

## **Conceptverslag Commissie Regionaal Overleg luchthaven Teuge, d.d. 3 februari 2020**

### *Aanwezig waren:*

- dhr. Wim Burgering (scheidend voorzitter CRO)
- dhr. Marcel van den Heuvel (nieuwe voorzitter CRO)
- mw. Christianne van der Wal (gast namens GS van Gelderland)
- dhr. Gertjan van Eijk (provincie Gelderland, verslag)
- dhr. Wim Willems (lid namens B&W van Apeldoorn)
- dhr. Arjen Lagerweij (lid namens B&W van Voorst)
- mw. Meiltje de Groot (directeur N.V. luchthaven Teuge)
- dhr. Daniël van Vliet (lid namens beroepsmatige luchthavengebruikers)
- dhr. Simon Woerlee (plv. lid namens recreatieve luchthavengebruikers)
- dhr. Harry Elzinga (lid namens de omwonenden)
- dhr. Carel Braakman (plv. lid namens de omwonenden)
- dhr. Lucas Harbers (gast namens Algemeen Belang Teuge)
- dhr. Martin van der Jagt (lid namens GNMF)

### *Bericht van verhindering:*

- mw. Jeany Boermeester (secretaris CRO Teuge)
- mw. Quita Kuiper (lid namens omwonenden)
- dhr. Tonny van den Berg (gast namens KLPD-afdeling Luchtvaarttoezicht)

#### 1. Overdracht van het voorzitterschap van Wim Burgering naar Marcel van den Heuvel

Wim Burgering opent de vergadering, en spreekt een kort afscheidswoord voordat hij het CRO-voorzitterschap overdraagt aan Marcel van den Heuvel. Drie elementen hieruit:

- De CRO bestaat uit een gemêleerd gezelschap, met sterk uiteenlopende achtergronden en belangen. Dat hoeft ook niet erg te zijn, want de spanning tussen enerzijds economie en anderzijds omgevingskwaliteit houdt je immers altijd rond een luchthaven.
- “Het eens worden” hoeft in de CRO daarom niet persé het hoogste doel te zijn, als je maar blijft zoeken naar onderling begrip en naar punten waarop je elkaar kunt vinden. Wat dit betreft zou het in de CRO meer moeten gaan om een gezamenlijke gedachtenvorming, met ruimte voor luisteren en reflectie.
- Tot slot benadrukt Wim Burgering dat een voorzitterschap dat voor de volle 100% strikt onafhankelijk is per definitie niet bestaat. Hij heeft dit doel naar eer en geweten zo goed mogelijk nagestreefd, maar biedt zijn excuses aan voor eventuele momenten waarop hij zijn voorzitterschap wellicht wat te strikt heeft ingevuld.

Gedeputeerde Christianne van der Wal bedankt Wim Burgering voor de prettige wijze waarop hij sinds 2011 de voorzittersrol heeft vervuld, en voor zijn bereidheid om nog wat langer aan te blijven totdat de opvolging zou zijn bekrachtigd. Ook wijst zij op de bijzondere manier waarop Wim Burgering zijn voorzittersrol inhoudelijk heeft ingevuld, met aandacht voor veel uiteenlopende aspecten en invalshoeken (niet alleen hinderbeperking en woon/leefkwaliteit, maar ook zaken als regionale economie, recreatiekansen, duurzaamheid/cleantech en de naburige natuurwaarden). Als dank geeft zij een afscheidscadeau.

Vervolgens spreekt Christianne van der Wal een welkomstwoord naar Marcel van den Heuvel als nieuwe voorzitter van de CRO. Hierbij wijst zij op het bijzondere proces van werving en selectie

dat voorafging aan de voordracht naar Provinciale Staten, met een sturende rol voor de leden van de CRO (die kwamen tot de unanieme voordracht van Marcel van den Heuvel).

## 2. Mededelingen door de voorzitter over de organisatie van de CRO-vergaderingen

Voorafgaand aan de inhoudelijke bespreekpunten deelt de voorzitter het volgende mee:

- a) De CRO-secretaris Jeany Boermeester is verhinderd vanwege een zware griep; haar honneurs worden in deze vergadering waargenomen door Gertjan van Eijk.
- b) Wat betreft de verslaglegging van de CRO-vergaderingen wordt aan de aanwezigen gevraagd om eventuele inhoudelijke opmerkingen over de concepttekst al schriftelijk door te geven voorafgaand aan de volgende CRO-vergadering, zodat dan de focus kan liggen op een bespreking naar aanleiding van het verslag van de vorige vergadering.
- c) Voornemen is om de data van de CRO-vergaderingen ruim vooraf te plannen. Hiervoor wordt (uitgaande van vier vergaderingen per jaar) op voorhand gedacht aan de weken 25, 37 en 50.
- d) Een ander voornemen is om enige tijd (bijvoorbeeld twee weken) vóór elke CRO-vergadering een soort van “spreekuur” te plannen waar van gedachten gewisseld kan worden met de voorzitter en de secretaris.
- e) Vooral nog is het uitgangspunt om elk jaar twee CRO-vergaderingen in de nabijheid van de luchthaven te plannen, en twee vergaderingen op een andere locatie ergens in de omgeving.

