

Reactienota Ontwerp-Luchthavenbesluit luchthaven Teuge 2022

Provincie Gelderland

Concept
dinsdag 12 april 2022 14:05

Bezoekadres: Markt 11, 6811 CG ARNHEM
Postadres: Postbus 9090, 6800 GX ARNHEM
Telefoon: (026) 3599480
E-mail: post@gelderland.nl
Website: www.gelderland.nl

 provincie

Gelderland

Inhoudsopgave

Inleiding.....	1
Thema's.....	4
Geluid en geluidberekeningen.....	5
Emissies.....	8
Voorschriften.....	10
Ambtshalve Wijzigingen Luchthavenbesluit n.a.v. ingekomen relevante informatie.....	11
Onderwerpen buiten de werkingssfeer van het Luchthavenbesluit.....	12
Andere regelgeving en vergunningen.....	16
Ingediende zienswijzen ontwerp Luchthavenbesluit Teuge.....	17
Dubbel ingediende zienswijzen.....	60

Inleiding

Algemeen

Provinciale Staten zijn op grond van de Wet luchtvaart het bevoegde gezag voor het vaststellen van luchthavenbesluiten voor kleine luchthavens. Luchthaven Teuge heeft op 22 mei 2020 een luchthavenbesluit aangevraagd. Gedeputeerde Staten hebben daarop een ontwerp luchthavenbesluit vastgesteld op 31 augustus 2021.

Het ontwerp-luchthavenbesluit heeft van 6 september tot en met 17 oktober 2021 ter inzage gelegen. Hierop zijn 26 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn beantwoord en opgenomen in deze digitale Reactienota. Gedeputeerde Staten hebben de Reactienota op 19 april 2022 vastgesteld. De zienswijzen gaven op sommige punten aanleiding tot het aanscherpen en aanvullen van het ontwerp-luchthavenbesluit. Waar dat het geval is, is dat aangegeven in onze beantwoording van de betreffende zienswijzen.

Andere relevante ingekomen informatie

Naast de ingekomen zienswijzen heeft de provincie ook andere relevante informatie ontvangen die zij betreft bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit. Het betreft:

Resultaten uitgevoerd Belevingsonderzoek

In september 2021 heeft de provincie een Belevingsonderzoek uitgevoerd. De resultaten lieten zien dat de luchthaven Teuge en het daarmee samenhangende vliegverkeer verschillend wordt beleefd. Veel omwonenden geven aan positieve ervaringen met de luchthaven te hebben. Een deel van de omwonenden geeft daarbij aan geen of zeer beperkt hinder te beleven door de luchthaven. Er zijn ook omwonenden die aangeven veel hinder te ervaren van de luchthaven. De hinder die zij beleven bestaat uit geluidshinder, maar zij benoemen ook privacy en zorgen over de gevolgen van de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en natuur. Het onderzoek maakt inzichtelijk dat hinder niet alleen afkomstig is van valschermvluchten, maar ook van rondvluchten en het beoefenen van kunstvliegen (aerobatics).

Het rapport is op 8 oktober 2021 openbaar gemaakt via een Statenbrief (PS2021-695).

Pro forma geluidrapportages over 2021

De luchthaven heeft een pro forma geluidrapportage over 2021 gemaakt op basis van het ontwerp Luchthavenbesluit. Deze informatie bood inzicht in de huidige en mogelijk toekomstige benutting van de geluidruimte van de luchthaven. Daaruit blijkt dat de luchthaven op dit moment ruim binnen de geluidruimte opereert. Op het moment dat het Luchthavenbesluit Teuge in werking zal treden zijn de geluidruimten voor groot verkeer, helikopters en klein verkeer samengevoegd en is er een

correctie van 3 dB(A) toegepast. Ook dan zal -bij gelijkblijvend gebruik- de luchthaven binnen de dan geldende geluidruimte kunnen blijven.

Bij deze pro forma berekeningen waren wel kanttekeningen te plaatsen.

- De luchthaven in de pro-forma rapportage geluidruimte toegerekend heeft aan incidentele vluchten (o.a. politie en defensie).

- De luchthaven de referentie tabellen bij de berekening hanteert, die ten tijde van de omzettingsregeling golden. Inmiddels zijn er nieuwe referentie tabellen vastgesteld.

Deze informatie is op 9 maart 2022 openbaar gemaakt via een Statenbrief (PS2022-168).

Leeswijzer

In hoofdstuk **Thema's** staat algemene informatie over een aantal onderwerpen die vaak in de zienswijzen worden genoemd.

Ook staan de **ambtshalve wijzigingen op basis van de andere ingekomen relevante informatie** hier beschreven.

Daarna volgen in het hoofdstuk **Ingediende zienswijzen ontwerp Luchthavenbesluit Teuge** alle individuele zienswijzen en onze reactie daarop. Daarbij wordt steeds:

- Eerst de inhoud van de zienswijze samengevat weergegeven;
- Daarna volgt onze reactie op de zienswijze;
- Tot slot is aangegeven of er naar aanleiding van de zienswijze aanpassingen zijn op de actualisatieplannen van de Omgevingsverordening, in de tekst, en/of op de kaart.

Zienswijzen van natuurlijke personen (particulieren) zijn geanonimiseerd d.m.v. de aanduiding "NN".

Zienswijzen, afkomstig van een organisatie zijn onder de naam van de betreffende organisatie weergegeven.

Een aantal zienswijzen is dubbel ingediend of per abuis in twee delen in het systeem terecht gekomen. Waar nodig zijn zienswijzen ontdebeld en/of samengevoegd. De dubbele registraties zijn opgenomen in het hoofdstuk **Dubbel ingediende zienswijzen**

Mocht u gebruik maken van de digitale versie van de reactienota dan kunt u in Adobe Reader met behulp van de zoekfunctie zoeken naar de (reactie op) ingediende zienswijze. U typt hiervoor het persoonlijke registratienummer in het zoekveld onder 'bewerken – zoeken' in het zoekveld in de werkbalk linksboven op het vindplaatsen. Op een tablet zit de zoekfunctie (na een klik op het beeldscherm) onder het vergrootglas symbool.

Procedure en volgende stappen

- De Reactienota Ontwerp-Luchthavenbesluit Teuge wordt door Gedeputeerde Staten vastgesteld.
- Gedeputeerde Staten leggen een voorstel voor het Luchthavenbesluit voor aan Provinciale Staten. Het voorstel voor het Luchthavenbesluit is aangescherpt en / of aangevuld naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en andere relevante informatie die bekend is geworden.
- Provinciale Staten stellen het Luchthavenbesluit vast.

Het luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge kan in werking treden zodra de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILenT) de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim heeft verleend. De aanvraag daarvoor kan na het vaststellen van het Luchthavenbesluit door de provincie worden ingediend; de behandelingstermijn daarvan is 9 weken.

Tegen het Luchthavenbesluit kan door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Thema's

Beleidskeuzes

Diverse zienswijzen gaan in op de beleidskeuzes die GS gemaakt hebben m.b.t. het Ontwerp Luchthavenbesluit. In dit hoofdstuk beantwoorden we vragen en opmerkingen uit de zienswijzen die hier betrekking op hebben in algemene zin. Specifieke detailvragen en opmerkingen worden bij de beantwoording van de betreffende zienswijzen meegenomen.

Milieu effecten; MER

Voor het vaststellen van een luchthavenbesluit geldt in bepaalde gevallen een verplichting om een milieueffectrapportage (MER-plicht) op te stellen of te beoordelen of een MER moet worden opgesteld (m.e.r.-beoordelingsplicht). Omdat de start-/landingsbaan niet langer is dan 2.100 meter geldt sowieso geen directe MER-plicht.

Het luchthavenbesluit komt in de plaats van huidige Omzettingsregeling. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een uitspraak (ECLI:NL:RVS:2015:3051) over een omzetting naar een luchthavenbesluit voor een andere luchthaven geoordeeld dat er geen m.e.r.-beoordelingsplicht gold. In die zaak bleef het beperkingengebied gelijk aan die in de omzettingsregeling, was er geen wijziging van de handhavingspunten, de wijziging van de grenswaarden zo beperkt dat ze niet of nauwelijks waarneembaar zijn voor het menselijke oor. Van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu was in dat geval geen sprake.

Bij de aanvraag van de luchthaven Teuge is het rapport "Milieu effecten luchthaven Teuge" (Adecs) gevoegd, waaruit blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. In het rapport (p. 4) staat dat de voorgenomen activiteit geen verandering van de huidige situatie tot gevolg heeft. Wel sluit baan 03/21. De grenswaarden voor geluid gaan wel veranderen, omdat het grote verkeer en helikopters in de grenswaarden worden opgenomen.

De grenswaarden voor geluid en de omvang van het beperkingengebied zijn gewijzigd ten opzichte van de Omzettingsregeling, maar niet zodanig dat sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Mogelijke andere milieueffecten doen hieraan niet af.

In de Nota van Toelichting bij het ontwerp Luchthavenbesluit van 31 augustus 2021 is dit in hoofdstuk 4.4 nog uitgebreider toegelicht.

Geluid en geluidberekeningen

Rekenvoorschriften, Metingen en berekeningen

De Regeling burgerluchthaven (Rbl) schrijft voor welke rekenvoorschriften (Lden) toegepast moeten worden voor de geluidberekeningen. De provincie moet zich daar aan houden.

Weekeindweegfactor

In de huidige rekenvoorschriften die voorgeschreven zijn in de Regeling burgerluchthaven (Rbl) is niet langer sprake van een weekeindweegfactor van toepassing op het gebruik van de geluidruimte: Het maakt niet langer uit voor het bereiken van de grenswaarden van de geluidbelasting of een vliegbeweging in het weekend wordt gemaakt of niet. Er is wel sprake van een weegfactor voor het moment van de dag. Zo tellen vluchten in de avond of nacht in de rekenvoorschriften zwaarder mee.

De provincie past de in de Rbl voorgeschreven rekenvoorschriften toe en ziet geen aanleiding om nog een extra compenserende maatregel aan te verbinden, naast het beperken van valschermlvluchten op 4 dagdelen per maand, die geldt voor luchtvaartuigen met een geluidcategorie 1,2,3 of 4. Daarnaast rekent de luchthaven een weekeind toeslag boven de landingstarieven in het weekeinde.

Metingen

Het meten van geluid om te bepalen welke geluid een luchthaven veroorzaakt is in de praktijk niet mogelijk. De metingen worden namelijk beïnvloed door weersomstandigheden en stoorgeluiden van het omgevingsgeluid. Daarom zijn berekeningen nodig. De geluidbelasting van de luchthaven is volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften uitgevoerd.

Cumulatieve effecten

Het in beeld brengen van de cumulatieve effecten van de luchtvaart activiteiten van Lelystad Airport en luchthaven Teuge is niet voorgeschreven voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit. De effecten van het toekomstige gebruik van vliegveld Lelystad Airport zijn overigens niet voldoende inzichtelijk.

Samenvoeging geluidruimte klein verkeer, groot verkeer en helikopters

Geluidruimte Omzettingsregeling

In de Omzettingsregeling luchthaven Teuge was sprake van zogenaamd quota-verkeer: Voor helikopters en groot verkeer (≥ 6000 MTW) waren maximale aantallen vastgesteld:

500 vliegbewegingen voor groot verkeer

1365 vliegbewegingen voor helikopters.

Deze aantallen vliegbewegingen waren mogelijk boven op toegekende geluidruimte (in BKL).

De maximaal toegestane geluidsbelasting van de luchthaven is in de omzettingsregeling gebaseerd op een combinatie van:

- geluidruimte (BKL) voor klein verkeer en
- quota (maximale aantallen) voor vliegbeweging door helikopters (1365) en groot verkeer (500)

Als de maximale aantallen vliegbewegingen door helikopters en groot verkeer niet opgemaakt worden, dan kan de daarbij behorende overblijvende geluidruimte niet worden benut voor klein verkeer.

Geluidruimte Luchthavenbesluit

Voor het nieuwe Luchthavenbesluit is deze geluidsbelasting conform de Wet Luchtvaart samengevoegd tot 1 geluidruimte op basis van de optelsom van:

De BKL geluidruimte voor klein verkeer

minus

Een correctie van -3Db (A), wat neerkomt op een halvering

plus

De geluidruimte die nodig zou zijn voor het quota verkeer.

Het is daarbij niet de intentie van de wetgever geweest om ook het quota verkeer te halveren.

De totale geluidruimte kan op deze manier door de luchthaven flexibeler benut worden, omdat ruimte die overblijft van helikopter en groot verkeer bewegingen nu wel benut kan worden voor klein verkeer.

Effecten

Het samenvoegen van de geluidruimten kan consequenties hebben voor de omgeving.

De provincie heeft laten berekenen wat het betekent als:

- Er geen vliegbewegingen meer gemaakt worden met helikopters en groot verkeer:

In dat geval ontstaat er ongeveer 40% meer ruimte voor vliegbewegingen met kleine vliegtuigen ten opzichte van de huidige situatie.

- Het aantal vliegbewegingen met helikopters en groot verkeer ongeveer gelijk blijft aan de afgelopen jaren:

In dat geval ontstaat er circa 20% meer ruimte voor vliegbewegingen met kleine vliegtuigen ten opzichte van de huidige situatie.

Hierbij wordt er van uit gegaan dat de kenmerken van het gebruik door de kleine toestellen ongeveer gelijk blijven: de “mix” van typen vliegtuigen, het soort beweging, het baangebruik en de verdeling over de dagdelen.

Als deze kenmerken veranderen, dan kan de vrijgekomen ruimte:

- Hoger uitvallen (bijvoorbeeld als de vrijgekomen ruimte alleen door de stilste kleine

toestellen wordt vol gevlogen);

- Lager uitvallen (bijvoorbeeld als het wel aanwezige helikopter/groot verkeer van een luidruchtigere categorie is).

Validatie geluidberekening

De provincie heeft de berekening van de luchthaven m.b.t. het samenvoegen van de geluidruimten laten controleren door een adviesbureau. Dit bureau concludeert dat de berekening op de juiste wijze is uitgevoerd.

Vliegbewegingen

In het luchthavenbesluit worden aan de luchthaven geen beperkingen opgelegd voor het aantal vliegbewegingen. De provincie berekent via het Luchthavenbesluit wel de geluidruimte. Er is geen sprake van een zogenaamd "dubbel slot" waarbij de geluidruimte en het aantal vliegbewegingen beide begrensd worden. In de Omzettingsregeling is ook geen sprake geweest van een begrenzing van het aantal vliegbewegingen.

Het omrekenen van geluidruimte in vliegbewegingen is complex. Het aantal vliegbewegingen, dat past in een toegekende geluidruimte is sterk afhankelijk van typen vliegtuigen, het soort beweging, het baangebruik en het tijdstip waarop de vliegbeweging plaats vindt. Daarom is niet exact te bepalen hoeveel vliegbewegingen in de praktijk mogelijk zijn binnen een begrensde geluidruimte.

Emissies

Luchtkwaliteit

In een luchthavenbesluit kunnen regels of grenswaarden opgenomen worden die gaan over emissies. Dat is voor de luchthaven Teuge niet noodzakelijk.

Het Rapport van Adecs d.d. 17 mei 2019 (p. 9 en 10) bij de aanvraag van de luchthaven bevat gegevens over luchtkwaliteit als gevolg van vliegbewegingen. De conclusie is dat er geen grenswaarden worden overschreden. Hiermee is voldaan aan de wettelijke bepaling:

Wettelijke bepaling kader en jurisprudentie:

Artikel 8.44, derde lid, Wet luchtvaart:

‘Een luchthavenbesluit kan tevens regels of grenswaarden bevatten die noodzakelijk zijn met het oog op het externe-veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging.’

In de MvT staat daarover het volgende:

‘Het tweede lid (thans: derde lid) van artikel 8.44 biedt de mogelijkheid regels of grenswaarden op te nemen die betrekking hebben op de externe veiligheid of de lokale luchtverontreiniging veroorzaakt door het luchthavenluchtverkeer.’

Dit artikel bevat een bevoegdheid en geen verplichting om regels of grenswaarden m.b.t. lokale luchtverontreiniging op te nemen. Regels of grenswaarden kunnen worden opgenomen wanneer deze noodzakelijk zijn.

Toepassing in de praktijk:

In Luchthavenbesluiten voor bijvoorbeeld Texel, Eindhoven en Den Helder zijn dergelijke regels of grenswaarden niet opgenomen.

Jurisprudentie:

1. De Kooy, Den Helder (ECLI:NL:RVS:2019:3643)

‘4. Het luchthavenbesluit kan tevens voor het luchthavenluchtverkeer bevatten: [...]

b. regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging.”

10.2. De staatssecretaris heeft, onder verwijzing van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wet luchtvaart, toegelicht dat het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk regels in het luchthavenbesluit ten behoeve van de lokale luchtverontreiniging niet verplicht is. Voorts heeft de staatssecretaris toegelicht dat

onderzoek is verricht naar de gevolgen van het luchthavenbesluit voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven De Kooy. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in paragraaf 5.3.3 van de nota van toelichting bij het luchthavenbesluit. Uit de resultaten volgt dat de berekende jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in het jaar 2025 onder de grenswaarden als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder a, van de Wet milieubeheer blijven.

10.3. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de staatssecretaris zich niet op het luchtkwaliteitonderzoek heeft mogen baseren. In aanmerking genomen dat [appellant sub 2] en anderen de conclusies van het luchtkwaliteitonderzoek niet hebben bestreden, volgt de Afdeling de conclusie van het luchtkwaliteitonderzoek dat de relevante grenswaarden niet worden overschreden. Gelet hierop ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de staatssecretaris zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat er wat betreft het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor het vaststellen van het luchthavenbesluit.'

Stikstof

Het reguleren van deze emissie vindt plaats via de Wet natuurbescherming (Wnb). De luchthaven heeft gelijktijdig met de aanvraag om een Luchthavenbesluit, een aanvraag gedaan in het kader van de Wet Natuurbescherming. Gedeputeerde Staten hebben hier nog geen besluit over genomen.

