

Bijlage bij Statenbrief

Luchthavenbesluit luchthaven Teuge i.o.

Datum

20 april 2021

Zaaknummer

2020-007324

Blad

1 van 11

Onderwerp

Verkenning scenario's voor de nadere invulling van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge
Versie 1.0, bijlage bij GS brief en Statenbrief PS 2021

Portefeuillehouder

Christianne van der Wal

Aanleiding

Luchthaven Teuge heeft een aanvraag ingediend voor een provinciaal Luchthavenbesluit i.c.m. een Wet Natuurbescherming (Wnb) vergunning. De luchthaven wil met haar aanvraag zekerheden over ontwikkelruimte voor de toekomst borgen zodat er voor de luchtveranden, ondernemers en recreanten op en om de luchthaven Teuge toekomstperspectief blijft.

De activiteiten van de luchthaven zijn niet onomstreden. Al jaren is de omgeving van de luchthaven actief om de hinder van de luchthaven te beperken. Dit gebeurt in de Commissie Regionaal Overleg, via de media en door middel van het indienen van klachten.

GS besloot op 8 oktober 2020 om voor de behandeling van het aangevraagde Luchthavenbesluit i.c.m. een Wnb vergunning, [een verkenning naar scenario's](#) te doen op basis 3 denkrichtingen: 1: Op basis van huidig gebruik wordt onder meer de geluidruimte vergund die correspondeert met het huidige aantal daadwerkelijk gerealiseerde vliegbewegingen, in de orde van grootte van 50.000 vliegbewegingen per jaar; 2: Op basis van de aanvraag; in deze variant krijgt de luchthaven ten opzichte van het huidige gebruik aan aanzienlijke ontwikkelruimte; deze ontwikkelruimte bestaat reeds in de vigerende vergunning, nl. ca. 80.000 vliegbewegingen per jaar; 3: Een vorm waarin ontwikkelruimte boven het huidige gebruik wordt vergund onder voorwaarden.

GS kiest hiervoor om een acceptabel ontwerp Luchthavenbesluit voor te kunnen leggen aan Provinciale Staten, dat recht doet aan een complex samenspel van belangen tussen aandeelhouders, gebruikers, exploitanten en omwonenden van de luchthaven. In de verkenning komen de belangen van diverse partijen aan bod: de luchthaven en haar aandeelhouders, de gebruikers van de luchthaven en de omgeving van de luchthaven zoals bewonersgroepen en gemeenten.

De verkenning naar scenario's is uitgevoerd. In de verkenning zijn diverse partijen betrokken: De luchthaven, de gebruikers van de luchthaven, omwonenden, gemeenten en adviseurs. Op basis van de aanvraag, de onderbouwing daarvan en de adviezen en feedback die in de verkenning is ontvangen zijn de in deze notitie scenario's en combinaties daarvan uitgewerkt. De notitie eindigt met een advies.

Wat kan de provincie binnen het luchthavenbesluit regelen?

Primair stelt de provincie in het luchthavenbesluit een maximum aan de hoeveelheid 'geluidruimte' die door de luchthaven mag worden ingevuld. Daarnaast kunt regels stellen over

- Openingstijden
- Aantallen en typen vliegtuigen en vluchten
- Gebieden waar-als gevolg van de luchtvaartactiviteiten- ruimtelijke beperkingen gelden zoals plaatsgebonden risico (externe veiligheid) en geluid
- In beperkte mate: Het reguleren van milieu belasting door de activiteiten gerelateerd aan het vliegen

Werkwijze

GS zal in dit geval eerst een beleidskeuze maken over de keuze uit denkbare scenario's die volgen uit 3 denkrichtingen ten aanzien van het luchthavenbesluit Teuge.

Op basis van dat besluit worden daarna de voorschriften en de toelichting geformuleerd die opgenomen worden in het luchthavenbesluit. Aan PS wordt daarbij om een reactie gevraagd: een logische stap om hen mee te nemen in het besluitvormingsproces, omdat PS uiteindelijk het definitieve besluit vast zullen stellen.. Daarna weken stelt GS het ontwerp-luchthavenbesluit vast ontwerp vast en legt het ter inzage. Gedurende 6 weken kunnen belanghebbenden een zienswijze indienen.

