

VERSLAG

Aanwezig :	Wim	Burgering	voorzitter CRO Teuge
	Martin	Jagt, van der	lid namens lokale milieugroepen
	Arjen	Lagerweij	lid namens B&W van Voorst
	Detlev	Cziesso	lid namens B&W van Apeldoorn
	Meiltje	Groot, de	lid namens N.V. luchthaven Teuge
	Daniël	Vliet, van	lid namens beroepsmatige gebruikers
	Wim	Iding	lid namens recreatieve gebruikers
	Harry	Elzinga	lid namens omwonenden
	Josan	Meijers	GS van Gelderland
	GertJan	Eijk, van	Provincie Gelderland
	Victor	Pollé	Politie/afdeling Luchtvaarttoezicht
	Jan	Noort vd	Vertegenwoordiger ABT

Van	:	Jolanda Timmerman, secretaris CRO Teuge
Datum	:	woensdag 7 februari 2018
Doc.nr.	:	180207 Verslag Concept.docx
Vergadering	:	Regulier overleg Commissie Regionaal Overleg Teuge
Tijd	:	om 19.00-20.30 uur (uiterlijk 21.00 uur)
Locatie	:	Raadzaal van de gemeente Voorst, H.W. Iordensweg 17, 7391 KA Twello

1. **Opening en mededelingen door de voorzitter**

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

- 1.1 Er is bericht van verhindering ontvangen van:
- Quita Kuiper – namens omwonenden
 - Lucas Harbers – vertegenwoordiger ABT wordt vervangen door Jan vd Noort
 - Wethouder Rorink – Gemeente Deventer
 - Wethouder Kruithof- Gemeenten Apeldoorn laat zich vervangen door wethouder Cziesso
- 1.2 Er wordt ingesproken door
- Dhr. G. Boreel bij agendapunt 3
 - Dhr. J. te Riele bij agendapunt 5

2. **Vaststellen van de agenda**

De agenda wordt vastgesteld conform concept.

3. **Concept-verslag van 6 december 2017**

- 3.1 De heer G. Boreel spreekt in, zie zijn inspraakreactie in bijlage A van dit verslag.
- 3.2 De notulen worden aangenomen conform concept met dank aan de secretaris.
- 3.3 Naar aanleiding van:
Dhr. Cziesso vraagt naar de stand van zaken van de werkgroep circuithoogte.
Dhr. van Muyden doet vanaf de tribune een terugmelding aan het CRO. Eén van de maatregelen uit de monitoringsagenda hinderbeperkende maatregelen die zijn voorgesteld om de geluidshinder rond Vliegveld Teuge te beperken is de verhoging van de circuithoogte van 700 voet naar 1000 voet (punt 3 van de monitoringsagenda). De gedachte daarachter is dat de geluidshinder afneemt met de toename van de afstand tot de bron. Bij nadere beschouwing is daar tegenin gebracht dat een hoger circuit een langere klimweg op vol vermogen vraagt, wat juist weer leidt tot meer geluidshinder. Deze tegenstelling heeft ertoe geleid dat op voorhand niet duidelijk is welke circuithoogte vanuit hinderbeperking het meest wenselijk is. Om dit te

onderzoeken wordt gedurende een afgebakende periode met hetzelfde vliegtuig het circuit meerdere malen gevlogen, zowel op 700ft als op 1000ft. Hierbij wordt de geluidshinder in beide situaties geregistreerd (zowel technische geluidsmetingen als persoonlijke hinderbeleving) en met elkaar vergeleken.

Het plan ligt nu bij Dhr. Woudstra van Special Air Services ter controle op de technische haalbaarheid. Naar verwachting kunnen de uitkomsten van het onderzoek worden gepresenteerd in de CRO vergadering van 17 april en anders op 27 juni.

4. Laatste info rond aansluitroutes Lelystad Airport

4.1 Gedeputeerde Meijers doet een terugmelding

Sinds de laatste vergadering van de CRO heeft GS een brief aan de minister gestuurd. Hiervan is kennis te nemen op de website van de provincie Gelderland (volg link). Daarnaast is er een aantal kennismakings- en informatiebijeenkomsten geweest. Op 5 februari was er een kennismakingsgesprek met bestuurders en inwoners van de gemeenten Ede, Lelystad en Deventer. Er is veel zorg in Gelderland over de aansluitroutes en deze zorg is gedeeld met de minister.

