

Kort verslag gesprek gehinderden met piloten en hun organisaties

Datum: 28 maart 2013.

Aanwezig:

G. Groen (PVT, gespreksleider), M. de Groot (dir. Luchthaven), J. Wardenier (luchtvaartpolitie), O. Cevaal (gem. Apeldoorn), P. Szejnoga (gehinderde), I. Nijhoff (gehinderde), W. Geense (milieugroep Apeldoorn), M. v.d. Jacht (Geld. Milieufederatie), H. Blom (prov. Gld.), G.J. van Eyk (prov. Gld.), H. Zenderink (gem. Voorst), M. Klompjan (gehinderde), A. Kruijssen (gehinderde), W. Iding (vliegclub Teuge), P. Griffioen (Stella Aviation), G. Rientsema (vliegclub Teuge), ... (Paracentrum Teuge), C. Braakman (gehinderde, voorz. PVT).

Doel van het overleg is te trachten afspraken te maken, resp. maatregelen te treffen die vermijdbare hinder door de kleine luchtvaart van Teuge opheffen of verminderen. De bespreking gaat dus niet over de groeiplannen van Teuge of het aanleggen van baanverlichting.

Alle gehinderden krijgen ruim de gelegenheid om hun grieven naar voren te brengen. Martin Klompjan vertoont ter toelichting een korte film waarop te zien en te horen is dat verschillende toestellen laag over zijn wijk en woning in Twello vliegen en niet de voorgeschreven aanvliegeroute volgen.

De belangrijkste grieven van gehinderden zijn:

- Veel piloten houden zich niet aan de voorgeschreven aan- en uitvliegeroutes en negeren de bakens die het circuit markeren.
- De sterke toename van rondvluchten naar en over steeds dezelfde locaties en volgens dezelfde patronen, geeft erg veel overlast, zowel qua geluid als qua privacy.
- Er wordt onnodig veel en laag gevlogen boven enkele "natura 200" gebieden, o.a. bij Hall en bij Twello.
- De stuntvlieger geeft veel lawaaioverlast en vormt een veiligheidsrisico.
- Sommige vliegtuigen van de vliegschool zijn erg luidruchtig en zouden "uit de vaart" moeten worden genomen.
- De paravvluchten zijn in de wijde omtrek op mooie dagen vrijwel continu te horen en houden zich vaak niet aan de vliegeroutes.

1. **De vliegeroutes**

Alle klachten hierover hebben tot nu toe niets uitgehaald, omdat de piloten blijven ontkennen dat ze verkeerde routes vliegen. Er zal dus beter gecontroleerd en gehandhaafd moeten worden. En de gezaghebbende mensen van de Luchthaven, het paracentrum, de vliegschool en de vliegclub zullen meer moeten optreden tegenover hun piloten.

De heer Griffioen (vliegschool) wil graag zelf als werkgever aangesproken worden op het gedrag van zijn piloten en vraagt hem bij overtredingen rechtsreeks te benaderen. Datzelfde geldt voor het Paracentrum: rechtstreeks bellen bij klachten, dan kan men direct optreden. Het paracentrum heeft een groot aantal piloten, dus tijdstip en positie melden.

Klachten ook altijd melden bij het provincieloket (voor de statistieken), liefst per e-mail; de provincie meldt n.l. altijd door aan de luchthaven.

Bij alle meldingen indien mogelijk aangeven: tijdstip, type vliegtuig, kenteken en positie.

2. Rondvluchten

Het sterk toegenomen aantal rondvluchten bezorgt veel overlast voor bewoners van de gebieden waar men graag heen vliegt, b.v. Paleis Het Loo en de historische binnenstad van Deventer.

De klacht luidt - afgezien van de frequentie waarmee de hinder optreedt - dat men steeds dezelfde rondjes en routes vliegt, waardoor de overlast steeds dezelfde mensen treft. Bovendien wordt er volgens de gehinderden vaak erg laag gevlogen, te laag.

Helaas is er geen vertegenwoordiger aanwezig van het bedrijf dat de rondvluchten verzorgt. Afsproken wordt om hiermee een apart gesprek aan te gaan. Het verzoek aan dit bedrijf is om in elk geval de routes en rondjes meer te spreiden, zodat de overlast minder wordt geconcentreerd. Ook wordt aangedrongen op het hanteren van grotere vlieghoogten dan wat minimaal is voorgeschreven.