CO₂

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland geeft de provincie aan dat er in 2030 in Gelderland 55% minder broeikasgassen moeten worden uitgestoten dan in 1990. Deze ambitie is nog niet vertaald in concrete streefdoelen en maatregelen voor de luchtvaartsector.

Landelijk wordt door de luchtvaartsector en het Rijk gewerkt aan het terugbrengen van CO₂ emissie door de luchtvaart.

Op dit moment is er echter nog geen landelijk toepasbare regelgeving die het mogelijk maakt om de luchthaven Teuge een CO₂ op te leggen. Zodra landelijke (of Europese) wet- en regelgeving wel toepasbaar is voor kleine luchthavens zoals Teuge, is de provincie van plan om in overleg met de luchthaven en de luchtvaartsector afspraken te gaan maken om de CO₂ emissie stapsgewijs terug te brengen.

Voorschriften

Valschermvluchten

Ten aanzien van de valschermvluchten hebben de zienswijzen tot enkele aanscherpingen geleid.

De provincie vindt het belangrijk dat de hinder door valschermvluchten beperkt wordt, maar er ook handelingsperspectief is voor het doorvoeren van veranderingen aan de vliegtuigen of de bedrijfsvoering door de uitvoerders van valschermvluchten. Daarom is de ingangsdatum voor het voorschrift t.a.v. valschermvluchten gesteld op 1 januari 2023.

Daarnaast zijn de voorschriften m.b.t. over openingstijden, dagdelen en incidenteel afwijken daarvan duidelijker verwoord.

Andere specifieke vluchten

Uit een aantal zienswijzen en het Belevingsonderzoek blijkt dat ook rondvluchten, reclamesleepvluchten en kunstvluchten zorgen voor hinder voor omwonenden. De provincie heeft afgewogen of voor deze categorieën via het luchthavenbesluit extra voorschriften aan de orde zouden kunnen zijn. Dat is volgens de provincie niet het geval omdat via het luchthavenbesluit niet gestuurd kan worden op vlieggedrag (zoals bij aerobatics manoeuvres, die geen deel uitmaken van een luchtvaartvertoning) of op het beperken van activiteiten, die alle een gelijksoortig karakter hebben als rondvluchten en reclamesleepvluchten van een breed scala aan kleine luchtvaart activiteiten zoals inspectievluchten, lesvluchten en fotovluchten. Er zijn al extra beperkingen van de openingstijden, in artikel 3.4 van het Luchthavenbesluit opgenomen, dat vindt de provincie voldoende.

Ambtshalve Wijzigingen Luchthavenbesluit n.a.v. ingekomen relevante informatie

Rapportage

De provincie heeft een artikel toegevoegd aan het Luchthavenbesluit o.b.v. de review van de ingestuurde pro forma rapportage.

Het artikel (3.7) luidt:

1. De exploitant rapporteert over de geluidbelasting L_{den} op de handhavingspunten. De inhoud van de rapportage bevat in ieder geval de in artikel 13 van de Rbl genoemde punten, waarbij ook de geluidsbelasting door incidenteel gebruik zoals bedoeld in artikel 3.1, lid 2 en artikel 3.5 worden meegerekend.
2. De exploitant rapporteert over de aard van de vlucht, de geluidcategorie en de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

Toelichting:

De rapportage verplichting staat beschreven in de Rbl. De provincie wil niet dat incidenteel gebruik leidt tot overschrijding van de grenswaarden, daarom moeten ook vliegbewegingen die op incidentele basis plaatsvinden worden meegerekend in de geluidrapportage. Uit de review van TO70 op de ingestuurde pro forma rapportages van de luchthaven in maart 2022 kwam naar voren dat dit niet vanzelfsprekend gebeurt.

Met de toevoeging in het tweede lid wordt duidelijk of de voorschriften m.b.t. openingstijden zijn nageleefd.

Onderwerpen buiten de werkingssfeer van het Luchthavenbesluit

Gebruik van het luchtruim

Provincie Gelderland heeft geen bevoegdheden ten aanzien van de indeling en het gebruik van het luchtruim.

De Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILenT) en de Luchtvaartpolitie zijn bevoegd gezag voor het opstellen en handhaven van wet- en regelgeving met betrekking tot het vliegverkeer en het gebruik van het luchtruim.

Een luchthavenbesluit gaat over de grondgebonden activiteiten van luchthavens zoals Teuge. Daarom is over het gebruik van het luchtruim geen regelgeving opgenomen in het Luchthavenbesluit Teuge.

In de buurt van de luchthaven Teuge zijn een aantal gebieden waar regels gelden voor het gebruik van het luchtruim. Deze gebieden zijn te vinden op de openbare luchtvaartkaarten die de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) publiceert.

Area to be avoided

Ten westen van Twello ligt een Area to be avoided. Het vliegen over zogenaamde "areas to be avoided" is op zichzelf niet verboden, het is wel de bedoeling dat luchtverkeersdeelnemers deze gebieden vermijden. Als een piloot inschat dat het vliegveilig uitvoeren van zijn vlucht nodig is boven deze gebieden te vliegen dan is dat toegestaan.

In de directe omgeving van de luchthaven Teuge is geen sprake van een zogenaamde No Fly zone.

Klimgebied valschermsvluchten

Het gebied waar de valschermsvliegtuigen vanaf de luchthaven Teuge hoogte winnen is vastgelegd in de Regeling Valschermspringen (2010) van het Rijk.

Oefengebied Deventer

Het Oefengebied Deventer is een aangewezen gebied dat wordt gebruikt om te oefenen op voorzorgslandingen. Dat is een verplicht onderdeel van de opleiding en heeft als doel dat de vlieger getraind is bij een motoruitval.

Het gebied is 1 van de 4 aangewezen gebieden in Nederland waar voorzorgslanding geoefend worden tot een hoogte van zo'n 30 meter boven de grond. De locatie bestaat al geruime tijd en is opgenomen in het vrijstellingsbesluit Luchtverkeer (2014).

Klachten en meldingen

Het Luchthavenbesluit gaat over de grondgebonden activiteiten van luchthaven Teuge. Provincie Gelderland heeft geen bevoegdheden ten aanzien van het gebruik van het luchtruim. De Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILenT) en de Luchtvaartpolitie zijn bevoegd gezag voor het opstellen en handhaven van wet- en regelgeving met betrekking tot het gebruik van het luchtruim.

De wijze van het afhandelen van klachten en meldingen over vlieghinder is daarom geen onderdeel van het Luchthavenbesluit.

Het Provincieloket

Klachten over luchtverkeer boven Gelderland worden vaak ingediend via het Provincieloket. Bij het provincieloket kan een breed scala aan meldingen, klachten en vragen over de woon- en leefomgeving in Gelderland worden ingediend.

Grondgebonden activiteiten

Klachten en meldingen over de grondgebonden activiteiten van de luchthaven kan de provincie zelf afhandelen.

Luchtruimgebruik

Het provincieloket legt meldingen over het gebruik van het luchtruim vast en stuurt de melding dan door naar de Luchtvaartpolitie.

Veel zienswijzen bevatten verwijzingen naar klachten over het vliegen in de "Area to be avoided" nabij de luchthaven Teuge.

Areas to be avoided

Het vliegen over areas to be avoided is op zichzelf niet verboden. Als een piloot inschat dat het vliegveiling uitvoeren van zijn vlucht nodig is boven deze gebieden te vliegen dan is dat toegestaan.

No Fly zone

In enkele zienswijzen wordt gesproken over een No Fly Zone. In de omgeving van Teuge ligt geen zogenaamde No fly zone.

Ontwikkelingen

Veel indieners geven aan dat zij niet tevreden zijn over de manier waarop hun klacht of melding wordt afgehandeld. De provincie heeft aangegeven dat zij mee wil werken aan het verbeteren van het klachtafhandelingsproces. In de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Teuge is daarover op 14 december 2021 een afspraak gemaakt. Begin 2022 is daarvoor een werkgroep opgestart, waarin de luchthaven, gebruikers van de luchthaven, omwonenden, de luchtvaartpolitie en de provincie deelnemen.

Vliegtuigvolgsysteem

In diverse zienswijzen wordt gevraagd om de inzet van een vliegtuigvolgsysteem. Daarmee zouden ongewenst gedrag of overtredingen gemakkelijker geconstateerd kunnen worden en er kan een preventieve werking van uit gaan.

Het gebruik vliegtuigvolgsysteem maakt geen deel uit van het Luchthavenbesluit omdat een luchthavenbesluit niet gaat over het gebruik van het luchtruim.

De CRO-werkgroep die zich bezig houdt met de verbetering van de klachtafhandeling onderzoekt ook de (on)

mogelijkheden van de inzet van een vliegtuigvolgsysteem.

Vliegveiligheid en het gebruik van de luchthaven

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op het veilig gebruik van het luchtruim door luchtvaardenden en de vliegveiligheid. Deze onderwerpen vallen buiten het werkingsgebied van het Luchthavenbesluit.

Vliegveiligheid

De inspectie Leefomgeving en Transport toetst na het vaststellen van het Luchthavenbesluit de vliegveiligheidsaspecten. Daarvoor geeft zij een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) af. Meer informatie over de VVGL is te vinden op de website van ILenT. De onderstaande informatie is afkomstig van deze website.

Wet- en regelgeving

Regels over de aanleg, inrichting, uitrusting en het gebruik van luchthavens met het oog op de veiligheid staan in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVGLT). Zowel de luchthavens van nationaal belang die niet vallen onder de EU-verordening 2018/1139 als de luchthavens van regionaal belang, zijn ingericht en uitgerust volgens de Internationale burgerluchtvaartvoorschriften zoals opgenomen in de ICAO annex 14 Aerodromes, volume I. Voor helikopterluchthavens geldt ICAO annex 14, volume II heliports. De standaarden en voorschriften vanuit ICAO annex 14 (volume II) zijn voor Nederland vastgelegd in de RVGLT.

Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim

Voordat een luchthavenbesluit of regeling in werking kan treden moet namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) worden afgegeven. De provincies vragen, ook namens de exploitant (beheerder) van een luchthaven, een VVGL aan bij de ILT. Bij de beoordeling van de aanvraag toetst de ILT of de beoogde luchtvaartactiviteit past binnen de bestaande luchtruimstructuur. Het doel hierbij is om het luchtruimgebruik vanaf de verschillende soorten luchthavens en luchtverkeer op elkaar af te stemmen.

De ILenT vraagt, afhankelijk van de locatie en het soort luchtverkeer, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) om advies. De ILenT weegt dit advies bij de formele behandeling en beoordeling van de aanvraag voor de afgifte van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim.

Activiteiten (en ondernemers) op de luchthaven

Bedrijfsvoering

Het luchthavenbesluit heeft geen betrekking op de ondernemingen en hun activiteiten en bedrijfsvoering op de luchthaven. De Luchthaven kan binnen de kaders van het Luchthavenbesluit hier op sturen.

Herkomst nieuwe gebruikers van de luchthaven

Ondernemers of luchtvaart activiteiten die van andere luchthavens over komen naar luchthaven Teuge kunnen niet via het Luchthavenbesluit worden gereguleerd. Zo lang de luchthaven binnen de kaders (m.n. de geluidruimte) van het Luchthavenbesluit opereert staat het de luchthaven vrij om nieuwe ondernemers / gebruikers wel of geen vestigingsruimte te bieden op de luchthaven.

Verduurzaming

Het is niet mogelijk om via het Luchthavenbesluit voor te schrijven welke ondernemers of activiteiten zich wel of niet op de luchthaven mogen vestigen. Het verduurzamen van luchtvaart activiteiten zelf is de verantwoordelijkheid van de ondernemers/ gebruikers van de luchthaven. Het verduurzamen van de luchtvaartsector is een ontwikkeling die de provincie ondersteunt. Daarvoor worden echter andere beleidsinstrumenten van de provincie ingezet.

Andere regelgeving en vergunningen

Besluit Wet natuurbescherming

Gedeputeerde Staten hebben op het moment van vaststellen van het vaststellen van deze reactienota op de zienswijzen nog geen ontwerpbesluit vast kunnen stellen op de aangevraagde Wnb-vergunning. Gezien de onzekere termijn die daar nog aan verbonden is wordt daar door GS niet langer op gewacht met het vaststellen van de reactienota op de zienswijzen en het toesturen van een voorstel voor het Luchthavenbesluit aan Provinciale Staten

Volgens de Wnb mag een luchthaven niet meer stikstofdepositie veroorzaken dan in de referentiesituatie (2000) toegestaan was. De provincie schat in dat de luchthaven -op basis van wat nu bekend is- voldoende ruimte in de referentiesituatie voor stikstof heeft.

De provincie weegt daarbij mee dat het Luchthavenbesluit zorgt voor duidelijkheid over het ontwikkelperspectief voor de luchthaven en de toegekende geluidsruijnte. Het geeft daarnaast ook duidelijkheid over de ruimtelijke bescherming door het vastleggen van diverse gebieden waar beperkingen gelden. Het was ook van belang een luchthavenbesluit niet langer uit te stellen, omdat de provincie via een beroep bij de Raad van State al is gemaand tot het tijdig vaststellen van een luchthavenbesluit.

Milieuvergunning

Op grond van de Wet milieubeheer moet de luchthaven in het bezit zijn van een milieuvergunning. De vereiste milieuvergunningen zijn op 19 december 2008 (revisievergunning) en op 27 april 2014 (uitbreidingsvergunning) verleend door burgemeester en wethouders van de gemeente Voorst.

Ingediende zienswijzen ontwerp Luchthavenbesluit Teuge

NN - 11 september 2021 17:55:17 uur

Reactienummer: 1

Indiener: NN

Samenvatting

1. Reclamevluchten leveren veel overlast op en stoten veel emissie uit. Het Luchthavenbesluit moet deze vluchten verbieden.
2. Vliegen boven bebouwd gebied wordt niet voldoende ingeperkt. Boven de wijken Zuidbroek en Kerschoten is dit het ergste.
3. Paravvluchten leveren veel geluidsoverlast en schadelijke uitstoot op.
4. Waarom wordt een verdubbeling van het huidige aantal vluchten toegestaan? Vliegveld is er alleen voor privé-vliegers en heeft geen economische waarde.
5. De no fly-zones worden niet gehandhaafd. Dit zou gemakkelijk kunnen met behulp van GPS.
6. Bij een verdubbeling van het aantal vliegbewegingen zullen de milieueffecten ook toenemen. De huidige MER is een aanfluiting en is gebaseerd op de oude cijfers.
7. Innovatie duurt lang en betekent nog lang milieuschade, huidig gebruik geeft vliegveld bestaansrecht, maar uitbreiden kan niet.

Antwoord

1. Het aantal reclamevluchten en de ontwikkeling/trend daarin van de luchthaven is niet van dien aard dat dit voor de provincie aanleiding is om reclamevluchten te verbieden of hiervoor in het Luchthavenbesluit aanvullende beperkingen op te leggen.
 2. In het luchthavenbesluit kunnen door Provinciale Staten geen beperkingen worden opgelegd voor het gebruik van het luchtruim rond de luchthaven.
 3. De provincie heeft deze aspecten meegenomen in de beoordeling van de aanvraag. De provincie heeft beperkingen opgenomen voor valschermvluchten in het Luchthavenbesluit.
 4. Van een uitbreiding van de milieuruimte of het aantal vliegbewegingen van de luchthaven ten opzichte van de geldende Omzettingsregeling is geen sprake. Ten opzichte van de huidige gebruikscijfers, die ruim binnen de huidige grenswaarden vallen, bevat het Luchthavenbesluit wel ontwikkelruimte, maar minder dan in de Omzettingsregeling.
 5. Het Luchthavenbesluit gaat over de grondgebonden activiteiten van luchthaven Teuge. Provincie Gelderland heeft geen bevoegdheden ten aanzien van het gebruik van het luchtruim. Er is overigens rond de luchthaven geen no fly-zone, waar de indiener waarschijnlijk op doelt is de 'Area To Be Avoided' ten westen van Twello.
- De provincie heeft vaker de suggestie ontvangen om een vliegtuigvolgsysteem in te zetten. Het gebruik vliegtuigvolgsysteem maakt geen deel uit van het Luchthavenbesluit.

6. Voor het vaststellen van een luchthavenbesluit geldt in bepaalde gevallen een verplichting om een milieueffectrapportage (MER-plicht) op te stellen of te beoordelen of een MER moet worden opgesteld (m.e.r.-beoordelingsplicht). Omdat de start-/landingsbaan niet langer is dan 2.100 meter geldt sowieso geen directe MER-plicht.

Het luchthavenbesluit komt in de plaats van huidige Omzettingsregeling. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een uitspraak (ECLI:NL:RVS:2015:3051) over een omzetting naar een luchthavenbesluit voor een andere luchthaven geoordeeld dat er geen m.e.r.-beoordelingsplicht gold. In die zaak bleef het beperkingengebied gelijk aan die in de omzettingsregeling, was er geen wijziging van de handhavingpunten, de wijziging van de grenswaarden zo beperkt dat ze niet of nauwelijks waarneembaar zijn voor het menselijke oor. Van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu was in dat geval geen sprake.

Voor luchthaven Teuge heeft Adecs Airinfra Consultants een rapport Milieu Effecten Luchthaven Teuge met daarin een 'onverplichte' m.e.r.-beoordeling opgesteld, waaruit blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. In het rapport (p. 4) staat dat de voorgenomen activiteit geen verandering van de huidige situatie tot gevolg heeft. Wel sluit baan 03/21. De grenswaarden voor geluid gaan wel veranderen, omdat het grote verkeer en helikopters in de grenswaarden worden opgenomen. De grenswaarden voor geluid en de omvang van het beperkingengebied zijn gewijzigd ten opzichte van de Omzettingsregeling, maar niet zodanig dat sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Mogelijke andere milieueffecten doen hieraan niet af.

