

## Evaluatie hinderbeperkende maatregelen

BLEKENBRINK advies / Jan van Muyden, 1 april 2019

Regelmatig staat de monitoringsagenda hinderbeperking op de agenda van de CRO. In deze monitoringsagenda wordt de voortgang van de uitvoering van hinderbeperkende maatregelen bijgehouden en aan de CRO gerapporteerd. Aan de hand van deze rapportages kan de voortgang in de CRO worden besproken. Aanleiding tot de monitoringsagenda waren de 20 aanbevelingen in het rapport *Minder hinder van Teuge* (BLEKENBRINK advies, juli 2016), dat als volgt afsloot:

“ **Borging van nieuw beleid**

De implementatie van die aanbevelingen die voor rekening van de luchthaven en zijn gebruikers komen, de mate waarin de vliegers de gedragscode voor Teuge hanteren en de mate waarin de luchthaven daartoe zijn communicatie voert, is geen éénmalige activiteit. Het gaat er immers om de *licence to produce* te verwerven en te onderhouden. Zowel om de verantwoordelijke partijen scherp te houden als ook om omwonenden daarbij te betrekken verdient het aanbeveling de Commissie Regionaal Overleg Teuge (CRO) hierop te laten toezien. Dit leidt tot een aanvullende aanbeveling:

**Aanbeveling 20**

Jaarlijks evalueert de CRO Teuge de mate waarin de vliegers de gedragscode voor Teuge hanteren en de wijze waarop de luchthaven daarover zijn communicatie voert. De CRO betreft bij deze evaluatie de aanbevelingen uit deze rapportage alsmede de wijze waarop de implementatie wordt uitgevoerd.

Het advies werd vervolgens door de Stuurgroep Toekomstvisie Luchthaven Teuge op 14 december 2015 meegenomen in de aanbieding van haar eindadvies aan Gedeputeerde Staten van Gelderland, de voorzitter van de Commissie Regionaal Overleg Teuge, de voorzitter van de Strategische Board Stedendriehoek, en de aandeelhouders en Raad van Commissarissen van de N.V. Luchthaven Teuge.

### Monitoringsagenda

Om te voorkomen dat de aanbevelingen voor hinderbeperking ondanks alle uitgesproken goede intenties ‘in een bureaula’ terecht zouden komen staat op de CRO-vergadering van 30 maart 2016 de *Monitoringsagenda hinderbeperking* voor het eerst op de agenda, waar het inmiddels een regelmatig terugkerend bespreekpunt is geworden. In de monitoringsagenda zijn de aanbevolen maatregelen herordend onder de noemers ‘vlieghoogte’, ‘routes’, ‘communicatie’, ‘geluidsbeperking aan de bron’ en ‘gebruiks- en bedrijfstijden’.

### Uitvoerbaarheid van de voorgestelde maatregelen

In de CRO-vergadering van 30 maart 2016 deelt mw. De Groot, directeur van Luchthaven Teuge, mee dat de heer Bert Visser, stagiair Hogeschool van Amsterdam, in haar opdracht een onderzoek voorbereidt naar de haalbaarheid van de voorgestelde hinderbeperkende maatregelen. November 2016 rapporteert de heer Visser zijn afstudeeronderzoek *Minder hinder door Teuge 2.0!* Visser concludeert in zijn rapport dat enkele van de aanbeveling uit 2016 van BLEKENBRINK advies om formele redenen niet uitvoerbaar zijn. Ook zijn enkele aanbevelingen niet langs formele weg te realiseren, maar staan wel open voor vrijwillige gedragsverandering. In de monitoringsagenda zijn deze maatregelen aan het einde gebundeld onder de noemer ‘Niet haalbaar’. In onderstaande evaluatie komt daar een enkele kanttekening bij te staan.