Op basis van de zienswijzen stelt GS een nota van antwoord (reactienota) op en zo nodig verbeteringen voor in het luchthavenbesluit. Dit geheel biedt GS aan Provinciale Staten. Zij stellen het Luchthavenbesluit vast. Daarvoor hanteert PS doorgaans een proces van beeldvormen – oordeelsvormen en besluitvorming. Ook een openbare hoorzitting kan een onderdeel vormen van dit proces.

Zie ook: https://www.gelderland.nl/bestanden/Gelderland/Omgevingsvisie-en-ruimte/DOC_Schema_Roadmap_Luchthaven_Teuge_def.pdf

Doorwerking beleidskeuze en werkwijze

De beleidskeuze en de manier van werken bij dit luchthavenbesluit wordt mede bepalend voor hoe de provincie met andere initiatieven rond kleine luchtvaart kan omgaan. De provincie is niet gehouden deze aanvragen onverkort te vergunnen. Zo weegt de provincie de belangen van de aanvrager, de omgeving en de ondernemers met elkaar en maakt een keuze. De provincie kijkt daarbij onder meer naar de aspecten hinderbeleving, duurzaamheid en ontwikkelmogelijkheden voor bedrijven en/of recreatie. Deze werkwijze kan opgenomen worden in geactualiseerd omgevingsbeleid van de provincie voor luchtvaartterreinen.

Historie luchthaven Teuge: Luchthaven en omzettingsregeling

De luchthaven is in gebruik op basis van een omzettingsregeling van de minister van I&W uit 2009. In 2010 zijn de provincies bevoegd gezag geworden voor de regionale luchthavens. De huidige omzettingsregeling kent geen maximaal aantal vluchten maar een maximale geluidruimte. Deze is door de gemeenten in het ruimtelijke spoor parallel gemaximeerd op 80.000 vliegbewegingen per jaar en deze werd tot ca 2014 ook grotendeels gebruikt.

Sinds het faillissement van een vliegschool gevestigd op Teuge wordt de laatste jaren maar ongeveer de helft van het maximale mogelijke aantal bewegingen binnen de geluidruimte gerealiseerd. Het systeem van de Wet Luchtvaart houdt in dat er binnen de geluidruimte moet worden gebleven, ongeacht het aantal vliegbewegingen. Met minder stille vliegtuigen is de geluidruimte eerder opgebruikt dan met stille toestellen hetgeen zich vertaalt in het aantal vluchten (hoe stiller, hoe meer vliegbewegingen mogelijk).

In de nu nog geldende omzettingsregeling is door I&W een fout gemaakt door een verplichte correctie van -3Db op de geluidruimte. Het ministerie, de luchthaven en de provincie hebben afgesproken dat deze fout zal worden hersteld in het eerstvolgende Luchthavenbesluit. Op dit moment is de fout in de voorliggende aanvraag van de luchthaven gecorrigeerd. Deze correctie zal door het beperkte gebruik van de geluidruimte voorlopig geen merkbaar feitelijk effect hebben.

Datum

13 april 2021

Zaaknummer

2020-007324

Blad

3 van 11

Ondanks het verminderde aantal vluchten sinds 2014 is de hinderbeleving niet verminderd, mogelijk onder invloed van de verminderde maatschappelijke acceptatie van hinder door luchtvaartactiviteiten. Een onderbouwing daarvan is te vinden in talrijke verslagen van de CRO en de klachten uit de omgeving over voorgaande jaren. Als onderdeel van deze verkenning is het klachtenpatroon gerelateerd aan de vliegpatronen die voor ons in beeld zijn gebracht door adviesbureau To70. Dit patroon bevestigt de relatie tussen specifiek deze vluchten en de beleefde hinder. Gesprekken met belangenvertegenwoordigers namens omwonenden bevestigen dit.