De minister heeft aangegeven bezig te zijn met het verwerken van alle zienswijzen. Na de verwerking van de reacties zal het ministerie kijken naar de mogelijkheid om optimalisaties aan te brengen. Gelderland benadrukt dat het van groot belang is dat een optimalisatie van het één geen verslechtering van het ander oplevert.

De zienswijze die door Gelderland is ingediend gaat over hoger vliegen. Gelderland wil dat de hoogte van het vliegverkeer van/naar Lelystad kan toenemen. Er is nog onduidelijkheid over de gevolgen voor Teuge. Gelderland heeft in haar zienswijze benadrukt dat er veel vertrouwen verloren is gegaan naar het Rijk in de manier waarop de informatie is overgedragen. Wat Gelderland betreft gaat zorgvuldigheid boven snelheid. Gelderland benadrukt dat ze achter het besluit blijft staan dat Lelystad een functie krijgt. De aansluitroutes tussen het oorspronkelijke luchthavenbesluit uit 2015 en de hoge internationale vliegroutes wil Gelderland graag anders uitgevoerd zien worden.

4.2 Mevr. De Groot geeft aan dat luchthaven en paracentrum in gesprek zijn met Luchtverkeersleiding Nederland, defensie en ministerie om te kijken of er oplossingen zijn voor het valschermspringen op de middellange- en lange termijn. Deze gesprekken worden de komende 2 maanden afgerond.

4.2.1 Dhr. vd Jagt wijst erop dat er verschillende bronnen zijn die er op wijzen dat uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport geschikter zou zijn dan uitbreiding van Lelystad en vraagt zich af hoe het kan dat men toch voor Lelystad kiest.

4.2.2 Dhr. Elzinga brengt in dat omwonenden zich zorgen maken. Hij vraagt namens zijn achterban grote aandacht voor het verhogen van de routes en uitstel van de opening op Lelystad Airport tot herindelung van het luchtruim in 2023 een feit is.

4.2.3 Dhr. V.d. Noort vraagt de gedeputeerde wat er wordt bedoeld wanneer Gelderland aangeeft achter een rol voor Lelystad te staan.

4.3 De gedeputeerde antwoordt dat de keuze voor uitbreiding van Lelystad Airport is gemaakt in de 2^{de} Kamer. Dit geldt ook het tijdstip van herziening van het luchtruim.

Gelderland staat achter het besluit van het ministerie over de uitbreiding van Lelystad Airport, maar ze stelt hier wel voorwaarden aan. Deze voorwaarden gaan o.a. over hoogtes boven natuur- en woongebieden.

Het uitgangspunt over de groei van het aantal vluchten is een toename van 10.000 (het maximum zolang het luchtruim nog niet is heringedeeld) naar 45.000 vliegbewegingen (de maximaal vergunde ruimte in het luchthavenbesluit van 2015). Uit het (in 2015 opgestelde) MER blijkt wat de gevolgen hiervan zijn. En afhankelijk van de uitkomst van de MER zullen we hierop reageren.

Aan het eind van deze maand wil de minister een besluit nemen over de aansluitroutes van Lelystad Airport. Dit voorlopig besluit wordt toegezonden aan de 2^{de} Kamer en de cte MER, daarna volgt een definitief besluit door de Kamer.

4.3.1 Mevr. De Groot vult aan dat Rotterdam The Hague Airport onderdeel is van de Schipholgroep en vol zit qua capaciteit. De keuze voor Lelystad als uitbreidingslocatie is al jaren terug gevallen. Voor Teuge blijft de situatie onduidelijk. Uitgangspunten voor herindeling van het luchtruim worden dit jaar vastgesteld. Provincie, gemeenten en belangengroepen moeten hierbij aansluiten. De luchthaven wil graag als één van de uitgangspunten dat ze door het Rijk wordt gezien als een “berg waar je omheen moet vliegen”. Aan het eind van het jaar zal duidelijk zijn welke vervolgstappen worden ondernomen.