### **Naast monitoring ook evaluatie**

Nadat bijna drie jaar de monitoringsagenda in de CRO regelmatig besproken is acht de voorzitter van de CRO, de heer Burgering, het tijd voor een uitgebreidere evaluatie. Hij vraagt de toenmalige voorzitter van de Klankbordgroep omgevingsberaad Teuge en tevens opsteller van het advies *Minder hinder van Teuge*, de heer Van Muyden, deze evaluatie uit te voeren.

Waar de monitoringsagenda vooral toeziet op de voortgang in de uitvoering van de aanbevelingen, zal deze evaluatie het accent leggen op die onderdelen waar de voortgang complex is en proberen aan te geven waarin dat gelegen is en in welke richting mogelijk een oplossing gevonden kan worden. Voor de overzichtelijkheid wordt hierbij de volgorde van aanbevelingen van de monitoringsagenda aangehouden.

### **Evaluatie per voorgestelde hinderbeperkende maatregel**

<b>4</b>	<b>Lobby voor verplaatsing van oefengebied noodlandingen tussen Zutphen en Deventer.</b>
Stand van zaken	Op verzoek van de CRO-voorzitter heeft de provincie toegezegd dit onderwerp in het landelijk overleg over de herindeling van het luchtruim mee te nemen.
Evaluatie	Dit is een bestuurlijk proces waarop de monitoringsagenda verder toeziet.
<b>5</b>	<b>Onderzoek naar herontwerp circuit, aan-, uitvliegroutes en bebakening.</b>
Stand van zaken	Een kleine werkgroep van gebruikers en omwonenden onderzoekt de noodzaak en mogelijkheden. Duidelijk is al dat luchthaven Teuge voor vliegers die plaatselijk niet bekend zijn moeilijk te vinden is. Daarnaast is het een gegeven dat verreweg de meeste vluchten op Teuge worden gemaakt door plaatselijk goed bekende vliegers. De bebakening is niet goed zichtbaar, wel zijn er min of meer natuurlijke bakens in het terrein aanwezig die dit gemis kunnen opvangen. In tegenstelling tot veel andere kleine velden is op Teuge binnen het vastgestelde circuit geen voorgeschreven 'vliegpad' aangegeven, hetgeen tot onduidelijkheid in gewenste routevolging kan leiden. Daarnaast zijn er regelmatig 'incidenten' in die zin dat door vliegers wordt afgeweken van de geldende regels binnen het circuit. De werkgroep heeft de opdracht nog niet afgerond.
Evaluatie	Verder overleg zal hier tot voor partijen aanvaardbare nadere vaststelling van het gewenste gedrag (routevolging) moeten leiden en in woord en beeld moeten worden vastgelegd (werkgroep). Vervolgens zal dit in woord en beeld met de vliegers gecommuniceerd moeten worden t.b.v. hun vluchtvoorbereiding (luchthaven). Formeel heeft de luchthaven hierin geen rol. Waar mogelijk kan de luchthaven het initiatief nemen het gesprek om tot een oplossing te komen op gang te brengen.
Kans	Zie slotopmerking.

