



Ontwerpbeleidskader Luchtvaart

Concept

Versie : 1
Status : Definitief

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting.....	3
1 Inleiding.....	5
2 Reikwijdte van het beleidskader luchtvaart provincie Gelderland	6
2.1 Bestaande situatie luchtvaart Gelderland	6
2.2 Wettelijk kader	6
2.3 Relatie met provinciale omgevingsvisie en –verordening	7
3 Uitwerking van de beleidsuitgangspunten	8
Uitgangspunt 1: Kleine luchtvaart in Gelderland.....	8
Uitgangspunt 2: Vermindering van geluidbelasting en emissies	9
Uitgangspunt 3: Ontstane ruimte gebruiken we voor innovatie en maatschappelijk relevante luchtvaart.....	11
Uitgangspunt 4: Strenge eisen voor nieuwe aanvragen, prioriteit voor maatschappelijk belang of innovatie.....	12
Activiteiten met een duidelijk maatschappelijk belang	12
Innovatieve luchtvaart	13
Uitgangspunt 5: De rol van de provincie bij de verduurzaming van de luchtvaart.....	15
Uitgangspunt 6: Het beperken van negatieve effecten door luchtvaart buiten ons bevoegd gezag	16
Luchtvaartactiviteiten buiten onze bevoegdheid.....	16
Defensie activiteiten.....	16
Openstelling Luchthaven Lelystad	16
Luchtruimherziening	17
Stapeleffecten	17
Uitgangspunt 7: Betere samenwerking met andere provincies.....	18
Uitgangspunt 8: Communicatie, klachtenafhandeling en voorlichting	18
Uitgangspunt 9: Bestaande luchthavens	20
4 Uitvoering en evaluatie	22
Bijlagen:.....	23

Samenvatting

Provincie Gelderland heeft een nieuw beleidskader voor de luchtvaart opgesteld voor de periode tot 2036. Het beleid richt zich vooral op de kleine luchtvaart, zoals luchthaven Teuge, zweefvliegvelden, helihavens en drones.

Vermindering van geluid en emissies bij huidige luchtvaart

De provincie ziet de kleine luchtvaart als een onlosmakelijk deel van Gelderland. Luchtvaart draagt bij aan de economie, werkgelegenheid, recreatie en maatschappelijke taken, zoals medische hulpverlening. Tegelijkertijd wil de provincie geluidsoverlast, uitstoot van schadelijke stoffen en hinder voor omwonenden beperken. Daarom wordt ingezet op stillere vliegtuigen, elektrische luchtvaart en strengere regels voor geluid en emissies.

Een belangrijk onderdeel van het beleid is verduurzaming. De provincie wil dat de luchtvaart bijdraagt aan de klimaatdoelen. Daarom wordt ingezet op minder CO₂-uitstoot, duurzame brandstoffen, elektrische vliegtuigen en efficiëntere vluchtuitvoering. Het doel is om de uitstoot in 2040 met 30 tot 50 procent te verminderen en in 2050 bijna uitstootvrij te vliegen.

Strengere regels voor groei en nieuwe initiatieven

Mogelijk ontstaat door de strengere normen en ontwikkeling ruimte voor beperkte groei van huidige luchtvaartactiviteiten of nieuwe initiatieven. Hiervoor gelden strenge regels. Zo moet er bij nieuwe aanvragen sprake zijn van een aantoonbaar algemeen maatschappelijk belang of innovatie. Een voorbeeld van een uitbreiding met aantoonbaar algemeen maatschappelijk belang is de komst van een traumahelikopter op luchthaven Teuge. Voorbeelden van innovatieve ontwikkelingen zijn (bedrijfsmatige) drones en andere uitstootarme luchtvaarttoepassingen. Waar mogelijk wordt ruimte gecreëerd om deze vluchten mogelijk te maken.

Invloed op negatieve effecten buiten onze bevoegdheid

Het beleidskader besteedt aandacht aan ontwikkelingen buiten de directe bevoegdheid van de provincie. Zo werkt het Rijk aan een herziening van het Nederlandse luchtruim en aan nieuwe regels voor droneverkeer. Deze ontwikkelingen kunnen gevolgen hebben voor het vliegverkeer boven Gelderland.

De provincie volgt de uitbreiding van militaire activiteiten, onder andere op vliegbasis Deelen. Meer militaire oefeningen, helikoptervluchten en de inzet van drones kunnen leiden tot extra geluidsoverlast voor inwoners.

Verder volgt de provincie nauwlettend de ontwikkelingen rond Lelystad Airport. De openstelling voor groot handelsverkeer en de mogelijke komst van F-35-gevechtsvliegtuigen kunnen zorgen voor meer vliegbewegingen en geluidsoverlast boven delen van Gelderland. De provincie wil voorkomen dat recreatieve luchtvaart zich hierdoor verplaatst naar Gelderse luchthavens. Daarom brengt zij de effecten van deze ontwikkelingen in kaart en bespreekt zij deze met gemeenten en het Rijk.

Samenwerking met overheden, bewoners en bedrijven

Tot slot wil de provincie samenwerken met andere overheden, inwoners en de luchtvaartsector. Er wordt gewerkt aan duidelijke communicatie, participatie en afhandeling van klachten. Op deze manier wil Gelderland zorgen voor een toekomstbestendige luchtvaart die past binnen een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

1 Inleiding

De wereld verandert snel. Ook in de luchtvaart vinden veel ontwikkelingen plaats. Voor de provincie Gelderland ligt de aandacht vooral op de kleine luchtvaart. Binnen deze sector zijn er nieuwe ontwikkelingen, zoals het gebruik van drones, elektrische vliegtuigen en de geplande komst van de vijfde traumahelikopter naar luchthaven Teuge als aanvulling op de vier bestaande traumahelikopters op verspreide locaties in Nederland.

Daarnaast volgt de provincie de landelijke ontwikkelingen in de luchtvaart. Voorbeelden hiervan zijn de herziening van het luchtruim en veranderingen binnen de militaire luchtvaart. Mensen kijken steeds kritischer naar de negatieve gevolgen van luchtvaart voor de leefomgeving. Ook in Gelderland spelen onderwerpen zoals geluidsoverlast en milieueffecten een belangrijke rol. Daarom kijkt de provincie kritisch naar nieuwe initiatieven die geen of nauwelijks maatschappelijke meerwaarde hebben.

Dit beleidsdocument vervangt de Nota Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland. In dit document staat hoe de provincie denkt over luchtvaart en welke keuzes zij maakt. De regels en uitgangspunten die de provincie gebruikt bij haar taken en bevoegdheden worden uitgelegd. Daarnaast beschrijft het document de belangrijkste onderdelen van het luchtvaartbeleid voor de komende jaren.

Voor dit beleidskader is een plan MER uitgevoerd en er heeft participatie plaatsgevonden waarbij betrokken partijen hun adviezen en voorkeuren naar voren hebben gebracht op de beleidsuitgangspunten.

Dit beleidskader is opgesteld voor een periode van 10 jaar. In 2036 zal dit beleidskader worden geëvalueerd en waar nodig worden herzien.

