

Aanwezig:

Wim	Burgering	voorzitter CRO Teuge
Martin	Jagt, van der	lid namens lokale milieugroepen
Arjen	Lagerweij	lid namens B&W van Voorst
Wim	Willems	lid namens B&W van Apeldoorn
Meiltje	Groot, de	lid namens N.V. luchthaven Teuge
Wim	Iding	lid namens recreatieve gebruikers
Harry	Elzinga	lid namens omwonenden
Carel	Braakman	plv. lid namens omwonenden
Gertjan	Eijk, van	Gast namens Provincie Gelderland
Lucas	Harbers	Vertegenwoordiger ABT
Hans	Boerdam	Gast namens Provincie Gelderland (Teammanager vergunningverlening)
Armand	Jongen	Gast namens LVNL
Waldo	Jacobsen	Gast namens CLSK

Van : Irene Breukers, secretaris CRO Teuge
 Datum : Woensdag 7 november 2018
 Doc.nr. : 181107 Agenda Concept.docx

Vergadering : Regulier overleg Commissie Regionaal Overleg Teuge
 Vergaderdatum : te houden op woensdag 7 november 2018
 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

1.1 Bericht van verhindering

- Gedep. Meijers is verhinderd en zal worden vervangen door dhr. Boerdam. De voorzitter heet dhr. Boerdam welkom. Dhr. Boerdam is teammanager Vergunningverlening bij de Provincie Gelderland.
- Mevr. Kuiper is verhinderd en zal worden vervangen door dhr. Braakman.
- Dhr. Verhaar is verhinderd.

1.2 De voorzitter heet de dhr. Jongen en dhr. Jacobsen welkom.

Dhr. Jongen is programmamanager bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Dhr. Jacobsen is manager Operations bij het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK). De deskundige luchtverkeersleiders komen bij agendapunt 4 een mondelinge uitleg geven over de huidige luchtruimsituatie in de wijde omgeving rond Teuge.

2. Vaststellen van de agenda

De agenda wordt vastgesteld conform concept.

3. Concept-verslag van 4 september 2018

3.1 Dhr. Boerdam geeft aan dat gedeputeerde Meijers de volgende aanpassingen wil aan paragraaf 5.1 van het conceptverslag van de CRO-vergadering op 4 september:

Paragraaf 5.1: “Gedeputeerde Meijers geeft aan dat het college van GS eerder deze dag een brief aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft opgesteld. ~~In de brief staat dat GS een periode van overlast over Gelderland kunnen accepteren mits het niet langer is dan 3 jaar.~~ GS wil harde garanties dat het laag vliegen boven Gelderland verleden tijd is in 2023. **Dit is wat de minister toegezegd heeft aan de Tweede Kamer.**”

3.1.1 Na enige discussie concludeert de voorzitter dat de secretaris in de huidige notulen de correcte uitspraak van gedep. Meijers toevoegt en de toevoeging van de laatste zin. In het verslag van de vergadering van 4 september wordt dit niet aangepast.

3.2 Dhr. van der Jagt is benieuwd in welke categorie van luchtvaartuigen de gyrocopter is ingedeeld. Mevr. de Groot en dhr. van Eijk geven aan dit nog niet te weten, omdat hierover nog discussie is binnen het ministerie van I&W en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Mevr. de Groot en dhr. van Eijk gaan dit onderzoeken en delen het antwoord met dhr. vd Jagt en de commissie.

3.3 Dhr. Elzinga vraagt of er contact is geweest met de inwoners van de wijk Molenveld te Twello, naar aanleiding van de aandacht die zij hebben gevraagd voor de hinder die ze ondervinden van Teuge. Mevr. de Groot geeft aan dat er een afspraak gepland staat op 8 november met 2 personen van het paracentrum.