<b>6</b>	<b>Uitvoeren van gedragscode voor general aviation in natuurgebieden en voor gebieden ‘to be avoided’</b>
Stand van zaken	Langs formele weg is het niet mogelijk vliegers te houden aan het volgen van de vrijwillig onderschreven gedragscode voor recreatieve vliegers. Daarnaast is het verplicht hanteren van een vliegtuigvolgsysteem voorlopig niet haalbaar gebleken. Langs formele weg is op dit thema geen oplossing te behalen.
Evaluatie	Wat door omwonenden ervaren wordt als schending van de gedragscode is een van de grote ergernissen die een brede maatschappelijke acceptatie voor het functioneren van de luchthaven in de weg staat. Terugkerend punt van discussie is de vraag of een vermeende ‘overtreder’ van de gedragscode zich wel of niet aan de regels heeft gehouden.
Kans	Belanghebbende vliegers zouden zich door het vrijwillig gebruiken van een transponder kunnen vrijpleiten en daarmee ook de noodzakelijke rust in de discussie kunnen verzorgen. Klagers hebben ook een verantwoordelijkheid. Zij kunnen hun klacht gedocumenteerd ondersteunen. Zie slotopmerking.
<b>7</b>	<b>Onderzoek naar geschikte oefengebieden voor aerobatics</b>
Stand van zaken	Op verzoek van de CRO-voorzitter heeft de provincie toegezegd dit onderwerp in het landelijk overleg over de herindeling van het luchtruim mee te nemen.
Evaluatie	Dit is een bestuurlijk proces waarop de monitoringsagenda verder toeziet.
<b>10</b>	<b>Openbare beschikbaarheid informatie m.b.t. aan- en uitvliegroutes, vlieghoogtes en circuitgebruik</b>
Stand van zaken	De formele informatie ( <i>visual approach chart</i> ) is op de website teuge-airport.nl goed ontsloten. De resultaten uit maatregel 6 (luchtfoto’s van de benadering) zullen t.z.t. nog moeten worden toegevoegd.
Evaluatie	Deze informatie moet niet alleen de formele informatie zijn, maar ook die informatie welke minimaal nodig is om vliegers te ondersteunen bij de bepaling van de gewenste route. De onder maatregel 5 genoemde werkgroep denkt hierbij aan enkele foto’s die goed illustreren hoe deze routes liggen t.o.v. het onderliggende terrein. Belangrijk is dat deze informatie voor zowel vliegers als omwonenden goed bereikbaar moet zijn en dat het ook herleidbaar gelijklopende informatie is.
<b>15</b>	<b>Alternatieven voor beperking van hinder bij run-up area op westelijke baankop</b>
Stand van zaken	Er is een run-up area aan de west kant van de baan. Bebakening en een geluidswerende wal ontbreken daar.
Evaluatie	In overleg met omwonenden moet hier nog bekeken worden in hoeverre een geluidswerende maatregel effectief is. Het is onverstandig om vanuit de luchtvaart eenzijdig te bepalen dat zo’n maatregel niet nodig zou zijn.

<b>17</b>	<b>Initiatief tot “actie stille uitlaat”</b>
Stand van zaken	Op deze maatregel zijn geen vorderingen gemaakt. De kosten zijn te hoog om het voor eigenaren aantrekkelijk te maken. Er is (nog) geen subsidie beschikbaar.
Evaluatie	Het voorstel om deze maatregel te laten vervallen en te vervangen door het streven elektrisch vliegen te bevorderen (17a) is een goede optie voor de lange termijn, maar biedt te weinig resultaat voor de korte termijn. Ten behoeve van het maatschappelijk draagvlak is het noodzakelijk de optie “stille uitlaat” serieus te nemen.
Kans	De “actie stille uitlaat” zou gestimuleerd kunnen worden door een subsidie op een dergelijke innovatie. Innovatie is één van de kansen die genoemd werden in de <i>Kansenagenda</i> (11-4-2018, Expertteam CRO Teuge). Van de onderhoudsbedrijven mag niet verwacht worden dat zij zelf deze mogelijkheid aanboren. Hier is initiatief geboden vanuit de Cleantech Regio, wellicht aangezwengeld door gemeente Voorst en de aandeelhouders van de luchthaven.
<b>17a</b>	<b>Elektrisch vliegen</b>
Stand van zaken	In de CRO-vergadering van 11-12-2018 deelt mw. De Groot, directeur van Luchthaven Teuge, mee dat op 1 februari 2019 op Teuge het Dutch Electric Aviation Centre/DEAC van start zal gaan. Studenten zullen daar verschillende aspecten van elektrisch vliegen uitwerken. Inmiddels zijn er ook al elektrische vliegtuigen op de markt, o.a. van Cessna. Het project wordt ondersteund door de ministeries I&W, EZK, provincie Gelderland en de Cleantech Regio.
Evaluatie	Bovenstaande is een uitgelezen voorbeeld van een innovatief project dat zowel bijdraagt aan stiller vliegen als aan de verbreding van economische activiteit op Luchthaven Teuge, twee van de beschreven kansen in de <i>Kansenagenda</i> .
Kans	Door op Teuge gevestigde onderhouds- en vliegbedrijven en de vliegclub bij dit project te betrekken kan Teuge wellicht bij voorrang uitgroeien tot de eerste GA-luchthaven waarvan de vloot op enige schaal overschakelt op elektrisch (en stiller) vliegen.
<b>20</b>	<b>Jaarlijkse evaluatie door CRO Teuge van implementatie hinder beperkende maatregelen</b>
Stand van zaken	Na bijna drie jaar regelmatige bespreking van de monitoringsagenda in de CRO geeft de voorzitter van de CRO in januari 2019 opdracht tot de eerste evaluatie van de voortgang van de uitwerking van de aanbevolen hinderbeperkende maatregelen.
Evaluatie	Zie slotopmerkingen.