2 Reikwijdte van het beleidskader luchtvaart provincie Gelderland

2.1 Bestaande situatie luchtvaart Gelderland

De grootste luchthavens in Gelderland zijn de luchthaven Teuge en de zweefvliegvelden Malden en Terlet. Luchthaven Teuge is in Gelderland verreweg de belangrijkste luchthaven voor de 'kleine luchtvaart'. De vliegvelden van Malden en Terlet (het nationaal zweefvliegcentrum) zijn ingericht voor vluchten met zweefvliegtuigen. Daarnaast is Vliegbasis Deelen in Gelderland gevestigd.

Gelderland kent verder meerdere permanente helikopterluchthavens waar helikopters mogen landen en opstijgen en 4 permanente luchthavens voor gebruik van gemotoriseerde schermvliegtuigen, paramotortrikes en microlight aeroplanes (MLA).

In figuur 2.1 staan de luchtvaartterreinen in Gelderland op de kaart.



Figuur 2.1: Overzicht luchtvaarterreinen in Gelderland

2.2 Wettelijk kader

De Wet luchtvaart legt regels vast voor luchtvaartactiviteiten; hiervoor is de rijksoverheid verantwoordelijk. De provincie is verantwoordelijk voor regionale luchthavens, helihavens en tijdelijke luchtvaartactiviteiten. Hiervoor stelt de provincie regels op; deze worden vastgelegd in Luchthavenbesluiten, Luchthavenregelingen of ontheffingen. Provinciale Staten zijn bevoegd voor het vaststellen en wijzigen van een luchthavenbesluit. Gedeputeerde Staten stellen en wijzigen de luchthavenregeling of een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (dit noemen we TUG) vast.

De provincie heeft geen zeggenschap over vliegtuigen die boven Gelderland vliegen. Ook militaire luchthavens vallen niet onder de bevoegdheid van de provincie.

Niet de Provincie, maar het Rijk bepaalt hoe het luchtruim wordt ingericht en gebruikt. Militaire luchthavens vallen eveneens onder de bevoegdheid van het Rijk. Het Rijk werkt aan een herziening van het Nederlandse luchtruim. Een nieuw systeem voor veilig droneverkeer, de zogenaamde U-space, is eveneens in ontwikkeling bij het Rijk.

2.3 Relatie met provinciale omgevingsvisie en –verordening

Hoewel het beleidsthema luchtvaart wel aansluit op de Omgevingswet, valt dit er niet onder. Daarom stellen we hiervoor een apart beleidskader op; hierin worden de uitgangspunten van de Omgevingswet gerespecteerd. We dragen zorg voor evenwicht tussen benutten van de ruimte voor luchtvaart in fysieke zin en de impact op de leefomgeving (geluid, geur, luchtkwaliteit).

Het huidige Beleidskader Luchtvaart is vastgesteld in 2009. Inmiddels sluit dit beleid niet meer goed aan op de huidige situatie. Daarom is het beleidskader geactualiseerd.

Voor de voorbereiding van het ontwerpbeleidskader en de plan-MER heeft in oktober 2025 en januari 2026 een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Tijdens dit proces hebben betrokkenen gereageerd op de voorgenomen beleidsuitgangspunten. De reacties zijn verwerkt in zowel het ontwerpbeleidskader als de NRD.

Omdat het vernieuwde beleidskader concrete criteria bevat voor de besluitvorming over luchthavens en de gevolgen voor mens en natuur hiervan niet vooraf kunnen worden uitgesloten, is een plan-MER opgesteld (bijlage). Daarbij is onderzocht welke gevolgen het beleid kan hebben voor mens en natuur. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormde hiervoor het uitgangspunt. De uitkomsten van de plan-MER zijn verwerkt in het ontwerp van het beleidskader.

3 Uitwerking van de beleidsuitgangspunten

Het beleidskader luchtvaart vormt het toetsingskader op grond waarvan de provincie beslist over luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. Hierbij nemen we de nieuwe Omgevingsvisie, de wettelijke kaders en de Luchtvaarnota 2020-2050 van het Rijk in acht. Daarnaast vormt het beleidskader de basis voor standpuntbepaling over luchtvaartzaken waarvoor de provincie niet het bevoegd gezag is, maar die wel het beleid van de provincie raken.

Als uitwerking van de eerder vastgestelde startnotitie en de uitkomsten van de participatie zijn in dit beleidskader de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. De provincie ziet de kleine luchtvaart als een onlosmakelijk deel van Gelderland. Vanwege het economisch en maatschappelijk belang wil Gelderland de kleine luchtvaart in Gelderland behouden.
2. De Provincie wil dat de kleine luchtvaart een bijdrage levert aan het beperken van geluidbelasting en emissies. De burgerluchtvaart in Gelderland zal daarom net zo behandeld worden als andere sectoren. Dat betekent dat de benodigde vermindering afgeleid wordt van de totale bijdrage van de kleine luchtvaart.
3. Wanneer op een luchthaven ruimte ontstaat als gevolg van de vermindering van geluidbelasting en uitstoot, wil de provincie dat deze ruimte zoveel mogelijk wordt ingezet voor innovatieve luchtvaartactiviteiten en vluchten van maatschappelijk belang.
4. De provincie geeft bij nieuwe aanvragen voor uitbreiding van capaciteit of voor een nieuwe luchthaven, prioriteit aan vluchten van algemeen maatschappelijk belang (traumahelikopter) of innovatie (onbemande luchtvaart). Waar mogelijk wordt ruimte gecreëerd om deze vluchten mogelijk te maken.
5. De provincie ziet het belang van de verduurzaming van de luchtvaart en onderzoekt hoe ze hier een rol in kan spelen.
6. De provincie zet zich in om te voorkomen dat de negatieve effecten op mens, natuur en milieu door luchtvaartactiviteiten die buiten het bevoegd gezag van de provincie liggen, toenemen of gaan optreden.
7. De provincie zet zich in voor betere samenwerking met andere provincies vooral op het gebied van regulering van de onbemande luchtvaart.
8. De provincie zet zich in voor een goede communicatie, klachtenafhandeling en voorlichting.
9. Voor bestaande (helikopter)luchthavens die nog onder het overgangsrecht vallen worden regelingen geactualiseerd en waar nodig aangepast.

Met deze beleidsuitgangspunten wil de provincie de voordelen van de luchtvaart in Gelderland behouden en waar mogelijk vergroten. Tegelijkertijd wil de provincie de nadelen voor de leefomgeving, zoals geluidsoverlast en uitstoot, verminderen.

Uitgangspunt 1: Kleine luchtvaart in Gelderland

De provincie ziet de kleine luchtvaart (General Aviation) als een onlosmakelijk deel van Gelderland. Vanwege het economisch en maatschappelijk belang wil Gelderland de kleine luchtvaart in Gelderland behouden.

De hoeveelheid vliegbewegingen door kleine luchtvaart was in 2024 530 duizend, hiervan zijn circa 70 duizend vliegbewegingen in het Gelderse Teuge (bron: Centraal Bureau voor Statistiek). Het gaat hierbij vooral om lesvluchten, privévluchten, recreatieve en rondvluchten. Op de regionale luchthavens (zoals Eindhoven en Rotterdam) vindt verdringing van de kleine luchtvaart door het

commerciële vliegverkeer plaats. Hierdoor verplaats de kleine luchtvaart zich mogelijk naar andere luchthavens, waaronder locaties in de provincie Gelderland.