3.4 Dit verslag wordt aangepast en vastgesteld met dank aan de secretaris.

4. Luchtruimsituatie in de wijde omgeving rond Teuge

4.1 De voorzitter heet de heren Jongen en Jacobsen nogmaals welkom en geeft aan dat tijdens de CRO-vergadering op 4 september 2018 mevr. de Groot heeft aangegeven dat er een grote behoefte is aan mondelinge toelichting over de luchtruimsituatie in de wijde omgeving rond Teuge. De aanleiding voor de uitnodiging ligt in de rol van de organisaties LVNL en CLSK bij het ontwerpen van de vliegroutes waarmee de toekomstige verkeersvluchten van en naar Lelystad Airport worden aangesloten op het hogere internationale luchtruim. Gezien de vergaande consequenties van deze aansluitroutes voor luchthaven Teuge (met name voor de bedrijfsvoering van het hier gevestigde Nationaal Para Centrum) is een nadere toelichting door LVNL en CLSK over de achtergronden van de ontworpen vliegroutes verhelderend voor de leden van de CRO Teuge en hun achterbannen. Een andere reden voor de uitnodiging is de betrokkenheid van LVNL en CLSK bij de algehele herziening van het Nederlandse luchtruim waaraan de komende jaren wordt gewerkt.

4.2 dhr. Jongen geeft een introductie over het programma luchtruimherziening. Dit wordt opgesteld door het ministerie van IenW; het ministerie van Defensie en de luchtruimbeheerders CLSK; LVNL; en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Dhr. Jongen geeft aan dat het programma nu in de voorbereidende fase is. Er zijn nog geen concrete schetsen van het herziene luchtruim. De betrokken partijen zijn bezig met het opstellen van ‘spelregels’ voor de luchtruimherziening. Een onderdeel van de voorbereidende fase is vroegtijdige participatie van belanghebbenden bij de totstandkoming van de herziening van het luchtruim.

Vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers, luchthavens en provincies zijn benaderd om hun visie op de luchtruimherziening te delen. Het is van belang om het luchtruim dusdanig te herindelen dat veilig luchtverkeer voorop blijft staan. Nederland is klein en het luchtruim wordt intensief gebruikt, waardoor een complexe situatie ontstaat. In het luchtruim is er een combinatie van meerdere gebruikers, en hun activiteiten moeten aansluiten op de internationale snelwegen in het luchtruim. Dhr. Jongen zegt dat er expliciet door de minister is aangegeven dat de luchtruimherziening een oplossing voor Lelystad Airport dient te gaan bieden.

4.2.1 Dhr. Harbers vraagt naar uitleg over deze zin. Een oplossing voor welk probleem wil de minister gerealiseerd zien? Dhr. Jongen geeft antwoord: De minister heeft aangegeven dat de luchtruimherziening onder meer moet leiden tot mogelijkheden voor ongehinderd doorklimmen (continuous climb operations) van vertrekkend verkeer van Lelystad Airport op weg naar internationale routes.

4.3 Dhr. Van der Jagt maakt een vergelijking tussen de manier van landen bij London Heathrow Airport en Schiphol, en stelt vervolgens de vraag waarom Nederland gebruik maakt van landingsroutes die complexer zijn dan in Engeland. Dhr. Jacobsen begint met de uitleg van een Continuous Descent Approach (CDA). CDA is een landingsprocedure waarbij vanaf grote afstand en grote hoogte een vliegtuig heel geleidelijk naar de landingsbaan wordt geleid, met een vaste daalhoek en motorsetting. Hierdoor wordt de hoeveelheid geluidsoverlast en brandstofconsumptie beperkt. Dhr. Jacobsen geeft aan dat Schiphol Airport een dusdanige structuur van start- en landingsbanen heeft dat het vliegverkeer vanuit meerdere richtingen op het Schiphol afkomt en hier vandaan vertrekt. Hierdoor ontstaat er een complex verkeerspatroon boven Schiphol. De kerntaak van luchtverkeersleiding is zeker stellen dat er veilig en adequaat gevlogen wordt. Dhr. Jacobsen licht toe dat CDA een nieuwe techniek is die niet altijd toepasbaar is. Doelstelling nummer 1 is veiligheid. Wanneer CDA niet lukt wordt er met het vliegtuig gestuurd om het veilig tot landing te brengen. CDA wordt voornamelijk toegepast in rustige tijden, ook op Schiphol.