Procedure bij de raad van State en gevolgen voor het Luchthavenbesluit

Sinds 2009 opereert de luchthaven Teuge op basis van een **Omzettingsregeling van het Rijk**. Deze Omzettingsregeling was idealiter al eerder door u omgezet in een Luchthavenbesluit. Dat is om diverse redenen niet eerder gebeurd. Een historisch overzicht daarvan opgenomen in de beantwoording van de **Statenvragen** (PS2021-039) over de beroepsprocedure van Platform Vlieghinder Teuge bij de Raad van State. Daarmee heeft het vaststellen van een Luchthavenbesluit extra urgentie gekregen.

Reikwijdte van het besluit

Binnen de wet- en regelgeving is het echter niet mogelijk om alles rond activiteiten op en van de luchthaven en het luchtruim wat daar mee samen hangt te regelen in het Luchthavenbesluit: Daar zijn andere instrumenten voor of anderen bevoegd. Dat maakt dat sommige thema's en afwegingen onbelicht lijken te blijven. Zo kan de provincie bij voorbeeld niets in het luchthavenbesluit regelen over het vlieggedrag in de lucht: daar over gaat het rijk (indeling luchtruim) en de luchtvaartpolitie (toezicht en handhaving).

Ook het opstellen van beleid of voorschriften die ingaan op de recreatieve of bedrijfsmatige activiteiten op en bij de luchthaven ligt niet binnen de bevoegdheid van de provincie: Daarvoor is de gemeente aan zet.

Natuurvergunning

Een uitzondering daar op vormt de natuur vergunning. Stikstofuitstoot gerelateerd aan het vliegveld wordt gereguleerd via de ingediende Wnb-aanvraag. GS besluit hier separaat over; dat besluit kan ook een zgn. positieve weigering zijn: geen vergunning maar wel het vastleggen van de maximale stikstofruimte. Gezien de aantallen en inhoud van de zienswijzen over de ontwerp-Wnb vergunning voor Lelystad Airport is de kans groot dat ook voor een ontwerp-besluit over de Wnb van luchthaven Teuge vergelijkbare zienswijzen worden ingediend.

De voorliggende scenario's uitgelicht:

1 Huidig gebruik

De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit niet meer ruimte aan vliegbewegingen dan zij de afgelopen jaren heeft benut. Daarmee zou de luchthaven iets meer dan de helft van de gecorrigeerde geluidruimte benutten.

Daarvoor is een "dubbel slot" nodig: Via een dubbel slot begrenst men niet alleen de toegekende Geluidruimte maar ook het aantal vliegbewegingen.

Voordelen

- De omgeving krijgt niet meer hinder door *het aantal* vliegbewegingen
- Er is geen ruimte voor het aantrekken van *te grote* aantallen verhuizende vliegers en ondernemers vanaf Lelystad Airport t.z.t.

Nadelen

- De geluidhinder als gevolg van het vliegen voor de omgeving neemt niet af, en kan zelfs toenemen. Als u alleen stuurt op het aantal, dan is er geluidruimte "over" om juist met vliegtuigen die *meer* geluid maken te komen i.p.v. de huidige vloot, om dan daarmee de 50.000 vergunde vliegbewegingen te vullen.
- De luchthaven is voor de exploitatie afhankelijk van landingsgelden. Een beperking van het aantal vliegbewegingen werkt door in de exploitatie van de luchthaven.

Datum

13 april 2021

Zaaknummer

2020-007324

Blad

4 van 11

- Met het beperken van de ontwikkelmogelijkheden in vluchten wordt ook het ontwikkelen van recreatie en bedrijvigheid, gekoppeld aan de luchthaven en haar gebruikers beperkt.
- In dit scenario zit geen prikkel in het LHB tot duurzamer of schoner vliegen. Het kan zelfs tegen werken: Voor innovatie en vernieuwing is investerings- en ontwikkelruimte nodig. Juridisch is dit besluit mogelijk; het besluit zal met grote zekerheid worden aangevochten. ,

Stuuropties

Binnen dit scenario kan worden gestuurd door:

- Het aantal vliegbewegingen dat de provincie wil toestaan op de luchthaven Teuge (huidig gebruik, of toch iets meer ?); +/- 50.000 vliegbewegingen per jaar; Met 50.000 vliegbewegingen per jaar is met de huidige vloot iets meer dan de helft van de geluidruimte gevuld.
- Aanvullend: Tijden en typen luchtvaartuigen. Eventueel in combinatie

2 Zoals aangevraagd door de luchthaven

De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit dezelfde ruimte als in de huidige situatie, met enkel de correctie voor een eerder gemaakte fout. Binnen deze gecorrigeerde geluidruimte zijn tot maximaal ca 80.000 vliegbewegingen mogelijk.