4.4 Dhr. vd Jagt merkt op dat er een vorige keer fouten in de MER van Lelystad Airport zijn ontdekt door een inwoner. In hoeverre regelt de Provincie dat er voldoende deskundigheid is om te voorkomen dat de MER weer fouten bevat?

4.4.1 De gedeputeerde antwoordt dat de MER wordt gemaakt onder verantwoording van het Rijk. Het Rijk moet zorgen dat er geen fouten in komen. Er is bovendien een onafhankelijk bureau ingeschakeld dat hier extra op gaat letten. Mevr. De Groot vult aan dat er voldoende kritische omwonenden en experts zijn die er alles aan zullen doen om het rapport door te spitten op correctheid. Dhr. van Vliet benadrukt dat alles rond de m.e.r. procedure en het MER publiekelijk beschikbaar wordt gesteld zoals medegedeeld in de 2^{de} Kamer op het debat in december.

5. Monitoringsagenda Hinderbeperking

5.1 De heer J. te Riele spreekt in, zie zijn inspraakreactie in bijlage B van dit verslag.

5.1.1 Dhr. Elzinga kan zich de zorg van Dhr. te Riele voorstellen. Enkele jaren terug hebben de para's een telefoonnummer verspreid voor de melding van klachten. Deze klacht moet direct opgepakt worden.

5.1.2 Mevr. De Groot meldt dat dit probleem al een lange geschiedenis kent. De luchthaven heeft geprobeerd de wal te verbreden en verhogen, maar de internationale regelgeving waar de luchthaven zich aan te houden heeft staat dit niet toe. De regelgeving wordt door Dhr. te Riele op een andere manier geïnterpreteerd. Dit geeft verschil van inzicht. Tot op heden is er door verschillende omstandigheden nog geen overleg geweest met Dhr. te Riele en de luchthaven. Mevr. De Groot stelt voor om in een gesprek samen met provincie, gemeente, bureaus en inspectie te kijken naar een oplossing.

Dhr. Lagerweij, geeft aan dat de gemeente altijd wil meekijken en -denken voor goede ideeën, alternatieven en mogelijke oplossingen. De gedeputeerde brengt in dat provincie deskundigen in huis heeft die kunnen adviseren bij deze problematiek.

Er wordt een overleg gepland met deskundigen uit provincie, gemeente en uit de luchtvaart samen met omwonenden en Dhr. te Riele om de problematiek inzichtelijk te maken en te zoeken naar een oplossing binnen de wettelijk gestelde kaders
--

5.2 Bespreking van de punten uit de monitoringsagenda hinderbeperking

Punt 4, *Lobby voor verplaatsing van oefengebied noodlandingen tussen Zutphen en Deventer.*

Dhr. van Eijk geeft aan dat de provincie niet bevoegd is in het aanwijzen van nieuwe oefengebieden. Oefengebieden zijn bijzonder schaars en hard nodig. Het Rijk moet ruimte voor oefengebieden borgen. Er is op dit moment nog geen verzoek neergelegd bij het Rijk om te kijken naar alternatieven. De gedeputeerde geeft aan dat gezien de ontwikkelingen in het dossier het op dit moment niet opportuun is om hier bij het Rijk op aan te dringen. Het is een aangelegenheid van het Rijk. De gedeputeerde acht het beter dit punt op te pakken na vaststelling van het LHB.

Punt 5, *Onderzoek naar herontwerp circuit, aan-, uitvliegroutes en bebakening.*

Mevr. De Groot meldt dat Teuge geen aan- en uitvliegroutes kent. Het aanzetten van de "Precision Approach Path Indicator" (PAPI) die de luchthaven sinds enige tijd gebruikt kan helpen. Mevr. De Groot wil een instructiefilm laten maken die toont hoe er gevlogen wordt.

De voorzitter koppelt de plannen voor een film terug i.v.m. de kosten die hierbij komen kijken.