7. Zie antwoord bij punt 4.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen.

NN - 30 september 2021 12:22:09 uur

Reactienummer: 3

Indiener: NN

Samenvatting

1. Er is een toename van geluidsbelasting door opstijgende en landende vliegtuigen. Ook het paravliegtuig komt vaak over en produceert veel geluid. Hierdoor zijn er weinig rustmomenten voor omwonenden.
2. Houdt het ontwerp-Luchthavenbesluit wel rekening met de veiligheid en het woongenot van omwonenden?

Antwoord

1. Het Luchthavenbesluit houdt rekening met de geluidsoverlast door valschermvluchten te beperken in de weekenden met vliegtuigen uit de huidige geluidscategorie. Zie ook toelichting in het (algemene toelichting) over valschermvluchten. Naast het verminderen van geluidsoverlast wil de provincie de luchthaven ook ruimte bieden om te ontwikkelen op een duurzame manier. Het verder terugdringen van de geluidsruijnte zou de ontwikkelmogelijkheden van de luchthaven inperken.
2. Het Luchthavenbesluit regelt de toegestane geluidsruijnte voor de luchthaven. Hierbij weegt de provincie verschillende belangen, zoals toegelicht onder punt 1. Met betrekking tot de veiligheid van omwonenden stelt de provincie een risico-contour vast. Binnen deze contour gelden beperkingen voor bestaand en nieuw gebruik

van het gebied binnen de contour. In de Nota van Toelichtingen zijn deze beperkingen benoemd. Daarnaast vraagt de provincie een verklaring van veilig gebruik luchtruim (VVGL) aan bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. De inspectie beoordeelt dan ook of de luchthaven veilig in gebruik kan worden genomen.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

NN - 30 september 2021 13:05:42 uur

Reactienummer: 4

Indiener: NN

Samenvatting

1. Oneens met verbod om gedurende weekenddagen het parachutespringen te verbieden. Het is een vreemd verbod, men kan dezelfde vliegtuigen huren op deze dagen en de vluchten alsnog uitvoeren. Daardoor zou in plaats van hindervermindering een hindervermeerdering kunnen plaatsvinden.
2. Hinderbeperking voor omgeving door beperking openingstijden vliegveld. Om 9:00 open in plaats van 8:00 en 19:00 sluiten door de week in plaats van 20:00 betekent 12 uur minder hinder. Dit is eerlijker en geeft direct resultaat. Geen uitzonderingen hierop voor zakenvluchten. Het moet een recreatief vliegveld blijven.

Antwoord

1. De hinder van valschermvluchten komt niet alleen door het aantal valschermvluchten, maar vooral door het vliegpatroon dat valschermvluchten maken. Daardoor zorgen zij in een klein gebied voor relatief veel geluidsoverlast. Andere vliegbewegingen blijven doorgaans minder lang in dit gebied hangen. Gelijksortige vliegtuigen, die geen valschermvluchten uitvoeren, vertonen dit vliegpatroon doorgaans niet. Door valschermvlucht vrije weekenddagen vast te stellen komen er voorspelbare rustmomenten voor de omgeving.
2. De provincie heeft in de gesprekken met belanghebbenden geen sterke wens gehoord om de openings- en sluitingstijden 's ochtends en 's avonds van de luchthaven in te perken. De provincie spreekt zich niet uit over het karakter van de luchthaven, dat is aan de luchthaven zelf.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

NN - 03 oktober 2021 08:11:00 uur

Reactienummer: 5

Indiener: NN

Samenvatting

1. Wij hebben veel last van het lawaai, want wij zitten precies onder een aanvliegeroute. Is het mogelijk om de aanvliegeroute te wijzigen, zodat men niet laag over huizen vliegt?

2. Is het mogelijk om met elektrische vliegtuigen of met vliegtuigen met minder zware motoren te vliegen?

Antwoord

1. Vertrek- en aanvliegroutes worden niet via een luchthavenbesluit geregeld.

Het is voor een luchthaven overigens niet zo maar mogelijk om de aanvliegroutes te veranderen. Om de routes te veranderen moet de luchthaven hier over in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Bij het inrichten van deze routes wordt gekeken naar de vliegveiligheid en naar de effecten op de grond. In 2015 heeft een onafhankelijke commissie in opdracht van de CRO Teuge de optie bekeken of het omleggen van de zogenaamde circuitroutes in noordelijke richting een optie was. Aan de noordkant van het circuit vinden parachutesprongen plaats en ligt het circuit voor de zweefbaan. Omleggen van het aanvliegcircuit voor gemotiveerd verkeer naar het noorden zou - als deze activiteiten in bedrijf zijn- risicovol kunnen zijn.

2. Het is gezien de stand van de techniek op dit moment nog niet mogelijk om alleen met elektrische vliegtuigen of om met minder zware motoren te vliegen. De provincie vindt het daarom niet realistisch om voorschriften over het type vliegtuig(motor) voor alle luchtvaartuigen voor te schrijven in het Luchthavenbesluit. De keuze voor het type vliegtuig(motor) ligt in eerste aanleg bij de gebruiker van het de luchthaven, de luchthaven kan in haar beleid het vestigingsklimaat voor duurzamere ondernemingen stimuleren.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Nationaal Paracentrum Teuge - 08 oktober 2021 15:21:35 uur

Reactienummer: 6

Indiener: Nationaal Paracentrum Teuge

Samenvatting

NPCT voert sinds 1969 valschermvluchten uit vanaf vliegveld Teuge. De laatste jaren zijn dat er 2000 à 2500. Het NPCT heeft steeds geïnvesteerd in het stiller maken van het valschermvliegtuig volgens de beschikbare technieken. Het uitvoeren van valschermvluchten is de laatste jaren moeilijker geworden door het vaststellen van een klimgebied (door het Rijk), de beperkingen die de luchtverkeersleiding oplegt en de weersomstandigheden. Met de maatregel dat er gedurende 4 dagdelen in het weekeinde per maand geen valschermvluchten mogen worden uitgevoerd met een luchtvaartuig in de geluidcategorie 1 tm 4 vindt NPCT dat:

1. De provincie onvoldoende rekening houdt met de bestaande beperkende factoren.
2. De provincie geen rekening houdt met het beschikbaar zijn van financiële middelen om de valschermvliegtuigen van NPCT stiller te maken.
3. De provincie onterecht onderscheid maakt in de aard van de vluchten in plaats van algemene kenmerken van luchtvaartuigen.
4. De provincie geen overgangsperiode bepaald heeft om NPCT in de gelegenheid te stellen om aanpassingen te doen.

5. De provincie niet heeft aangeboden om NPCT financieel te compenseren voor omzetverlies (als gevolg van de beperking minder valschermvluchten uitgevoerd kunnen worden in het weekeinde) of kostenstijging (om de investering in de vliegtuigen te doen).
6. De onderbouwing van het klachtenpatroon onvoldoende is vanwege de spreiding en aantal van de melders van klachten.
7. Het recent uitgevoerde belevingsonderzoek uitwijst dat niet alleen valschermvluchten voor vlieg hinder zorgen.
8. Het NPCT vindt de maatregel in het Luchthavenbesluit geen oplossing voor algehele geluidsreductie.

Antwoord

De provincie beoogt met het instellen van valschermvrije weekeind dagdelen het creëren van voorspelbare rustmomenten voor de omgeving. Daarnaast is de beperking zodanig opgesteld (van toepassing op de valschermvliegtuigen in de geluid categorie 1, 2, 3 en 4), dat deze aanzet tot het stiller maken van de valschermvliegtuigen. Als dat lukt, dan worden alle valschermvluchten stiller en kan het NPCT haar vluchten zonder beperking uitvoeren.

1. De provincie is zich bewust van de beperkende factoren zoals weer en de ruimte in het luchtruim. Daarom kiest de provincie voor valschermvlucht vrije dagdelen in plaats van gehele dagen. Dat biedt volgens de provincie voldoende ruimte om op weer-technisch geschikte dagen alsnog een dagdeel valschermvluchten uit te voeren. Daarnaast wordt de planning van deze dagdelen gelaten aan de luchthaven en niet opgelegd door de provincie. Het NPCT kan in overleg gaan met de luchthaven directie voor de planning van deze dagdelen.
2. De provincie onderzoekt of het mogelijk is om het NPCT tegemoet te komen voor de noodzakelijke investeringen om de valschermvliegtuigen van NPCT stiller te maken.
3. De provincie maakt het onderscheid in de aard van de vluchten, omdat valschermvluchten een ander karakter hebben dan andere type vluchten. Het voortdurend in een klein klimgebied stijgen en dalen van vliegtuigen geeft meer overlast dan andere vluchten. In het voorschrift wordt geen onderscheid gemaakt per gebruiker (ondernemer): het voorschrift is gericht op valschermvluchten met alle valschermtoestellen van eenieder die deze vluchten uit wil voeren vanaf de luchthaven Teuge.
4. De provincie besluit in de zomer van 2022 over het Luchthavenbesluit. Na het vaststellen ervan geeft ILT een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim af, waarna het Luchthavenbesluit in werking treedt. Ten tijde van het ontwerpbesluit (31 augustus 2021) was al te voorzien dat er een beperking wordt ingevoerd die betrekking heeft op de geluidscategorie van valschermvliegtuigen. De provincie wil het paracentrum in de gelegenheid stellen dit op een gunstig moment ten opzichte van het springseizoen uit te voeren. Daarom gaat de bepaling gelden vanaf 1 januari 2023. Daarmee ontstaat een overgangsperiode die NPCT de mogelijkheid geeft om aanpassingen voor het stiller maken van hun valschermvliegtuigen te doen of de bedrijfsvoering aan te passen.
5. In de Wet luchtvaart staat een bepaling over schadevergoeding waarop belanghebbenden een beroep kunnen doen. Hierin staat dat indien een belanghebbende ten gevolge van een luchthavenbesluit schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of onvoldoende anderszins is verzekerd, kennen gedeputeerde staten hem op aanvraag een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe (artikel 8.56 Wet luchtvaart). Degene die om een schadevergoeding vraagt zal moeten aantonen dat de schade het gevolg is van het luchthavenbesluit.

Hiervoor geldt een aparte procedure die begint met een aanvraag om schadevergoeding.

6. Het (numerieke) aantal klachten geeft een vertekend beeld tot de daarin gemelde ervaren overlast. Zo spreken melders in hun klacht vaak over "de hele dag", "het hele weekend" of worden in 1 melding meerdere specifieke toestellen of tijdstippen genoemd. Daarnaast heeft de provincie ook op andere manieren kennis genomen van de ervaren overlast: Via gesprekken met omwonenden en uit verslagen van de CRO blijkt dat al langer en in het bijzonder overlast wordt ervaren van de valschermvluchten vanwege de daarmee samenhangende vliegpatronen. Provinciale Staten hebben aan Gedeputeerde Staten gevraagd om een belevingsonderzoek uit te voeren (zie ook beantwoording punt 7) om meer informatie te verkrijgen. Uit dat belevingsonderzoek kwam naar voren dat omwonenden zelfs vaak niet meer de moeite nemen om een klacht in te dienen. Ook dat zorgt voor een vertekend beeld in het aantal meldingen in relatie tot de daadwerkelijk ervaren overlast.
7. Het belevingsonderzoek is uitgevoerd om meer informatie te krijgen over hoe de omgeving de luchthaven, en in het bijzonder ook de paravluchten ervaart. Daaruit blijkt inderdaad dat er meer overlastgevende luchtvaartactiviteiten zijn dan alleen de paravluchten. Het reguleren van de paravluchten is echter niet afhankelijk van het reguleren van andere overlastgevende activiteiten. Het is namelijk niet realistisch of zelfs mogelijk om de andere overlastgevende activiteiten via het Luchthavenbesluit op een gelijksoortige manier te beperken. Zo kan bijvoorbeeld het uitvoeren van aerobatics manoeuvres in het luchtruim niet worden gereguleerd, omdat daarbij geen sprake is van een gereguleerde kunstvlucht. En bij de overlast die een melder ervaart van wat hij of zij ervaart vanwege een "rondvlucht" kan niet altijd vastgesteld worden dat het daadwerkelijk een rondvlucht betreft: les-, foto- en inspectievluchten kunnen vergelijkbaar vlieggedrag laten zien en worden ook uitgevoerd met vergelijkbare toestellen. De causaliteit tussen veroorzakende activiteit en ervaren hinder is daarbij niet sterk aanwezig. Valschermvluchten daarentegen zijn duidelijk herkenbaar en worden met een hoge frequentie uitgevoerd.
8. De maatregel in het Luchthavenbesluit voor de paravluchten is niet bedoeld als maatregel ter vermindering van de algehele geluidsreductie. De maatregel is bedoeld om specifieke hinderbeleving van de omwonenden als het gevolg van de paravluchten te verminderen en is zo geformuleerd dat er een realistisch handelingsperspectief (aanpassen geluidscategorie vliegtuig door middel van technische maatregelen) dat er naar de mening van de provincie handelingsperspectief is voor het NPCT (en andere uitvoerders van valschermvluchten) om de maatregel niet op hun bedrijfsvoering van toepassing te laten zijn.

Wijzigingen

1. Geen.
2. Geen. In het luchthavenbesluit worden geen afspraken over regelingen over mitigerende maatregelen vastgelegd.
3. Geen.
4. In artikel 3.4 lid 7 van het voorstel voor het Luchthavenbesluit voor Provinciale Staten is de datum van inwerkingtreding van het voorschrift op 1 januari 2023 gesteld.
5. Geen, zie 2.
6. en 7. Meer zienswijzen vragen hier om duidelijkheid. De onderbouwing van de maatregelen is in de Nota van toelichting op het Luchthavenbesluit aangevuld.

8. Geen.

NN - 09 oktober 2021 18:24:23 uur

Reactienummer: 7

Indiener: NN

Samenvatting

1. De stikstofemissie, CO₂ en fijnstof moet nu al bekend zijn.
- 2 Via welke vliegroutes wordt vanaf Teuge gevlogen?
- 3 Cumulatieve effecten met Lelystad in beeld brengen.
- 4 Waarom heeft reductie met 3 dB(A) geen milieueffecten?
- 5 Waarom leidt geluidscorrectie niet tot hinderbeperking?
- 6 Omschakelen naar duurzame vloot loskoppelen van ontwikkelruimte.

Antwoord

1. De luchthaven heeft een aparte aanvraag om natuurvergunning ingediend. Voordat een besluit op deze aanvraag wordt genomen moet de stikstofdepositie, als gevolg van de activiteiten op de luchthaven, goed in beeld zijn gebracht. Deze aanvraag is nog in behandeling. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om op deze aanvraag een besluit te nemen.
2. De aan- en uitvliegroutes staan onder andere gepubliceerd op de openbare digitale VFR-kaart en de papieren VFR kaarten van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de website van de luchthaven Teuge.
3. Het in beeld brengen van de cumulatieve effecten van de luchtvaartactiviteiten van Lelystad Airport en Teuge is niet voorgeschreven voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit. De effecten van het toekomstige gebruik van vliegveld Lelystad Airport zijn nog niet bekend.
4. Het lijkt wellicht alsof de reductie van 3 dB(A) in de aanvraag geen milieueffecten heeft, omdat de BKL-grenswaarde uit de Omzettingsregeling ten opzichte van de Lden grenswaarden in het Luchthavenbesluit niet erg verschillen. Deze waarden kunnen niet direct met elkaar vergeleken worden. De BKL-grenswaarde in de Omzettingregeling is namelijk vastgesteld exclusief de geluidsbelasting door bewegingen door zogenaamd groot verkeer en de helikopters. Voor de Lden waarde in het Luchthavenbesluit geldt dat deze inclusief de geluidsbelasting door helikopters en groot verkeer is vastgesteld.
5. Zie antwoord onder punt 4.
6. De provincie is niet van mening dat ontwikkelruimte losgekoppeld kan worden van de omschakeling naar een duurzame vloot. Om deze vloot te kunnen ontwikkelen is ruimte nodig om te kunnen investeren en/of experimenteren. Deze ruimte wil de provincie blijven bieden.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Werkgroep Red Gelderland - 10 oktober 2021 13:03:44 uur

Reactienummer: 8

Indiener: Werkgroep Red Gelderland

Samenvatting

1. Het is onjuist dat geluid als grootste hinder voor de omgeving is opgenomen in het besluit, terwijl de uitstoot (CO₂, (ultra)fijnstof en stikstof) niet genoemd worden. Dit is gezien de grote gevolgen voor het klimaat onbegrijpelijk en onzuiver.
2. De stikstofdepositie op de Veluwe is veel te hoog, waardoor woningbouw in het gedrang komt. Het bouwen van huizen zou voorrang moeten krijgen op de groei van de luchtvaart.
3. In het besluit moet geen verdubbeling van het aantal vliegbewegingen worden opgenomen, maar een halvering. Groene groei bestaat niet, omdat elektrisch vliegen niet de voorspelde ontwikkelruimte gaat geven.
4. De luchtvaartsector moet niet alleen doen wat maatschappelijk verantwoord en nodig is, maar ook laten wat niet per se nodig is. Zoals het faciliteren van een hobby.