## 3. Concept-verslag van de vorige CRO-vergadering op 6 februari 2019

Zoals al toegelicht bij punt b) van de mededelingen is schriftelijk voorgesteld door één van de aanwezigen van destijds om, ter wille van een optimale duidelijkheid, in de verslaglegging bij agendapunt 8 “Geluidrapportage 20218” bij paragraaf 8.1 een aantal passages te schrappen, te weten:

- na de zin “de voorzitter vraagt mw. Meijers hierop in te gaan: alles schappen tot de zin “mw., Meijers benadrukt...”;
- ook de laatste zin beginnend met “Hierdoor is de brief...” te schrappen.

## 4. Stand van zaken “rijksdossiers” (Luchtvaartnota, Luchtruimherziening, Stikstofadvies Commissie Remkes, Lelystad Airport)

Christianne van der Wal licht de opstelling van Gedeputeerde Staten toe ten aanzien van de belangrijkste “landelijke luchtvaartdiscussies” die momenteel spelen. De uitgangspunten voor deze GS-lijn zijn vastgelegd in de passage over luchtvaart van het Coalitieakkoord 2019-2023 “Samen voor Gelderland”. Centraal hierbij staat dat de (landzijdige) bevoegdheden van de provincie voor de woon- en leefkwaliteit noodzaken tot een actieve betrokkenheid bij de opgaven waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Bij de belangrijkste landelijke dossiers is de Gelderse opstelling als volgt.

### **Lelystad Airport**

GS zijn niet voor of tegen de opening van Lelystad Airport, mits hiervan pas sprake is zodra wordt geborgd dat de vliegroutes van en naar Lelystad op een acceptabele hoogte over Gelderland komen.

### **Luchtvaartnota 2020-2050 en luchtruimherziening**

Deze beide voorbereidingsprocessen hebben een sterke samenhang: de Luchtvaartnota gaat immers de kaders stellen voor de luchtruimherziening. GS van Gelderland zijn de trekker geweest van een gezamenlijke handreiking die de twaalf provinciebesturen hebben aangeboden aan minister van nieuwenhuizen, met het aanbod om vanuit hun landzijdige bevoegdheden en hun zorg voor de woon- en leefkwaliteit intensief betrokken te willen zijn bij de landelijke luchtvaartdossiers. Belangrijke aandachtspunten waarop GS meer zicht willen krijgen zijn onder meer:

- de lokale effecten op de woon- en leefkwaliteit bij de verschillende indelingsvarianten die er gaan komen voor het luchtruim (tot een vlieghoogte van liefst 10.000, maar in ieder geval 6.000 voet);
- de “communicerende vaten” tussen de stukken luchtruim boven Gelderland die nu en in de toekomst benut worden voor enerzijds civiel en anderzijds militair gebruik.

### **Stikstofadvies Commissie Remkes**

Uitgangspunt voor de “Gelderse aanpak stikstof” waartoe GS hebben besloten is dat iedere sector bijdraagt aan de stikstofreductie, dus ook de luchtvaart. Het advies van de Commissie Remkes spoort hiermee, en geeft bovendien een extra argument tegen te lage vliegroutes boven Gelderland.

#### 5. Inspraak door dhr. Neuteboom (“Lelygate”)

De heer Neuteboom vraagt aandacht voor de cumulatie van geluidbelasting en luchtverontreiniging die boven Klarenbeek zal ontstaan als het bestaande vliegverkeer van/naar Teuge wordt aangevuld met de voorgestelde vliegroutes op te geringe hoogte van/naar Lelystad airport. Het gegeven dat Klarenbeek ligt in de “oksel” van de snelwegen A1 en A50 draagt nog eens extra bij aan deze cumulatie. De door de heer Neuteboom vertegenwoordigde groep “Lelygate” wil de voorziene milieueffecten zo volledig mogelijk in beeld hebben, en bereidt hiertoe een handhavingsverzoek voor. Dit met als doel dat luchthaven Teuge op korte termijn een luchthavenbesluit aanvraagt met een bijbehorende MER plus een passende beoordeling ingevolge de Natuurbeschermingswet.