Voordelen

- De luchthaven krijgt ontwikkelruimte zonder aanvullende voorwaarden en kan daarmee binnen de ruimte ongehinderd investeren in haar ambities zoals uitbreiding van de bestaande exploitatie, uitbreiding van de rol van de luchthaven voor de ontwikkeling van duurzamer vliegen en (duurzame) luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid en recreatie, zoals zij in de onderbouwing van haar aanvraag beschrijft

Nadelen

- De hinder als gevolg van het aantal vluchten voor de omgeving neemt niet af, en kan zelfs toenemen: De luchthaven is voor de exploitatie afhankelijk van landingsgelden. Daarmee heeft de luchthaven belang bij een toenemend aantal vliegbewegingen. In dit scenario zit geen prikkel in het LHB tot stiller, duurzamer of schoner vliegen. Of deze ambitie gehaald wordt en daadwerkelijk merkbaar wordt voor de omgeving is onzeker. Gezien de gebruikelijke ontwikkeltermijnen in de sector zelf is snel effect niet te verwachten. Het kan ook gebeuren dat de ontwikkelruimte vol gemaakt wordt met minder gewenste groei, die voor extra overlast gaat zorgen.
- Juridisch is dit besluit het meest eenvoudig. Ook dit besluit zal naar verwachting met grote zekerheid (door andere partijen) worden aangevochten.

Stuuropties

Binnen dit scenario kan worden gestuurd door:

- De toegekende geluidruimte vast te stellen op een lager niveau dan het gevraagde niveau. Met 50.000 vliegbewegingen per jaar is met de huidige vloot iets meer dan de helft van de geluidruimte gevuld. Dat kan met de huidige vloot – binnen de gevraagde geluidruimte - groeien tot ca 80.000 vliegbewegingen.
- Met een stiller wordende vloot kan dat nog meer worden in aantal.
- Om te zorgen dat de vergunde geluidruimte niet wordt overschreden, kan de provincie vaker een geluidsrapportage opvragen. De provincie kan voorschrijven dat de LH dan in de omgeving investeert in monitoring van het geluid om het gerapporteerde geluid af te kunnen zetten tegen fysieke metingen.
- De provincie kan de tijden in het LHB strakker monitoren en geen/minder ruimte meer toestaan voor uitzonderingen op b.v. de openingstijden. De provincie kan voorstellen dat de luchthaven en haar gebruikers een convenant met SMART afspraken sluit met de partijen in de omgeving m.b.t. het terugdringen van hinderlijk vlieggedrag en andere mitigerende maatregelen. Eerdere adviezen en rapporten zoals “Minder hinder van Teuge” (Blekenbrink Advies, i.o. CRO Teuge) zouden daarvoor het vertrekpunt kunnen zijn.

3A Hinderbeperking

De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit beperkingen die bijdragen aan het verminderen van de ervaren hinder door de vliegbewegingen vanaf de luchthaven Teuge in de omgeving. Bij voorbeeld: de valschermvluchten worden beperkt: Er komen 2-4 valschermvrij weekend dagen.

Voordelen

- De omgeving krijgt voorspelbare momenten in weekeinden waarop er geen hinder is van de meest overlast gevende vluchten: Parachutistenvluchten in de zwaarste geluid categorieën.
- Met dit scenario speelt de provincie specifiek in op hinderbeleving door omwonenden.