Antwoord

1. De luchthaven heeft, behalve een aanvraag voor een luchthavenbesluit, ook een natuurvergunning aangevraagd. De uitstoot van de activiteiten van de luchthaven wordt in dat kader onderzocht.
2. Deze zienswijze bevat een algemene mening die niet specifiek ziet op het dit ontwerp luchthavenbesluit. Als er een uitbreiding plaats zou vinden waarbij de stikstofdepositie toeneemt, moet de luchthaven voldoen aan de eisen die de Wet natuurbescherming daaraan stelt. Een van de eisen kan zijn dat hiervoor een vergunning is vereist.
3. In het Luchthavenbesluit is geen aantal, en dus ook geen verdubbeling van het aantal vliegbewegingen vastgelegd. De geluidsruimte is ten opzichte van de geldende Omzettingsregeling niet verdubbeld. Ten opzichte van de huidige gebruikscijfers die ruim binnen de huidige grenswaarden vallen, bevat het Luchthavenbesluit nog wel ontwikkelruimte, maar minder dan er was in de Omzettingsregeling.
4. De provincie maakt in het Luchthavenbesluit een afweging tussen verschillende belangen. Daarbij kijkt de provincie naar belangen vanuit de omgeving, maar ook vanuit de luchthaven. Het is aan de luchthaven zelf om te bepalen of zij het uitoefenen van een specifieke hobby wil faciliteren of niet.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

NN - 10 oktober 2021 19:31:43 uur

Reactienummer: 9

Indiener: NN

Samenvatting

1. De indiener vraagt aandacht voor Gezondheid en Leefomgeving. Onder hoofdstuk 4 wordt aspect gezondheid niet benoemd.
2. Kerosinestank in omgeving luchthaven. Verbranding geeft stikstofdioxide, fijnstof en meer. Verzoek om toetsing aan Wet milieubeheer van het milieuaspect luchtkwaliteit.
3. Windrichting of type weer zorgt voor neerdalen luchtverontreiniging in omgeving en dorp Teuge. Wat betekent het als er met vliegtuigen bij weinig wind en NW, N, NO windrichting opgestegen wordt?
4. Wat betekent het voor de luchtkwaliteit als er meer vliegtuigen opstijgen in een bepaalde periode dan de maximaal toegestane 500 vliegbewegingen per jaar, bijvoorbeeld in 1 week? Maximaliseer het aantal vliegbewegingen voor straalvliegtuigen per week.
5. Neem de volgende punten mee in luchtkwaliteitsonderzoek:
 - alle verbrandingsmotoren die binnen de inrichting actief zijn;
 - alle verbrandingsmotoren die boven de landingsbaan actief zijn;
 - alle aantrekkende en toekomstig aantrekkende verbrandingsmotoren aantrekkend verkeer rondom dorp.
6. Stikstofdepositie van de luchthaven en luchtverkeer boven 915 meter is wellicht extra van invloed op het Natura 2000-gebied Veluwe.

Antwoord

1. Gezondheid is geen apart onderdeel van het formele afwegingskader van de Wet luchtvaart. Wel heeft de provincie rekening gehouden met de gezondheidsaspecten van het gebruik van de luchthaven: door het vaststellen van een grenswaarde voor de geluidsbelasting en door het vaststellen van beperkingengebieden voor veiligheid en geluid. Daarnaast is er een beperking opgenomen voor het uitvoeren van valschermluchten.

Naast de aanvraag voor een Luchthavenbesluit heeft de luchthaven een aanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming ingediend.

2. t/m 5.

In deze punten vraagt de indiener om het uitvoeren van een onderzoek naar de effecten van de activiteiten van de luchthaven op de luchtkwaliteit. Daarbij benoemt de indiener een aantal scenario's (punten 3 en 4) en te betrekken gegevens (punt 2).

Het is niet verplicht om regels op te stellen met betrekking tot luchtkwaliteit, maar luchtkwaliteit is wel meegenomen in de belangenafweging.

Een luchthavenbesluit kan namelijk tevens regels of grenswaarden bevatten die noodzakelijk zijn met het oog op het externe-veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging. Dit artikel bevat een 'kan-bepaling', dat betekent dat het niet verplicht is om regels of grenswaarden te stellen die gaan over de lokale luchtverontreiniging. Bij de beoordeling van de aanvraag om een luchthavenbesluit moet wel worden onderzocht of er aanleiding is om daarover regels of grenswaarden te stellen.

De aanvraag bevat het volgende rapport, opgesteld door Adecs Airinfra Consultants waarin de effecten van de luchthaven of de luchtkwaliteit zijn onderzocht: 'Berekeningsrapportage voor het geluid, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit ten behoeve van het luchthavenbesluit Teuge' d.d. 17 mei 2019.

Uit het rapport blijkt dat de luchtvaart op Teuge een kleine bijdrage heeft aan de lokale luchtkwaliteit. De normen voor NO₂ en PM₁₀ (beide respectievelijk 40 µg/m³) worden niet overschreden door de luchtvaartactiviteiten.

Er wordt voldaan aan de normen met betrekking tot luchtkwaliteit. Uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het luchthavenbesluit De Kooy (30 oktober 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3643) volgt dat, wanneer voldaan worden aan de luchtkwaliteitseisen (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer), het aspect luchtkwaliteit geen beletsel is voor het vaststellen van het luchthavenbesluit.

6. De luchthaven heeft een aanvraag om een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming bij Gedeputeerde Staten aangevraagd. De effecten van de activiteiten op de luchthaven worden beoordeeld aan de hand van deze aanvraag. Deze aanvraag is nog in behandeling.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het Luchthavenbesluit.

NN 12 oktober 2021 16:13:42 uur; 15 september 2021 15:54:45 uur

Reactienummer: 10

Indiener: NN

Samenvatting

1. Omzetting is niet beleidsneutraal, de weekendweegfactor valt weg en de beperking van paravluchten in het weekend betekent dat deze worden ingehaald doordeweeks.
2. Paravluchten moeten gereguleerd worden met een quotum, zo krijgen omwonenden wel zekerheid en rust.
3. De invoerset is gedateerd en gaat uit van verkeerde gegevens (50% van groot verkeer in de avond). Hierdoor ontstaat meer ruimte voor GA, waardoor meer overlast ontstaat.
4. Het Luchthavenbesluit houdt onvoldoende rekening met meermaals overvliegen van parakisten en reclamesleepvluchten. Dit moet meegenomen worden in de bepaling van de geluidsbelasting.
5. Paravluchtvluchtgedelen zijn welkom, samenvoeging van geluidruimte voor groot verkeer, helikopters en GA is niet gewenst. Hierdoor kunnen er per saldo meer vliegbewegingen komen.

Antwoord

1. De weekendweegfactor maakt geen deel meer uit van de voorgeschreven rekenvoorschriften. De provincie mag niet afwijken van deze rekenvoorschriften en kan deze factor daarom ook niet herintroduceren.
2. Het aantal valschermvliegbewegingen en de trend daarin vanaf de luchthaven is volgens de provincie niet van dien aard dat het nodig is om een quotum in te stellen. Dat zou een te grote inbreuk betekenen op de bedrijfsvoering van het paracentrum. De provincie kiest ervoor om op de effecten van het valschermspringen te sturen door het instellen van valschermvrije weekend dagdelen.
3. De berekening van de geluidsbelasting door de luchthaven is gemaakt op basis van de daarvoor geldende rekenvoorschriften. De provincie heeft de berekening door een externe adviseur (TO70) laten valideren.

Voor het scenario van het luchthavenbesluit is door de luchthaven het uitgangspunt gehanteerd dat dit

gemiddelde gerealiseerde gebruik over de periode 2015 – 2018 ook van toepassing is op de komende jaren. Deze aanpak trekt het gemiddelde gebruik over een langere periode (ongeveer 3,5 jaar) door naar de volledige ruimte binnen de quota.

Gegeven de beperkte informatie over toekomstige ontwikkelingen in het verkeersbeeld is dit een valide aanpak.

4. De berekening van de geluidsbelasting is gemaakt op basis van de daarvoor geldende rekenvoorschriften. Daarin wordt geen onderscheid gemaakt met het doel van de vluchten. De provincie mag niet afwijken van deze rekenvoorschriften.

5. De provincie kiest er in het luchthavenbesluit niet voor om te sturen op aantallen vliegbewegingen. In de huidige Omzettingsregeling zijn er quota voor groot verkeer en helikopter vliegbewegingen opgenomen naast de BKL-geluidruimte voor klein verkeer. Deze quota zijn volgens de wettelijke rekenvoorschriften vertaald in 1 geluidruimte. De provincie mag niet afwijken van deze rekenvoorschriften.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

NN - 12 oktober 2021 23:14:54 uur

Reactienummer: 11

Indiener: NN

Samenvatting

1. Zienswijze gaat over de uitstoot en in dat verband wordt het volgende naar voren gebracht. Het luchthavenbesluit gaat onterecht uit van verworven rechten m.b.t. de uitstoot uit de omzettingsregeling. De omzettingsregeling is nl. gebaseerd op vliegbewegingen en niet op onder andere uitstoot. De significante effecten voor mens, dieren en omgeving zijn niet onderzocht, zodat de uitstoot niet is vergund. Ook als er wel onderzoek zou zijn gedaan dan was deze niet meer rechtsgeldig vanwege het tijdsverloop sinds de huidige vergunning tot heden.

Het besluit is verder onvoldoende gemotiveerd op de volgende onderdelen:

- Welke type vliegtuigen zijn destijds vergund?
- Waarom is gekozen referentiedatum het uitgangspunt?
- Eventuele latente ruimte mag niet worden ingezet.
- Waarom bent u van mening dat oude vergunning 1 op 1 rechten geeft?
- De Wnb-vergunning moet zijn gekoppeld aan het luchthavenbesluit.
- Er is niet uitgegaan van het slechtste scenario, omdat het maximaal aantal vluchten niet is vastgelegd.
- De belangen van de aandeelhouder worden vooropgesteld ten opzichte van de omwonenden.
- De uitstoot van verkeersbewegingen is niet meegenomen in het luchthavenbesluit.
- Er wordt verzocht het aantal vluchten te beperken tot ca. 50.000.

2. Zienswijze gaat over externe veiligheid en in dat verband wordt het volgende naar voren gebracht:

- Er is geen rekening gehouden met de verplichte invliegroute vanaf punt Sierra. Hoe is de (externe) veiligheid voor omwonenden onderzocht?

- Ook buiten de cirkel (externe veiligheid?) gelden hoogtebeperkingen. Op gemiddeld 170 m wordt aangevlogen. Daarom wordt verzocht om het hoogtebeperkingengebied stapsgewijs uit te breiden met een straal van 3 km.

- Het gevaar van het neerstorten van vliegtuigen is niet meegenomen in de beoordeling om een luchthavenbesluit vast te stellen.

3. De cumulatie van effecten zijn niet onderzocht. Daarbij worden vermeld de laagvliegroutes van Lelystad Airport, snelwegen, spoorwegen en industrie. Het onderzoeksgebied is veel te klein en gesteld wordt dat minimaal een straal van 5 km vanaf punt Sierra moet zijn.

4. Het luchthavenbesluit voldoet niet aan het Verdrag van Aarhus. Er is onvoldoende milieu-informatie beschikbaar gesteld bij de ter inzage liggende stukken. Ook is onvoldoende milieu-informatie ingewonnen bij de totstandkoming van het luchthavenbesluit. De verplichte invliegroute is niet meegenomen in de beoordeling. Verzocht wordt een nieuwe zienswijzeprocedure te starten ter voldoening aan artikel 6, lid 6, van het Verdrag.

5. Het luchthavenbesluit is een programma in de zin van de SMB-richtlijn. Algemene regels, zoals het Activiteitenbesluit, zijn MER-plichtig.

6. De CdK heeft een rol bij het naleven van Unierecht. Hij heeft bijzondere verantwoordelijkheden rondom de besluitvormingsprocessen en de kwaliteit van participatie. GS, CdK en PS handelen in strijd met EU richtlijnen en verdrag van Aarhus.

7. Er wordt verwezen naar enkele algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Inwoners moeten erop kunnen vertrouwen dat PS zich aan bepaald beleid houdt (vertrouwensbeginsel). In gelijke gevallen moeten op dezelfde manier geoordeeld moet worden (gelijkheidsbeginsel). Er is geen onderzoek gedaan naar effecten op mens, dier en (leef)omgeving (zorgvuldigheidsbeginsel). Er wordt alleen gekeken naar belangen exploitanten luchthaven en aandeelhouders, omwonenden worden genegeerd. Voor inwoners bijna onmogelijk om rechten uit te oefenen (specialiteitsbeginsel, fair play en vooringenomenheid).

8. Er wordt onvoldoende invulling gegeven aan de grondrechten in artikel 21 en 22 van de Grondwet. Er wordt niet voldaan aan de voorzorgsplicht. Er is geen sprake van effectief onderzoek over gezondheids- en milieuschade, zodat niet is voldaan aan artikel 2 van het Verdrag van Aarhus en artikel 3:9 van de Awb.

9. In de motivering van het luchthavenbesluit staat niets over mogelijke nadelige gezondheidseffecten als gevolg van geluidsoverlast van het vliegverkeer in de directe nabijheid van de invliegroutes.

10. Er wordt geen aandacht besteed aan gevolgschade voor omwonenden als gevolg van bijvoorbeeld neerstortende vliegtuigen en waardedaling van onroerende zaken.

Antwoord

1. In de omzettingsregeling is een grenswaarde voor geluid opgenomen en daarnaast gelden quota voor vliegbewegingen van helikopters (1.365) en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg (500). De omzettingsregeling wordt niet 1 op 1 omgezet, omdat de grenswaarde voor geluid in het luchthavenbesluit is gehalveerd ten opzichte van de omzettingsregeling.

Deze zienswijze gaat verder in op de uitstoot van stikstof. De uitstoot als gevolg van onder meer

verbrandingsmotoren is geregeld in de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Op grond van beide wetten is een vergunning vereist. Voor de luchthaven zijn door burgemeester en wethouders van de gemeente Voorst milieuvergunningen verleend. Een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is nog niet verleend. De luchthaven heeft daarvoor wel een aanvraag ingediend. Deze is op dit moment nog in behandeling. Voordat een besluit wordt genomen op deze aanvraag, wordt eerst een ontwerpbesluit ter inzage gelegd. Daartegen kunnen dan – net als de procedure voor het vaststellen van een luchthavenbesluit – zienswijzen worden ingediend.

De effecten van de luchthaven worden beoordeeld aan de hand van de aanvraag op grond van de Wet natuurbescherming. In dat kader wordt beoordeeld welke effecten de activiteiten van de luchthaven heeft op Natura 2000-gebieden. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, maar ook de effecten van verkeersbewegingen van en naar de luchthaven. In de procedure tot vaststelling van een luchthavenbesluit kunnen deze effecten buiten beschouwing worden gelaten. Dit laat onverlet dat de luchthaven moet voldoen aan de vereisten van de Wet natuurbescherming. Voor de Wet natuurbescherming wordt nagegaan welke toestemmingen golden op de referentiedatum en, indien van toepassing, sprake is van latente ruimte. Voor het vaststellen van een natuurvergunning en een luchthavenbesluit gelden aparte procedures. Er geldt geen verplichte coördinatie voor de inhoud en procedure. Het loskoppelen van beide procedures is dus geen beslissing van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten.

2. In het luchthavenbesluit zijn beperkingengebieden opgenomen in verband met de externe veiligheid. Binnen deze gebieden gelden met het oog daarop onder meer beperkingen voor onder meer bestaande en nieuwe woningen.

Een vastgesteld luchthavenbesluit treedt in werking nadat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de vliegveiligheid heeft beoordeeld. De provincie moet daarvoor een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim aanvragen bij de ILT.

3. Voor cumulatieve effecten geldt hetzelfde als voor de uitstoot van stikstofdepositie. Wij verwijzen daarom naar de reactie onder punt 1.

4. Het ontwerp-luchthavenbesluit heeft overeenkomstig de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) ter inzage gelegen. Hiermee is voldaan aan de wettelijke vereisten die daarvoor gelden.

Een luchthavenbesluit heeft alleen betrekking op het landzijdige gebruik van de luchthaven. De invliegroute valt onder het luchtzijdige gebruik, waarvoor het rijk het bevoegde gezag is.

5. De richtlijn 2001/42/EG voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) is bedoeld om milieueffecten van plannen en programma's in beeld te brengen. Artikel 2 van de SMB-richtlijn geeft aan welke plannen en programma's onder de reikwijdte van de richtlijn vallen. Een luchthavenbesluit voldoet niet aan de vereisten en is daarmee geen programma als bedoeld in de SMB-richtlijn.

6. De commissaris van de koning heeft als voorzitter van gedeputeerde en provinciale staten een verbindende rol en hij ziet toe op de samenhang van het gevoerde beleid. Het ontwerp-Luchthavenbesluit is vastgesteld door gedeputeerde staten en wordt met een reactie op de ontvangen zienswijzen aan provinciale staten worden voorgelegd om vast te stellen.

Het Verdrag van Aarhus gaat over toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter bij milieuaangelegenheden. Er zijn inspraakmomenten geweest en er volgen nog momenten om in te spreken.

In de tot nu toe gevoerde en nog lopende procedure rondom het luchthavenbesluit voor Teuge zijn wij van mening dat er geen schending van het Nederlandse of het Europese recht heeft plaatsgevonden.

7. De aanvraag om een luchthavenbesluit is getoetst aan het huidige provinciaal luchthavenbeleid. Het vertrouwensbeginsel wordt overigens geschonden wanneer een besluit niet in overeenstemming is met gewekte verwachtingen. Een dergelijke situatie is hier niet aan de orde.

Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat de aanvraag van luchthaven Teuge op dezelfde manier wordt beoordeeld als andere vergelijkbare luchthavens in Gelderland. Die zijn er niet, zodat het gelijkheidsbeginsel al om die reden niet aan de orde kan zijn.

De aanvraag bevat voldoende gegevens, onder meer over geluid en externe veiligheid, om deze te kunnen beoordelen. Hiermee is voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel. In de zienswijze wordt gesteld dat geen onderzoek is gedaan naar effecten op mens, dier en omgeving (milieu). Deze effecten worden niet beoordeeld op grond van de Wet luchtvaart, maar op grond van de Wet milieubeheer. Voor de luchthaven geldt een milieuvergunning. De genoemde effecten zijn in dat kader beoordeeld.

Ook is niet in strijd gehandeld met de andere beginselen waarnaar in de zienswijze wordt verwezen.