<b>11</b>	<b>Luchthaven licht vliegers “van buiten” voor over de te volgen routes van/naar Teuge</b>
Stand van zaken	Hoewel de formele informatie ( <i>approach charts</i> en NOTAMS) via de website van de luchthaven bereikbaar zijn, is daar geen informatie ontsloten m.b.t. de wenselijke aan- en uitvliegroutes overland (maatregel 8). Hetzelfde geldt voor de <i>areas-to-be-avoided</i> in de ruimere omgeving van de luchthaven.
Evaluatie	Het is van belang voor de maatschappelijke acceptatie van de luchthaven dat naast de formeel verplichte informatie ook deze aanvullende informatie ter beschikking wordt gesteld.
<b>14</b>	<b>Actief informeren van omwonenden bij afwijkend luchtruimgebruik rond Teuge</b>
Stand van zaken	Het actief melden van bijzondere gebeurtenissen en evenementen gebeurt via de website van de CRO Teuge en de website van de luchthaven. Ook het Paracentrum informeert omwonenden actief over op handen zijnde evenementen en afwijkingen van normaal gebruik.
Evaluatie	Deze vorm van verwachtingenmanagement wordt gewaardeerd en leidt tot grotere acceptatie van ‘overlast’ van evenementen. Voorwaarde is wel dat altijd accuraat wordt geïnformeerd en dat partijen dat ook blijven doen. Het is van belang elkaar op dit gebied scherp te houden.
<b>16</b>	<b>Ontwikkelen en uitvoeren van beleid om vliegtuigen met hoge geluidproductie op termijn te weren van Teuge</b>
Stand van zaken	De tarieven voor de landingsgelden zijn hoger naarmate het vliegtuig in een hogere gewichtsklasse en geluidsklasse zit. Er is geen beleid bekend waarin vastligt dat de geluidstoelag voor vliegtuigen met hoge geluidproductie op termijn zal verhogen.
Evaluatie	Hoewel de maatregel in de monitoringsagenda onder ‘gerealiseerd’ staat gerubriceerd is er nog geen sprake van de hier bedoelde strategie. Wel zijn de landingsgelden hoger naarmate sprake is van een zwaardere geluidscategorie. De oorspronkelijke formulering van deze aanbeveling luidde echter: <i>Luchthaven Teuge ontwikkelt een beleid om vliegtuigen met een zeer hoge geluidproductie op termijn van de luchthaven te weren en zet dit beleid ook om in een uitvoeringsstrategie.</i>
Kans	In de verkorte overname in de monitoringsagenda is het element van <i>een beleid om.... op termijn te weren en....om te zetten in een uitvoeringsstrategie</i> weggefallen, maar dat was feitelijk wel de kern van de aanbeveling. Hoe eerder de vliegtuigen met de hoogste geluidproductie geweerd worden, des te eerder Teuge de in de <i>Kansenagenda</i> genoemde mogelijke ambitie van de relatief stilste GA-luchthaven kan realiseren. Een methode zou kunnen zijn om de geluidstoelag van vliegtuigen met een zeer hoge geluidproductie met een in de loop der jaren verhogende geluidstoelag te belasten.