Punt 6, *Uitvoeren van gedragscode voor general aviation in natuurgebieden en voor gebieden 'to be avoided'*

Mevr. De Groot gaat na of er draagvlak is voor het opstellen van een gedragscode onder de gebruikers waarop deze regelzich zou moeten richten.

Punt 7, *Onderzoek naar geschikte oefengebieden voor aerobatics*

Dhr. van Eijk zal dit verzoek inbrengen bij het Interprovinciaal Overleg/IPO (via de Interprovinciale Contactgroep Luchthavens, waarin hij Gelderland vertegenwoordigt). Hij merkt op dat er geen garantie is op een positief antwoord, omdat er overal in Nederland problemen te verwachten zijn met het vinden van een geschikte locatie. Mevr. De Groot vraagt na bij de gebruikers of zij zelf een voorkeur hebben voor een locatie.

De CRO stelt een brief op aan provincie met verzoek voor nieuwe locatie aan de hand van de voorkeur van de gebruikers. Deze brief wordt door de Provincie ingebracht bij het IPO.

Punt 10, *openbare beschikbaarheid informatie m.b.t. aan/uitvliegroutes, vlieghoogtes en circuitgebruik*

Mevr. De Groot wil een film laten maken voor gebruikers en omwonenden die hier meer inzicht in zal geven. Bijzondere activiteiten van de luchthaven staan vermeld op de website. Ook de gedragscode staat op de website. Geluidscertificaten van vliegtuigen zijn niet bekend bij de luchthaven, deze zijn in bezit van fabrikanten.

Punt 11, *luchthaven licht vliegers "van buiten" voor over de te volgen routes van/naar Teuge*

Mevr. De Groot geeft aan dat de te volgen procedures beschikbaar zijn bij de havendienst. Hier hangt bovendien een kaart met gebieden waarboven wel en niet gevlogen mag worden, ook de gebieden "to be avoided".

Punt 15, *Aanleg run-up area met geluidswal op westelijke baankop*

De geluidswal die er nu is geeft voor dhr. te Riele geen oplossing. Er zal worden gekeken naar de mogelijkheid van alternatieven.

Punt 16, *Ontwikkelen en uitvoeren van beleid om vliegtuigen met hoge geluidproductie op termijn te weren van Teuge*

Mevr. De Groot meldt dat er in april een cleantechregio congres met demonstraties over elektrisch vliegen wordt gehouden op de luchthaven. Dit initiatief wil de luchthaven graag op haar locatie ontwikkelen. Het gaat om investeringen die deels onrendabel kunnen zijn. Daarom wil de luchthaven met andere partijen als provincie en rijk kijken naar mogelijkheden van financiering.

Punt 20, *Jaarlijkse evaluatie door CRO Teuge implementatie hinder beperkende maatregelen*

Voorzitter en secretaris voeren jaarlijkse evaluatie uit en presenteren deze aan het CRO.

- 5.3 Dhr. van Noort brengt in dat veel punten afhankelijk zijn van het LHB. Hierdoor zullen veel genoemde punten na vaststelling LHB blijven wachten. Is het mogelijk dat de provincie een deadline stelt waarop ze de aanvraag van het LHB verwacht?
- Mevr. De Groot antwoordt dat het onmogelijk is een aanvraag te doen voor een LHB zolang er onzekerheid is over de financiële situatie van Teuge. De luchthaven is afhankelijk van besluitvorming van het Rijk rond Lelystad. Hopelijk is er aan het einde van het jaar meer duidelijkheid. Dan kan er ook een aanvraag worden gedaan. Niet eerder.