8. De geluidsruijnte in het luchthavenbesluit is kleiner dan de nog geldende omzettingeregeling. Voor zover van toepassing is een strijdigheid met de Grondwet niet aan de orde. Artikel 2 van het Verdrag van Aarhus, waarnaar deze zienswijze verwijst, bevat begripsbepalingen. Artikel 3:9 van de Awb is niet van toepassing, omdat dit artikel alleen geldt voor wettelijk verplichte adviseurs als bedoeld in artikel 3:5 van de Awb.

9. Zoals wij onder punt 4 hebben toegelicht heeft een luchthavenbesluit heeft alleen betrekking op het landzijdige gebruik van de luchthaven. De invliegroutees vallen niet daaronder.

Het landzijdige gebruik is overigens beperkt tot de dag- en avondperiode, zodat in de nachtperiode geen vliegbewegingen van en naar luchthaven Teuge plaatsvinden.

10. Indien een belanghebbende ten gevolge van een luchthavenbesluit schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of onvoldoende anderszins is verzekerd, kennen gedeputeerde staten hem op aanvraag een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe (artikel 8.56 Wet luchtvaart). Degene die om een schadevergoeding vraagt zal moeten aantonen dat de schade het gevolg is van het luchthavenbesluit. Hiervoor geldt een aparte procedure die begint met een aanvraag om schadevergoeding.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen.

NN - 14 oktober 2021 15:31:01 uur

Reactienummer: 12

Indiener: NN

Samenvatting

1. Geluidsoverlast vaststellen door middel van metingen in plaat van berekeningen.

2. Geluid luchthaven niet alleen afkomstig van starts en landingen, maar ook van overvliegen van o.a. paravluchten.
3. Beperking paravluchten is overbodig, want is verplaatsing van geluidsoverlast.
4. Geluidsruimte groot verkeer en helikopters (quota) komt nu ook vrij voor klein verkeer. Meer emissie mogelijk. Groot verkeer onwenselijk.
5. Wel of geen lifeliner op Teuge?
6. Vliegroutes Lelystad betekent extra emissie en geluid voor omgeving Teuge.

Antwoord

1. Het meten van geluid om te bepalen welke geluid een luchthaven veroorzaakt is in de praktijk niet mogelijk. De metingen worden namelijk beïnvloed door weersomstandigheden en stoorgeluiden van het omgevingsgeluid. Daarom zijn berekeningen nodig. De geluidbelasting van de luchthaven is volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften uitgevoerd.
2. Zie antwoord onder punt 3.
3. De provincie beoogt met het instellen van valschermvrije weekeind dagdelen het creëren van voorspelbare rustmomenten voor de omgeving. Daarnaast is de beperking zo opgesteld, dat deze aanzet tot het stiller maken van valschermvliegtuigen.
4. De samenvoeging van groot verkeer, helikopters en klein verkeer is volgens de actuele wettelijke rekenmethode (Lden). Dat kan inderdaad leiden tot een andere verhouding in de benutting van de geluidsruimte. De provincie deelt uw mening niet dat het groot verkeer beperkt of verboden moet worden. Daarvoor ziet zij geen aanleiding.
5. Het plaatsen van een lifeliner geen deel uit van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit. De plaatsing van een lifeliner en de mogelijke effecten daarvan kunnen wij daarom niet betrekken in de afwegingen rond het Luchthavenbesluit. Er is ons geen concreet/formeel voornemen tot het plaatsen van een lifeliner op de luchthaven bekend gemaakt.
6. Het in beeld brengen van de cumulatieve effecten van de luchtvaart activiteiten van Lelystad Airport en luchthaven Teuge is niet voorgeschreven voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit. De effecten van het toekomstige gebruik van vliegveld Lelystad Airport zijn overigens niet voldoende inzichtelijk.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen.

Stichting Behoud natuur, landschap en woon- en leefklimaat - 14 oktober 2021 16:44:59 uur

Reactienummer: 13

Indiener: Stichting Behoud natuur, landschap en woon- en leefklimaat

Samenvatting

1. Zo spoedig mogelijk verbod op stunts en laagvliegen met sportvliegtuigen boven buitengebied Epse.
2. Door ziekmakende lawaaioverlast boven het buitengebied van Epse worden fundamentele mensenrechten geschonden.

Antwoord

1. Het toezicht op het gebruik van het luchtruim (en dit oefengebied) valt niet onder de werkingssfeer van het Luchthavenbesluit. Het uitvoeren van aerobatics manoeuvres door sportvliegtuigen kan niet via het Luchthavenbesluit worden gereguleerd.

Er is overigens al tientallen jaren een oefengebied "Deventer", dat gedeeltelijk boven het buitengebied van Epse ligt. Dit oefengebied is vastgesteld door het Rijk en mag gebruikt worden voor het oefenen van voorzorgslandingsmanoeuvres. In dit gebied mag daarom met een minimum hoogte van 100 ft (ongeveer 30 meter) gevlogen worden. Dat is veel lager dan de minimale vlieghoogte van 150 meter, zoals die normaal gesproken in het buitengebied geldt.

2. De overlast voor omwonenden wordt afgewogen tegen het economische belang van de Luchthaven Teuge. In het luchthavenbesluit (en andere regels en vergunningen) staan kaders die ervoor zorgen dat er een balans is tussen de overlast voor de omgeving van de luchthaven en de belangen van de luchthaven om in bedrijf te zijn. Er is met dit luchthavenbesluit geen sprake van de schending van mensenrechten.

Uit de zienswijze wordt overigens niet geheel duidelijk op welke mensenrechten de indiener precies doelt; het zou hier kunnen gaan om de Grondwet of het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). Of, meer specifiek over WHO-normen, RIVM-adviezen of de uitgangspunten van de Luchtvaartnota 2020-2050.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Stichting Natuurlijk Twello - 14 oktober 2021 19:50:10 uur

Reactienummer: 14

Indiener: Stichting Natuurlijk Twello

Samenvatting

1. Het besluit past niet in de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland.
2. het luchthavenbesluit zou uit moeten gaan van de huidige norm van 40.000 vluchten, of nog beter het terugbrengen van de geluidsruimte.
3. De luchthaven krijgt ruimte om door te groeien en door te gaan rommelen met vliegruimte versus geluidsbelasting. Hierdoor wordt de overlast voor de omgeving en beschermd natuurgebied erger. Hiermee wordt niet voldaan aan de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland. Verzocht wordt de huidige norm van 40.000 te handhaven of terug te brengen.

4. Een groeiend aantal bewoners heeft last van de geluidsproductie van de luchthaven. De klachtenregistratie is echter vertekend, klagen lijkt geen zin te hebben. De luchthaven is in de afgelopen jaren gegroeid en de vliegtuigen en helikopters zijn luidruchtiger geworden. Er is daardoor sprake van meer en langer geluidsoverlast.
5. Er wordt niet of te weinig rekening gehouden met natuur- en stiltegebieden.
6. In de Wnb-vergunning moet duidelijk worden wat de gevolgen zijn van bijvoorbeeld stikstofuitstoot. Het besluit voorziet niet hierin. Het is niet mogelijk een besluit te nemen als de Wnb-vergunning geen ruimte geeft.
7. Veiligheid: recent ongeval van een vliegtuig dat een noodlanding moest maken. Meer vluchten trekken meer criminaliteit aan, bijvoorbeeld drugsvluchten. Aanzuigende werking. Vliegtuigen vliegen over huizen in plaats van binnen het circuit stijgen en landen. Dit betekent dat het circuit te krap is en daardoor onveilig.
8. Beter besteding van de ruimte op Teuge door het in te zetten voor woningen of energietransitie. Dat is beter voor de samenleving.
9. Het is niet meer van deze tijd om te investeren in kleine luchthavens. Investeer in beter en schoner openbaar vervoer en woningbouw.
10. Maak van Teuge een mooi kennis- en testcentrum voor bijvoorbeeld elektrisch vliegen.

Antwoord

1. Het luchthavenbesluit is niet in strijd met de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland. De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is geen rechtstreeks toetsingskader voor het luchthavenbesluit.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is geen voorkeur voor een luchthaven ten opzichte van andere belangen op de locatie van luchthaven Teuge opgenomen.

De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland geeft een algemeen kader voor keuzes, prioriteiten en acties binnen de provincie Gelderland. Een gezond, veilig, schoon welvarend Gelderland staat centraal. Door zeven met elkaar samenhangende ambities na te streven, geeft de provincie Gelderland hier invulling aan. Er zijn altijd verschillende botsende belangen. Dit vraagt voortdurend om een afweging van verschillende belangen.

2. Er is op dit moment geen sprake van een norm van 40.000 vliegbewegingen per jaar in de geldende Omzettingsregeling; waarschijnlijk wordt door de indiener bedoeld dat er momenteel ruim 40.000 vliegbewegingen per jaar plaatsvinden.

De luchthaven heeft in haar aanvraag de oorspronkelijke geluidruimte (BKL) voor klein verkeer al teruggebracht met 3 dB(A).

De provincie vindt het belangrijk dat er ontwikkelruimte blijft op de luchthaven. Maar ook dat er op langere termijn minder geluid wordt geproduceerd. Technische ontwikkelingen zoals (hybride) elektrisch vliegen maken dat op langere termijn mogelijk. Daarom stelt de provincie nu nog geen lagere grenswaarde voor geluid vast, maar spreekt ze in de Nota van Toelichting wel het voornemen uit dat er in de toekomst (in samenspraak met de luchtvaartsector en in lijn met de Luchtvaartnota 2020-2050 van het Rijk) stapsgewijs afnemende grenswaarden voor geluidsbelasting komen.

3. Er is geen sprake van ongeregelde groei van de luchthaven. In het Luchthavenbesluit worden grenswaarden voor de geluidsproductie (geluidruimte) vastgelegd waaraan moet worden voldaan. Ten opzichte van de nog geldende Omzettingsregeling is deze geluidruimte gehalveerd. In de Omzettingsregeling was overigens geen maximum gesteld aan het aantal vluchten, uitgezonderd de quota voor groot verkeer en helikopters. Het Luchthavenbesluit houdt rekening met de geluidsoverlast door valschermvluchten te beperken in de weekenden met vliegtuigen uit de huidige geluidscategorie. Naast het verminderen van geluidsoverlast wil de

provincie de luchthaven ook ruimte bieden om te ontwikkelen op een duurzame manier. Het verder terugdringen van de geluidsruimte zou de ontwikkelmogelijkheden van de luchthaven inperken.

4. Provincie Gelderland ontvangt wel meer signalen over de effectiviteit van de klachtenafhandeling. In de CRO-vergadering van 14 december 2021 is een voorstel besproken over de klachtenprocedure. Provincie Gelderland steunt dit voorstel en zal binnen haar taken en verantwoordelijkheden een bijdrage leveren aan de probleemanalyse en oplossingen. De provincie vraagt ook de andere betrokken partijen zoals de luchthaven, CRO en luchtvaartpolitie om een constructieve bijdrage te leveren.

5. Het belang van de bescherming van natuurgebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. Om die reden is voor de luchthaven een natuurvergunning aangevraagd. In de Omgevingsverordening Gelderland staan regels die betrekking hebben op stiltegebieden. Deze regels zien op het gebruik van deze gebieden, maar niet op het gebruik in het luchtruim.

6. In de Wnb-vergunning moet duidelijk worden wat de gevolgen zijn van bijvoorbeeld stikstofuitstoot. Het besluit voorziet niet hierin. Het is niet mogelijk een besluit te nemen als de Wnb-vergunning geen ruimte geeft.

7. De provincie hecht waarde aan een veilige leefomgeving. Daarvoor legt de provincie onder meer beperkingengebieden met betrekking tot externe veiligheid vast via het Luchthavenbesluit. De Inspectie Leefomgeving en Transport beoordeelt of ook het luchtruim rond de luchthaven veilig is door het afgeven van een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim. De Onderzoeksraad voor Veiligheid doet onderzoek naar luchtvaartongevallen. Als het gaat om maatschappelijke veiligheid regelt de provincie dat niet via het Luchthavenbesluit. De maatschappelijke veiligheidsaspecten van de activiteiten op de luchthaven worden onder meer gecontroleerd door de (Luchtvaart)politie en de Douane.

8. Dat er andere zinvolle mogelijkheden zijn op de locatie van luchthaven Teuge is geen onderwerp voor in een luchthavenbesluit. De invulling van een locatie vindt niet plaats via een luchthavenbesluit.

9. Met dit Luchthavenbesluit investeert de provincie Gelderland niet in kleine luchthavens. De initiatiefnemer en aanvrager van het Luchthavenbesluit bepaalt welke investering gedaan wordt. De provincie Gelderland beoordeelt of zij op basis van haar bevoegdheden het gevraagde besluit kan nemen. Investerings in openbaar vervoer of woningbouw staan hier los van.

10 De indiener beschrijft een ambitie voor het ontwikkelen van een test- en kenniscentrum voor elektrisch vliegen. De provincie kan dit niet afdwingen via het Luchthavenbesluit, maar daar in wel de nodige ontwikkelruimte bieden. Het stimuleren van een dergelijke ambitie vergt echter ook andere middelen en maatregelen en de inzet van andere partijen.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor het wijzigen van het Luchthavenbesluit.

NN - 14 oktober 2021 22:26:14 uur

Reactienummer: 15

Indiener: NN

Samenvatting

(De link naar de extra bijlage in (Aanvulling zienswijze en nieuwe klacht van NN (Doc-ID: 03575549))

1. Er is sprake is van erger wordende en onnodige overlast door de activiteiten van de luchthaven:

- a. Het vliegveld zit te veel ingeklemd tussen woonwijken en natuur. De smalle corridor in combinatie met slecht zichtbare markeringspunten zorgt voor vliegen buiten de corridor en dat woonwijken en natuur/stiltegebieden onvoldoende vermeden worden door de vliegers.
- b. De manier waarop piloten nu navigeren: op zicht, via niet goed zichtbare bakens en zorgt ervoor dat achter elkaar aan vliegen en dan allemaal buiten de corridors vliegen. Bij druk vliegverkeer (bijv. bij paraspringen, mooi weer) is dat nog meer het geval.
- c. Er zou betere monitoring (en handhaving) op het vlieggedrag plaats moeten vinden gezien de stand van de techniek, - zoals moderne navigatie en track & traceapparatuur.
- d. De veelheid van verschillende activiteiten op de luchthaven veroorzaakt meer drukte in het luchtruim, dat zorgt ook voor vaker foutvliegen en uitwijkmanoeuvres. Gevolg daarvan is meer overlast.
- e. Sinds de verlenging van de landingsbaan is de overlast toegenomen.
- f. Laag overkomend vliegverkeer zorgt voor meer geluidsoverlast, omdat het lang aanhoudt.
- g. Wanneer er niet wordt gehandhaafd maakt dat vliegers zich minder goed aan regels houden en minder rekening houden met de inwoners, m.n. de parakist komt vaak laag over.
2. Indiener is van mening dat de provincie Gelderland in het ontwerp luchthavenbesluit onvoldoende rekening houdt met de belangen van de omwonenden. Het plezier van enkelen gaat volgens indiener boven de overlast voor velen.
3. Indiener vindt dat de provincie Gelderland een actievere rol zou moeten nemen bij het voorkomen van overlast:

In het luchthavenbesluit zouden:

- a. preventieve maatregelen moeten staan voor het voorkomen van verkeerd vliegen;
- b. eerder minder dan meer vliegbewegingen moeten worden toestaan;
4. In het kader van de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland zou de provincie vraagtekens moeten stellen bij het bestemmen van openbare ruimte voor plezier vliegen, terwijl er zo veel andere bestemmingen van de openbare ruimte mogelijk zijn zoals woningbouw en zonne- of windenergie.
5. In het luchthavenbesluit zouden voorwaarden moeten staan om de transitie naar duurzamer vliegen voor het pleziervliegen door te laten zetten. Daaraan zou ook het geld, dat de Provincie volgens de indiener heeft verdiend met fossiele energie, besteed kunnen worden.

Aanvullende e-mail van 21 november:

6. Indiener uit kanttekeningen over de uitvoering en conclusies van het uitgevoerde Belevingsonderzoek.
7. Er zou 1 overheidsloket moeten zijn voor luchtvaartklachten. Dit loket zou de klachten dan door moeten sturen naar de bevoegde instantie zodat de burger zelf niet hoeft te zoeken.
8. Als bekend is dat bepaalde vliegtuigen en bepaalde piloten onevenredig veel overlast veroorzaken, treed hier dan met specifiek maatwerk tegen op. Sluit bepaalde typen vliegtuigen in een vergunning of houd een register bij per piloot per overtreding en neem daarop disciplinaire maatregelen.
9. Met smart technologie zou veel beter en meer gemonitord kunnen worden, zodat er juist veel gericht opgetreden kan worden tegen foutvliegers.
10. Er zouden gerichtere beperkingen opgelegd kunnen worden, bijvoorbeeld aan rondvluchten en

circuitvliegers. Beperk het aantal rondjes per dagdeel.

11. De bakens die de vliegers moeten helpen bij het volgen van de aanvliegroute zijn volgens de indiener niet goed zichtbaar. Verken of de signing niet veel effectiever kan, bijvoorbeeld door het plaatsen van extra signalering.

Antwoord

1. Wij herkennen uw argumenten.

2. Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit is rekening gehouden met de belangen van omwonenden en de (gebruikers van de) luchthaven.

3a. De provincie moet zich aan de wet houden en kan zich geen bevoegdheden toe-eigenen die elders belegd zijn.

Het Luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart gaat dus alleen over de activiteiten die toegestaan zijn op de luchthaven. De ligging van de luchthaven wordt daarbij als gegeven en uitgangspunt meegenomen. In een luchthavenbesluit staan geen regels over het zogenaamde luchtzijdig gebruik. De provincie is daarvoor op grond van de Wet luchtvaart geen bevoegd gezag. Het ministerie van I&W en ILT zijn verantwoordelijk voor wet- en regelgeving voor de inrichting en het gebruik van het luchtruim, de luchtvaartpolitie zorgt voor handhaving van het luchtruim.