4.4 Dhr. Lagerweij vraagt aan dhr. Jongen meer concreetheid met betrekking tot de herziening van het luchtruim. Dhr. Jongen geeft dat dit zou betekenen dat al bekend is hoe de luchtruimherziening eruit zal gaan zien. Die duidelijkheid is er nog niet. We zitten in de voorbereidende fase. Er wordt getracht de belangen die er zijn mee te nemen in het proces.

4.4.1 Dhr. Lagerweij vraagt aan dhr. Jongen of de opdracht die hij heeft meegekregen namens beide ministers duidelijk was. Dhr. Jongen geeft aan dat er zeker een duidelijke opdracht is meegegeven door de minister, De luchtruimherziening is echter een ingewikkelde opgave, omdat we te maken hebben met een complex 'speelveld' waarin de vliegveiligheid moet worden gewaarborgd. Dhr. Willems concludeert dat er een opdracht door de minister is meegegeven, dus dat er zicht is op een toekomstige situatie. Anders zou er geen opdracht worden gemaakt. Dhr. Jongen geeft aan dat dit op de zaken vooruitlopen is. Zover is het proces nog niet.

4.5 Dhr. Elzinga vraagt zich af of de geplande einddatum 2023 reëel is. Dhr. Jacobsen geeft als antwoord dat het een ambitieuze datum is. Onderdeel van de opdracht is dat de luchtruimherziening zorgvuldig moet gebeuren. Daarom wordt er door het hele land met belanghebbenden gesproken.

4.6 Dhr. Braakman vraagt of deze gesprekken ook hebben plaatsgevonden in Gelderland. Zo ja, was dit op uitnodiging. Dhr. van Eijk geeft antwoord. Een z.g. breed "luchtvaartgesprek" dat het ministerie per provincie organiseert heeft voor Gelderland plaatsgevonden op 10 oktober jl. in Nijmegen. De provincie heeft een lijst met belanghebbenden aangeleverd bij het ministerie. Dhr. Willems licht toe dat de provincie Gelderland bewust niet actief heeft geparticipeerd bij deze bijeenkomst, maar slechts heeft gezorgd voor een lijst van belanghebbenden.

4.7 Dhr. Lagerweij vraagt zich af of het mogelijk is om 2023 te halen met een uitgebreid participatieproces. Dhr. Jongen geeft als antwoord dat een uitgebreid participatieproces juist is

opgezet om alle informatie rondom het luchtruim te waarborgen. Dhr. Willems merkt op dat deze zorgvuldigheid juist erg mooi is. Daarnaast geeft een uitgebreide participatie juist winst in het algehele proces van luchtruimherziening, omdat zorgvuldigheid betracht moet worden tijdens deze fase.

4.7.1 Dhr. Jongen voegt hieraan toe dat parallel aan het participatietraject er een inhoudelijk traject loopt.

4.8 Dhr. Elzinga vraagt naar de toekomst van het Paracentrum op vliegveld Teuge. Dhr. Jacobsen geeft aan dat er overleg is met Teuge en het paracentrum. Er wordt een convenant met het paracentrum voorbereid. Hierin staan de 'spelregels' voor het gebruik van het luchtruim. Dit geldt in de periode dat Lelystad Airport al geopend is, maar de luchtruimherziening nog niet is afgerond. Als na de luchtruimherziening de omstandigheden veranderen, zullen de spelregels en daarmee het convenant ook veranderen.