6. Taken en bevoegdheden dienst luchtvaartpolitie

- 6.1 Dhr. Pollé van de dienst Luchtvaartpolitie geeft een korte toelichting op zijn werkzaamheden. De dienst luchtvaartpolitie heeft als specialisme luchtvaart en luchtvaartwetgeving, ongevallen en incidenten. De dienst speelt bovendien een grote rol als expert bij criminaliteitsonderzoeken. Omdat de dienst pas wordt ingeschakeld bij grote onregelmatigheden worden er momenteel politiemensen vanuit de regio opgeleid om relatief eenvoudige taken op te pakken. Het gaat dan om te laag vliegen, verkeerde aan-uitvliegroutes etc. De luchthaven wordt tijdig op de hoogte gesteld van de nieuwe contactpersonen in de buurt. De dienst houdt zich bezig met haal- en breng zaken. "Haalzaken" gaan over acties waarbij die dienst zelf naar het veld toe gaat om o.b.v. eigen waarneming overtredingen vast te stellen. Bij "brengzaken" komt de dienst in actie naar aanleiding van klachten of meldingen. Hierbij gaat het de laatste jaren vaak over drones en meldingen van het Provincieloket.

Evaluatie van het soort klachten is 3-ledig

1. Melding van overlast. Vaak kan de dienst er weinig mee omdat de klacht subjectief is. Wel wordt de klager altijd uitgebreid geïnformeerd wat er met een klacht is gedaan.
2. Overtreding van procedures. Dit is bijvoorbeeld aan de orde als er sprake is van betreding van een te be avoided gebied of van te lang doorvliegen waardoor boven een woonkern wordt gevlogen. Deze meldingen hebben een lage prioriteit. Meestal wordt er wel waargenomen en wordt er ook een inschatting gemaakt of een dergelijke klacht standhoudt wanneer deze voor de rechter komt. Luchtverkeersleiding Nederland geeft geen medewerking meer voor het vrijgeven van radarplots. Een melding moet aanvullende info krijgen, foto, baken etc. Het mogen gebruiken van radarplots is enkel via de rechter af te dwingen. Hier worden de klachten ook op gescreend. Dit heeft ook gevolgen voor het vliegtuigvolgsysteem (vvs). Het vvs gaat uit van transpondergegevens van vliegtuigen die uitgelezen worden door LVNL, die op haar beurt deze gegevens niet zomaar afstaat. Bij beoordeling van een rechter moet bovendien onomstotelijk vaststaan dat de gegevens zijn gemeten door geijkte apparatuur, zodat het proces waterdicht is.
3. Opzettelijke overtredingen. Deze klachten hebben prioriteit en hier zet de Luchtvaartpolitie hard op in.

- 6.1.2 Dhr. vd Jagt geeft aan: bij overtredingen van wegverkeer is men veel doortastender. Zo wordt er veel gebruik gemaakt van trajectcontrole. Dhr. Pollé antwoordt dat er bij wegverkeer meer gebruik wordt gemaakt van diverse geijkte apparaten om overtredingen te kunnen vastleggen.
- 6.1.3 Dhr. Elzinga vraagt zich af of er wel goede middelen zijn om te handhaven bijvoorbeeld, als een burger constateert dat een piloot te laag vliegt. Dhr. Pollé antwoordt dat de bevoegdheid er zeker is, ook bij een melding achteraf (de zg. brengzaak). Maar handhaving gebeurt altijd in relatie tot de zwaarte van de overtreding. Bij drone-zaken wordt er veel gebruik gemaakt van deze bevoegdheden.

De voorzitter vult aan; bij overtreding van de Wet luchtvaart moet er sprake zijn van voldoende onderbouwing en zwaarte van overtreding om vervolging door te zetten. Het is een goede zaak dat er collega's in de regio worden opgeleid. Verder moet worden ingezet op het stimuleren van convenanten die gezamenlijk worden gesloten tussen de luchthavengebruikers en de omgeving. Mensen die zich er niet aan houden moeten worden aangesproken door collega's. Bij ernstige overtredingen zal de politie zich hierin mengen.

7. Voortgangsterugmelding concept rapportage Expertteam 'CRO Teuge'

7.1 De voorzitter meldt terug dat de conceptrapportage in de maak is. Het expertteam heeft inmiddels haar oor te luister gelegd via een 5-tal stellingen bij een delegatie van gebruikers van Teuge. Hier is een stevige gedachtewisseling geweest. De opmerkingen uit deze bijeenkomst zijn verwerkt in het rapport. Daarnaast is het de bedoeling dat er contact wordt gezocht met een kleine delegatie van mensen uit de hoek van natuur en milieu en de omgeving. Wanneer hun inbreng is verwerkt in het conceptrapport kan in de april vergadering de presentatie van het conceptrapport plaatsvinden. In deze vergadering gaan we het CRO vragen welke stappen we verder gaan zetten. Het is het plan in juni het rapport vast te laten stellen door het CRO zodat dit rapport niet enkel van de voorzitter is maar van het hele CRO.

