regelgeving, zoals de RBML. Hieronder doen wij een greep uit de Memorie van Toelichting (MvT) bij de indiening van het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer:

*(p. 20) **2.3.1** (...) Provinciale staten kunnen ook handhavingpunten leggen op andere plaatsen waar zij een extra garantie willen geven voor de maximale geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer aldaar. (...) Het staat provinciale staten vrij om naast handhavingpunten andere instrumenten in een luchthavenbesluit op te nemen ter beperking van de geluidbelasting.*

*(p. 21) **2.3.3 Instrumentarium** (...) Tevens kunnen in een luchthavenbesluit regels worden opgenomen over bijvoorbeeld tijdstippen waarop geen gebruik gemaakt kan worden van banen op de luchthaven of het soort vliegtuigen dat gebruik mag maken van een luchthaven. Feitelijk gaat het hier om operationele maatregelen.*

(p. 23) **Luchthavenbesluit** (...) Ook kunnen bijvoorbeeld openingstijden worden vastgesteld en kunnen regels worden gesteld aan de vluchtuitvoering en het baangebruik.

(p. 27) **2.4 Luchthavenbeleid provinciaal bestuur** (...) Met het oog op het reguleren van de hinder van klein vliegverkeer (vliegtuigen met een maximum gewicht van 8618 kg) kunnen provinciale staten operationele maatregelen opnemen, bijvoorbeeld in de vorm van vluchtuitvoeringsbeperkingen en gedifferentieerde openingstijden (afhankelijk van het vliegtuigtype). In hoofdstuk 3 wordt dit verder uiteengezet.

(p. 31) **3.2.3. Beheersing van geluidhinder** (...) In het huidige stelsel wordt de geluidhinder van kleine vliegtuigen gereguleerd via de Bkl-systematiek, waarbij een jaarlijkse maximale geluidsruimte wordt vastgesteld. In deze systematiek telt het vliegen met vliegtuigen die relatief veel geluid produceren en het vliegen op bepaalde uren (bijvoorbeeld in het weekend in de zomermaanden) zwaarder mee in de berekening van de geluidszone rond een luchthaven. De systematiek heeft in de praktijk echter beperkingen. De Bkl-geluidszonering geeft alleen een maximale jaarlijkse geluidsruimte weer. Er worden geen beperkingen opgelegd aan het moment waarop wordt gevlogen of aan het vliegtuigtype waarmee wordt gevlogen. Daardoor kan alleen indirect op hinder rondom de luchthavens worden gestuurd. Het kabinet ziet hierin aanleiding meer aandacht te geven aan operationele maatregelen. Op deze wijze kan beter op de geluidsproductie of vluchtuitvoering van kleine vliegtuigen en daarmee op geluidhinder worden gestuurd.

(p. 33) **Operationele maatregelen in het luchthavenbesluit of -regeling**
Het bevoegde gezag (...) krijgt de mogelijkheid (...) in een luchthavenbesluit (...) operationele maatregelen voor de betreffende luchthaven vast te leggen. Het kan gaan om eisen aan de vluchtuitvoering in combinatie met openingstijden of aantallen vliegbewegingen of een baanverdelingsregeling. Zo kan worden vastgelegd welke vliegtuigtypen van een bepaalde geluidscategorie op welk moment mogen landen en vertrekken, bijvoorbeeld om hinder van vliegtuigen met een hoog geluidsniveau in het weekend te voorkomen. Het gaat hier feitelijk om operationele eisen die van invloed zijn op het gebruik van en de vlootsamenstelling op een specifieke luchthaven. Hiermee wordt een mogelijkheid gecreëerd om op lokaal niveau de hinder van het gebruik van een specifieke luchthaven gericht en concreet te beperken.

Het is ons opgevallen dat de provincie Gelderland bij de gesprekken en afspraken aan de Lelystad- Alderstafel een terughoudende positie heeft ingenomen en wel degelijk de geluidsoverlast voor de bewoners van onze provincie heeft laten meespelen. Het is vreemd dat er t.a.v. Teuge geen erkenning vanuit de Provincie is van de overlast door de kleine luchtvaart. Het lijkt wel alsof de Provincie zich niet realiseert dat Teuge heel ongelukkig tussen bevolkingscentra ligt. Dit terwijl vanuit de overheid is vastgesteld dat juist in de weekenden, als de mensen buiten willen zijn, de overlast het meest wordt ervaren.

Beperkte openstelling in de weekenden in verband met de 'pretherrie' zou dan ook op zijn plaats zijn. Waarom de para's, die zoveel overlast veroorzaken, samen met de stuntvliegers niet verplaatsen naar Deelen? Waarom geen beperkingen stellen aan het gebruik van oude, lawaaiige toestellen?

Zoals hiervoor geschetst, staat de Provincie een trits aan bevoegdheden ter beschikking om de geluidsoverlast in de wijde omgeving rond Teuge terug te dringen. Wij hopen dat u, als bestuurder van een provincie die van oudsher inzet op natuur, milieu en een gezond leefklimaat, van deze bevoegdheden gebruikt zult maken.

Tenslotte hebben wij onder Uw aandacht gebracht dat de communicatie tussen Uw ambtenaren en het platform traag verloopt. De inhoud van de brieven is vaak onduidelijk en noopt tot het vragen van aanvullende informatie. Ook dat neemt weer veel tijd. Voor een beter begrip in deze technisch moeilijke materie zou een centraal aanspreekpunt zeer welkom zijn. Als voorbeeld noemen wij de vraag of het maximum aantal vliegbewegingen van 80.000 nu nog bestaat, dan wel -zoals sommigen zeggen-, vervallen is.

U hebt van onze suggestie kennis genomen en aangegeven hierop terug te zullen komen.

Met vriendelijke groet,

namens het Platform Vlieghinder Teuge,

Carel Braakman, voorzitter
Teugseweg 18
7395 SG Teuge
06-53227884
carelbraakman@kpnmail.nl