

Overleg Commissie Regionaal Overleg luchthaven Teuge d.d. 23 maart 2021

Aanwezig waren:

- dhr. Marcel van de Heuvel (voorzitter CRO)
- dhr. Martin van der Jagt (lid namens de lokale milieuorganisaties)
- dhr. Carel Braakman (lid namens de omwonenden)
- dhr. Lucas Harbers (gast namens Algemeen Belang Teuge)
- dhr. Matthijs de Haan (directeur N.V. luchthaven Teuge)
- dhr. Daniël van Vliet (lid namens beroepsmatige luchthavengebruikers)
- dhr. Simon Woerlee (plv. lid namens recreatieve luchthavengebruikers)
- mevr. Carla Nikkels (gast namens provincie Gelderland)
- dhr. Wim Willems (lid namens B&W van Apeldoorn)
- dhr. Arjen Lagerweij (lid namens B&W van Voorst)
- dhr. Carlo Verhaar (gast namens B&W van Deventer)
- dhr. Jan Aalbers (gast namens B&W van Epe)

Bericht van verhindering:

- mevr. Anne-Marie de Bas (secretaris CRO Teuge)
- mevr. Christianne van der Wal (gast namens GS van Gelderland)
- dhr. Harry Elzinga (lid namens de omwonenden)

1. Opening en mededelingen

Opening

Marcel van den Heuvel (verder te noemen “de voorzitter”) opent deze online bijeenkomst, en legt de werkwijze/vergaderorde uit. In verband met de huidige lockdown-omstandigheden is het helaas nog steeds niet mogelijk om “fysiek” te vergaderen, een situatie die hoogstwaarschijnlijk onveranderd zal blijven tot zeker in juli. Een video-opname van de vergadering wordt op de website www.croteuge.nl geplaatst, zodat de inhoud van het besprokene openbaar is. De voorzitter vraagt aan de leden toestemming voor het maken van een opname. Hiertegen is geen bezwaar.

Aanmelden voor de vergadering

Enkele personen hebben zich gemeld om toegelaten te worden tot deze online vergadering zonder vooraf te zijn aangemeld. Vanwege de beperkingen van het online vergaderen wil de voorzitter dit keer ruimhartig zijn in het toelaten van betrokkenen, maar hij laat hier wel bij weten dat dit eenmalig is. Iedereen die toegelaten wil worden tot de online vergadering van de CRO dient zich voortaan voorafgaand aan de vergadering aan te melden.

Ingekomen brief Algemeen Belang Teuge d.d. 15 februari 2021

Carla Nikkels geeft aan dat de provincie de inhoud van deze brief zal betrekken bij de beoordeling van de aanvraag door de luchthavendirectie voor het luchthavenbesluit.

CRO-website

Hier zijn wat technische aanpassingen aangebracht, om de transparantie en het gebruiksgemak te verbeteren. Zo is er geen inlognaam meer nodig.

Zittingstermijn van de CRO-leden

In het reglement van orde wordt opgenomen dat de zittingstermijn van een lid na diens benoeming vier jaar bedraagt, met een verlengings-mogelijkheid van nog eens vier jaar. In het verleden werden mutaties op dit vlak informeel geregeld door de toenmalige CRO-voorzitter, waardoor het totaaloverzicht te wensen overlaat van hoe lang elk (plaatsvervangend) lid er zit. Daarom wordt aan elk CRO-lid gevraagd om zelf aan te geven wanneer zijn/haar lidmaatschap is begonnen.

Vertegenwoordiging omwonenden in de CRO

Carel Braakman meldt dat Quita Kuiper en hij “stuivertje hebben gewisseld”: Carel is nu lid en Quita is nu plaatsvervangend lid van de CRO namens de omwonenden. Dit laat onverlet dat er nog wordt gewerkt aan een formele voordracht van de omwonenden-vertegenwoordigers vanuit de achterban, die zich heeft georganiseerd in de “Teugetafel”. Hierbij wordt ook het lidmaatschap van Martin van der Jagt namens de lokale milieuorganisaties betrokken. De voorzitter laat weten dat dit wat hem betreft akkoord is, maar vraagt aan de bewonersorganisaties wel een schriftelijke bevestiging dat zij instemmen met het lidmaatschap van Braakman namens de omwonenden.