4.9 Dhr. Jacobsen geeft uitleg over het ontstaan van de vliegroutes van en naar Lelystad Airport. Hiervoor gelden een aantal uitgangspunten: zo min mogelijk hinder voor omwonenden, het Schipholverkeer mag niet worden belemmerd en er moet rekening worden gehouden met Natura 2000 gebieden. De routevariant B+, die is gekozen, komt voort uit intensieve discussies aan de Alderstafel Lelystad en met omwonenden. De B+ variant is eindig; deze routes gaan tot enkele tientallen kilometers van de luchthaven. Vanaf de eindpunten moet er worden gezorgd voor aansluitende routes naar het hogere luchtruim. De richting van vluchten waarmee er rekening moeten worden gehouden zijn: Scandinavië, Engeland, Frankrijk en Duitsland. Bij het routeontwerp door de gezamenlijke luchtruimbeheerders is rekening gehouden met veiligheid, vliegbaarheid en belasting van het luchtruim en de verkeersleiders. Dhr. Jacobsen geeft nog een extra reden dat het Nederlands luchtruim complex is. In Europa hebben we te maken met vluchten van en naar 27 landen. Ieder land heeft een eigen luchtverkeersdienstverlener, hun eigen soevereiniteit; kortom een complexere situatie waarmee omgegaan moet worden. Eurocontrol (MUAC) zorgt voor de afstemming met de vluchten in het hogere luchtruim.

4.10 Mevr. de Groot vraagt waarom er een lange periode moet worden laag gevlogen. Dhr. Jacobsen geeft uitleg. Er zijn 5 hoofdrichtingen vanaf Lelystad Airport en op korte afstand in het westen ligt Schiphol. Dit zorgt voor een bulk vliegverkeer met complexe aankomst- en vertrekpatronen. Het feit dat het ontwerp van de B+ variant vast ligt zorgt voor beperkingen in wat wenselijk is en wat veilig is. Daarnaast zijn er overige factoren waar rekening mee moet worden gehouden: economische bedrijvigheid van Schiphol, het militaire luchtruim en landelijke punten (natuurwaarden, schietgebieden). Een verkeersleider zal er altijd naar streven een vliegtuig zo snel mogelijk zo hoog mogelijk te krijgen. Dit om onnodige hinder te voorkomen en de veiligheid te waarborgen. Het zal echter niet altijd mogelijk zijn om een ideale situatie te bereiken.

4.10.1 Mevr. de Groot concludeert dat de B+ variant het uitgangspunt is van de vliegroutes van en naar Lelystad. Vervolgens vraagt mevr. de Groot zich af waarom er dan hoop is dat deze routes nog gaan veranderen, aangezien Schiphol druk zal blijven en de andere omstandigheden ook niet echt zullen wijzigen. Dhr. Jacobsen geeft aan dat er wordt geprobeerd meer gebruik te gaan maken van CDA's en dat het luchtruim efficiënter zal worden gebruikt. De B+ variant is voor nu nog een uitgangspunt, maar wellicht dat dit nog kan veranderen om zo te zorgen voor een efficiënter gebruik van het luchtruim. Een dergelijke wijziging kan uitsluitend plaatsvinden na een politiek besluit hierover.

4.11 Mevr. de Groot stelt de vraag of er een combinatie tussen militair en civiel luchtruim gaat komen. Dhr. Jacobsen geeft aan dat er dingen zijn die niet te verplaatsen zijn (denk aan: schietterreinen, Schiphol). Daar moet rekening mee worden gehouden. Deze locaties worden

eerst ingetekend op de kaart. Vervolgens wordt er nagedacht over een efficiënte manier waarop het vliegtuig zo snel mogelijk zo hoog mogelijk komt.

4.12 Mevr. de Groot vraagt zich af waarom de herziening van het luchtruim zo lang op zich heeft laten wachten. Er was immers al in 2009 een nota over de luchtruimherziening. Dhr. Jacobsen geeft antwoord. Als eerste zijn de militaire en civiele radarverkeersleiding ondergebracht op één locatie. Het aanpassen van het radarsysteem op Schiphol is een behoorlijke klus geweest. De stappen die moeten worden genomen zijn lastige en ingewikkelde processen die tijd vergen.