8. Jaarverslag 2017 CRO-Teuge

8.1 Dhr. Elzinga merkt op dat er in het jaarverslag niets is opgenomen over het toekomstig LHB en het aantal vliegbewegingen waarvoor een aanvraag zal worden gedaan. Dit onderwerp zal worden opgenomen in het jaarverslag.

9. Gedachtenwisseling over het functioneren van de CRO

9.1 De voorzitter geeft aan dat er een evaluatie is geweest over de periode 2011-2014. Daarbij is aangegeven dat de volgende periode die wordt geëvalueerd zal lopen over 2015-2018. Daarom zal er aan het begin van 2019 een nieuwe evaluatie van het functioneren van de CRO zijn.

9.2 Dhr. vd Jagt brengt in dat vertegenwoordigers van de CRO moeite hebben contact te onderhouden met hun achterban. Daarom is er een Teugetafel gestart. Deze kent haar achterban en bestaat uit 17 vaste leden en 9 mensen die op de achtergrond een bijdrage leveren. Daarnaast heeft ze een groot netwerk van mensen en groepen die geïnformeerd willen worden over de activiteiten. De Teugetafel heeft geen budget, dit is niet eerlijk aangezien de CRO wel een budget heeft. Kan er een budget verstrekt worden aan de Teugetafel? De voorzitter antwoordt dat er in de instellingsverordening van Provinciale Staten uit 2011 de voorwaarden zijn aangegeven voor het vormen en functioneren van de CRO. Deze verordening voorziet niet in een vergoeding voor andere overleggroepen. In het CRO zitten afgevaardigden van verschillende groepen. De leden van de CRO ontvangen geen vergoeding. Er is ook geen sprake van vergoeding naar welk orgaan dan ook dat direct of indirect in de CRO vertegenwoordigd is. De provinciale verordening geeft daarmee geen ruimte voor een vergoeding voor iets als een Teugetafel. De Teugetafel is ook niet direct vertegenwoordigd in de CRO.

Bij de evaluatie van de CRO kan hieraan een zin gewijd worden.

10. Actueel klachtenpatroon 2017 rond luchthaven Teuge

Voor kennisgeving aangenomen.

11. Rondvraag en sluiting

- 11.1 Dhr. Elzinga vraagt of de open dag van luchthaven Teuge te combineren is met de film die gemaakt wordt? Mevr. de Groot antwoordt dat de luchthaven dit jaar veel evenementen op haar agenda heeft staan waaronder het kampioenschap para springen. Bovendien bestaat de gemeente dit jaar 200 jaar. Op 2^{de} Paasdag is er een open dag waarbij iedereen een bezoek kan brengen aan luchthaven Teuge.
- 11.2 Dhr. Cziesso vraagt of het mogelijk is dat de vergaderfrequentie opgerekt wordt? De voorzitter antwoordt dat de vergadering van 17 april door zal gaan omdat daar nog belangrijke informatie wordt aangeleverd. Daarna kan de frequentie bijgesteld worden afhankelijk van de actualiteit.

CONCEPT

Bijlage A

Inspraakreactie Dhr. G. Boreel bij AP 3

Dank U voorzitter voor de gelegenheid om in te spreken bij het agendapunt " Informatie over de uitvliegroutes van Lelystad" waarover de gedeputeerde ons gaat bijpraten.

Het zal U niet verwonderen dat ik met belangstelling de media heb gevolgd en verheugd ben over de stellingname van de provincie Gelderland in dit controversiële dossier.

Ik begrijp dat de provincie Lelystad als nieuw vakantie vliegveld accepteert maar bezwaren heeft tegen de uitvlieg routes over Gelderland en de lage uitvlieg routes die gekozen zijn. De motivatie daarvoor is de overlast voor burgers en bescherming van het milieu.