(N.B.: de uitgeschreven tekst van deze inbreng wordt bij dit verslag gevoegd op de website [www.croteuge.nl](http://www.croteuge.nl).)

De voorzitter bedankt de heer Neuteboom voor zijn inbreng, en vraagt de commissie om reacties hierop. Carel Braakman geeft aan het pleidooi voor een spoedige vergunningaanvraag door Teuge met een bijbehorende milieu-effectrapportage te ondersteunen. Verder zijn er geen vragen of opmerkingen. Afsproken wordt dat de voorzitter de provincie zal vragen om een reactie op het betoog van Lelygate.

#### 6. Stand van zaken aanvraag Teuge voor provinciaal luchthavenbesluit

Meiltje de Groot licht toe dat de aanvraag voor het luchthavenbesluit nog niet is ingediend bij de provincie, vooral omdat de stikstofberekening met het model Aerius nog niet beschikbaar is. Planning is dat de aanvraag nog in het eerste kwartaal wordt ingediend. Vervolgens zal de luchthaven in april/mei twee informatieavonden organiseren (één in de gemeente Apeldoorn, één in de gemeente Voorst) waar de inhoud zal worden toegelicht.

In reactie hierop bepleit Carel Braakman dat er in de stikstofberekeningen die onderdeel zullen zijn van de aanvraag niet alleen aandacht zal zijn voor de uitstoot door de luchtvaartuigen, maar ook voor de aspecten “wegverkeer” en “openbaar vervoer”.

De voorzitter geeft aan dat het hem niet goed lijkt als er t.z.t. sprake zou zijn van dubbel werk, omdat de voorlichting in de beide “publieksbijeenkomsten” van de luchthaven en de informatieverstrekking in de CRO elkaar in de wielen zouden rijden. Hij zal dit vooraf goed afstemmen met de luchthaven.

## 7. Geluidsruimte Teuge

### 7.1. Presentatie door dhr. Boreel (voorzitter Platform Vlieghinder Teuge)

Kern van het betoog van de heer Boreel is dat de huidige wettelijke mogelijkheden om een bovengrens te stellen aan de geluidbelasting door toedoen van de luchthaven tekort schieten om de hinder voor de omgeving te kunnen beperken. De vergunde geluidruimte heeft namelijk te weinig sturende werking op het toegestane aantal vliegbewegingen. Ter onderbouwing van deze stelling licht de heer Boreel een aantal “verwonderpunten” toe, te weten:

- het wegvallen van de “weekendstraffactor” uit de voormalige Luchtvaartwet;
- het gegeven dat toestellen uit een “stillere” geluidscategorie desondanks meer hinderlijk geluid kunnen produceren;
- de manier waarop luchthavens kunnen omgaan met den z.g. “meteotoeslag”;
- de hinder die teweeg wordt gebracht door een specifiek luchtvaartuig, te weten de gyrocopter.

Op grond van deze argumentatie bepleit de heer Boreel om in het op te stellen luchthavenbesluit een “dubbel slot” op te nemen, waarbij niet alleen de totale geluidruimte wordt vastgelegd maar daarnaast ook een bovengrens wordt gesteld aan het toegestane aantal vliegbewegingen.

(N.B.: de uitgeschreven tekst van deze inbreng wordt bij dit verslag gevoegd op de website [www.croteuge.nl](http://www.croteuge.nl).)

In reactie op het betoog van de heer Boreel wijst Meiltje de Groot er op dat de toestellen die vliegen op Teuge niet door de luchthavendirectie worden ingedeeld in geluidscategorieën, maar door het Rijk (= het ministerie van infrastructuur en waterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport). Het doorrekenen van de geluidproductie gebeurt Europees gestandaardiseerd, met het z.g. “Lden-rekentool”. Hierdoor kan er soms sprake zijn van detailverschillen tussen de categorie-indeling van het Rijk en de ‘Europese’ berekening van de geluidbelasting. Dit speelt bijvoorbeeld voor de gyrocopter waarop werd gedoeld door de heer Boreel. Formeel wordt het “standaard-type” gyrocopters door het Rijk ingedeeld in geluidscategorie 7, maar het specifieke toestel dat op Teuge wordt gebruikt valt in het Europese rekenmodel onder geluidscategorie 8.