Nadelen

- De geluidhinder als gevolg van het vliegen voor de omgeving neemt over de linie niet af, en kan zelfs toenemen. Als de provincie alleen stuurt op de tijden en dagen voor specifieke vluchten/toestellen, dan is er ruimte "over" om juist op andere momenten te gaan vliegen.
- De luchthaven is voor de exploitatie afhankelijk van landingsgelden. Vluchten in het weekend en met zwaardere geluid categorieën leveren meer landingsgeld op. Dit betekent op de para-vlucht vrije dagen minder inkomsten uit deze categorie.
- Met het beperken van de deze vluchten in weekeinden voor wordt de huidige operatie en zeker ook het ontwikkelen van recreatie en bedrijvigheid, gekoppeld aan de luchthaven en haar gebruikers beperkt. Tandemsprongen trekken veel recreanten aan in het weekend, parachutespringen is in alle vormen een teamsport, die grotendeels ook werkt met vrijwilligers die van het weekend afhankelijk zijn.
- In dit scenario zit geen prikkel in het LHB tot duurzamer of schoner vliegen. Het kan zelfs tegen werken: Voor innovatie en vernieuwing is investerings- en ontwikkelruimte nodig.
- In dit scenario zal geïnvesteerd moeten worden in intensiever toezicht en handhaving, zoals controle van de vluchtadministraties en in de weekeinden ter plaatse.
- Juridisch is dit besluit mogelijk. De provincie kan met behoorlijke zekerheid verwachten dat het luchthavenbesluit wordt aangevochten, er volgt mogelijk een schadeclaim van gebruikers en bedrijven op de luchthaven.

Stuuropties

Binnen dit scenario kan worden gestuurd door:

- De (openings)tijden en het maximum aantallen (weekeind)dagen dat hindergevende typen vluchten worden uitgevoerd. Dat kan per categorie verschillen. Advies is: een zo eenduidig/eenvoudig mogelijk beleid. Bijvoorbeeld door voor te schrijven dat de luchthaven in een jaarlijkse programmering vooraf aangeeft op welke kalenderdagen in de weekeinden in enig jaar geen valschermvluchten van de bedoelde geluidscategorieën 4 en lager worden uitgevoerd. Om de gedachten te bepalen: de provincie kan denken aan twee tot vier valschermvrije dagen per maand.
- Tegelijkertijd kan de provincie verhelderen dat de koppeling van de para-vrije dagen gekoppeld is aan de paravluchten in de bedoelde hindergevende geluid categorieën. Dit houdt in dat geen beperking geldt voor vluchten waar parachutisten mee omhoog worden gebracht in vliegtuigen in een minder hinderlijke geluidscategorieën.
- De wijze en het moment waarop de openingstijden worden bepaald en bekend gemaakt;
- Aanvullend kan de provincie toch ook sturen op het aantal vliegbewegingen dat u wilt toestaan op de luchthaven Teuge om overbelasting qua hinder van andere momenten/tijden/typen te voorkomen. Dit kan ruim genomen worden om voldoende ontwikkelruimte voor stillere en schonere vliegtuigen aantrekkelijk te houden. (b.v. 80.000 zoals aangevraagd, of zelfs meer voor bepaalde geluid categorieën/typen (elektrisch)

3B Duurzaamheid: Geleidelijk Terugbrengen hinder en milieubelasting

Datum

13 april 2021

Zaaknummer

2020-007324

Blad

7 van 11

De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit een in het verloop van tijd afnemende geluidruimte, een CO₂ plafond en emissieruimte in de Wnb. Door de vliegtuigen stiller en schoner te maken kunnen toch dezelfde aantallen vliegbewegingen worden gemaakt.

Voordelen

- De luchthaven krijgt ontwikkelruimte met aanvullende voorwaarden op het gebied van duurzaamheid en hinderbeperking op termijn en kan daarmee binnen die ruimte investeren in haar ambities zoals de rol van de luchthaven voor de ontwikkeling van duurzamer vliegen, (duurzame) luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid en recreatie, zoals zij in de onderbouwing van haar aanvraag beschrijft. Met het stiller en schoner worden van luchtvaartuigen in de vlootmix hoeft het stapsgewijs terugbrengen van geluidruimte en het instellen van emissie plafonds geen probleem te worden als dat in een bij de ontwikkelingen en ambities van de sector passend tijdpad gebeurt.
- De provincie geeft duidelijk invulling aan ambities en trends die zich ook in de Luchtvaartnota 2020-2050 van het rijk aftekenen: Terugbrengen van emissies, CO₂ plafonds en aandacht voor omgevingshinder in de afwegingen.