Wat betreft de controle op de discipline van piloten m.b.t. hoogte en route is Teuge betrokken bij de ontwikkeling van een "air tracking system", waarmee van elk vliegtuig de hoogte, positie en snelheid kan worden vastgelegd. Hoewel de nauwkeurigheid in de regel onvoldoende zal zijn om desgewenst hard op te treden, zal invoering van dit systeem waarschijnlijk een preventieve werking hebben op het gedrag van de piloten. Naar verwachting is het eind 2013 gereed en operationeel.

3. Natura 2000 en "to-be-avoided" zones

Volgens de wet mag er boven zgn. "Natura 2000" gebieden en andere "to be avoided" zones (b.v. bebouwde kommen) op 500 ft (150 m) worden gevlogen. Echter, de gedragscode voor de kleine luchtvaart van de KNVvL geeft voor deze gebieden aan dat er – als overvliegen om operationele redenen niet kan worden vermeden - een minimum van 1000 ft (300 m) moet worden aangehouden. Deze richtlijn is helaas niet opgenomen in de Luchtvaartkaart zoals die door het Ministerie is vastgesteld. Meitje de Groot zal het Ministerie verzoeken om dit alsnog te doen.

Het Natura 2000 gebied bij Hall heeft veel te lijden van laag overvliegende toestellen. Hier lijkt zich een "corridor" te bevinden, waar enkel vliegroutes samenkomen en het verkeer zich concentreert. De bewoners hebben sterk de indruk dat er veelvuldig te laag wordt gevlogen. De Luchtvaartpolitie zegt toe de komende weken extra controles te zullen uitvoeren, met name ook in dit gebied. Wim Iding (voorz. Vliegclub Teuge) wil graag uitgezocht hebben welke vliegtuigen dit zijn, want hij begrijpt het niet.

De gemeente Brummen heeft aan de Provincie geschreven namens de bewoners van de landgoederen aldaar. De Provincie wil ook in kaart brengen hoe de rondvluchten zich gedragen en ziet het als zijn taak om de bewoners zo goed mogelijk te informeren over de mogelijkheden en procedures betreffende luchtvaarthinder.

4. De stuntvlieger

Wat betreft de stuntvlieger wordt meegedeeld dat deze op beperkte tijdstippen toestemming heeft voor het maken van zijn capriolen, mits hij boven de 1000 ft blijft.

5. De vlietschool

Overlast van de vlietschool bestaat enerzijds uit het geregeld afwijken van de voorgeschreven aan- en uitvliegroutes, anderzijds uit het forse geluidniveau van enkele toestellen. De vlietschool geeft aan dat het lesprogramma voorschrijft dat er een minimaal aantal uren per cursist in dit type vliegtuig moet worden gevlogen. Voorzover dat niet noodzakelijk is zal men het vliegen met deze toestellen zo veel mogelijk vermijden. Wat overtredingen van routes en hoogtes betreft verzoekt de

heer Griffioen om hem rechtstreeks als werkgever aan te spreken. De Luchthaven zal desbetreffende klachten direct aan hem doormelden.

6. **Het Paracentrum**

Het liefst zouden omwonenden van het vliegveld forse beperkingen willen stellen aan de frequentie en de tijdstippen waarop gevlogen wordt door de paratoestellen. Verder is er nog steeds geregeld sprake van afwijken van de voorgeschreven aan- en uitvliegroutes en is er te weinig spreiding in de klim- en daalroutes over de omgeving. Het paracentrum probeert de vluchten binnen de toegestane ruimte in het luchtruim zo veel mogelijk te spreiden. Verder is men bereid om de discipline van de piloten waar nodig aan te scherpen. Verzocht wordt om klachten in dezen rechtsreeks bij het paracentrum te melden.

De opmerkingen en suggesties van gehinderde omwonenden worden meegenomen bij de formulering van concrete voorstellen tot hinderbeperkende maatregelen, waarover in mei/juni 2013 verder wordt gesproken met de vertegenwoordigers in de Commissie Regionaal Overleg Teuge (waarin Jolien Zwarts en ondergetekende zitting hebben).

Carel Braakman,
voorzitter
16 april 2013.