4.13 Dhr. Elzinga vraagt zich af of we wel meer vliegbewegingen moeten willen hebben en of dit überhaupt wel mogelijk is. Dhr. Jongen geeft aan dat dit wordt bepaald door de rijksoverheid. De luchtruimbeheerders gaan daar niet over. Dhr. Jacobsen voegt hieraan toe dat wat technisch en veilig te realiseren is iets anders behelst dan wat de burgers wenselijk achten. Luchtverkeersleiders hebben maatschappelijk geen mening over wat wel en niet wenselijk is. Mevr. de Groot voegt hieraan toe dat er een nationale luchtvaartnota wordt vastgesteld in 2019 in de Tweede Kamer. Deze nota zal erover gaan hoe luchtvaart en luchthavens eruit gaan zien in de periode van 2020 tot 2050. Dit hangt samen met de luchtruimherziening; beide voorbereidingsprocessen verlopen parallel.

4.14 De voorzitter wil graag weten of het publiek pas rond 2023 informatie krijgt over de luchtruimherziening, of dat er tussentijdse stappen zijn waarbij de burger op de hoogte wordt gehouden. Hij vraagt of er een tijdlijn van het gehele proces is. Dhr. Jacobsen geeft aan dat er nog geen tijdlijn is. In deze voorbereidende fase is het voornamelijk informatie verzamelen, dus dat is een prematuur stadium in het proces. De voorzitter vraagt aan beide luchtverkeersleiders of het relevant is om beide heren nogmaals uit te nodigen. Beide heren zijn bereid een toekomstige CRO-vergadering bij te wonen.

4.15 Dhr. Lagerweij wil weten of de implementatie van de luchtruimherziening gaat plaats vinden in 2023 of dat dit in fases gaat. Dhr. Jongen antwoordt dat het afhankelijk is van de variant die wordt gekozen. Wanneer dit complex is zal het proces in fases verlopen. Kleine aanpassingen zijn wel mogelijk. Tijdens de luchtruimherziening is er sprake van een “clean sheet approach”. Alle perspectieven gaan de revue passeren. Er wordt gekeken naar een toekomstbestendige oplossing.

4.16 De voorzitter dankt beide heren voor hun komst, ook namens de commissie.

4.17 De heren Jongen en Jacobsen verlaten de vergadering om 20:12 uur.

5. Verordening inspraak CRO-vergadering

5.1 De voorzitter leidt het agendapunt in. Dit punt is op de agenda gekomen naar aanleiding van een inspreekreactie van dhr. Braakman tijdens de vergadering op 4 september. Dhr. Braakman geeft aan hoe de omwonenden de inspraak hebben ervaren. Hij heeft een verzoek geplaatst om een formele structuur aan te brengen in de reactie van de voorzitter en de commissie op een inspraak. Dit zou zijns inziens inhouden dat de voorzitter de commissie activeert een reactie te geven op de inspraak en aan het einde een conclusie trekt met de daaruit voortvloeiende acties. De voorzitter meldt dat dhr. Willems een notitie heeft ingediend; deze staat ook op de website van de CRO Teuge. Het gaat over de rol en taak van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Teuge. De voorzitter geeft het woord aan dhr. Willems.

5.1.1 Dhr. Willems verwijst naar de ingezonden notitie. Hij geeft aan dat een CRO-vergadering in essentie bedoeld is voor onderlinge uitwisseling van informatie zonder vragenspel.

5.1.2 Dhr. Braakman geeft aan het niet eens te zijn met dhr. Willems. Dhr. Braakman vindt niet dat je als commissie invloed hebt wat een spreker wel of niet mag zeggen. Een inspraak kan in meerdere vormen. Vervolgens is het aan de voorzitter om in te schatten wat we als commissie met de inspraak moeten doen.

5.1.3. Dhr. Willems geeft aan geen moeite te hebben met het inspreken van burgers, mits het geen vragenspel wordt. Daarvoor is dit orgaan niet bedoeld.