Vanwege het economische en maatschappelijk belang wil Gelderland de kleine luchtvaart behouden en – ervan uitgaande dat geluidsoverlast en emissies afnemen – op termijn ontwikkelruimte bieden. Hiermee sluit de provincie aan bij het landelijk beleid voor luchtvaart zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050.

Hoe wil de provincie dit bereiken?

De provincie wil de huidige omvang van de kleine luchtvaart binnen de provincie vasthouden, met name voor de luchthavens Teuge, Malden en Terlet. De voorgenomen stationering van de 5e traumahelikopter op Teuge heeft een uitbreiding van de activiteiten op dit vliegveld tot gevolg. De provincie wil de huidige luchtvaartomvang in ieder geval tot 2031 behouden omdat die omvang in balans is met de functies die luchtvaart in Gelderland vervult. De huidige omvang:

ondersteunt diverse maatschappelijke, recreatieve en commerciële doelen,

- levert economische en toeristische waarde op, vooral rondom Teuge,
- is te klein om significante groei naar vervoersstromen te realiseren,
- voorkomt in combinatie met de huidige regulering ongewenste uitbreiding en extra milieubelasting.

De provincie vindt de huidige omvang passen bij het gewenste scenario voor de komende jaren: voldoende om functies te ondersteunen, maar tegelijkertijd zodanig van schaal en omvang dat overlast en milieubelasting beperkt blijven. Hier moet aan worden toegevoegd dat dit vooral van toepassing is op Teuge, Terlet, Malden en een aantal helikopterlandingsplaatsen. Tegelijkertijd moeten met het nieuwe beleidskader verouderde vergunningen voor luchthavens worden herzien en in overeenstemming worden gebracht met dit nieuwe beleidskader.

Uitgangspunt 2: Vermindering van geluidbelasting en emissies

De kleine luchtvaart in de provincie levert een bijdrage aan het beperken van geluidbelasting en emissies. Hiervoor wil de provincie de burgerluchtvaart in Gelderland net zo behandelen als andere sectoren. Dat betekent dat de benodigde vermindering afgeleid wordt van de totale bijdrage van de kleine luchtvaart.

Gelderland verwacht dat de kleine luchtvaart een bijdrage levert aan het beperken van geluidbelasting en milieu-emissies. Hiervoor wil de provincie de luchtvaart net zo behandelen als andere sectoren.

Gelderland is een gezonde en aantrekkelijke provincie om te wonen en te werken. De kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving is belangrijk voor een gezonde en veilige leefomgeving in Gelderland. Daarom is het belangrijk dat de luchtvaart binnen Gelderland zorgt voor minder hinder en uitstoot van vervuilende stoffen, net als andere sectoren. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu worden verminderd. Daar horen grenzen bij met bijbehorende verplichtingen en beperkingen. Deze grenzen moeten passen binnen de ambities richting 2050 zoals door Gedeputeerde Staten zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie:

1. Ontwikkeling naar een vitaal landelijk gebied,
2. Ontwikkeling naar sterke steden, dorpen en regio's;
3. Ontwikkeling naar een toekomstbestendige economie met passende netwerken.

Op de middellange termijn verwachten we dat innovaties leiden tot stillere en zuinigere luchtvaart. Denk aan betere motoren, stillere propellers en elektrisch vliegen. Volgens de plan-MER Luchtvaartnota worden vliegtuigen stiller met een gemiddelde van 1% per jaar. Elektrische vliegtuigen zijn volgens dezelfde plan-MER in 2050 circa 30% stiller. Hierdoor zal een groot deel van de vliegtuigen minder geluid maken. De provincie wil dat de omgeving hiervan meeprofiteert. Daarom mag de geluidsbelasting niet toenemen en moet deze waar mogelijk afnemen. Luchthavens en gebruikers moeten worden gestimuleerd om te investeren in stillere vliegtuigen en minder overlast.

Uit de beschikbare onderzoeken blijkt dat de kleine luchtvaart in Gelderland relatief weinig bijdraagt aan geluidsoverlast, schadelijke uitstoot en stikstof. Daarom zijn de gevolgen beperkt:

- De geluidbelasting door kleine luchtvaart is over het algemeen veel lager in volume dan die van groot commercieel verkeer. Echter, de totale geluidshinder wordt als relatief zwaar ervaren door het karakteristieke, scherpe geluid van zuigermotoren en het frequent opstijgen en landen. Uit het belevingsonderzoek van het RIVM uit 2021 laat zien dat mensen, in vergelijking met wegverkeer, weinig hinder hebben van kleine luchtvaart. Daarbij zorgen hulpverleningshelikopters en de militaire helikopters voor de meeste hinder naast het laag overvliegen van vliegtuigen en het rondjes draaien van (les)vliegtuigen.
- De luchtvaart draagt met een aandeel van circa 1%, beperkt bij aan de totale stikstofdepositie in Nederland (bron: Adviescollege Remkes). Het overgrote deel hiervan wordt uitgestoten door verkeer van en naar Schiphol, Eindhoven en Rotterdam en maar een heel beperkt deel komt voor rekening van de kleine luchtvaart.

Volgens 'Emissieregistratie.nl' droeg de Nederlandse luchtvaart voor 0,2% bij aan de nationale uitstoot van schadelijke fijnstof. Hierbij is de concentratie fijnstof rondom luchthavens vergelijkbaar met of lager dan de concentratie op snelwegen (bron: Ministerie van IenW, 2023). Een heel beperkt deel is afkomstig van de kleine luchtvaart. In steeds mindere mate wordt nog lood uitgestoten door kleinere vliegtuigen met zuigermotoren.

Ondanks deze beperkte bijdrage vindt de Provincie dat, net als alle andere sectoren, de kleine luchtvaart eveneens moet bijdragen aan de beperking van geluidsoverlast, schadelijke uitstoot en stikstof. De kleine luchtvaart moet voldoen aan de provinciale klimaatdoelen:

- 30 tot 50% minder uitstoot in 2040;
- bijna uitstootvrij in 2050.

De provincie wil het huidige gebruik van de luchthavens behouden en tegelijkertijd extra doelen en grenswaarden vastleggen voor geluid en uitstoot. Zo wil zij een passende bijdrage leveren aan het verminderen van de overlast.

Hoe willen wij dat bereiken?

De provincie kiest ervoor om, net als het Rijk, te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Dit helpt om geluidsoverlast en milieudruk te verminderen. Voor de Gelderse luchthavens betekent dit dat zij worden gestimuleerd om hun geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen. Het kost echter tijd om nieuwe normen en meetmethoden te ontwikkelen voor iedere luchthaven. Nieuwe inzichten zoals die van de World Health Organisation, die voor strengere geluidsnormen pleit, en nieuwe inzichten op het gebied van normering van de uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof worden stap voor stap verwerkt in toekomstige luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en tijdelijke ontheffingen. Daarbij blijft

maatwerk per luchthaven belangrijk. Dit wordt als onderdeel van het Gelders programma luchtvaart verder uitgewerkt.