<b>18</b>	<b>Bij vaststelling van luchthavenbesluit wordt omzetting berekeningsmethode van Bkl naar Lden meegenomen</b>
Stand van zaken	Na intensief overleg van Provincie en luchthaven met de Rijksoverheid is de fout in de omzetting van Bkl naar Lden geconstateerd. De gedeputeerde heeft toegezegd dat de aldus herstelde normering uitgangspunt voor het te nemen Luchthavenbesluit zal zijn.
Evaluatie	De maatregel is gerealiseerd.
<b>1</b>	<b>Minimale vlieghoogte 1000 ft. boven onbebouwd gebied</b>
Stand van zaken	De kans om deze maatregel in een wettelijke regel vast te kunnen laten leggen is bijzonder klein en eigenlijk niet realistisch.
Evaluatie	Deze aanbeveling is al wel opgenomen als gedragscode in het convenant voor recreatieve vliegers. De zakelijke vliegers hebben zich daarbij aangesloten. Naleving geschiedt feitelijk op vrijwillige basis.
Kans	Zie slotopmerking.
<b>2</b>	<b>Aandacht voor vlieghoogte 1000 ft.in provinciaal LHB</b>
Stand van zaken	Het Luchthavenbesluit is nog niet geformuleerd.
Evaluatie	In dit thema staan de wettelijke kaders m.b.t. ruimtegebruik en luchtvaart in geen enkel verband tot elkaar, terwijl geluidshinder wel degelijk van invloed is op de kwaliteit van de leefomgeving.
Kans	De provincie Gelderland heeft in principe de mogelijkheid om in het te nemen Luchthavenbesluit in de toelichtende paragrafen aandacht te besteden aan de noodzaak van een goede ruimtelijke ordening, inclusief de kwaliteit van de leefomgeving. Het ervaren van geluidshinder behoort in het afwegingskader een rol te spelen. De Provincie kan hier wijzen op de vreemde discrepantie tussen beide wettelijke kaders.
<b>3</b>	<b>Circuithoogte 1000 voet.</b>
Stand van zaken	In juni 2016 heeft een werkgroep bestaande uit omwonenden en gebruikers, na eigen onderzoek, de CRO geadviseerd de circuithoogte niet te verhogen en te handhaven op 700 voet. In een uitgevoerd praktijkexperiment bleek dat bij ophoging van de circuithoogte het aantal gehinderden zou toenemen, vooral doordat er over een langer traject geklommen moest worden en dit traject juist boven dichtere bewoning ligt. Voor- en nadelen afwegende kwam de werkgroep tot een unaniem advies.
Evaluatie	Het advies van de werkgroep werd in de CRO overgenomen.