5.1.4 Dhr. Lagerweij voegt hieraan toe dat dit orgaan niet direct tot oplossingen kan komen omdat het hiertoe niet de bevoegdheden heeft. Dhr. Harbers gaat hierop in. In zijn ogen gaat het erom dat insprekers zich gehoord voelen, en dat er iets wordt gedaan met de inspraak. Mevr. de Groot beaamt dit. Het gaat overal over het voeren van een gesprek en dat het duidelijkheid geeft. Mevr. de Groot staat achter de notitie van dhr. Willems.

5.1.5 Dhr. Elzinga en dhr. Van der Jagt stemmen in met de inspreekreactie van dhr. Braakman.

5.1.6 De voorzitter concludeert dat het belangrijk is dat de leden van deze commissie worden geïnformeerd vanuit de maatschappij. Communicatie met de achterban is belangrijk. De spelregels blijven onveranderd, maar er zal voortaan wat ruimhartiger worden omgegaan met de inspreker. Werkenderwijs gaan we kijken hoe we hier meer gestalte aan kunnen geven. Na een inspraak zal de voorzitter een oproep doen om in te gaan op hetgeen dat is ingesproken. De voorzitter geeft aan dat er tijdens de komende vergaderingen meer aandacht aan insprekers en de reactie vanuit de commissie wordt besteed. Dhr. Willems stemt in met deze conclusie. De voorzitter dankt dhr. Willems voor de notitie.

6. Laatste info rond aansluitroutes Lelystad Airport

6.1 Dhr. Willems deelt mee aanwezig te zijn geweest bij een bijeenkomst van de provincie Gelderland op 20 september, over de herindeling van het luchtruim. Overige aanwezigen waren onder andere: Gedeputeerde Meijers en bestuurders uit de regio's Ede/Food Valley, Oldebroek/Noord Veluwe en Apeldoorn/Clean Tech. Op 5 december zal dit onderwerp in de Tweede Kamer aan bod komen.

6.2 Dhr. Elzinga wil graag duidelijkheid over het standpunt van GS ten opzichte van de laagvliegroutes. Dhr. van Eijk geeft aan dat er bestuurlijke standpunten zijn bepaald en uitgedragen over de laagvliegroutes. De voorzitter stelt voor de betreffende correspondentie op de website van de CRO te verzamelen. De voorzitter vraagt aan dhr. Willems om informatie over ontwikkelingen te delen met de secretaris, zodat de secretaris deze op de agenda voor de komende vergadering kan zetten.

6.3 Dhr. Willems deelt mede dat hij is uitgenodigd in Lelystad door de minister om actief te praten over de wijze van monitoring. De voorzitter vraagt aan dhr. Willems om de CRO, bij nieuws, een update te geven. Dhr. Willems stemt in.

6.4 De voorzitter sluit dit agendapunt af. De brieven worden op de agenda van de komende vergadering gezet als ingekomen stukken.

7. Aanvraag luchthaven Teuge voor omzetting geldende rijksvergunning naar provinciaal luchthavenbesluit

7.1 Mevr. de Groot geeft aan dat de luchthaven behoefte heeft aan duidelijkheid en rust, en hiertoe een ambtelijke omzetting van de bestaande rijksvergunning wil die "één op één" is met een correctie van de gemaakte fout met de gebruiksruimte in de rijksvergunning. De toekomst voor luchthaven Teuge is nu onzeker. Daarom heeft de luchthaven in overleg met de provincie afgesproken om een aanvraag in te dienen voor een luchthavenbesluit (LHB) met een beleid neutrale omzetting waarbij de gemaakte fout gecorrigeerd wordt.

7.1.2 De voorzitter agendeert dit punt voor de volgende vergadering.

7.2 Dhr. Braakman was in de veronderstelling dat een dergelijke omzetting niet in behandeling werd genomen door GS. Mevr. de Groot geeft uitleg. Het staat een bedrijf vrij om een aanvraag tot een dergelijke omzetting te doen. Er zal nog overleg met de provincie plaatsvinden om de juiste formulieren te verzamelen die nodig zijn voor deze omzetting.