Het inrichting en het daadwerkelijk gebruik van vliegroutes en de handhaving daar op is daarom geen onderdeel van het Luchthavenbesluit. De provincie heeft in dit kader vaker de suggestie ontvangen om monitoring van vlieggedrag door middel van een vliegtuigvolgsysteem mogelijk te maken. Het voorschrijven van een vliegtuigvolgsysteem echter geen onderdeel van een luchthavenbesluit.

Provincie Gelderland ontvangt wel meer signalen over de effectiviteit van de klachtenafhandeling. In de CRO-vergadering van 14 december 2021 is een voorstel besproken over de klachtenprocedure. Provincie Gelderland steunt dit voorstel en zal binnen haar taken en verantwoordelijkheden een bijdrage leveren aan de probleemanalyse en oplossingen. De provincie vraagt ook de andere betrokken partijen zoals de luchthaven, CRO en luchtvaartpolitie om een constructieve bijdrage te leveren.

3b. In het Luchthavenbesluit worden geen aantallen vliegbewegingen vastgesteld, er is sprake van een geluidruimte die de luchthaven kan benutten voor vliegbewegingen. In de aanvraag is een correctie van min 3 dB(A) doorgevoerd ten opzichte van de geldende Omzettingsregeling. Ten opzichte van de huidige gebruikscijfers, die ruim binnen de huidige grenswaarden vallen, bevat het Luchthavenbesluit straks nog wel ontwikkelruimte, maar minder dan er was in de Omzettingsregeling. De provincie wil deze ontwikkelruimte wel blijven bieden.

4. Deze zienswijze gaat niet over het Luchthavenbesluit maar over de Omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland geeft een algemeen kader voor keuzes, prioriteiten en acties binnen de provincie Gelderland. Een gezond, veilig, schoon welvarend Gelderland staat centraal. Door zeven met elkaar samenhangende ambities na te streven, geeft de provincie Gelderland hier invulling aan. Er zijn altijd verschillende belangen en mogelijkheden. Dit vraagt voortdurend om een afweging van verschillende tegenstrijdige belangen en waarden.

Dat er andere zinvolle mogelijkheden zijn op de locatie van luchthaven Teuge, betekent niet dat het luchthavenbesluit in strijd is met of niet in de geest van de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is geen voorkeur voor (plezier)vliegen ten opzichte van andere belangen

op de locatie van luchthaven Teuge opgenomen.

Een luchthavenbesluit voorziet niet in een functieverandering voor de aangewezen ruimte.

5. Gezien de huidige stand van zaken van de ontwikkeling van de techniek van het elektrisch vliegen en het ontbreken van landelijke kaders hierover vindt de provincie het op dit moment nog niet realistisch om daar nu al voorschriften op te baseren in het Luchthavenbesluit. Eventuele besteding van middelen aan het verduurzamen van luchtvaart wordt niet vastgelegd in een luchthavenbesluit.

6. Indiener uit kanttekeningen over de uitvoering en conclusies van het uitgevoerde Belevingsonderzoek. We nemen kennis van deze kanttekeningen. Het Belevingsonderzoek biedt, naast andere signalen uit de omgeving (zoals die van deze zienswijze), inzicht in de beleving van omwonenden.

7. Luchtvaartklachten kunnen ingediend worden bij het Provincieloket. Deze klachten worden door de provincie doorgestuurd naar de Luchtvaartpolitie wanneer het over vlieggedrag gaat. Klachten over de grondgebonden activiteiten worden door de provincie in behandeling genomen. Klachten over bedrijven op de luchthaven sturen wij door naar de Omgevingsdienst.

8. De provincie is niet bevoegd om op deze manier met betrekking tot vlieggedrag op te treden. zie daarvoor ook beantwoording punt 3a.

9. Zie beantwoording punt 3a.

10. De provincie vindt dat dergelijke maatregelen te zeer in zouden grijpen op de bedrijfsvoering van de ondernemers op de luchthaven.

11. De ligging en bebakening van de aanvliegroute maakt geen deel uit van het Luchthavenbesluit. Deze worden gecontroleerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Gemeente Voorst - 15 oktober 2021 11:40:55 uur

Reactienummer: 16

Indiener: Gemeente Voorst

Samenvatting

De gemeente Voorst stemt in met het ontwerp-Luchthavenbesluit. De gemeente heeft over 3 onderwerpen opmerkingen in haar zienswijze aangegeven:

1. Ten aanzien van het beperken van valschermvluchten vindt de gemeente dat de maatregelen eenzijdig en bovenwettelijk zijn en de provincie hiermee historisch verkregen, bestaande rechten van de luchthaven bovenwettelijk inperkt. Daarom verzoekt de gemeente aan de provincie om met het NPCT op zoek te gaan naar mogelijkheden om de schade voor NPCT te beperken.
2. De gemeente Voorst vindt dat de klachten afhandelingsprocedure voor verbetering vatbaar is.
3. De gemeente Voorst spreekt de verwachting uit dat de provincie een actieve gesprekspartner (en medefinancier) blijft voor het ontwikkelen van duurzame luchtvaart op de luchthaven Teuge.

Antwoord

1. Er is geen sprake van bovenwettelijke maatregelen; de provincie mag op grond van de Wet luchtvaart in een luchthavenbesluit regels stellen voor het openingstijden, aantallen vliegbewegingen en aard van de vliegbewegingen.

De provincie Gelderland heeft een voorstel van NPCT ontvangen waaruit blijkt dat het technisch mogelijk is om de huidige valschermvliegtuigen stiller te maken door er een andere propeller op te plaatsen. Deze aanpassing vergt een investering van NPCT. De provincie onderzoekt hoe zij NPCT hierbij tegemoet kan komen.

2. Provincie Gelderland ontvangt meer signalen over de effectiviteit van de klachtenafhandeling. In de CRO-vergadering van 14 december 2021 is een voorstel besproken over de klachtenprocedure. Provincie Gelderland steunt dit voorstel en zal binnen haar taken en verantwoordelijkheden een bijdrage leveren aan de probleemanalyse en oplossingen. De provincie vraagt ook de andere betrokken partijen zoals de luchthaven, CRO en luchtvaartpolitie om een constructieve bijdrage te leveren.

3. De provincie Gelderland is en blijft een gesprekspartner waar het gaat om duurzame ontwikkelingen in de provincie Gelderland. Daarnaast ligt er voor wat betreft de verduurzaming van de luchtvaartsector een duidelijke opdracht bij het ministerie van IenW.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit

Gemeente Apeldoorn - 15 oktober 2021 11:51:31 uur

Reactienummer: 17

Indiener: Gemeente Apeldoorn

Samenvatting

De gemeente Apeldoorn stemt in met het ontwerp-Luchthavenbesluit. De gemeente heeft over 3 onderwerpen opmerkingen in haar zienswijze aangegeven:

1. Ten aanzien van het beperken van valschermvluchten vindt de gemeente dat de maatregelen eenzijdig en bovenwettelijk zijn en de provincie hiermee historisch verkregen, bestaande rechten van de luchthaven bovenwettelijk inperkt. Daarom verzoekt de gemeente aan de provincie om met het NPCT op zoek te gaan naar mogelijkheden om de schade voor NPCT te beperken.
2. De gemeente Apeldoorn vindt dat de klachten afhandelingsprocedure voor verbetering vatbaar is.
3. De gemeente Apeldoorn spreekt de verwachting uit dat de provincie een actieve gesprekspartner (en mede- financier) blijft voor het ontwikkelen van duurzame luchtvaart op de luchthaven Teuge.

Antwoord

1. Er is geen sprake van bovenwettelijke maatregelen; de provincie mag op grond van de Wet luchtvaart in een luchthavenbesluit regels stellen voor het openingstijden, aantallen vliegbewegingen en aard van de vliegbewegingen.

De provincie Gelderland heeft een voorstel van NPCT ontvangen waaruit blijkt dat het technisch mogelijk is om de huidige valschermvliegtuigen stiller te maken door er een andere propeller op te plaatsen. Deze aanpassing vergt een investering van NPCT. De provincie onderzoekt hoe zij NPCT hierbij tegemoet kan komen.

2. Provincie Gelderland ontvangt meer signalen over de effectiviteit van de klachtenafhandeling. In de CRO-vergadering van 14 december 2021 is een voorstel besproken over de klachtenprocedure. Provincie Gelderland steunt dit voorstel en zal binnen haar taken en verantwoordelijkheden een bijdrage leveren aan de probleemanalyse en oplossingen. De provincie vraagt ook de andere betrokken partijen zoals de luchthaven, CRO en luchtvaartpolitie om een constructieve bijdrage te leveren.

3. De provincie Gelderland is en blijft een gesprekspartner waar het gaat om duurzame ontwikkelingen in de provincie Gelderland. Daarnaast ligt er voor wat betreft de verduurzaming van de luchtvaartsector een duidelijke opdracht bij het ministerie van IenW.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

AOPA - 15 oktober 2021 11:59:15 uur

Reactienummer: 18

Indiener: AOPA

Samenvatting

1 De AOPA ziet graag dat de luchthaven Teuge binnen de vast te stellen openingstijden/geluidsruimte, zowel door VFR-als door IFR-verkeer, maximaal kan worden gebruikt. Dat betekent dat de bepalingen die IFR-vluchten binnen de daglichtperiode en VFR-vluchten buiten de daglichtperiode onmogelijk maken, zou moeten worden geschrapt. Als er op instrumenten gevlogen kan worden overdag, is het in dat geval niet nodig om de naderingsroutes te volgen en kan - door grotere spreiding van het verkeer - concentratie van overlast voor de omgeving worden verminderd.

2 Het is AOPA niet duidelijk op basis waarvan in artikel 3.4 (Openingstijden) 15 april en 16 september als grenswaarden zijn gekozen.

Antwoord

De luchthaven heeft in de aanvraag de wens aangegeven dat zij de Omzettingsregeling van 2009, met een correctie van 3 dB(A) op de BKL-grenswaarde voor het geluid, omgezet willen hebben in een provinciaal Luchthavenbesluit.

1. De regels over de openingstijden voor IFR (instrumentvliegvoorschriften) en VFR (zichtvliegvoorschriften) zijn overgenomen van de geldende Omzettingsregeling. De luchthaven heeft in haar aanvraag geen gewijzigde openingstijden voor IFR en/of VFR aangevraagd.

2. Deze begrenzing, alsmede vrijwel alle andere bepalingen in artikel 3.4 zijn 1 op 1 overgenomen van de Omzettingsregeling. De luchthaven heeft op dit punt ook geen wijziging gevraagd.

Deze zienswijzen zijn voorgelegd aan de luchthaven. De luchthaven geeft hier het volgende over aan:

"De luchthaven heeft geen structurele aanpassing van de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge aangevraagd, slechts een één op één omzetting van het Omzettingsbesluit. Zonder gedegen onderzoek kan niet op voorhand worden bepaald dat het gebruik van de IFR procedure binnen daglichtperiode een positief effect op de omgeving zal hebben. De Luchthaven is én blijft met de omwonenden in gesprek om hinder te verminderen. Het gebruiken van de IFR procedure met de bijbehorende vliegroute binnen daglichtperiode kan ook een onderwerp in deze gesprekken zijn."

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Natuur- en Milieufederatie Gelderland - 15 oktober 2021 12:39:34 uur

Reactienummer: 19

Indiener: Natuur- en Milieufederatie Gelderland

Samenvatting

1. Positief over toekomstig beleid verduurzaming, minder hinder en grenzen aan o.a. stikstofuitstoot. Het Luchthavenbesluit zelf bevat onvoldoende houvast door ontbreken concrete doelstellingen en termijnen.
2. Technische verduurzaming nog ver weg. Enige oplossing: minder vliegen. Bij keuze voor ontwikkelruimte hoort daadwerkelijke realisering verduurzaming. Provincie wordt gevraagd concrete stappen te zetten.
3. De vergunde geluidsruimte is groot in relatie tot gerealiseerde vluchten. Hinder kan daardoor toenemen. Waarom vasthouden aan beleidsneutrale omzetting?
4. Hinderbeleving niet alleen als gevolg van geluidsruimte, maar ook door soort, duur, voorspelbaarheid. Vraagtekens bij uitgevoerde onderzoek. Advies instrument in samenspraak met belanghebbenden verder te ontwikkelen.
5. Aantal dagdelen zonder paravluchten verruimen naar 8 dagdelen.
6. Toevoegen quota aan geluidsruimte ongewenst: meer flexibiliteit luchthaven, grotere onzekerheid gehinderden.
7. Nu er nog geen besluit is genomen op de aanvraag om natuurvergunning is het lastig om een totaalbeeld te krijgen. Ook het beperken van de stikstofuitstoot is een belangrijk onderdeel van de verduurzamingsopgave van de luchtvaart.

Antwoord

1. De provincie vindt het nog te vroeg om nu al concrete stappen te formuleren voor het terugbrengen van emissies en geluidhinder: Daarvoor zijn nog onvoldoende randvoorwaarden ingevuld. Zo is er nog geen toepasbare wet- en regelgeving voor de kleine vliegvelden en/of kleine (recreatieve) luchtvaart. Ook is de stand en beschikbaarheid van de techniek nog niet zo ver, dat van de sector nu al een grootschalige overstap naar stillere en emissie-armere luchtvaartuigen kan worden gevergd. De provincie wil daarom in samenspraak met de luchthaven en de sector afspraken gaan maken over een realistisch tijdpad en haalbare doelen.
 2. Zie punt 1.
 3. In het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland staat dat de provincie van plan is om de omzettingsregeling beleidsneutraal om te zetten in een luchthavenbesluit. Daarvan wijkt de provincie al af door een beperking op te nemen voor het uitvoeren van valschermvluchten, de geluidruimte voor klein verkeer (ten opzichte van de omzettingsregeling) te halveren en aan te kondigen dat de milieuruimte in de toekomst stapsgewijs wordt beperkt.
 4. Provincie Gelderland heeft DirectResearch opdracht gegeven een belevingsonderzoek uit te voeren. Er is gekozen voor een kwalitatief onderzoek om meer diepgaand inzicht te krijgen in de beleving van omwonenden. De resultaten van dit onderzoek zijn samengevat in een rapportage. Deze resultaten tonen aan dat naast geluidshinder ondervraagden aangeven zich zorgen te maken over de gevolgen voor het milieu en de persoonlijke gezondheid. In het Luchthavenbesluit kondigt de provincie aan de milieuruimte (geluid en emissie) in de toekomst stapsgewijs terug te brengen. De provincie blijft aandacht besteden aan de beleving van de omwonenden van de (activiteiten van) luchthaven. Het (laten) uitvoeren van belevingsonderzoeken maakt echter geen deel uit van een luchthavenbesluit.
 5. In een eerder met Provinciale Staten besproken scenario is er nog sprake geweest van 8 valschermvrij weekend dagdelen. Provinciale Staten lieten toen al duidelijk weten dat dit een te grote beperking op zou leveren voor de activiteiten van het paracentrum. Het aantal valschermvrije weekend dagdelen is bijgesteld naar 4.
 6. De provincie begrijpt dat er bij omwonenden meer onzekerheid ontstaat over de wijze waarop de luchthaven de samengevoegde geluidruimte gaat benutten. Dit kan echter zowel ten gunste als ten nadele van omwonenden uitvallen, waarbij er onder omwonenden ook verschil bestaat over welk type vliegbewegingen het meeste hinder veroorzaakt: Voor de een is een toename van klein verkeer een bron van meer hinder, een ander ervaart juist meer hinder van groot verkeer of helikopters.
 7. Voor de aanvragen om een luchthavenbesluit en een natuurvergunning gelden aparte toetsingskaders. Beide aanvragen worden beoordeeld aan het daarvoor geldende toetsingskader. Ondanks het streven om de beoordeling van beide aanvragen parallel uit te voeren, is het niet mogelijk de afronding ervan op hetzelfde moment te voltooien. Voor de aanvraag om natuurvergunning waren aanvullende gegevens noodzakelijk om daarover een besluit te kunnen nemen. De stikstofuitstoot wordt in dat kader beoordeeld door Gedeputeerde Staten.
- Overigens bestaat er geen wettelijke verplichting tot het procedureel en inhoudelijk coördineren van aanvragen om een luchthavenbesluit en een natuurvergunning.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit

Algemeen Belang Teuge (ABT) - 15 oktober 2021 21:26:09 uur

Reactienummer: 20

Indiener: Algemeen Belang Teuge (ABT)

Samenvatting

1. Bedrijfsvoering: bedrijfsplan ontbreekt.
2. Het Luchthavenbesluit geeft onvoldoende invulling aan terugdringen emissies. Verzoek onderzoek gevolgen van vliegtuigemissies voor volksgezondheid in Teuge.
3. Het Luchthavenbesluit gaat niet voldoende in op het verminderen van geluid in relatie tot de mogelijkheid voor 80.000 vliegbewegingen.
4. Emissieberekeningen zouden vervangen moeten worden door metingen. In de berekeningen is geen rekening gehouden met de 275.000 bezoekers per jaar (die ook van en naar het vliegveld reizen).
5. Door het samenvoegen van de geluidsruimte voor groot verkeer, helikopters en GA ontstaat er mogelijk meer uitstoot (wat niet gevolgen wordt door groot verkeer, helikopters kan ten behoeve van GA komen).
6. De maatregelen voor paravluchten dragen niet bij aan terugdringen van emissies en geluidshinder, de vluchten verplaatsen naar andere dagen.
7. In het Luchthavenbesluit wordt geen rekening gehouden met eventuele groei door o.a. lifeliner vluchten.
8. Op de plek waar vliegtuigen proefdraaien ontstaat regelmatig een wolk van uitlaatgassen over het dorp. Gevraagd wordt deze plek te verplaatsen.
9. De emissies van proefdraaien moeten ook worden meegenomen in de metingen.
10. Het Luchthavenbesluit houdt onvoldoende rekening met het overvliegend karakter van paravluchten en reclameslepen in relatie tot emissies en geluidsbelasting.
11. Omwonenden maken zich zorgen over veiligheid op de grond. Dit komt onder andere doordat er geen verkeersleiding is en piloten regelmatig over de aera's to be avoided vliegen. Waarom maakt een veiligheidsonderzoek gekoppeld aan ambities luchthaven geen onderdeel uit van Luchthavenbesluit?
12. De infrastructuur moet worden aangepast als gevolg van een toename van bewegingen in de wegen om de luchthaven, waar het nu in het weekend al er vol is met verkeer.
13. Omwonenden maken zich zorgen over de stapeling van emissies en geluidsbelasting door een eventuele opening van Lelystad Airport en de verplaatsing van bedrijven en vliegbewegingen naar Teuge.