<b>8</b>	<b>Routes over langere afstand bundelen met hoofdwegennet</b>
Stand van zaken	Wenselijke (vanuit de recreant op de grond gezien) aan- en afvliegroutes overland naar Teuge zijn nog niet beschreven of gepubliceerd. Evenzo is er geen sprake van bundeling van dergelijke routes langs het hoofdwegennet.
Evaluatie	Gebruik van bovengenoemde routes kan alleen op basis van vrijwilligheid van vliegers gevraagd worden. Het is nog onbekend in welke mate vliegers bereid zijn daaraan mee te werken. Samenspraak met vliegers is in dit opzicht de moeite waard.
Kans	Zie slotopmerking.
<b>9</b>	<b>Aandacht voor bundeling routes met hoofdwegennet in luchthavenbesluit</b>
Stand van zaken	Het Luchthavenbesluit is nog niet geformuleerd.
Evaluatie	Actie op deze maatregel heeft pas zin nadat m.b.t. maatregel 8 een keuze is gemaakt.
Kans	De provincie Gelderland heeft in principe de mogelijkheid om in het te nemen Luchthavenbesluit in de toelichtende paragrafen aandacht te besteden aan de noodzaak van een goede ruimtelijke ordening, inclusief de kwaliteit van de leefomgeving. Ervaren van geluidshinder behoort in het afwegingskader een rol te spelen. Bundeling van verkeersstromen in de lucht en op de grond kan daarbij effectief zijn ter ontlasting van de daarbuiten liggende gebieden. De Provincie kan hier wijzen op de vreemde discrepantie tussen beide wettelijke kaders. (Vgl. maatregel 2)
<b>12</b>	<b>Uitlezen en vastleggen vergaarde transpondergegevens</b>
Stand van zaken	Langs formele weg is er geen mogelijkheid gebruik te maken van radartracks van LVNL omdat de daarvoor noodzakelijke toestemming niet wordt afgegeven.
Evaluatie	De voortdurende discussie met gehinderde omwonenden over de vraag of een vliegtuig nu wel of niet werd waargenomen op een plaats of hoogte waar dat niet wenselijk wordt geacht is zeer nadelig voor de maatschappelijke acceptatie voor het functioneren van de luchthaven.
Kans	De meeste vliegtuigen hebben een transponder aan boord. Door die in te schakelen stellen zij eventuele klagers in staat hun klacht te documenteren en is de vlieger in staat zich bij een eventueel onterecht verwijt vrij te pleiten. Zie slotopmerking.
<b>13</b>	<b>Bevordering van handhaving door KLPD bij overtreding geconstateerd met transpondergegevens</b>
Stand van zaken	Bij het gebrek aan een wettelijk kader is deze maatregel formeel niet uitvoerbaar.
Evaluatie	Bij formele onmogelijkheid maatregel 12 verder uit te voeren vervalt maatregel 13

<b>19</b>	<b>In luchthavenbesluit wordt vastgelegd dat verruiming van de openingstijden tot 23.00 uur slechts geldt voor inkomend verkeer en bij uitzondering op uitgaand verkeer</b>
Stand van zaken	Door de zakelijke gebruikers van de luchthaven evenals door de Luchthaven zelf wordt deze maatregel om exploitatieredenen niet aanvaardbaar geacht.
Evaluatie	Op de website van de Luchthaven zijn geen openingstijden te vinden. Wel geeft de tarievenlijst een opslag voor verkeer na 19:00 uur.
Kans	Door de openingstijden duidelijk op de website te vermelden kan mogelijk al een deel van de bezwaren worden weggenomen. M.a.w.: verklein de vrees voor overlast door goed verwachtingenmanagement. De monitoringsagenda kan hier verder op toezien.

### **Slotopmerking**

Naast enkele technische en bestuurlijke maatregelen heeft een groot aantal hinderbeperkende maatregelen betrekking op de wenselijke uitvoering van het vliegen, ofwel het vlieggedrag. Het betreft de maatregelen 5, 6, 1 en 8. Maatregel 12 is hieraan gerelateerd. Kenmerkend voor deze maatregelen is dat het wenselijke vlieggedrag zich grotendeels buiten het circuit afspeelt en niet afdwingbaar is, maar dat naleving van grote invloed kan zijn op de maatschappelijke acceptatie van het gebruik van luchthaven Teuge. Zowel vliegbedrijven als individuele vliegers kunnen hiermee de *licence to operate* voor de luchthaven 'verdienen'.

#### *Wenselijke routes bepalen*

Het lijkt verstandig de wenselijke routes in onderling overleg tussen gebruikers en omwonenden te bepalen. Proportionaliteit is daarbij belangrijk: niet meer inperken dan nodig is. Het aantal te verwachten vluchten speelt daarbij een rol. Hier zou de CRO het initiatief kunnen nemen.