Zolang er nog geen nieuwe handhaafbare normen zijn, wil de provincie de impact op de omgeving beperken door:

- strenge voorwaarden te stellen aan aanvragen voor uitbreiding van capaciteit of voor nieuwe luchthavens;
- uitstootvrije luchtvaart te stimuleren;
- maatregelen op de grond te stimuleren, zoals het gebruik van duurzame brandstoffen zonder lood;
- maximaal gebruik te maken van de bestaande wettelijke mogelijkheden. De provincie kan op grond van de Wet luchtvaart bijvoorbeeld regels voorschrijven over:
 - het maximale aantal vliegbewegingen per type luchtvaartuig;
 - start- en landingsprocedures;
 - openingstijden;
 - grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Daarnaast wil de provincie maatregelen opnemen die de vermijdbare hinder - overlast die voorkomen kan worden - beperken. Dit kan bijvoorbeeld door stillere technieken voor te schrijven of door de bedrijfsvoering aan te laten passen. Betere monitoring van geluid, uitstoot en de ervaren hinder kan hierbij helpen.

Uitgangspunt 3: Ontstane ruimte gebruiken we voor innovatie en maatschappelijk relevante luchtvaart

Wanneer op een luchthaven ruimte ontstaat als gevolg van de vermindering van geluidbelasting en uitstoot, wil de provincie dat deze ruimte zoveel mogelijk wordt ingezet voor innovatieve luchtvaartactiviteiten en vluchten van maatschappelijk belang.

Op de middellange termijn verwachten we dat innovaties leiden tot stillere en zuinigere luchtvaart. Hierdoor zal een groot deel van de luchtvaarttuigen minder geluid maken. De provincie wil dat de omgeving hiervan mee kan profiteren.

Luchthavens en gebruikers moeten worden gestimuleerd om te investeren in stille en uitstootvrije luchtvaartuigen en faciliteiten die dit ondersteunen, én minder overlast. Zo blijft er ruimte voor economische ontwikkeling, terwijl de omgeving profiteert van minder geluid en uitstoot.

Hoe willen wij dat bereiken?

Als door de vermindering van de geluidbelasting op een luchthaven ruimte ontstaat voor het uitvoeren van meer vluchten, wil de provincie dat die ruimte niet wordt ingevuld door bijvoorbeeld extra vluchten met een verbrandingsmotor die louter een recreatief karakter hebben. We zouden graag zien dat die ruimte zoveel mogelijk wordt benut voor vluchten met een maatschappelijk karakter of vluchten die bijdragen aan de verdere verduurzaming van de luchtvaart én de geluidbelasting niet laten toenemen.

Bij het uitwerken van het Gelders programma luchtvaart onderzoeken we of de normen voor geluid en emissies gehaald zijn en of de vrijgekomen ruimte gebruikt wordt voor innovatieve of maatschappelijke doeleinden.

Uitgangspunt 4: Strengere eisen voor nieuwe aanvragen, prioriteit voor maatschappelijk belang of innovatie

De provincie geeft bij nieuwe aanvragen voor uitbreiding van capaciteit of voor een nieuwe luchthaven, prioriteit aan vluchten van algemeen maatschappelijk belang (traumahelikopter) of innovatie (onbemande luchtvaart). Waar mogelijk wordt ruimte gecreëerd om deze vluchten mogelijk te maken. De provincie wil onder strikte voorwaarden ruimte bieden voor groei van luchtvaartactiviteiten op bestaande en nieuwe luchthavens.

Dit geldt alleen voor activiteiten met een duidelijk maatschappelijk belang. Aanvragen voor helihavens bedoeld voor (de facto) privé doeleinden vallen daar uitdrukkelijk niet onder.

Wél een goed voorbeeld is de inzet van een traumahelikopter op luchthaven Teuge. Ook wil de provincie ruimte bieden aan innovatieve luchtvaart. Het gaat dan om ontwikkelingen die bijdragen aan verduurzaming, digitalisering en nieuwe vliegconcepten. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van uitstootvrije drones of elektrische vliegtuigen. De provincie verwacht dat deze ontwikkelingen op termijn zullen leiden tot een afname van geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke fijnstof, stikstof en CO₂.

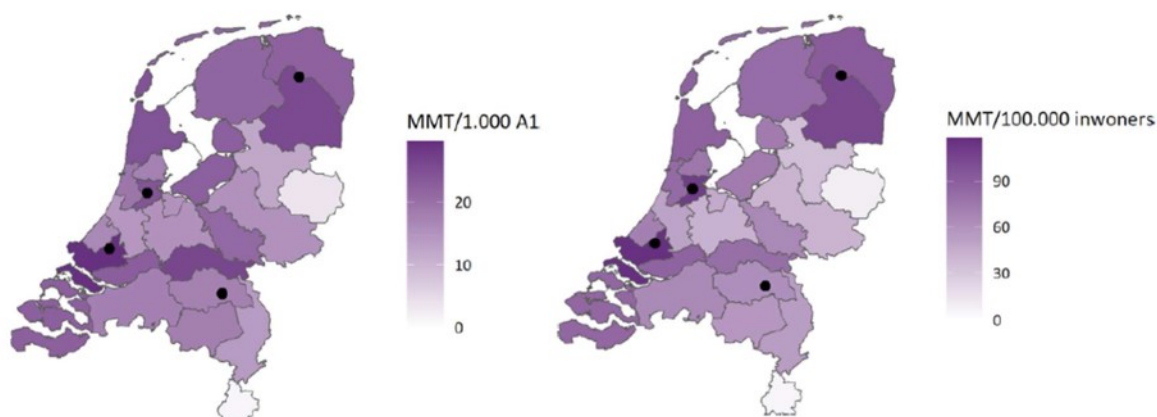
Daarnaast wil de provincie proefprojecten ondersteunen voor een gereguleerd U-Space-systeem. Dit is een systeem waarmee drones veilig kunnen vliegen in het luchtruim.

Activiteiten met een duidelijk maatschappelijk belang

Een goed voorbeeld van een activiteit met grote maatschappelijke waarde is de komst van een vijfde traumahelikopter op luchthaven Teuge. Deze helikopter is niet alleen belangrijk voor Gelderland, maar ook voor omliggende provincies. De extra overlast die hierdoor ontstaat, vindt de provincie onder voorwaarden acceptabel.

Het Landelijk Netwerk Acute Zorg (LNAZ) heeft de wens uitgesproken om op de luchthaven Teuge een traumahelikopter te stationeren. Deze uitbreiding van het landelijke netwerk acute zorg met een vijfde traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team (MMT) is volgens LNAZ nodig om landelijke dekking van traumazorg binnen Nederland te realiseren. Met de stationering van een 5e traumahelikopter zal deze dekking tot stand worden gebracht.

Vanuit de huidige standplaatsen geldt een te lange responstijd voor Oost-Nederland, die soms de 30 minuten overschrijdt. Daarnaast zijn de traumahelikopters die gestationeerd zijn in Amsterdam en Rotterdam overbelast en hebben ondersteuning nodig. Door MMT Nederland is een onderzoek uitgevoerd naar de dekking van de traumahelikopter op basis van de huidige vier traumahelikopter standplaatsen. Hieruit blijkt dat in Oost-Nederland een tekort is aan MMT capaciteit. Figuur 3-1 laat in Oost-Nederland (en Zuid-Limburg) een duidelijke 'witte vlek' zien waar de beschikbaarheid ontoereikend is.