7.2.1 Dhr. Braakman ziet de omzetting in deze vorm niet als gewenst. Dhr. Boerdam sluit zich daarbij aan. De voorkeur wordt gegeven aan de afspraak die in februari 2017 is gemaakt tussen de luchthaven, de provincie en het ministerie van I&W. Dit zou een aanvraag inclusief een marktonderzoek en MER-rapportage zijn.

7.2.2 Mevr. de Groot geeft nogmaals aan dat de luchthaven deze omzetting mag aanvragen op de manier die ze zelf kiest. Op dit moment geldt er nog steeds een ministeriële omzettingsregeling. Deze zou in 2014, na een termijn van 5 jaar, door PS worden omgezet tot een LHB. Onder meer door de in 2016 ontdekte fout in de huidige rijksvergunning is die omzetting uitgesteld. Het ministerie vindt het niet wenselijk om de omzettingsregeling aan te houden tot 2023. Met de huidige omzettingsregeling heeft mevr. de Groot geen zekerheid, waardoor zij ook geen garanties kan geven aan haar klanten. In de brief die Teuge eerder dit jaar stuurde aan GS is gevraagd, conform hun wettelijke taak, om een ambtshalve omzetting van de rijksvergunning. Dit verzoek is afgewezen met de bovengenoemde argumenten. Mevr. de Groot dient daarom direct aan PS een aanvraag in tot één op één omzetting naar een LHB.

7.2.3 Dhr. Boerdam beaamt dat dit een besluit is dat PS moet nemen.

7.2.4 Dhr. Braakman toont ongenoegen over de manier van handelen van mevr. de Groot. Dhr. Braakman geeft aan dat het voorstel van de luchthaven in zijn ogen geen beleid neutrale omzetting behelst. De omzetting door het ministerie in 2010 heeft plaatsgevonden met oude gegevens. Deze gegevens hielden rekening met oudere vliegtuigen, die in een zwaardere geluidsklasse vallen dan de vliegtuigen van tegenwoordig. Dhr. Braakman pleit voor het dubbel slot, waarbij niet alleen de geluidcontour wordt vastgelegd maar ook het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen.

7.2.5 Mevr. de Groot deelt mee dat er al in een eerder stadium een correctie heeft plaatsgevonden voor de oude invoerset van gebruikte vliegtuigen. In de ministeriële "aanwijzing Luchtvaartwet". uit 2007 is de toegestane gebruiksruimte destijds gehalveerd. Bij het doorvertalen in 2010 naar de nieuwe systematiek van de Wet luchtvaart is die halvering van de geluidruimte destijds per ongeluk en ten onrechte weer ongedaan gemaakt door het ministerie.

8. Rondvraag en sluiting

8.1 Mevr. de Groot heeft tijdens de vergadering een terugkoppeling van haar adviseur gekregen over de geluidsklasse van de gyrocopter. De gyrocopter valt niet onder de helikopters, kan dus kan beschouwd worden als een vastvleugelvliegtuig en valt in de geluidscategorie 8 voor vastvleugelvliegtuigen.

8.2 Mevr. de Groot geeft een terugkoppeling over het gesprek dat vanuit het paracentrum is gevoerd met bewoners van de wijk Molenveld in Twello. De conclusie is dat er niet veel kan worden gedaan aan de hinder die de burgers ervaren. Op 8 november vindt er een gesprek plaats met een andere wijk in Apeldoorn.

8.3 Acties die tijdens de vergadering zijn genoemd zijn opgenomen in een actielijst. Deze actielijst zal als bijlage worden meegestuurd met het verslag.

8.3 De voorzitter sluit de vergadering af. De volgende vergadering zal plaatsvinden op dinsdag 11 december. De agendapunten 8. Elektrisch Vliegen en 9. Monitoringsagenda worden doorgeschoven naar deze CRO-vergadering op 11 december.