### 7.2. Inhoudelijke toelichting op de wetgeving door dhr. Haverdings (Adecs Airinfra)

De heer Haverdings geeft een toelichting op de geluidnormering van de kleine luchtvaart, en de manier waarop deze zich in Nederland heeft ontwikkeld van circa 1994 tot nu. Op de volgende aspecten gaat hij nader in:

- Beschrijving van de huidige, Europees gestandaardiseerde wettelijke meetmethode.
- De landelijke “min 3 Bkl-operatie” voor alle general aviation-luchthavens door het ministerie van eind 1999. Doel hiervan was om de algehele geluidproductie van de

toestellen op een “GA-luchthaven” te halveren. Dit gebeurde door het geluidniveau van hun gesommeerde starts en landingen op de geluidcontour met 3 decibel te verminderen (van 50 tot 47 Bkl), hetgeen door het logaritmische karakter van de geluidmaat decibel de facto een halvering betekent.

- De “meteotoeslag”. Dit is een soort “onzekerheidstoeslag” waarmee de verschillen worden opgevangen tussen enerzijds het verwachte (“nominale”) baangebruik bij gemiddelde weersomstandigheden (= 60% overwegend westen- en 40% overwegend oostenwind), en anderzijds het werkelijke baangebruik in een gebruiksplanjaar met (sterk) afwijkende weersomstandigheden c.q. windrichtingen.
- De specifiek voor Nederland ontwikkelde “weekendweefactor” uit de voormalige Luchtvaartwet, en het verdwijnen hiervan in de Europees gestandaardiseerde Lden-geluidnormering ingevolge de huidige Wet luchtvaart.
- De beleidsneutrale omzetting naar het regime van de Wet luchtvaart in 2010 van de in 2007 vastgestelde aanwijzing voor Teuge ingevolge de toenmalige Luchtvaartwet, en de fout die hierbij destijds door het ministerie is gemaakt (*waardoor Teuge toen abusievelijk 3 dB te veel geluidruimte ter beschikking kreeg*).
- De in februari 2017 gemaakte afspraak tussen het ministerie, de provincie en de luchthaven dat deze gemaakte fout hersteld zal worden bij het vaststellen van het luchthavenbesluit Teuge dat in de plaats komt van de ministeriële omzettingsregeling uit 2010.

In aanvulling op deze toelichting zet Meiltje de Groot nog uiteen dat het bedrijfsplan van de luchthaven beslist niet uitgaat van maximalisatie van het (toegestane) aantal vliegbewegingen. Dit is enerzijds om redenen van vliegveiligheid, en anderzijds omdat de focus juist ligt bij het verminderen van de geluidproductie per toestel (onder meer door elektrisch vliegen zo aantrekkelijk mogelijk te maken). Dit sluit naadloos aan op de tweede hoofddoelstelling van de luchthavendirectie en de aandeelhouders: het optimaliseren van de kansen voor duurzaamheid en toerisme op en rond Teuge.

De uitleg door de heer Haverdings geeft de commissieleden aanleiding tot de volgende vragen:

- a) Martin van der Jagt heeft behoefte aan meer achtergrondinformatie die duidelijk(er) maakt waarom de geluidproductie van gyrocopters als relatief zo hinderlijk wordt ervaren.
- b) Carel Braakman vraagt de aandacht van de provincie als landzijdig bevoegd gezag voor de bijzondere positie die de valschermvluchten innemen bij de berekeningen die ten grondslag liggen aan de geluidzone van Teuge. In deze berekeningen kunnen namelijk alleen de start en de landing worden ingevoerd, terwijl de paravliegtuigen langdurig moeten rondcirkelen in de zelfde omgeving om op hoogte te komen en hun vracht te laten landen vlakbij de luchthaven. Er is echter geen formele mogelijkheid om dit mee te nemen in de berekening van de geluidzone, en dit voelt als onterecht en onbillijk.
- c) Harry Elzinga wil meer inzicht in de hoeveelheid vliegbewegingen die Teuge maximaal zou kunnen maken als dit waar mogelijk zou gebeuren met toestellen uit de stilste klasse (= geluidcategorie 8).

Afgesproken wordt dat de voorzitter de gestelde vragen zal voorleggen aan de provincie, met het verzoek hierop te reageren.

#### 8. Rapportage werkgroep Circuitgebruik d.d. 14 oktober 2019

De rapportage van deze werkgroep (die in 2018 is ontstaan uit de gelederen van de CRO) blijkt voor zich te spreken, en de heer van Muyden wordt als trekker en rapporteur van dit proces door de voorzitter bedankt voor het verzette werk.