Figuur 3-1: MMT oproepen per 1.000 A1 ambulanceoproepen en per 100.000 inwoners

MMT Nederland wil de traumazorg in dit gebied verbeteren door een vijfde traumahelikopter in Oost-Nederland te stationeren. Hiermee wordt invulling gegeven aan de eis van een maximale responstijd van 20 minuten. Uit het onderzoek van MMT Nederland blijkt dat Luchthaven Teuge de beste locatie is voor de toevoeging van een vijfde traumahelikopter. Dit geeft van de onderzochte opties de beste resultaten voor Oost-Nederland en biedt daarbij de mogelijkheid om de traumahelikopters in Amsterdam en Rotterdam te ontzien, vooral aan de Oostkant van hun servicegebied.

Innovatieve luchtvaart

Een goed voorbeeld van een ontwikkeling die bijdraagt aan verduurzaming, digitalisering en nieuwe vliegconcepten is de toepassing van uitstootvrije drones.

Drones worden steeds vaker gebruikt voor werkzaamheden zoals landbouw en inspecties van leidingen, waterwegen, havens en industriegebieden. Deze vorm van luchtvaart past goed bij het streven naar een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Voorwaarde is wel dat de drones uitstootvrij zijn.

Om deze ontwikkeling te ondersteunen start de provincie op 1 juli 2026 een tweejarige pilot waarin ruimere regels gelden voor het opstijgen en landen van zwaardere drones. Het gaat om elektrische drones met een gewicht tussen de 25 en 150 kilo. Met deze pilot wordt ruimte gegeven aan innovatieve toepassingen van drones, terwijl veiligheid en leefbaarheid voorop blijven staan. Zo kan de provincie in de praktijk ervaren welke regels nodig zijn om technologische ontwikkelingen verantwoord mogelijk te maken én bestaande regels beter laten aansluiten bij de praktijk. Het gebruik van U-space, het Europees luchtverkeersleidingssysteem speciaal voor onbemande luchtvaart, zoals drones en vliegende taxi's, wordt afgestemd met het Rijk en andere provincies en de betrokken gemeentes.

In de toekomst wil de provincie de ontwikkeling van zogenaamde "Vertiports" ondersteunen. Een Vertiport is een speciale locatie ontworpen voor het opstijgen, landen en opladen van luchtvaartuigen die verticaal opstijgen en landen (VTOL's).

EASA heeft een studie uitgevoerd naar stedelijke luchtmobiliteit, waaruit bleek dat de Europese burger over het algemeen positief tegenover bijvoorbeeld luchttaxi's en medische leverdiensten staat. In het begin zal het luchtvervoer daarom waarschijnlijk op die doeleinden gericht zijn.

Hoe willen wij dit bereiken?

Wij stellen aanvullende eisen bij het aanvragen van een besluit voor een nieuwe luchthaven of voor uitbreiding van een bestaande luchthaven. Het realiseren van een nieuwe luchthaven of het uitbreiden van activiteiten op een bestaande luchthaven is alleen mogelijk als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Het moet gaan om luchtvaartactiviteiten die een duidelijk maatschappelijk belang hebben.
Bijvoorbeeld:
 - medische hulpverlening;
 - politie- en defensietaken;
 - toezicht en inspecties door overheidsdiensten;
 - onderhoud van belangrijke infrastructuur;
 - humanitaire noodhulp.
- Of het moet gaan om innovatieve luchtvaartactiviteiten waarbij zowel de overlast voor de omgeving als de uitstoot zeer beperkt of afwezig is zoals:
 - Luchtvaartactiviteiten die zich richten op verduurzaming, digitalisering en nieuwe vliegconcepten gericht op het stiller, schoner en zuiniger maken van luchtvaarttuigen;
 - Ontwikkeling van zogenaamde 'Vertiports', waar meerdere operators van (on)bemande (voornamelijk uitstootvrije) vliegtuigen gehuisvest kunnen worden. Hierbij wordt vooral gedacht aan locaties waar weinig of geen bewoning in de directe omgeving of kritische natuur is. Hiervoor komen bij uitstek bedrijventerreinen in aanmerking.
- Er mag geen sprake zijn van conflictsituaties met andere functies/bestemmingen uit het oogpunt van vliegveiligheid, milieuhinder en natuurbescherming.
- De beoogde luchtvaartfunctie moet passen in het Omgevingsbeleid van provincie en gemeente.

Door aanvullende eisen te stellen bij aanvragen van een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

De provincie wil haar beleid inzake het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG) aanscherpen. Uit de in de afgelopen jaren met ontheffingen opgedane ervaringen is gebleken dat enkele beleidsopvattingen wijziging of verduidelijking behoeven. Dit betreft:

- a. de soorten en de duur van ontheffing,
- b. aanpassing als gevolg van de snelle ontwikkelingen van onbemande luchtvaart,
- c. de toetsingscriteria in verband met de afstand tot stiltegebieden, natuurgebieden, vogelbroed- en rustgebieden,
- d. de weigeringscriteria
- e. informatieplicht aan omwonenden en andere belanghebbenden op te nemen in de ontheffing.

De provincie wil hiervoor een nieuwe beleidsregel voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG) opstellen. Deze beleidsregel wordt afgestemd met de andere provincies. Daarbij wordt rekening gehouden met de afspraken die hierover zijn gemaakt in de Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart.

De nieuwe beleidsregel moet duidelijk maken onder welke voorwaarden een ontheffing wordt verleend. De regels worden verder aangescherpt. Daarbij houdt de provincie rekening met algemene belangen, ruimtelijke belangen en milieubelangen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de belangen van luchtvaartbedrijven en de recreatieve luchtvaart. De provincie wil de administratieve en bestuurlijke lasten voor de ontheffingen zo laag mogelijk houden.

In het programma Luchtvaart wordt aangegeven wanneer de nieuwe beleidsregel voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik naar verwachting wordt opgesteld en in werking zal treden.

Uitgangspunt 5: De rol van de provincie bij de verduurzaming van de luchtvaart

De provincie ziet het belang van de verduurzaming van de luchtvaart en onderzoekt hoe ze hier een rol in kan spelen.

De bijdrage van de kleine luchtvaart aan de totale uitstoot in Gelderland is beperkt. Landbouw, verkeer en industrie veroorzaken veel meer uitstoot. Toch vindt de provincie dat ook de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan verduurzaming. De provincie wil in 2030 de uitstoot van broeikasgassen met 55% verminderen ten opzichte van 1990. Dit doel is onderdeel van het Gelders Programma Klimaat.

Hoe willen we dit bereiken?

De provincie stimuleert het gebruik van uitstootvrije luchtvaartuigen. Zo heeft de provincie in het verleden het Dutch Electric Aviation Centre (DEAC) een subsidie verleend. Mede hierdoor worden op luchthaven Teuge steeds meer elektrische vliegtuigen gebruikt. Luchthaven Teuge is een toonaangevende luchthaven in de wereld met het gebruik van elektrisch aangedreven vliegtuigen. Van de totale vliegtuigbewegingen wordt al 10% elektrisch uitgevoerd.

Het paracentrum op Teuge ontving eveneens een subsidie. Daarmee zijn stillere propellers aangeschaft. Dit zorgt voor minder geluidsoverlast.