Antwoord

1. Een bedrijfsplan is geen vereist onderdeel van een aanvraag voor een Luchthavenbesluit.
2. Het onderzoeken van de emissies van het vliegverkeer vindt gedeeltelijk plaats via de beoordeling van de aanvraag Wet natuurbescherming van de luchthaven.

Het is niet verplicht om regels op te stellen over de luchtkwaliteit, maar dit aspect is wel meegenomen in de belangenafweging.

Een luchthavenbesluit kan namelijk ook regels of grenswaarden bevatten die noodzakelijk zijn met het oog op het externe-veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging. Dit artikel bevat een 'kan-bepaling', dat betekent dat het niet verplicht is om regels of grenswaarden te stellen die gaan over de lokale luchtverontreiniging. Bij de beoordeling van de aanvraag om een luchthavenbesluit moet wel worden onderzocht of er aanleiding is om daarover regels of grenswaarden te stellen.

De aanvraag bevat een rapport, opgesteld door Adecs Airinfra Consultants, waarin de effecten van de luchthaven of de luchtkwaliteit zijn onderzocht: 'Berekeningsrapportage voor het geluid, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit ten behoeve van het luchthavenbesluit Teuge' d.d. 17 mei 2019.

Uit het rapport blijkt dat de luchtvaart op Teuge een kleine bijdrage heeft aan de lokale luchtkwaliteit. De normen voor NO₂ en PM₁₀ (beide respectievelijk 40 µg/m³) worden niet overschreden door de luchtvaartactiviteiten.

Er wordt voldaan aan de normen met betrekking tot luchtkwaliteit. Uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het luchthavenbesluit De Kooy (30 oktober 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3643) volgt dat, wanneer voldaan worden aan de luchtkwaliteitseisen (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer), het aspect luchtkwaliteit geen beletsel is voor het vaststellen van het luchthavenbesluit.

3. In het luchthavenbesluit worden geen maximaal aantallen vliegbewegingen vastgesteld. De provincie heeft een grenswaarde voor de maximale geluidsbelasting vastgesteld. Deze grenswaarde staat geen toename van de maximaal toegestane hoeveelheid geluid ten opzichte van de Omzettingsregeling toe. Binnen de grenswaarde kan de luchthaven vliegbewegingen toestaan.

4. Uit deze zienswijze maken wij op dat gesteld wordt dat het beter is het geluid van het vliegverkeer op de luchthaven te meten in plaats van te berekenen. Dat lijkt logisch, maar is in de praktijk echter niet uitvoerbaar. Wanneer geluid wordt gemeten, wordt niet alleen het geluid van het vliegverkeer gemeten maar ook al het andere omgevingsgeluid. Om toch te kunnen vaststellen of de geluidruimte die het luchthavenbesluit toestaat te kunnen vaststellen zijn in het Luchthavenbesluit handhavingspunten opgenomen.

Een luchthavenbesluit ziet niet op verkeersbewegingen van bezoeker naar de luchthaven. Daarin voorziet een andere wet, namelijk de Wet milieubeheer. De geluidseffecten als gevolg van deze verkeersbewegingen moeten worden meegenomen bij het verlenen van een vergunning op grond van die wet. Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit kunnen deze geluidseffecten buiten beschouwing worden gelaten.

De emissies van het gemotoriseerde verkeer van en naar de luchthaven worden beoordeeld aan de hand van de aanvraag om een vergunning Wet natuurbescherming.

5. De samenvoeging van de quota voor groot verkeer, helikopters en grenswaarde voor geluid overeenkomstig de BKL- methode uit de Omzettingsregeling is volgens de huidige in de wet voorgeschreven Lden-methodiek uitgevoerd. Het is niet te verwachten dat de geluidruimte, die momenteel niet benut wordt door helikopters en groot verkeer, in zijn geheel benut zal worden door klein verkeer. De aanname, dat klein verkeer relatief meer uitstoot en geluidsbelasting oplevert, wordt niet nader toegelicht.

6. De berekening van de geluidsbelasting is gemaakt op basis van de daarvoor geldende rekenvoorschriften. De provincie beoogt met het instellen van valschermvrije weekeind dagdelen het creëren van voorspelbare rustmomenten voor de omgeving. Daarnaast is de beperking zodanig opgesteld, dat deze aanzet tot het stiller maken van de valschermvliegtuigen. Als dat lukt, dan worden alle valschermvluchten stiller. Het aantal reclamevluchten en de ontwikkeling/trend daarin van de luchthaven is niet van dien aard dat dit voor de provincie aanleiding is om hiervoor in het Luchthavenbesluit aanvullende beperkingen op te leggen.

7. Er is ons geen concreet/formeel voornemen tot het plaatsen van een lifeliner op de luchthaven bekend

gemaakt. Ook maakt het plaatsen van een lifeliner geen deel uit van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit. De mogelijke plaatsing van een lifeliner en de mogelijke effecten daarvan kunnen wij daarom niet betrekken in de afwegingen rond het Luchthavenbesluit.

8. Het proefdraaien van de motoren moet vlak voor de start plaatsvinden in verband met de vliegveiligheid. De locatie moet daarom dicht bij de startbaan zijn gelegen. De locatie is dus afhankelijk van de plek waar het vliegtuig gaat vertrekken.

9. De effecten van de emissies van het proefdraaien met motoren worden beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming.

10. De provincie beoogt met het instellen van valschermvrije weekeind dagdelen het creëren van voorspelbare rustmomenten voor de omgeving. Daarnaast is de beperking zodanig opgesteld, dat deze aanzet tot het stiller maken van de valschermvliegtuigen.

11. Voor een luchthaven van de omvang van luchthaven Teuge is geen verkeersleiding noodzakelijk. De veiligheidsaspecten van het vliegverkeer van en naar de luchthaven worden na het vaststellen van het Luchthavenbesluit door Provinciale Staten getoetst door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en verlenen de vereiste Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim.

12. In deze zienswijze wordt niet nader toegelicht welke aanpassingen men voor ogen heeft en met welk doel. Bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit kan deze buiten beschouwing worden gelaten, omdat een luchthavenbesluit geen betrekking heeft op de infrastructuur in de omgeving van een luchthaven.

13. De provincie begrijpt dat de omwonenden zich zorgen maken over de onzekere gevolgen van het openen van Lelystad Airport. Het in beeld brengen van de cumulatieve effecten van de luchtvaart activiteiten van Lelystad Airport en Teuge is niet voorgeschreven voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit. De effecten van het toekomstige gebruik van vliegveld Lelystad Airport zijn bovendien momenteel nog niet bekend.

De provincie kan in het Luchthavenbesluit ook geen onderscheid maken in de herkomst van nieuwe ondernemers op de luchthaven, of vertrekkende en/of landende luchtvaartuigen. Zolang zij binnen de grenswaarden en voorschriften van het Luchthavenbesluit opereren is hiervoor geen grond.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

NN - 15 oktober 2021 21:35:43 uur

Reactienummer: 21

Indiener: NN

Samenvatting

1. Voor het Luchthavenbesluit moet een brede afweging gemaakt worden van verschillende belangen, waarbij de provincie rekening moet houden met verschillende vormen van luchtvaart vanaf Teuge. Niet alleen valschermvluchten spelen een rol, ook rondvluchten, reclamevluchten, helikoptervluchten en zakenvluchten. Naast geluidsoverlast moet de provincie ook rekening houden met CO₂- en stikstofuitstoot, verkeersoverlast en de gevolgen van luchtvaart voor privacy en gezondheid (geluid en luchtvervuiling). De provincie moet daarbij niet alleen naar huidig gebruik kijken, maar ook naar gebruik in de komende 10 - 15 jaar. Houdt daarbij ook rekening met de andere claims op de ruimte, zoals woningbouw.

2. De klachtenprocedure werkt niet goed en de luchtvaartpolitie en luchthavenmeester ondernemen geen actie

op basis van klachten.

3. Het ontwerp-Luchthavenbesluit stuurt te weinig op emissiebeperkingen en het verminderen van geluidsoverlast.

4. Het ontwerp-Luchthavenbesluit geeft onvoldoende invulling aan het beleid voor de komende 10 - 15 jaar en de gevolgen van de luchthaven voor omwonenden. Wat zijn de gevolgen voor het leefklimaat en de woningbouw?

5. Is het legitiem om een luchthaven te huisvesten in de Stedendriehoek? Is het verplaatsen van de activiteiten naar Lelystad een betere optie voor nu en in de toekomst? Is in dit licht ook onderzocht of het paracentrum verplaatst kan worden?

6. Piloten die vanaf het zuiden aanvliegen houden zich regelmatig niet aan de vastgestelde routes. Ze vliegen over area's to be avoided. Piloten van de valschermvluchten leveren veel overlast door in een beperkt gebied te vol gas te klimmen en, nadat de springers eruit zijn, zo snel mogelijk weer dalen. Dit zorgt voor veel geluidsoverlast en veel CO₂- en stikstofuitstoot. Uit een rapport van TO70 blijkt dat de geluidsbelasting van valschermvluchten niet zo hoog is dat er extra handhavingspunten of ruimtelijke beperkingen nodig zijn. Hiermee lijken piloten een vrijbrief te krijgen om gewoon door te gaan zoals ze nu doen.

7. Er wordt meer gevlogen van en naar vliegveld Teuge. Hierdoor neemt de overlast toe. Is er onderzoek gedaan naar hoeveel en welke vluchten er plaatsvinden, uitgesplitst naar dagen/weekenden?

8. De CRO zegt aandacht te hebben voor het belang van omwonenden, maar buiten de vergaderingen om is daar niks van te merken.

9. De recreatieve functie van het vliegveld beperkt zich hoofdzakelijk tot de gebruikers. De gebruikers ervaren geen overlast als ze hun klaar zijn met hun hobby en weer naar huis gaan. Daar kunnen ze rustig in de achtertuin zitten. Omwonenden blijven echter last houden van de luchthaven, dit past niet bij de gemeente Voorst, als groene hart van de Stedendriehoek. Het ontwerp-Luchthavenbesluit strookt daarmee niet met ambitie 4, een Gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland.

10. De werkgelegenheid op de luchthaven is erg beperkt. Een andere invulling van de luchthaven kan een veelvoud aan arbeidsplaatsen opleveren.

11. Betaalt de luchthaven belasting en BTW over de verkochte brandstof? Welke inkomsten haalt Teuge uit landingsgelden? Hoeveel tandemsprongen worden er uitgevoerd en wat is daar bijzonder aan? Is er onderzoek gedaan naar een andere plek voor het paracentrum? Wat zijn de overlastbeperkende maatregelen en hoe verhouden deze zich tot beperkende maatregelen waardoor ondernemers in bedrijfsleven, horeca, etc. moeten verplaatsen of sluiten?

12. Het paracentrum past niet bij ambitie 4: een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland.

13. De maatregel om voorspelbare rust te creëren leidt tot veel discussie. Het is geen oplossing voor de hinder van omwonenden.

14. De geluidruimte voor 80.000 vluchten is veel te ruim en zorgt voor nog meer overlast van luchthaven Teuge voor omwonenden. Het lijkt erop dat de fout in geluidruimte in Den Haag bewust is gemaakt, zodat nu gezegd kan worden dat de ruimte ingeperkt wordt.

15. Ook stillere vliegtuigen blijven nadrukkelijk aanwezig.

16. Er zijn meer bindende regels nodig voor de activiteiten op en rond de luchthaven. Waarom worden er geen sancties opgenomen bij overtredingen van piloten in het luchthavenbesluit? Waarom stelt de provincie geen vliegtuigvolgsysteem verplicht?

17. Waarom wordt het klimgebied voor valschermvluchten niet vergroot? Door vergroting ontstaat minder overlast. Hoe kunnen burgers hierin meedenken?

18. Het belevingsonderzoek is uitgevoerd door een partij die ook voor Schiphol Airport werkt, TO70 is betrokken bij KLM. Daarmee zijn deze partijen niet onafhankelijk. Het roept twijfels op over de betrouwbaarheid van de uitgevoerde onderzoeken. Bovendien gaan de onderzoeken uit van momentopnamen en er zijn delen van de rapporten geanonimiseerd.

19. Gelden de kernwaarden schoon, gezond, duurzaam en welvarend ook voor omwonenden van Teuge?

Antwoord

1. De provincie heeft een afweging van verschillende belangen gemaakt om te komen tot dit Luchthavenbesluit. Daarbij is gekeken naar de belangen van de luchthaven, omwonenden en de omgeving van de luchthaven. In het Luchthavenbesluit maakt de provincie haar voornemen kenbaar om de milieuruimte van de luchthaven in de toekomst te verkleinen.

2. Provincie Gelderland ontvangt meer signalen over de effectiviteit van de klachtenafhandeling. In de CRO-vergadering van 14 december 2021 is een voorstel besproken over de klachtenprocedure. Provincie Gelderland steunt dit voorstel en zal binnen haar taken en verantwoordelijkheden een bijdrage leveren aan de probleemanalyse en oplossingen. De provincie vraagt ook de andere betrokken partijen zoals de luchthaven, CRO en luchtvaartpolitie om een constructieve bijdrage te leveren.

3. In het luchthavenbesluit is het voornemen kenbaar gemaakt om de milieuruimte van de luchthaven in de toekomst af te laten nemen. Het sturen op emissiebeperking is complex.

Het Luchthavenbesluit stuurt op het verminderen van geluidsoverlast door het uitoefenen van paravvluchten met toestellen uit geluidscategorie 1 tot en met 4 te beperken op 4 dagdelen per maand, in het weekend.

4. Het Luchthavenbesluit is in overeenstemming met het provinciale beleid. De gemeente is verantwoordelijk voor de leefomgeving en het woningbouwbeleid in de omgeving van de luchthaven.

5. Luchthaven Teuge is in 1935 opgericht. De provincie neemt nu een luchthavenbesluit voor de toekomst van deze al bestaande luchthaven. Het is geen besluit waarmee een nieuw te vestigen luchthaven ondersteund wordt. Voor het nemen van een luchthavenbesluit is het geen vereiste onderzoek te doen naar mogelijke verplaatsing van activiteiten of een andere invulling van de gebruikte grond.

6. Het Luchthavenbesluit gaat over de grondgebonden activiteiten van luchthaven Teuge. Provincie Gelderland heeft geen bevoegdheden ten aanzien van het gebruik van het luchtruim.

7. Het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) verzamelt de aantallen en aard van de vliegbewegingen op kleine luchthavens, zoals luchthaven Teuge. Deze cijfers zijn openbaar. Uit de cijfers van de laatste 10 jaar is geen significante stijging van vliegbewegingen op te maken. In de cijfers van het CBS wordt geen onderscheid gemaakt in week- of weekend vliegbewegingen. Luchthaven Teuge houdt zelf een verplichte administratie van starts landingen bij. Deze administratie geeft een overzicht van de uitgevoerde vluchten van en naar Teuge en de tijden daarvan. Deze administratie wordt gecontroleerd door o.a. de Inspectie Leefomgeving en Transport. Deze administratie is niet openbaar.

8. Het instellen van een Commissie Regionaal Overleg (CRO) is een taak van Provinciale Staten. De CRO is een onafhankelijk orgaan. Daarom werkt de CRO ook met een onafhankelijke voorzitter. Opmerkingen over het functioneren van de CRO sturen wij door aan de onafhankelijke voorzitter. Het is de verantwoordelijkheid van de voorzitter om deze klachten verder af te handelen.

9. Het Luchthavenbesluit stelt vast hoeveel geluidruimte de luchthaven krijgt. Om te komen tot een vastgestelde geluidruimte heeft de provincie een afweging gemaakt tussen de belangen van de luchthaven en

de belangen van omwonenden en de omgeving.

10. Zie antwoord op punt 5.

11. Het luchthavenbesluit regelt de toegestane milieuruimte voor de luchthaven. Voor het nemen van een luchthavenbesluit is het niet noodzakelijk de volledige bedrijfsvoering van de luchthaven te beschouwen. De bedrijfsvoering is een verantwoordelijkheid voor de luchthavendirectie en de aandeelhouders van de luchthaven.

12. De indiener verwijst in deze zienswijze waarschijnlijk naar het coalitieakkoord 2019-2023 van Gedeputeerde Staten. Daarin hebben Gedeputeerde Staten 5 ambities beschreven. Provinciale staten hebben deze ambities onderschreven. De vierde ambitie is "Gelderland werkt aan een gezonde, veilige, schone en welvarende samenleving".

Het College van GS heeft zich in het Coalitieakkoord 2019-2023 niet uitgesproken voor of tegen specifieke sportieve en/of recreatieve activiteiten zoals parachutespringen.

13. Zie het antwoord bij 3.

14. De gemaakte fout in de geluidruimte in de Omzettingsregeling is in het luchthavenbesluit gecorrigeerd. Wij gaan er niet van uit dat deze fout indertijd bewust gemaakt is.

15. Zie het antwoord bij 3.

16. Het ontwerp-Luchthavenbesluit kan geen regels stellen aan het gebruik van het luchtruim. Het instellen van sancties voor piloten is geen bevoegdheid van de provincie en is daarom niet opgenomen in het Luchthavenbesluit. De provincie heeft vaker de suggestie ontvangen om een vliegtuigvolgsysteem in te zetten. Het voorschrijven van een vliegtuigvolgsysteem is geen onderdeel van het Luchthavenbesluit.