Nadelen

- De hinder als gevolg van het aantal vluchten en de geluid die dat veroorzaakt voor de omgeving neemt aanvankelijk niet af, en kan in het begin zelfs toenemen: De luchthaven is voor de exploitatie afhankelijk van landingsgelden. Om tot een sluitende exploitatie te komen zal de luchthaven proberen het aantal vliegbewegingen uit te breiden. En zolang geen stillere vloot beschikbaar is, zal dit tot meer geluid leiden.
- Er is nog geen sluitende wet- en regelgeving of vergelijkbare casuïstiek die praktisch toepasbare regels biedt op de onderdelen CO₂ en emissies en geluid.
- Juridisch is dit besluit beperkt mogelijk, er zijn nog geen regels en kaders.
- Dit scenario lijkt wel sympathie van de luchtvaartsector te kunnen rekenen, als het tijdpad en de maatregelen goed wordt afgestemd met de ontwikkeldoelstellingen in de luchtvaart sector. En daar zit tegelijkertijd de zwakte. De provincie kan met grote zekerheid verwachten dat een dergelijk besluit nu aangevochten wordt, zeker vanuit belangengroepen die van u vragen dat (een aanzet tot) een verduurzamingsopgave ook op korte termijn zou moeten leiden tot minder hinder en minder uitstoot. Dat geldt ook voor een mogelijke schadeclaim van gebruikers en bedrijven op de luchthaven: De provincie dus nader in overleg moeten over een realistisch tempo van bouwen en het instellen van emissie normen i.r.t. technologische ambities en het tempo waarin dat mogelijk te realiseren is.

Stuuropties

Binnen dit scenario kan worden gestuurd door:

- Het afbouwen van de toegekende geluidruimte. Met 50.000 vliegbewegingen per jaar is met de huidige vloot iets meer dan de helft van de geluidruimte gevuld. Dat kan – binnen de huidige vloot-groeien tot ca 80.000 vliegbewegingen. Met een stiller wordende vloot kan dat nog meer worden in aantal. Een tijdhorizon van 10 jaar voor de eerste stap terug in geluidruimte lijkt lang, maar is gezien het ontwikkeltempo reëel: een vlootmix is niet snel een geluid categorie stiller.
- De provincie kan ook aankondigen in het luchthavenbesluit dat zij *voornemens is* om over X jaar (ambtshalve):
 - De geluidruimte terug te brengen;
 - een CO₂ in te stellen;
 - een emissieplafond in te stellen.
- Een tijdelijk luchthavenbesluit vast te stellen voor de periode van 10 jaar waarin u aankondigt dat de opvolger van uw besluit bijgesteld wordt op CO₂, emissies en geluidruimte naar gelang van de stand van zaken.
- De provincie kan voorstellen of voorschrijven dat de luchthaven en haar gebruikers een convenant met SMART afspraken sluit met de partijen in de omgeving m.b.t. het terugdringen van hinderlijk vlieggedrag en andere mitigerende maatregelen. Eerdere adviezen en rapporten zoals “Minder hinder van Teuge” (Blekenbrink Advies, i.o. CRO Teuge) zouden daarvoor het vertrekpunt kunnen zijn.

Datum

13 april 2021

Zaaknummer

2020-007324

Blad

8 van 11

Datum

13 april 2021

Zaaknummer

2020-007324

Blad

9 van 11

Combinaties

Op basis van deze scenario's zijn combinaties mogelijk. Zeker het 3B – duurzaamheid als insteek scenario ligt qua uitvoerbaarheid verderop in de tijd. Daarmee zijn de volgende combinaties denkbaar:

Combinatie 1 en 3B

De provincie maximeert het huidig gebruik van de luchthaven op ca. 50.000 vliegbewegingen. Pas als is aangetoond dat zowel de geluidhinder als de emissies aantoonbaar, op basis van een vernieuwde vlootmix zijn afgenomen geeft de provincie de luchthaven weer ontwikkelruimte in de vorm van extra (tot ca 30.000) vliegbewegingen terug. De luchthaven kan daartoe dan een nieuwe aanvraag indienen.