De provincie staat positief tegenover nieuwe ontwikkelingen op luchthavens. Een voorbeeld is de ontwikkeling van een energiehub voor elektrische vliegtuigen op luchthaven Teuge. Luchthaven Teuge behoort wereldwijd tot de koplopers op het gebied van elektrisch vliegen. Ongeveer 10% van alle vliegbewegingen is elektrisch. De provincie stimuleert deze ontwikkelingen en ondersteunt nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld met subsidies.

Daarnaast wil de provincie grenzen stellen aan de totale uitstoot. Wij starten hiervoor samen met de betrokken partijen en onderzoek hiernaar. Voor de uitstoot van CO₂ en fijnstof zijn er namelijk nog geen speciale landelijke regels voor luchthavens.

Vliegtuigen met verbrandingsmotoren stoten broeikasgassen uit. Daardoor dragen zij bij aan klimaatverandering. Het beleid voor brandstoffen zien wij nu veranderen. Europese landen hebben afgesproken om brandstoffen met lood te vervangen door loodvrije brandstoffen. Daarnaast wordt onderzocht of duurzame vliegtuigbrandstoffen kunnen worden gebruikt. Hierbij worden plantaardige oliën toegevoegd aan brandstoffen of vervangen deze de fossiele brandstoffen volledig. Deze techniek wordt in de kleine luchtvaart nog nauwelijks toegepast. De provincie wil het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen stimuleren.

Voor onbemande luchtvaart wil de provincie aansturen op uitstootvrije aandrijving. Net als het Rijk streeft de provincie naar een luchtvaart zonder fossiele brandstoffen in 2050. Dit wordt verder uitgewerkt in het programma Luchtvaart.

Waar mogelijk worden luchthavenexploitanten gestimuleerd om hun luchthaven zo duurzaam mogelijk te gebruiken en in te richten. De provincie legt daarbij de nadruk op technologische innovatie en minder op het beperken van het aantal vliegbewegingen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld

om het stimuleren van het gebruik van elektrische les- en recreatievliegtuigen, het gebruik van duurzame brandstoffen, efficiëntere vluchtuitvoering en minder onnodige trainingsvluchten.

Uitgangspunt 6: Het beperken van negatieve effecten door luchtvaart buiten ons bevoegd gezag

De provincie zet zich in om te voorkomen dat de negatieve effecten op mens, natuur en milieu door luchtvaartactiviteiten die buiten het bevoegd gezag van de provincie liggen, toenemen of gaan optreden.

Luchtvaartactiviteiten buiten onze bevoegdheid

Het beleidskader besteedt aandacht aan ontwikkelingen buiten de directe bevoegdheid van de provincie. Zo werkt het Rijk aan een herziening van het Nederlandse luchtruim en aan nieuwe regels voor droneverkeer. Deze ontwikkelingen kunnen gevolgen hebben voor het vliegverkeer boven Gelderland. De provincie volgt de uitbreiding van militaire activiteiten, onder andere op vliegbasis Deelen. Meer militaire oefeningen, helikoptervluchten en de inzet van drones kunnen leiden tot extra geluidsoverlast voor inwoners.

Verder volgt de provincie nauwlettend de mogelijke uitbreiding van Lelystad Airport. De openstelling voor groot handelsverkeer en de komst van F-35-gevechtsvliegtuigen kunnen zorgen voor meer vliegbewegingen en geluidsoverlast boven delen van Gelderland. Ook wil de provincie voorkomen dat recreatieve luchtvaart zich hierdoor verplaatst naar Gelderse luchthavens.

Defensie activiteiten

Met de veranderende veiligheidssituatie in de wereld moet Nederland meer inzet plegen op het gebied van Defensie. Daarom is het ministerie van Defensie het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) gestart, waarin Defensie een uitbreiding van haar activiteiten uitwerkt. In Gelderland vinden nu al veel activiteiten van Defensie plaats. Luchtvaartactiviteiten in Gelderland vinden voornamelijk plaats vanaf Vliegbasis Deelen. Defensie wil haar activiteiten op deze locatie uitbreiden met meer oefeningen met helikopters en operaties met transportvliegtuigen vanaf de korte, onverharde baan. Daarnaast zullen de militaire oefenterreinen in de provincie vaker gebruikt worden. Dit leidt tot meer oefeningen met helikopters en het gebruik van onbemande systemen. Daarnaast heeft het besluit om F-35 gevechtsvliegtuigen te stationeren op Lelystad Airport mogelijke gevolgen voor de geluidsoverlast in Gelderland, met name rond het Veluwemeer. De provincie wil de mogelijk negatieve gevolgen voor Gelderland zoveel mogelijk beperken.

Hoe willen wij dat bereiken?

De Provincie zal bij het Rijk aandringen op maatregelen om deze overlast tot een minimum te beperken en om passende oplossingen na te streven.

Openstelling Luchthaven Lelystad

De voorgenomen openstelling van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer hebben in delen van Gelderland een mogelijk negatief effect op de leefomgeving. Hoewel de provincie geen bevoegd gezag is voor het luchtruim heeft de provincie er wel bij het Rijk op aangedrongen om de negatieve effecten van de openstelling van Lelystad boven Gelders grondgebied zo veel mogelijk te beperken. Dat heeft ertoe geleid dat het Rijk maatregelen heeft genomen om bij de openstelling van Lelystad Airport de impact van geluid in Gelderland te beperken. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat ongehinderd klimmen en dalen in de routes van en naar de luchthaven het uitgangspunt is bij openstelling voor groothandelsverkeer. Vertrekkend verkeer vanuit Lelystad zal in de zogenaamde "IJssel area" doorklimmen naar een hoogte van tenminste

9.000 voet (ca. 2.700 m), waardoor de impact van geluid in de provincie beperkt blijft. Hiermee is gewaarborgd dat er geen sprake meer is van langdurig horizontaal vliegen door groothandelsverkeer onder de 12.500 voet boven Gelderland (laagvliegen). Een groei van luchthaven Lelystad met meer dan 10.000 vluchten groothandelsverkeer is niet voorzien. De openstelling van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer heeft mogelijk een effect voor de kleine luchtvaart in Nederland. Lelystad Airport is een belangrijke luchthaven voor de kleine luchtvaart. Door de komst van groot handelsverkeer en de F-35 gevechtsvliegtuigen op Lelystad Airport blijft er mogelijk minder ruimte over voor de kleine luchtvaart. De provincie wil voorkomen dat de kleine luchtvaart zich verplaatst naar Gelderse luchthavens als gevolg van ontwikkelingen op Lelystad Airport.

Hoe willen wij dat bereiken?

De provincie volgt de ontwikkelingen van luchthaven Lelystad op de voet; als er ontwikkelingen zijn die de Gelderse samenleving nadelig beïnvloeden wordt met het Rijk en andere betrokken provincies in overleg getreden om passende oplossingen na te streven. De provincie heeft geen wettelijke bevoegdheden om hierin te sturen.

Luchtruimherziening

Dit betekent dat het Rijk het luchtruim zo gaat indelen dat Nederland profiteert van nieuwe technieken. Deze voordelen voor het hele land kunnen voor een beperkt aantal gebieden nadelig uitpakken.

Voor Gelderland is vooral de verplaatsing van naderingspunt ARTIP belangrijk. Hierdoor veranderen de vliegroutes van en naar Schiphol. Het aanvliegpunt komt ongeveer 20 kilometer zuidelijker te liggen, in de buurt van Harderwijk.