Naar aanleiding hiervan vraagt Carel Braakman een nadere onderbouwing waarom het niet mogelijk is gebleken om van het zuidelijke vliegcircuit over te gaan naar het eveneens vastgelegde noordelijke circuit (dat ligt in veel dunner bevolkt gebied, waar dus minder potentiële gehinderden wonen). Meiltje de Groot en Carel Braakman zetten in reactie hierop uiteen dat in het huidige luchtruim rond Teuge potentieel gevaarlijke situaties dreigen te ontstaan als het noordelijke circuitgebied zou worden gebruikt. Op voorstel van de voorzitter wordt afgesproken dat Meiltje de Groot een nadere onderbouwing op papier zal zetten van de nadelige gevolgen voor de vliegveiligheid die de luchthaven en haar gebruikers verwachten als het zuidelijke circuit op enig moment verruild zou worden voor het noordelijke.

#### 9. Overzicht ingediende milieuklachten over Teuge in 2019

##### 9.1. Toegezonden stukken (overzicht aantal klachten, ruimtelijk kaartbeeld, duiding door provinciale afdeling Vergunningverlening en Handhaving)

Deze informatie wordt voor kennisgeving aangenomen. Naar aanleiding van deze informatie spreekt de heer Timmer in (zie onder 9.2).

##### 9.2. Inspraak door dhr. Timmer (Stichting “Natuurlijk Twello”)

De heer Timmer benadrukt dat hij en zijn achterban niet tegen luchthaven Teuge zijn, maar sinds de baanverlenging richting het oosten in 2007 steeds meer hinder hebben ervaren van vliegverkeer (dat buiten het afgesproken circuitgebied gaat, en zodoende boven de bebouwde kom van Twello komt). Niet alleen de geluidbelasting hiervan is storend, maar ook het gevoel van onveiligheid dat het oproept. Veel gehinderden zijn het indienen van klachten inmiddels beu, omdat de indruk is dat de luchthaven en de betrokken overheden hier niet of nauwelijks iets mee doen. In dit verband draagt de heer Timmer de volgende concrete verbeterpunten aan:

- waar nodig de begrenzing van het circuitgebied veranderen zodat dit beter/makkelijker gevlogen kan worden;
- de zichtbaarheid verbeteren van de bakens die het circuitgebied op de grond markeren;
- de voorlichting aan de piloten verbeteren over de wenselijke aan/uitvliegroutes, en hun waar nodig meer/indringender aanspreken op hun vlieggedrag;
- meer inzetten op het beter kunnen volgen van de vluchten door het gebruik van transponders.

(N.B.: de uitgeschreven tekst van deze inbreng wordt bij dit verslag gevoegd op de website [www.croteuge.nl](http://www.croteuge.nl).)

Afgesproken wordt dat de voorzitter de provincie zal vragen om een reactie op de geuite zorgen over de be- en afhandeling van luchtvaartklachten die woerden ingediend bij het Provincieloket.

#### 10. Notitie “Terugblik op CRO Teuge 2011-2019”

De feitelijke weergave in deze notitie wordt herkend en voor kennisgeving aangenomen, met inachtneming van één opmerking door Carel Braakman. Hij wijst op een omissie in de notitie, namelijk het geheel onvermeld laten van de discussies die herhaaldelijk en gedurende vele jaren

in de CRO hebben plaatsgevonden over het (door Provinciale Staten vast te stellen) luchthavenbesluit dat nog in de plaats moet komen van de ministeriële omzettingsregeling uit 2010. Gertjan van Eijk (schrijver van de notitie) erkent dat juist dit veelbesproken onderwerp inderdaad niet had mogen ontbreken, en zegt toe de hierop aangepaste eindversie van de notitie als bijlage bij het conceptverslag van deze CRO-vergadering te voegen..

11. Wat verder ter tafel kwam

**Vergaderdag**

Van gedachten wordt gewisseld over de 'favoriete' avond waarop de CRO-vergaderingen bij voorkeur gepland zouden moeten worden. Hierbij gooit de woensdagavond de hoogste ogen, maar een complicatie kan dan wel zijn dat gedeputeerde van der Wal dan verhinderd zal zijn op de woensdagen waarop de plenaire vergaderingen van Provinciale Staten zijn gepland. De voorzitter en secretaris zullen nog onderzoeken hoe dit uitpakt voor de vergaderdata die zijn uiteindelijk gaan kiezen.

**Vergaderlocatie**

Carel Braakman geeft aan niet enthousiast te zijn over de nu gekozen vergaderlocatie, onder meer vanwege de matige akoestiek en de minder goede omstandigheden voor toeschouwers op de publieke tribune. Hij vond de vergaderfaciliteiten in het gemeentehuis te Twello veel prettiger. In reactie hierop geeft de voorzitter aan dat er nog wordt gezocht naar andere geschikte vergaderlocaties, gegeven ook het feit dat het gemeentehuis binnenkort geruime tijd niet beschikbaar is vanwege renovatie.