Kanttekening: Scenario 1 met al haar nadelen blijft lang in stand. De kans is groot dat er te weinig ontwikkelruimte is om tot een innovatief en duurzaam vliegklimaat met recreatieve meerwaarde en minder hinder te komen op deze basis.

Combinatie 2 en 3B

De provincie geeft de luchthaven waar zij om vraagt. Daar verbindt de provincie dan wel de voorwaarde aan dat de toename van het aantal vliegbewegingen (de ontwikkelruimte) ten opzichte van het "huidige gebruik" alleen geheel of gedeeltelijk gevuld mag worden met vliegtuigen in een stillere geluidscategorie en/of met een bepaalde maximale emissie.

Kanttekening: De provincie kan binnen de kaders van het Luchthavenbesluit geen directe invloed uitoefenen op de doorontwikkeling van luchtvaartuigen en/of de aanschaf daarvan door ondernemers op de luchthaven. Het is ook maar de vraag of een dergelijke clausule SMART genoeg te maken: Wat zijn bij voorbeeld reële de criteria voor een "stille geluidscategorie". Voor elke toepassing van vliegen ligt dat namelijk anders: De provincie is ook niet leidend en sturend in het categoriseren/classificeren van luchtvaartuigen, dit ligt bij internationale instituten als de ICAO en in Nederland: IL&T : Met het ontbreken van emissie richtlijnen en normen is dit nu nog te complex.

Combinatie 3A en 3B

De provincie beperkt direct de hinder in de weekenden op de meest hinder gevende vluchten. Als het de luchthaven lukt op juist die vluchten met minder hinder (en emissie) uit te voeren, dan kan de luchthaven op meer tijden opgesteld worden voor dit soort vluchten.

De meest kansrijke combinatie

Mits slim gekozen en passend bij het groeipad dat de luchtvaartsector doormaakt kunnen voor "weekeindbeperkingen" de voorschriften zo geformuleerd worden dat voor valschermvluchten of rondvluchten in een stillere geluidscategorie geen beperkingen aan de openingstijden zitten.

De provincie kan in het luchthavenbesluit alvast aankondigen dat zij voornemens is om op termijn de milieu ruimte terug te brengen, zonder dat al gelijk te gaan doen. Dit geeft de ruimte om -als wet- en regelgeving en toepasbare regels wel beschikbaar zijn- alsnog een invulling hier aan te geven, desnoods ambtshalve.

Advies: Verwerk elementen uit scenario 3A en 3B

De kernwaarden schoon, gezond duurzaam en welvarend uit de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening zijn voor de provincie belangrijk. In het college akkoord 2019-2021 spreken Gedeputeerde Staten de ambitie uit om deze waarden mee te wegen in ruimtelijke beslissingen.

Het advies is om aan de ontwikkelruimte van de luchthaven voorwaarden te verbinden in het door de provincie vast te stellen ontwerp-Luchthaven besluit. In de nadere invulling daarvan wordt naar evenwicht gezocht zodat concrete hinder wordt beperkt voor de omgeving, waarbij de ondernemers en recreanten niet te veel beperkt worden in de bedrijfsvoering en doorontwikkeling. Wij adviseren om het luchthaven besluit te baseren op de scenario's 3A en 3B.

Datum

13 april 2021

Zaaknummer

2020-007324

Blad

10 van 11

Scenario 3A zou daarbij een invulling moeten krijgen dat concrete hinder beperkt voor de omgeving, maar niet de ondernemers en recreanten te veel beperkt in de bedrijfsvoering en doorontwikkeling. Gedacht kan worden aan de beperking van hindergevend vluchten (w.o. valschermvluchten) op 2 tot 4 zondagen en/of zaterdagdagen per maand, die niet in hetzelfde weekeinde hoeven te vallen.

Meer beperkingen stellen kan dermate negatief uitvallen, dat dit tot vertrek van activiteiten kan leiden en tot schadeclaims. We kunnen deze overweging niet hard maken; het is ons 'best professional judgement' op basis van overleg met de luchthaven, het paracentrum en de aandeelhoudende gemeenten.

Door de beperking dusdanig te formuleren dat er met een 1 of 2 categorie stiller valschermvliegtuig weer zonder deze beperkingen geopereerd kan worden, maakt u deze stap niet onomkeerbaar en stelt u een duidelijk doel.