Ik meen daarin ook een opmerkelijke wijziging van het beleid van de Provincie te zien. Immers het is nog maar nauwelijks een jaar geleden dat de Provincie er hartstochtelijk bij de Staatssecretaris op heeft aangedrongen dat een fout in de toegestane geluidsruimte voor Vliegveld Teuge zou worden gesanctioneerd waardoor 160.000 vliegbewegingen op Teuge mogelijk zouden worden. Ongeveer 4 maal meer dan het huidige gebruik. Vliegen op Teuge is per definitie laag vliegen over Gelderland..

Gelukkig heeft de staatssecretaris ons daar toen voor behoed.

Ik zou graag van de Gedeputeerde willen horen of mijn conclusie juist is dat de Provincie Gelderland zoveel mogelijk laagvliegen over de Provincie wil voorkomen en er dus een wijziging in het beleid is t.o.v. de situatie van een jaar geleden.

Dat is niet zonder betekenis voor Teuge omdat er nog steeds de dreiging is dat veel van de huidige gebruikers -vnl recreatievliegers- van Lelystad weg moeten als het vakantieverkeer daar losbarst.

Daarover zijn zonder twijfel aan de Alderstafel van Lelystad afspraken gemaakt. Jammer genoeg vindt dat overleg achter gesloten deuren plaats . Er is voor de burger niet veel informatie over. De Gedeputeerde zit daar wel aan tafel. Misschien kan de Mevrouw Meijers daar meer over vertellen.

Het enige cijfer dat ik ken is dat Vliegveld Teuge rekent met 20.000 overlopers uit Lelystad.

Mijn vraag aan de Gedeputeerde is: Welk standpunt gaat de provincie innemen als die vraag van de Luchthaven op tafel komt.

Blijft de provincie dan bij het standpunt dat voorkomen moet worden dat er laag over Gelderland gevlogen wordt. Ik zou daar graag een antwoord op willen hebben.

Ik kan U verzekeren dat die overloop over Gelderland gaat vliegen en dat ze laag gaan vliegen. Ze moeten landen en opstijgen. Zelfs U zal daar niet door verrast worden.

Het lijkt mij ook handig voor de Luchthaven om dat nu al te weten. Als het standpunt blijft dat er niet laag over Gelderland gevlogen mag worden dan hoeven ze het ook niet aan te vragen.

Voor de exploitatie van Teuge is het niet nodig want Twente heeft bij de heropening in de toelichting bij het luchthaven besluit aangegeven dat een exploitatie bij 20.000 vliegbewegingen mogelijk is.

Misschien moeten we aan Mevrouw de Groot vragen hoe dat daar mogelijk is.

Kennelijk is alles daar veel eenvoudiger want er is al een luchthaven besluit. Dat lukt in Gelderland maar niet.

Dat zou wachten op een aanvraag van de luchthaven. Ik begrijp dat niet. In de wet heb ik niet kunnen vinden dat er voor een luchthaven besluit een aanvraag van een luchthaven nodig is.

Het lijkt een vreemde gang van zaken. Net alsof je voor het instellen van een maximum snelheid eerst aan de automobilisten gaat vragen hoe hard ze willen rijden. Geen wonder dat er dan geen voortgang is. Misschien kan de Gedeputeerde mij ook op dit punt verder helpen.

CONCEPT

Bijlage B,

Inspraakreactie Dhr. J. te Riele bij AP 5

CRO vergadering 07 februari 2018

Betreft: Problematiek Run-up activiteiten Luchthaven Teuge

In de milieuvergunning verlengde landingsbaan is de geluidsproductie van de grondgebonden activiteiten meegenomen, o.a. de grasmaaiactiviteiten rond de landingsbaan, het testen van gerepareerde vliegtuigen in de openlucht enz.

Echter de run-up activiteiten zijn daarin niet meegenomen, omdat volgens internationale regelgeving dit niet persé hoeft. Daarnaast zijn de Run-up activiteiten circa 500 meter verplaatst richting onze woning zonder dat dat kenbaar is gemaakt in de nieuwe milieuvergunning.