Door deze verandering kunnen vliegtuigen met een geleidelijke, continue daling naar Schiphol vliegen. Dit is gunstig voor de luchthaven. De provincie wil de mogelijke nadelige gevolgen voor Gelderland zoveel mogelijk beperken.

Hoe willen wij dat bereiken?

De provincie heeft beperkte bevoegdheden om hierop te sturen. Daarom brengt zij de effecten in kaart en bespreekt deze met gemeenten en het Rijk. Door goed overleg wil de provincie de gevolgen voor Gelderland zoveel mogelijk beperken.

Stapeleffecten

De luchtvaartactiviteiten die binnen de provincie plaatsvinden zijn vluchten van de kleine luchtvaart, Defensie en de commerciële luchtvaart. Doordat de activiteiten gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd, heeft dit tot gevolg dat er op sommige plekken sprake kan zijn van stapeleffecten. Die kunnen nog versterkt worden door geluid dat afkomstig is van andere bronnen zoals wegverkeer, railverkeer en industrie. De provincie wil de mogelijk negatieve gevolgen van deze stapeleffecten zoveel mogelijk beperken.

Hoe willen wij dat bereiken?

De provincie heeft geen wettelijke bevoegdheden hierin te sturen. Wel zal de provincie hierover in gesprek gaan met het Rijk, Defensie en gemeenten over de gevolgen voor de Gelderse samenlevingen probeert de provincie de effecten voor Gelderland te beperken.

Uitgangspunt 7: Samenwerking met andere provincies

De provincie zet zich in voor samenwerking met andere provincies vooral op het gebied van regulering van de onbemande luchtvaart.

De provincie werkt al samen met andere provincies binnen de Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart (ICL). Deze samenwerking zorgt voor meer uniformiteit in beleid en vergunningverlening. Vooral waar het de onbemande luchtvaart betreft is het belangrijk dat luchtruimgebruikers kunnen rekenen op een betrouwbare overheid. Daarom is het van belang om wet- en regelgeving bij provincies en afspraken met gemeentes zoveel mogelijk uniform te maken. Binnen de Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart (ICL) is hard gewerkt aan de pilot TUG-ontheffingen voor onbemande luchtvaartuigen dat onder beleidsuitgangspunt 4 al is genoemd. Dit heeft ertoe geleid dat vanaf 1 juli 2026 gedurende een periode van twee jaar, in afwijking van het huidige TUG beleid, landen op en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens, voor elektrisch aangedreven, verticaal opstijgende en landende RPA's (remotely piloted aircraft), met een totale massa van meer dan 25 kilogram maar niet meer dan 150 kilogram, generieke TUG ontheffingen kunnen worden verleend.

Drones worden namelijk steeds vaker ingezet voor maatschappelijk nuttige toepassingen, zoals inspecties, werkzaamheden op bouwplaatsen en logistieke processen. De huidige regels voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG) van terreinen zijn vooral geschreven voor helikopters. Deze sluiten niet altijd goed aan bij het gebruik van drones.

Zo mogen drones nu maar een beperkt aantal keer per dag opstijgen en landen, terwijl zij in de praktijk vaker moeten landen, bijvoorbeeld om accu's te wisselen. Met deze pilot wil de provincie ruimte bieden aan innovatie, terwijl tegelijkertijd zorgvuldig wordt gekeken naar veiligheid, leefomgeving en mogelijke overlast.

Wat houdt de pilot in?

Vanaf 1 juli 2026 kunnen tijdens de pilot generieke ontheffingen worden verleend voor het opstijgen en landen van bepaalde drones. Dit betekent dat vooraf niet steeds een specifieke locatie moet worden vastgelegd. Wel gelden duidelijke voorwaarden:

- Alleen voor elektrische drones die verticaal opstijgen en landen
- Een gewicht tussen 25 en 150 kilo
- Gebruik is toegestaan op werkdagen en zaterdag tussen 07.00 en 19.00 uur
- Maximaal 12 dagen per terrein per jaar
- Geen limiet op het aantal starts en landingen per dag
- Andere regels, zoals landelijke en Europese veiligheidsvoorschriften, natuurregels en privacywetgeving, blijven onverminderd van kracht.



Figuur 3-2: pilot onbemande luchtvaart

Uitgangspunt 8: Communicatie, klachtenafhandeling en voorlichting.

De provincie zet zich in voor een goede communicatie, klachtenafhandeling en voorlichting.

Goede communicatie helpt bij het behalen van de doelen van de provincie. Gemeenten, en hun inwoners, moeten weten:

- waar de provincie verantwoordelijk voor is;
- hoe luchtvaartbeleid hen raakt;
- hoe zij invloed kunnen uitoefenen op besluiten.

De provincie wil zichtbaar, deskundig en betrokken zijn. Een belangrijk onderdeel hiervan is de behandeling van klachten. Klachten over luchtvaartactiviteiten komen binnen via het provinciale meldpunt. De provincie registreert en analyseert deze meldingen. Als er mogelijk sprake is van een overtreding, wordt de Luchtvaartpolitie geïnformeerd.

Veel inwoners geven aan dat het niet altijd duidelijk is waar zij een klacht moeten indienen. De provincie wil daarom onderzoeken hoe dit proces kan worden verbeterd.

De samenwerking en communicatie met gemeenten speelt een belangrijke rol bij luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen. De provincie wil gemeenten hierbij actief betrekken en wil onderzoeken hoe de samenwerking en communicatie kan worden verbeterd.

Die samenwerking speelt met name een rol in de volgende situaties:

- a. Bij het gebruik van luchthavens;
 - Voordat een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling wordt vastgesteld of gewijzigd, overlegt de provincie tijdig met de betrokken gemeente. Daarbij wordt bekeken hoe het voornemen past binnen het ruimtelijk beleid van de gemeente.
- b. Ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG)
 - De gemeenten hebben een rol in het aanvraagproces op het gebied van de openbare orde en veiligheid. Hier zou het samenspel met de gemeenten zich moeten toelagen op het maken van efficiënte werkafspraken over de gemeentelijke issues ten aanzien van openbare orde en veiligheid in relatie tot het provinciale beleid voor de afgifte van TUG-ontheffingen.
- c. Obstakelvrije vlakken;
 - Sommige activiteiten in het omgevingsplan kunnen gevolgen hebben voor de vliegveiligheid rond een luchthaven. Dit gebeurt als zij in strijd zijn met de internationale regels voor obstakelvrije gebieden.
 - Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij windmolens, nieuwe gebouwen of hoogspanningsleidingen die een bepaalde hoogte overschrijden. Functies die veel vogels aantrekken kunnen een risico vormen. Denk aan vuilstortplaatsen, waterpartijen of natte natuurgebieden.

Hoe willen wij dat bereiken?

De provincie wil inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden actief betrekken bij plannen en projecten. Participatie is daarbij een vast onderdeel van het beleid. Dit gebeurt vanaf de eerste plannen tot en met de uitvoering.

Per onderwerp wordt bekeken welke vorm van participatie het beste past. Dat kan variëren van informeren en inspraak tot intensieve samenwerking.

Voor klachten over luchtvaart wil de provincie samen met het Rijk en gemeenten onderzoeken of één centraal meldpunt mogelijk is. Hierdoor wordt het voor inwoners duidelijker waar zij terecht kunnen met vragen, meldingen en klachten.