#### *Wenselijke routes communiceren*

Nadat de wenselijke routes en minimale vlieghoogtes zijn bepaald is het de taak van de Luchthaven om dit op de website onder de titel vluchtvoorbereiding duidelijk te communiceren. Hetzelfde geldt voor de *areas-to-be-avoided* in de wijdere omgeving van Teuge. Het is bovendien belangrijk aan te geven waarom de Luchthaven en de vaste gebruikers deze keuzes van belang vinden. Begrip leidt tot meer acceptatie.

#### *Naleving gewenst vlieggedrag*

Het is wenselijk dat vliegers een transponder gebruiken zodat hun vluchtgegevens openlijk zichtbaar zijn in bijvoorbeeld *fligtradar24*. Vliegers kunnen zich hiermee vrijwaren van onterechte klachten. Het is evenzeer wenselijk dat ook klagers verantwoordelijkheid nemen en hun klacht documenteren door de vluchtgegevens vast te leggen in bijvoorbeeld een screenshot van *fligtradar24*. Bovendien kunnen klagers zelf al met behulp van *fligtradar24* beoordelen of er feitelijk sprake is van 'zondigen' tegen de vrijwillig overeengekomen regels, zoals die op de website van de luchthaven vermeld staan. Eventuele discussie over plaats en hoogte kunnen daarmee worden opgelost.

Het is goed mogelijk dat door goed communiceren bereikt wordt dat de meeste vliegers keurig doen wat van ze verwacht wordt. Er zullen altijd uitzonderingen zijn. In die gevallen is het van groot belang dat op zo kort mogelijke termijn dit naar de vlieger, al dan niet via het betreffende vliegbedrijf, terug te koppelen. De ervaring heeft geleerd dat mondelinge en directe terugkoppeling in veel gevallen tot herkenning, begrip en verbetering leidt. Formeel heeft de luchthaven hierin geen rol. Waar mogelijk kan de luchthaven het initiatief nemen het gesprek om tot een oplossing te komen op gang te brengen.



Het is belangrijk te bepalen in welke mate er uitzonderingen optreden en wat daarvan de oorzaak kan zijn. Binnen het circuit zal de havendienst daarop toezien, daarnaast zullen omwonenden de moeite moeten nemen meldingen door te geven. Het is niet realistisch te verwachten dat alle hinder door op de verkeerder plaats of hoogte te vliegen door goede voorbereiding en communicatie te voorkomen zal zijn. Het is wel zaak een grens te bepalen waarboven de hinder als niet acceptabel wordt gezien.

Mocht, alles overwegende, het resultaat van goed ontwerpen en goed communiceren en ook terugkoppelen als er 'fouten' gemaakt worden onvoldoende zijn, dan zou overwogen kunnen worden de vrijblijvendheid te verlaten en te zoeken naar mogelijkheden om wenselijk gedrag te belonen.

#### *Wenselijk gedrag belonen*

Wanneer vrijwillige aanpassing van vlieggedrag niet voldoende tot stand komt zou in principe overwogen kunnen worden op termijn toch een beloning op gewenst gedrag te construeren. Of zo'n beloning nu een financiële prikkel is of een soort groene, gele en rode lijst, hij zal onomstotelijk tegelijk worden ervaren als een staf op ongewenst vlieggedrag. Dit gegeven zal frustrerend werken op de bereidheid van partijen om met elkaar in gesprek te blijven en langs die weg de hinder tot het minimum te beperken.

Afsluitend kan na drie jaar worden gesteld dat door verbetering in communicatie al een aantal goede resultaten is geboekt. Maar ook dat de grootste winst op hinderbeperking nog te behalen valt bij de beïnvloeding van het vlieggedrag. Ook hier mag van samenspraak met en tussen partijen weer het beste resultaat verwacht worden. De theoretische keuze voor een beloningstelsel zou hier wel eens averechts kunnen werken. Vrijwilligheid is echter niet vrijblijvend: partijen zullen met elkaar in gesprek dienen te blijven en dat is het belang van eenieder die op enigerlei wijze bij het functioneren van Luchthave Teuge betrokken is.