3B: Het duurzame scenario kunt u op dit moment niet goed operationaliseren. U kunt hier wel uw ambitie op uitspreken en daarmee de luchthaven en haar gebruikers in gelegenheid stellen om zich hierop voor te bereiden.

Het formuleren van emissie plafonds voor CO₂ en andere emissies binnen het LHB zou u het beste kunnen uitstellen totdat daar een geaccepteerd en toepasbaar regelgevingskader in Nederland voor is voor deze sector. U kunt uw voornemen daartoe wel kenbaar maken in de toelichting op het LHB, zodat de luchthaven en haar gebruikers zich daar op voor kunnen bereiden.

U kunt ook een ruime tijdshorizon aankondigen waarin de geluidruimte stapsgewijs terug gebracht wordt naar b.v. 45 dB Lden, zoals de WHO adviseert. Daarmee sluit u aan op de ontwikkel ambities voor die het rijk ook benoemt in de Luchtvaartnota 2020-2050.

Aanvullend op het Luchthavenbesluit

Zoals beschreven is het handelingskader van de provincie in een Luchthavenbesluit beperkt. Er is sprake van steeds meer maatschappelijke aandacht voor hinder als het gevolg van het vliegverkeer dat samenhangt met activiteiten van de luchthaven: Neem dit signaal serieus en laat zien dat u dit als volwaardig onderwerp van weging bij alle betrokken belangen meeneemt.

Wij adviseren daarom om in aanvulling op het LHB in te zetten op:

- Een regelmatig overleg met de luchthaven, haar aandeelhouders en omgeving om de actuele ontwikkelingen en de effecten van uw besluit te evalueren en zo nodig bij te stellen; kortom: In gesprek blijven
- Te stimuleren dat hinder die vermijdbaar is, maar niet reguleerbaar in uw luchthavenbesluit- via een convenant opnieuw wordt geïnventariseerd en voorzien van een SMART actieprogramma om knelpunten te verminderen;
- Het samen met de betrokkenen proberen te komen tot afspraken met het ILT en de Luchtvaartpolitie om de naleving van de regels voor het gebruik van het luchtruim te verbeteren;
- Te onderzoeken op welke manieren de provincie buiten het vergunningverleningskader een concrete bijdrage kan leveren aan duurzame ontwikkeling door de luchthaven en/haar ondernemers en daarmee ook helpt bij het oplossen van de problemen in de omgeving.

Datum

13 april 2021

Zaaknummer

2020-007324

Blad

11 van 11

Kennisbasis

Aanvraag Luchthavenbesluit luchthaven Teuge
+ bijlagen + aanvullende gegevens tot en met 30 maart 2021

Archief dossier luchthaven Teuge, provincie Gelderland
Vergader dossiers CRO Luchthaven Teuge
(oa Rapport en evaluatie Minder hinder van Teuge; Marktverkenning luchthaven Teuge
Ontwikkelplan Teuge (gemeente Apeldoorn) e.a.)

CBS gegevens over vliegbewegingen luchthaven Teuge 1999-2020
Klachtenregistratie 2010-heden

Wet Luchtvaart en bijbehorende wet- en regelgeving
Luchtvaartnota 2020-2050
Dossier Lelystad Airport

College Akkoord Gedeputeerde Staten Gelderland 2019-2023
Omgevingsvisie en Omgevingsverordening provincie Gelderland
Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen (2009)
Gelderse Gezondheidswijzer en onderliggend beleid

Adviezen adviesbureau To70
Adviezen Pels Rijcken advocaten

Gesprekspartners

Luchthaven Teuge
Paraclub Teuge
Zweefvliegclub Teuge
Sky Service Netherlands, Teuge
Platform Vlieghinder Teuge
Klarenbeeks Belang / Lelygate Klarenbeek
Natuur en Milieu Gelderland
Gemeenten Apeldoorn, Voorst, Deventer en Zutphen
Omgevingsdienst Veluwe-IJssel
Gemeente Bronckhorst
Gemeente Lochem

Interne en externe collega's (b.d.) op persoonlijke titel