Behandeling van technische vragen en opmerkingen

Bij mail van 21 maart heeft Carel Braakman al schriftelijk gereageerd op de vergaderstukken van vandaag. Afgesproken wordt dat na de vergadering ook schriftelijk gereageerd zal worden (door de provincie, de luchthaven en de CRO-voorzitter) op zijn vragen en opmerkingen, dit om een efficiënt verloop van deze online CRO-vergadering te bevorderen.

2. Concept-verslag van de vorige CRO-vergadering op 17 november 2020

Tekstueel: goedgekeurd.

Naar aanleiding van het verslag wordt het volgende gewisseld.

Paginanummering

Carel Braakman vraagt om de pagina's van het verslag in het vervolg te nummeren, hetgeen het bespreken vergemakkelijkt. Dit wordt toegezegd.

Milieugebruiksruimte in het luchthavenbesluit (agendapunt 5)

Bij de toelichting door de luchthaven wordt de hoop uitgesproken dat de gebruiksruimte in de huidige ministeriële omzettingsregeling één op één kan worden doorvertaald in het door de provincie vast te stellen luchthavenbesluit. Carel Braakman vraagt of dit betekent “met inachtneming van de correctie die nog moet plaatsvinden van de gemaakte fout van 3 dB in deze omzettingsregeling”. Matthijs de Haan bevestigt dit.

Geluidhinder door gebruik gyrocopter (agendapunt 6)

Zoals toegezegd heeft Carla Nikkels bij het ministerie van I&W en de Inspectie Leefomgeving en Transport de achtergronden nagevraagd van de geluidscategorie waarin gyrocopters zijn ingedeeld. I&W en ILT hebben toegelicht dat het bij deze categorie-indeling gaat om een erg gespecialiseerd vakgebied, waarin de inbreng van de internationale luchtvaartorganisaties EASA (Europees) en ICAO (wereldwijd) sterk domineert. Het Rijk onderhoudt de contacten met deze organisaties; de provincies hebben hier geen enkele beïnvloedingsmogelijkheid. Daarom vraagt Carla Nikkels om deze taak van haar actielijst af te halen. Aldus wordt besloten. Ter aanvulling voegt Matthijs de Haan nog toe dat er vele soorten gyrocopters bestaan, die onderling sterk kunnen verschillen qua geluidskarakteristieken. In reactie hierop spreekt Carel Braakman nogmaals zijn verbazing uit dat het specifieke toestel dat wordt gebruikt op Teuge klaarblijkelijk wordt ervaren als extra hinderlijk.

Klachtenafhandeling (agendapunt 6)

Carel Braakman vraagt of er al een gezamenlijk voorstel (van provincie en luchthaven) beschikbaar is dat zich leent voor bespreking in de CRO. De voorzitter geeft aan hierover in gesprek te zijn, en denkt hier op een later moment op terug te kunnen komen.

Regels specifiek voor valschermvluchten (agendapunt 6)

Carel Braakman zet uiteen waarom de provincie in zijn ogen ten onrechte stelt dat de Wet luchtvaart geen mogelijkheid zou bieden voor het berekenen van de geluidruimte van een vlucht anders dan bij de start en de landing. Dit baseert hij op twee hoofdargumenten:

- a) een passage uit de Memorie van toelichting van een wijziging van de wet luchtvaart (Staatsblad 2009, 412, Nota van toelichting, paragraaf 4.5 “Beleidsvrijheid van provinciaal bestuur”);
- b) het gegeven dat momenteel in opdracht van I&W onderzoek wordt verricht naar verbeterde methodes om geluidhinder van o.a. vliegverkeer vast te stellen (het project DOC29).

Gebruik noordelijk vliegcircuit (agendapunt 6)

Carel Braakman wijst erop dat de zweefvliegers die actief zijn op Teuge in een werkgroep gericht op hinderbeperking enige tijd geleden nog hebben uitgesproken geen bezwaar te hebben tegen het “mengen” van verschillende soorten vliegverkeer dat een consequentie zou zijn van een noordelijk vliegcircuit. Gezien deze voorgeschiedenis blijft Carel Braakman van mening dat zo’n noordelijk circuit een eerlijke kans verdient.