Europese regelgeving geeft volgens het ministerie voor kleine luchthavens geen geluidreducerende eisen aan voor opstelplaatsen voor run-up activiteiten.

Dit uitgangspunt is gebaseerd op het feit dat kleine luchthavens over het algemeen niet dichtbij woonkernen gesitueerd zijn en daarmee weinig geluidsbelasting oplevert voor de leefomgeving. Aldus een medewerker van het betreffende ministerie.

In het geval van Teuge heeft het Bevoegd Gezag deze uitzonderingsregel wel geaccepteerd, ondanks dat de luchthaven is gelegen zeer dicht tegen een woonkern en omliggende woningen van het buitengebied.

Juridisch hebben de overheid en de aanvrager geen fouten gemaakt. Zie diverse uitspraken van de Raad van State.

Wij hebben het ministerie erop aangesproken, dat de luchthaven maximaal gebruikt maakt van de mogelijkheden binnen de geluidsregelgeving en geen rekening houdt met de omgeving wat betreft voor ons de Run-up activiteiten.

Het ministerie heeft in een schrijven van 2009 aan de provincie dan ook aangegeven dat er wel maatregelen genomen dienen te worden als goede buur om de geluidsbelasting op onze woning te reduceren en naar onze mening naar het niveau van voor de verlengde landingsbaan.

Wij hebben sindsdien vaak overleg gezocht met de provincie en de directie maar tot nu toe nog geen concrete toezeggingen.

Wel heeft de directeur van de luchthaven de heer Munck na zijn bezoek aan ons destijds een geluidswal laten aanleggen.

Deze geluidswal is weer bijna geheel verwijderd door de huidige directie ten behoeve van de opening van het pand Skydeck.

Vorig jaar heeft de provincie ons gevraagd met de directie van de Luchthaven e.e.a. af te stemmen betreffende aanpassingen aan de geluidswal. De directie heeft aangegeven de geluidswal te zullen uitbreiden. Hetgeen nu is aangebracht, verdient niet de classificatie geluidswal en wij voelen ons daardoor weinig serieus genomen.

De huidige wal is wel verlengd, maar ook nog steeds te kort en te laag om enig effect te hebben. Dit is duidelijk gecommuniceerd naar de directie.

De huidige directie zegt zich te moeten houden aan wet- en regelgeving wat betreft hoogte en situering van een geluidswal en beroept zich hierop qua uitvoering op internationale richtlijnen, welke zij presenteert als wet- en regelgeving.

Echter bij bestudering door mij van de ontvangen informatie blijkt het om internationale richtlijnen te gaan en niet om wet- en regelgeving, zoals de directie het aangeeft.

2

Wij hebben de indruk, dat de directie de term wet- en regelgeving gebruikt om niet tot een echte oplossing te hoeven komen. Daarmee gedraagt de directie zich als een slechte buur. Echter een richtlijn geeft mogelijkheden voor maatwerk. En mijn vraag is dan ook waarom dat als goede buur niet ingezet wordt.

Het ministerie heeft de provincie in 2009 al verzocht met een passende oplossing te komen.

Wij spreken de provincie erop aan om ons na zoveel jaren van onduidelijkheid en geen actie met een definitief effectief uitvoeringsplan te komen, hetgeen hopelijk vastgelegd wordt in het nieuwe Luchtvaartbesluit.

Vanuit ons actief meedenken is de suggestie gegeven voor een geluidswal. Dit wil niet zeggen, dat de directie niet met andere oplossingen hoeft te komen, als zij problemen ziet in het realiseren van een effectieve geluidswal.

Het Run-up probleem is niet alleen een individueel, maar ook een breder omgevingsprobleem. Wij hopen dan ook van harte deze problematiek na circa 10 jaar een keer los te kunnen laten en dat de CRO-commissie de juiste sturing aan dit proces kan geven voor een passende oplossing.

J.H.M. te Riele
Rijksstraatweg 164-A
7395MD Teuge

CONCEPT