Commissie Regionaal Overleg (CRO) Teuge

Binnen het bestaande overlegorgaan Commissie Regionaal Overleg (CRO) wordt overleg gevoerd tussen de Luchthaven, omwonenden, milieuorganisaties, en operationele gebruikers om het gebruik van de luchthaven zo goed als mogelijk recht te laten doen aan de belangen van die betrokkenen.

Provincie Gelderland heeft de CRO voor luchthaven Teuge ingesteld i.o.m. de Wet Luchtvaart en is zelf is gastlid. Omdat de Wet Luchtvaart een CRO (of de vorm daarvan) niet meer voorschrijft zal de provincie de doelmatigheid en doeltreffendheid van de CRO Teuge evalueren om mogelijk tot een effectievere opzet te komen. Uitgangspunt zijn in elk geval de volgende gespreksonderwerpen:

- a. Klachten en de afhandeling daarvan;
- b. Bespreken van maatregelen om de overlast te verminderen.

Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) Deelen

Voor elke militaire vliegbasis in Nederland is een Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) in het leven geroepen voor overleg en voorlichting over milieu rondom de militaire luchthavens. De COVM geeft gevraagd en ongevraagd advies over geluidhinder en maatregelen om zulke geluidhinder te verminderen, onder meer aan de minister.

De COVM van vliegbasis Deelen wordt voorgezeten door een lid van het college van GS van de betrokken provincie en de vergaderingen zijn altijd openbaar.

In het licht van de aankomende uitbreidingen op vliegbasis Deelen, wil de provincie zich inzetten om samen met de andere commissieleden de milieueffecten goed in kaart te brengen en dat alternatieven worden onderzocht.

Uitgangspunt 9: Bestaande luchthavens

Voor bestaande (helikopter)luchthavens die nog onder het overgangsrecht vallen worden regelingen geactualiseerd en waar nodig aangepast. Dat betekent dat oude regelingen nog geldig zijn totdat de provincie nieuwe besluiten neemt.

De provincie wil alle bestaande luchthavens die nu nog onder het overgangsrecht vallen omzetten naar een luchthavenregeling of een luchthavenbesluit volgens de huidige wetgeving. Het gaat hier om luchthavenregelingen die uit de Omgevingsverordening Gelderland zijn gehaald. Hiervoor geldt sindsdien een overgangsrecht. Dit overgangsrecht houdt in dat de luchthavenregeling geldig blijft totdat Gedeputeerde Staten hebben besloten deze luchthavenregeling om te zetten naar een nieuw besluit.

Ook voor bestaande helikopterluchthavens die gebruik maken van een beschikking van het Rijk geldt een wettelijke omzettingsplicht.

In de tabel 3-1 staan deze luchthavens opgenomen. Uit de tabel blijkt dat het werkelijke gebruik ver achterblijft van wat ooit is vergund.

Tabel 3-1: Luchthavens in Gelderland

Luchthaven	Functie	Vergunde aantal bewegingen per jaar	Werkelijk aantal bewegingen (2025)	Soort besluit
Luchthaven Teuge	Luchthaven	Grenswaarden*	68.924	Omzettingsregeling
Terlet	Zweefvliegveld	19.000	17.719	Luchthavenregeling**
Maldens Vlak	Zweefvliegveld	11.000	4.076	Luchthavenregeling**
Wikselaar 1	Helihaven	2.920	964	BIGNAL
Wikselaar 2	Helihaven	100	5	Luchthavenregeling**
Gidding Holding Elst	Helihaven	624	0	Luchthavenregeling**
Gidding Holding Kootwijkerbroek	Helihaven	208	0	Luchthavenregeling**
MS Jules Verne	Helihaven	1.095	0	Luchthavenregeling**
Radboud UMC	Helihaven	780	572	Luchthavenregeling**
Vonk	Helihaven	312	4	Luchthavenregeling**
Wide Angle	Helihaven	416	0	Luchthavenregeling**
V.d. Steeg	Helihaven	750	116	Luchthavenregeling
Heliflight	Helihaven	700	214	Luchthavenregeling
HPL Metals	Helihaven	2.920	0	BIGNAL (verlopen)
EBAG Trucks	Helihaven	4.380	1	BIGNAL
Vertiport Branderwal	Helihaven	2.920	24	BIGNAL
Playseat	Helihaven	2.555	5	BIGNAL
Jako	Helihaven	5.110	0	BIGNAL
Lukkien	Helihaven	1.460	1	BIGNAL
Bos	MLA/Paramotortrikes	50	0	Luchthavenregeling**
Jansen	MLA/Paramotortrikes	50	20	Luchthavenregeling**
Markerink	MLA/Paramotortrikes	100	0	Luchthavenregeling**
Swets	MLA/Paramotortrikes	50	14	Luchthavenregeling**
Tuitel	MLA/Paramotortrikes	100	18	Luchthavenregeling**
ULV Voorst	MLA/Paramotortrikes	100	42	Luchthavenregeling**

*Voor Teuge gelden grenswaarden voor geluid als belangrijkste begrenzing van de operatie. Hierbinnen passen met de huidige verkeersverdeling ca. 70.000 vliegtuigbewegingen. Voor luchtverkeer van meer dan 6.000 kg en helikopters gelden aantalsnormen.

**Voor sommige luchthavens geldt een luchthavenregeling die onder provinciaal overgangsrecht is geplaatst. Deze luchthavens dienen – als de exploitatie wordt voortgezet – een nieuwe luchthavenregeling of -besluit te krijgen onder de huidige wet- en regelgeving.

Hoe willen wij dat bereiken?

Bij de omzetting van bestaande regelingen wil de provincie niet langer uitgaan van het maximale aantal vliegbewegingen dat ooit is vergund. In plaats daarvan wordt gekeken naar:

- het werkelijke gebruik van de luchthaven in de afgelopen vijf jaar;
- de verwachte ontwikkeling in de komende vijf jaar.
- andere ontwikkelingen in de omgeving, zoals:
 - o woningbouw;
 - o industrie;
 - o natuurontwikkeling;
 - o windenergie.

Hierdoor wordt voorkomen dat er meer vliegbewegingen worden toegestaan dan in de praktijk nodig zijn. Zo houden wij grip op de overlast en stikstofuitstoot, met de doelstelling om die te beperken. Bij de omzetting zal extra aandacht worden besteed aan de impact van het gebruik op de veiligheid, luchtkwaliteit en de leefomgeving en de te hanteren normering zoals die onder beleidsuitgangspunt 2 is beschreven.

In het programma luchtvaart is het omzettingsproces verder uitgewerkt en wordt aangegeven wat het te verwachten tijdspad is voor de te nemen omzettingsbesluiten voor de luchthavens die hiervoor in aanmerking komen.

4 Uitvoering en evaluatie

Programma luchtvaart

In het programma luchtvaart worden door GS de acties uitgewerkt welke nodig zijn om de beleidsdoelen te realiseren met bijbehorende planning, actiehouders en financiering.

Evaluatie en bijsturing

Dit beleidskader loopt tot 2036 en zal in 2031 worden geëvalueerd op grond waarvan het beleidskader luchtvaart al dan niet wordt aangepast. Het programma luchtvaart levert daarvoor de criteria.

Bijlagen:

- Participatie verslag
- Ontwerp plan MER + NRD