Medical Air Assistance (agendapunt 6)

Carel Braakman benadrukt alle begrip te hebben voor medisch helikopterverkeer met de z.g. “Lifeliners”. Wel acht hij het redelijk als de geluidbelasting op de omgeving die hieruit resulteert in het luchthavenbesluit wordt gecompenseerd door een extra beperking van andere vluchten die veel geluid produceren (bijvoorbeeld door de para’s).

3. Stand van zaken recente en voorgenomen acties provincie Gelderland

3.1. Registratie en behandeling van klachten

Carla Nikkels geeft een toelichting op de rapportage over de klachten die in 2020 zijn ingediend bij het Provincieloket. In deze rapportage zijn de klachten zowel getalsmatig weergegeven, qua herkomst van de ervaren hinder als in de vorm van een ruimtelijk kaartbeeld. Van wezenlijke verschillen met de klachtenrapportage over voortgaande jaren is geen sprake.

Naar aanleiding van deze toelichting ontstaat discussie over de manier waarop deze rapportage kan worden geduid. Daniël van Vliet acht het een “complimentje” waard voor de luchthavengebruikers dat hun vlieggedrag in 2020 niet heeft geleid tot een wezenlijke verandering in het klachtenpatroon. Carel Braakman is het hier niet mee eens, en wijst op het gegeven dat veel gehinderden de moeite niet meer nemen om een klacht in te dienen omdat dit in hun ogen toch zinloos is. Alleen als de afdeling Luchtvaarttoezicht van de Nationale Politie zelf daadwerkelijk een overtreding van de vliegeregels constateert (bij “heterdaad”) kan er immers worden opgetreden. Om die reden hebben de omwonenden behoefte aan een procedure die een slagvaardiger klachtenbehandeling mogelijk maakt.

In dit verband merkt Matthijs de Haan nog op dat het lang niet zeker is dat het altijd de gebruikers van Teuge zijn die de ervaren hinder veroorzaken. Het kan immers ook gaan om vliegtuigen die over het gebied komen omdat ze onderweg zijn van/naar andere velden.

3.2. Klachtenpatroon

In de hinderbeleving rond Teuge komt een aantal aspecten steeds terug:

- het vlieggedrag waartoe de paratoestellen genoodzaakt zijn, omdat ze in de omgeving van het vliegveld moeten blijven om op de juiste afspringhoogte en afspringplaats te komen;
- het niet eerbiedigen van de afgesproken “areas to be avoided” in zijn algemeenheid;

- in het bijzonder het vinden van het minst hinderlijke vliegp pad in het circuitgebied, waarbij landgoed het Hartelaar wordt vermeden zonder dat de vliegtuigen boven de aangrenzende woonwijk in Twello-West komen.

In zijn algemeenheid maakt de ligging van het vliegveld in een steeds dichter bebouwde omgeving het moeilijk om geluidhinder te voorkomen. Carel Braakman verwoordt dit aldus: “een circuit boven de bebouwde kom, dat is vragen om problemen”.

Simon Woerlee wijst er in dit verband nog op dat het paracentrum ongeveer evenveel vluchten uitvoert als voorheen, maar wel met een aanmerkelijk kortere tijdsduur per vlucht dan voorheen.

3.3. Voorbereiding luchthavenbesluit

Carla Nikkels licht de drie scenario's/denkrichtingen toe die in overleg met GS zijn vastgesteld, ter bespreking met de betrokken partijen op en rond Teuge. Hierbij zal worden gezocht naar de optie die zo goed mogelijk recht doet aan het complexe samenspel tussen alle relevante belangen. Kort samengevat gaat het om de volgende scenario's:

- Scenario 1 begrenst het gebruik van Teuge tot het niveau qua vliegbewegingen dat is gehaald in de afgelopen jaren. Voordeel van deze manier van “conserveren” is dat de hinder niet toeneemt. Nadelen zijn dat de hinder ook niet afneemt, en dat het een negatief effect geeft op de ontwikkelkansen en bedrijfsvoering waardoor ook een prikkel ontbreekt om het huidig gebruik te verduurzamen.
- Scenario 2 gaat uit van de gebruiksruimte die momenteel vergund is door het Rijk, waarbij de gemaakte fout van 3 dB te veel geluidruimte wordt gecorrigeerd. Het voordeel ligt in optimale ontwikkelingsmogelijkheden voor de luchthaven. Nadelen zijn een verwachte toename van de hinder en het ontbreken van een prikkel om te verduurzamen.
- Scenario 3a gaat uit van optimale hinderbeperking doordat de mogelijkheden specifiek voor valscherp- en rondvluchten worden beperkt. Nadelen kunnen zijn: een negatief effect op de bedrijfsvoering, het uitblijven van een prikkel tot verduurzaming en de mogelijkheid dat de hinder zich gaat verleggen naar andere momenten/vormen van vliegverkeer. Bovendien lijkt de handhaafbaarheid van dit scenario problematisch.
- Scenario 3b gaat uit van een afnemende geluid- en emissieruimte, met als gevolg dat de vlootmix moet transformeren naar “stiller” en “schoner” om hetzelfde aantal vluchten te kunnen maken. Voordeel is een duidelijke prikkel tot verduurzaming en hinderbeperking, terwijl de luchthaven ontwikkelingsruimte behoudt. Nadeel is dat de winst qua hinderbeperking en verduurzaming pas op de wat langere termijn mogelijk lijkt, omdat de (innovatieve) ontwikkelingen op dit vlak in de kleine luchtvaart niet snel gaan.

De toelichting van de provincie geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen vanuit de CRO:

- Wim Willems spreekt zijn teleurstelling uit dat de benadering van de provincie in zijn ogen het accent te veel legt op de duurzaamheidsaspecten, en te weinig op invalshoeken als lokale economie en recreatie/toerisme. Bovendien mist Wim een goede afstemming van het voorbereidingsproces van het luchthavenbesluit met de lobby op de Veluwe ten aanzien van de voorgenomen laagvliegroutes van en naar Lelystad Airport.
- Matthijs de Haan zet uiteen dat luchthaven Teuge en de hier gevestigde bedrijven nu al veel aandacht besteden aan de duurzaamheidsaspecten. Daniël van Vliet voegt hieraan toe dat de general aviation-sector zowel op Teuge als ook landelijk steeds actiever is op dit vlak. Het overleg hierover met het ministerie van I&W vindt onder meer plaats aan de “Duurzame luchtvaarttafel”. **Afgesproken** wordt dat Daniël een recente notitie die hieruit is voortgekomen zal toesturen aan de provincie en aan de secretaris van de CRO.
- Carel Braakman ziet in de marsroute die nu door de provincie wordt gekozen ter voorbereiding op het luchthavenbesluit een accentverschuiving naar toenemende aandacht voor de hinder- en duurzaamheidsaspecten. Carel juicht deze ontwikkeling toe.
- Arjen Lagerweij bepleit dat de provincie met name maximale aandacht blijft besteden aan een zorgvuldige afweging van alle belangen die in het geding zijn op en rond luchthaven Teuge. Dit hoort bij het streven om een betrouwbare overheid te zijn.

4. Stand van zaken recente en voorgenomen acties luchthaven Teuge

4.1. Toekomstvisie van de luchthaven

Matthijs de Haan, sinds 1 september 2020 directeur van de N.V.-luchthaven Teuge, zet op hoofdlijnen de toekomstvisie uiteen voor de periode 2021-2025. Deze toekomstvisie is opgesteld in samenspraak met de aandeelhouders en de Raad van Commissarissen, en is te beschouwen als een geactualiseerd actieplan dat uitvoering geeft aan de basisuitgangspunten van een eerder rapport dat eind 2015 is geproduceerd door een breed samengestelde stuurgroep onder het onafhankelijk voorzitterschap van dhr. John Berends. Deze stuurgroep begeleidde destijds, samen met een klankbordgroep uit de lokale bewoners- en milieuorganisaties, een onderzoeks- en overlegtraject rond de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven.

Matthijs de Haan licht de hoofdlijnen van zijn toekomstvisie en actieplan toe:

- a) Teuge ambieert een koplopers-rol ten aanzien van verduurzaming binnen de general aviation-sector, zonder afbreuk te doen aan haar uitgangspunten ten aanzien van ondernemerschap en vliegveiligheid.
- b) Teuge wil een “top of mind”-positie (blijven) innemen op het vlak van recreatie en toerisme.
- c) Teuge wil een gerespecteerd lid van de samenleving zijn, maatschappelijk relevant op zowel lokaal, regionaal als nationaal niveau.
- d) Ten aanzien van het beperken van hinder streeft Teuge een actieve rol en een permanente dialoog met de omgeving na.

4.2. Aanvraag luchthavenbesluit

Op dit vlak gaat de luchthaven (in tegenstelling tot de provincie) uit van slechts één scenario: de onlangs ingediende aanvraag voor het luchthavenbesluit. Deze aanvraag is gebaseerd op het behouden van de huidige vergunde ruimte, waarbij uiteraard de gemaakte fout van 3 dB in de ministeriële omzettingsregeling van december 2010 zal worden gecorrigeerd.

4.3. Invloed luchtruimdeling op het vlieggedrag rond Teuge

In de vorige CRO-vergadering heeft Matthijs de Haan de achtergronden uitgelegd waarom er in de regio Apeldoorn/Stedendriehoek steeds meer sprake lijkt te zijn van vluchten door de kleine luchtvaart. Doordat toen het “online” presenteren van het ondersteunende kaartmateriaal af en toe haperde, doet Matthijs deze presentatie nu opnieuw.

De verklaring van het vaker waarnemen van kleine luchtvaart in de regio ligt niet in een toegenomen aantal vliegbewegingen op Teuge, want hiervan is geen sprake. Wel is het zo dat het vliegverkeer tussen andere Nederlandse general aviation-luchthavens steeds vaker over de (wijde) omgeving van Teuge komt, als gevolg van de afgenomen ruimte voor de kleine luchtvaart in het Nederlandse luchtruim. Dit komt door toenemende militaire activiteiten (zoals het luchtruimgebruik door de militaire toestellen op Deelen en de schietoefeningen op het ASK Harskamp, plus het reserveren van steeds meer luchtruim voor de nieuwe straaljager F35). Matthijs de Haan is momenteel in overleg met het ministerie van Defensie over de mogelijkheden voor de gebruikers van Teuge om op bepaalde momenten (bijvoorbeeld in het weekend) in militaire stukken luchtruim te mogen komen. Dit zou de druk op de omgevingskwaliteit rond Teuge wat kunnen verminderen.

4.4. Externe communicatie over het luchthavenbesluit

Carla Nikkels vraagt of de luchthaven sinds de vorige CRO-vergadering op 17 november 2020 is teruggekomen op het standpunt dat een openbare, grootschalige publieksbijeenkomst ter toelichting op de aanvraag van het luchthavenbesluit geen toegevoegde waarde heeft ten opzichte van de bestaande activiteiten om op meer ‘individuele’ basis te komen tot dialoog met de omgeving. Matthijs de Haan zet uiteen dat dit niet het geval is. In zijn ogen zijn de bestaande communicatiemogelijkheden (zowel de eigen initiatieven van de luchthaven als het

gespreksplatform dat de CRO biedt) toereikend, zeker gezien de beperkingen die voortvloeien uit de huidige lockdown-situatie.

5. Concept-reglement van orde CRO Teuge

De discussie hierover levert de volgende vragen, opmerkingen en aandachtspunten op:

- Martin van der Jagt mist een passage over de zittingstermijn van de leden en plaatsvervangend commissieleden (vier jaar met nog maximaal vier jaar verlenging). Marcel van den Heuvel geeft aan dat “dispensatie” voor een langere periode dan deze acht jaar altijd bespreekbaar moet zijn, indien deze situatie zich voordoet.
- Wim Willems vraagt om in de volgende CRO-vergadering een complete lijst te presenteren van alle leden en plaatsvervangend leden, met per persoon ook de zittingstermijn. Dit wordt toegezegd.
- Carel Braakman spreekt zijn twijfels uit over de toegevoegde waarde van een zó omvangrijk reglement van orde voor een op zich overzichtelijk overlegverband als de CRO. Hij betreurt het dat van de vele opmerkingen over de concepttekst die zijn ingediend vanuit zijn achterban (waarin veel energie is gestoken) er slechts één is gehonoreerd.

6. Rondvraag en sluiting

De voorzitter dankt alle aanwezigen voor hun inbreng, en sluit de vergadering. De relevante informatie die voortkomt uit deze vergadering (video-opname, hand-out presentatie Carla Nikkels, hand-out presentatie Matthijs de Haan) zal zo snel mogelijk op de website www.croteuge.nl worden geplaatst. Hopelijk zal het na de zomer weer mogelijk zijn om als CRO weer “in fysieke vorm” van gedachten te wisselen.