17. Als het Rijk een nieuw besluit neemt over de inrichting van het luchtruim (b.v. het aanpassen van de ligging en omvang van het klimgebied (stijgkolom), is het Rijk verantwoordelijk voor het inrichten van de participatie mogelijkheden voor omwonenden.

18. De onafhankelijkheid van de adviseurs van de provincie staat voor de provincie niet ter discussie. Het anonimiseren van de respondenten van het Belevingsonderzoek is gedaan om hun privacy (op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming) te waarborgen.

19. Provincie Gelderland heeft DirectResearch opdracht gegeven een belevingsonderzoek uit te voeren. Er is gekozen voor een kwalitatief onderzoek om meer inzicht te krijgen in de beleving van omwonenden. De resultaten van dit onderzoek zijn samengevat in een rapportage. Om de resultaten te duiden is het niet nodig om persoonsgegevens openbaar te maken. Wel is er, om duiding te geven aan de spreiding van het onderzoek, gekozen om een globale locatieaanduiding van de respondenten aan te geven.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Platform Vlieghinder Teuge (PVT) - 16 oktober 2021 15:42:37 uur

Reactienummer: 23

Indiener: Platform Vlieghinder Teuge (PVT)

Samenvatting

1. Er is nog niets bekend over een aanvraag om natuurvergunning. Wat gebeurt er als deze vergunning niet kan worden verleend?
2. De geluidsruimte moet beperkt worden tot het huidige daadwerkelijke gebruik van 40.000 - 50.000 vluchten per jaar. Het aantal para- en rondvluchten moet verder beperkt worden.
3. Weekendvluchten moeten extra belast worden.
4. Er moet een heldere en effectieve klachtenregeling komen die duidelijkheid biedt aan klager, piloot en luchthaven.
5. De provincie is al tenminste zes jaar in gebreke bij de vaststelling van een luchthavenbesluit en daarmee is er aanhoudende onduidelijk over het herstel van de fout (verdubbeling geluidsruimte). Hierdoor is het vertrouwen in de provincie en luchthaven geschaad.
6. In het ontwerp-Luchthavenbesluit wordt de fout uit de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge hersteld. De manier waarop is in strijd met de voorschriften en hierover gemaakte afspraken met het Ministerie. Zie hiervoor bijlage A van Adecs 200411 rapvH/PH/kd en Adecs dgb 180431 not/Ph/kd.
7. De berekeningen voor de geluidsruimte moeten opnieuw uitgevoerd worden waarbij actuele gegevens gebruikt worden in plaats van de invoerset uit 1996. Daarnaast zou ook het quotumverkeer gehalveerd moeten worden, nu dat is samengevoegd met het overige verkeer, zoals in 1999 door het Rijk gedaan is voor overig verkeer. Zie verder ook antwoord onder punt 17.
8. Het beleid van de provincie dateert uit 2009. Door deze punten is het vertrouwen van de omgeving in de provincie geschaad. De gebruikers van de luchthaven en de luchthaven zelf helpen niet bij het herstellen van vertrouwen. Doordat er geen Rijksbeleid is op het gebied van uitstoot en geluid is het logisch het Luchthavenbesluit een maximale geldigheidstermijn mee te geven van bijvoorbeeld 2 jaar.
9. De integrale belangenafweging houdt onvoldoende rekening met het belang van gezondheid van omwonenden, de negatieve impact op zakelijke en bedrijfsmatige activiteiten en de effecten van geluidshinder op thuiswerken waaronder potentiële economische schade.
10. Het ontwerp-Luchthavenbesluit biedt onvoldoende prikkel om geluidsarmer en schoner te gaan vliegen. Het Luchthavenbesluit Eindhoven laat zien dat het ook anders kan.
11. De luchthaven heeft de omgeving niet betrokken bij haar aanvraag.
12. Indiener daagt provincie uit om het luchthavenbesluit maximaal en creatief te benutten om ongewenst gedrag van piloten aan te pakken.
13. Om het vertrouwen te herstellen kan de luchthaven beginnen met afzien van de meteo marge.
14. Naast beperkingen voor valschermvluchten moeten er vergelijkbare beperkingen voor aerobaticsvluchten en rondvluchten worden opgenomen in het Luchthavenbesluit. Ook moet er een maximum in het Luchthavenbesluit staan voor helikopterverkeer en groot verkeer.
15. De ruimte in het ontwerp-Luchthavenbesluit is onnodig groot (ook door samenvoeging quota helikopter- en groot verkeer). Cijfers van het CBS geven aan dat General Aviation tussen begin deze eeuw en de laatste jaren zijn teruggelopen van 500.000 naar 330.000 - 350.000 vliegbewegingen. Hiervan vinden er ongeveer 45.000 plaats op Teuge. Er is geen sprake meer van te verwachten autonome groei.
16. Het ontwerp-Luchthavenbesluit kan niet gezien worden als een beleidsneutrale omzetting van de Omzettingsregeling Luchthaven Teuge. Door het vervallen van de weekendweegfactor is een belangrijke

beperking vervallen. Het afschaffen van de weekendweegfactor is daarom niet beleidsneutraal. Dit past niet bij de milieudoelstellingen van de provincie.

17. De invoerset van 1996 is volgens de provincie ongewijzigd toegepast. De invoerset gaat uit van 160.000 vliegbewegingen (vanaf het toepassen van de weekendweegfactor). Dat is wat anders dan de vermelde 80.000 verminderd met 4,5%. Daarnaast gaat de provincie voor het ontwerp-Luchthavenbesluit uit van recente gegevens voor het samenvoegen van klein verkeer met quotumverkeer. Wat is de logica hierachter en welke gegevens heeft de provincie gebruikt?

18. Provincie zou een vliegtuigvolgsysteem verplicht moeten stellen zodat feitelijk vlieggedrag vastgesteld kan worden.

19. Voorgesteld wordt om, op grond van artikel 8.54, tweede lid, van de Wet luchtvaart voor te schrijven dat ten minste één van de kwartaalrapportages (artikel 13 Besluit burgerluchthavens) onafhankelijk wordt gecertificeerd.

20. In het ontwerp-Luchthavenbesluit is één van de banen van Teuge vervallen. De geluidsruijnte van deze baan is ten onrechte toegevoegd aan de ruijnte voor de andere baan.

21. Gebruikers van de luchthaven houden onvoldoende rekening met de omgeving. Ze vliegen veel over area's to be avoided, buiten de voorgeschreven vluchtroutes en dalen onnodig met remvermogen. Het Luchthavenbesluit zou maximaal en creatief benut moeten worden om dit gedrag aan te pakken. Hier hoort ook een vliegtuigvolgsysteem bij. Structurele overlastgevers moet de toegang tot de luchthaven onttzegt worden.

22. Definitie dagdeel valschermspringen in lijn brengen met openingstijden luchthaven.

23. Vliegtuigen in een geluidscategorie stiller hebben vaak sterkere motoren waardoor ze hoger over het meetpunt van het handhavingspunt vliegen. De geluidsoverlast op de grond in de directe omgeving van de luchthaven neemt daardoor niet af. De maatregel voor valschermsvluchten zou daarom pas kunnen vervallen als een toestel bij het meetpunt van het handhavingspunt en bij het klimmen naar afzethoogte daadwerkelijk minder geluidhinder veroorzaakt voor de omgeving.

24. Kan de incidentele ontheffing voor 12 dagen aangewend worden voor het elimineren van valschermsvrije dagdelen?

25. In de geluidsberekening gaat de provincie uit van routestructuren voor valschermsvluchten die onmogelijk zijn en tot ongelukken zouden leiden. Het ontwerp-Luchthavenbesluit houdt onvoldoende rekening met de risico's van het valschermsvluchten. Er zijn wel obs-takelbeperkingskaarten, maar er wordt geen rekening gehouden met de interferentie van 50.000 parachutisten tussen dalende en stijgende vliegtuigen.

26. De CRO heeft de nauwelijks iets bereikt op het gebied van beperken van hinder, ondanks voorstellen, vaak ook met inbreng van omwonenden. Ook is de CRO er (nog) niet in geslaagd het vertrouwen van de omgeving terug te winnen.

27 Aanvullende zienswijze ontvangen op 17-01-2022: In het ontwerpbesluit en in de aanvraag wordt vermeld dat de aanvraag geldt voor de lucht(haven)gebonden activiteiten inclusief landen, warmdraaien, opstijgen en taxiën zoals toegestaan in de omzettingsregeling.

Er wordt nergens aangegeven hoe de geluidsbelasting van het taxiën en warmdraaien van de luchtvaartuigen voorafgaand aan het opstijgen en landen is bepaald en betrokken in de grenswaarden ter plaatse van de handhavingspunten. In het ontwerp-luchthavenbesluit zijn het taxiën en warmdraaien niet meegenomen en daarom in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

28. Gevraagd wordt om een pro forma berekening van de geluidsbelasting zoals die op basis van het

toekomstige luchthavenbesluit er uit zou komen te zien.

Antwoord

1. De aanvraag om een natuurvergunning is nog in behandeling. Gedeputeerde Staten nemen een besluit op de aanvraag om natuurvergunning. Naast het luchthavenbesluit moet de luchthaven ook voldoen aan de vereisten van de Wet natuurbescherming.
 2. In het kader van het Luchthavenbesluit ziet de provincie geen aanleiding om het aantal vliegbewegingen te beperken tot 40.000 à 50.000 per jaar. De provincie ziet geen aanleiding om naast de geluidsruimte een beperking op te nemen voor het aantal valschermluchten of rondvluchten.
 3. De luchthaven is verantwoordelijk voor het vaststellen van de tarieven die zij hanteert. Voor zover bij ons bekend zijn er gedifferentieerde tarieven voor de landingsgelden voor de verschillende geluidscategorieën, en geldt er een toeslag in het weekeinde.
 4. Provincie Gelderland ontvangt meer signalen over de effectiviteit van de klachtenafhandeling. In de CRO-vergadering van 14 december 2021 is een voorstel besproken over de klachtenprocedure. Provincie Gelderland steunt dit voorstel en zal binnen haar taken en verantwoordelijkheden een bijdrage leveren aan de probleemanalyse en oplossingen. De provincie vraagt ook de andere betrokken partijen zoals de luchthaven, CRO en luchtvaartpolitie om een constructieve bijdrage te leveren.
 5. Het vaststellen van het Luchthavenbesluit is een complex proces waar de provincie zorgvuldig mee omgaat. De provincie stelt de zorgvuldigheid boven snelheid. Het Luchthavenbesluit moet acceptabel en houdbaar zijn voor de komende jaren. In het proces heeft de provincie de verschillende belanghebbenden zo goed mogelijk proberen te betrekken.
- Bij de voorbereiding van de behandeling van de aanvraag heeft de provincie een verkenning uitgevoerd naar verschillende denkrichtingen voor het vorm geven van het luchthavenbesluit en daarbij de omgeving betrokken. Provinciale Staten hebben over de gekozen denkrichting gedebatteerd. Daarbij is ruimte geweest voor inspraak.
6. De provincie heeft de berekeningen laten controleren. Zie verder ook antwoord op vraag 17.
 7. Per 1 januari 2000 is de grenswaarde (artikel 6) in het aanwijzingsbesluit van 19 april 1996 gehalveerd (artikel VIII van de Wijziging aanwijzing negen kleine luchtvaartterreinen i.v.m. de verandering grenswaarde in de aanwijzingen van 50 bkl naar 47 bkl, 9 december 1999, Nr. DGR/LD/VI/L 99.350220).

In de toelichting op de halvering van de geluidruimte per 1 januari 2000 staat het volgende: 'Dit besluit geeft uitvoering aan artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl). (Voor de luchtvaartterreinen, genoemd in artikel 3, tweede lid, is de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting, bedoeld in artikel 25, eerste lid, aanhef en onder b, van de Luchtvaartwet: a. tot 1 januari 2000: 50 bkl; b. met ingang van 1 januari 2000: 47 bkl). Voor alle velden met een vigerende bkl-geluidszone wordt de grenswaarde vervangen. In 1991 is de grenswaarde van de geluidszone vastgesteld op 50 bkl, vanaf 1 januari 2000 geldt de grenswaarde van 47 bkl. Omdat de waarde van de grenswaarde is opgenomen in de aanwijzingsbesluiten en in de geluidszonekaarten, is onderhavig besluit de voorwaarde voor het per luchtvaartterrein van kracht worden van de nieuwe grenswaarde.

De aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl betekent een halvering van de geluidsbelasting op de grens van de geluidszone. De exploitant van een luchtvaartterrein zal er op moeten toezien dat de totale geluidsbelasting per jaar op zijn luchtvaartterrein deze waarde niet overstijgt. Mogelijke maatregelen van de kant van de eigenaar zijn het stiller maken van de vliegtuigen door geluidsdempers of nieuwe stillere motoren en van de kant van de piloot het gebruiken van stillere vliegtuigen. Mogelijke maatregelen van de kant van de

exploitant zijn het beperken van de meest hinderlijke vluchten op de meest hinderlijke tijden. Per gezoneerd luchtvaartterrein is daartoe een beleidsvoornemen vastgesteld.'

In deze toelichting en de toelichting op artikel 4 Bgkl staat alleen dat de geluidsbelasting op de geluidszone wordt gehalveerd. De halvering geldt daarom niet voor de quota.

De quota die zijn opgenomen in de Omzettingsregeling zijn gelijk aan die in het Aanwijzingsbesluit. In tegenstelling tot de geluidsruimte in de Omzettingsregeling is voor wat betreft de quota geen sprake van een gemaakte fout. De geluidruimte van het quotumverkeer is daarmee terecht als uitgangspunt voor het luchthavenbesluit gehanteerd.

8. De provincie is niet van plan om een bepaalde termijn te verbinden aan de geldigheid van het luchthavenbesluit. Daarmee zou volgens de provincie onvoldoende rekening gehouden worden met de zekerheden die langere termijn investeringen die nodig zijn voor de ontwikkeling van een toekomst bestendigere luchtvaartsector op de luchthaven nodig hebben.

9. In de belangenafweging is rekening gehouden met de belangen van de omwonenden en de luchthaven. Gezondheid is daarbij geen apart onderdeel van het formele afwegingskader van de Wet luchtvaart. Wel heeft de provincie rekening gehouden met de gezondheidsaspecten van het gebruik van de luchthaven: door het vaststellen van een grenswaarde voor de geluidsbelasting en door het vaststellen van beperkingengebieden voor veiligheid en geluid. Daarnaast is er een beperking opgenomen voor het uitvoeren van valschermluchten.

10. Luchthaven Eindhoven Airport valt niet te vergelijken qua ligging (nabij stad Eindhoven), omvang en wijze van gebruik (groothandelsverkeer, militair) met de luchthaven Teuge (privaat, general aviation). Dat maakt dat de op Eindhoven Airport gemaakte afspraken met, die daar vertaald zijn in het Luchthavenbesluit, niet op dezelfde manier overgenomen kunnen worden voor de luchthaven Teuge.

11. De Wet luchtvaart dan wel de Algemene wet bestuursrecht bevat geen verplichting om de omgeving te betrekken bij een aanvraag om een luchthavenbesluit. Dit is voor de provincie ook geen afwijzingsgrond of aanleiding om tot een andere uitkomst te komen bij de beoordeling van de aanvraag.

12. Het Luchthavenbesluit gaat over de grondgebonden activiteiten van luchthaven Teuge. Provincie Gelderland heeft geen bevoegdheden die gaan over het gebruik van het luchtruim. De provincie moet met het opstellen van een Luchthavenbesluit zich houden aan de geldende wettelijke kaders. Een creatieve benadering buiten de wettelijke kaders past niet bij de rol van de provincie.

13. De luchthaven hoeft in haar aanvraag niet af te zien van de toegestane meteo marge. De provincie is gehouden aan het toepassen van de rekenvoorschriften. De meteo marge is bij deze aanvraag correct toegepast.

14. De provincie ziet geen aanleiding om eveneens beperkingen in het luchthavenbesluit op te nemen ten aanzien van aerobaticsvluchten en rondvluchten. Aerobaticsvluchten (met het doel luchtvaartvertoning) hebben nauwelijks plaats gevonden de afgelopen jaren (cijfers CBS). De uitvoering van aerobatics manoeuvres vindt - zoals het Belevingsonderzoek liet zien - wel plaats. Het gaat hierbij om vlieggedrag dat valt buiten de werkingssfeer van het luchthavenbesluit. Het kan weliswaar voor hinder zorgen, maar het is niet verboden.

Het is niet verplicht om maximale aantallen vliegbewegingen vast te stellen voor helikopterterverkeer of groot verkeer. De provincie vindt dat ook niet nodig omdat het niet aannemelijk is dat de luchthaven zich ongewenst zal ontwikkelen tot (hoofdzakelijk) een van deze vormen van luchtvaart.

15. De aantallen vliegbewegingen op Teuge zijn al enkele jaren redelijk stabiel (tussen ± 45.000 en 50.000 vliegbewegingen per jaar). De luchthaven geeft aan dat zij groei ruimte nodig heeft voor het ontwikkelen van duurzame vormen van luchtvaart.

16. De weekendweegfactor maakt geen deel meer uit van de voorgeschreven rekenvoorschriften. De rekenvoorschriften worden door het rijk vastgesteld. De provincie moet deze rekenvoorschriften in acht nemen.

17. De 48% toename op de HH punten 08 en 26 is mede het gevolg van het sluiten van baan 03-21 en de zweefbaan (klein effect). Zie tevens par 2.3.2 van berekeningsrapportage van Adecs.

Controle van deze berekening laat zien dat de energetische bijdrage van groot vekeer en helikopterverkeer in HH08 28% is en in HH26 34%.

Voor het scenario van het luchthavenbesluit is door Adecs het uitgangspunt gehanteerd dat dit gemiddelde gerealiseerde gebruik over de periode 2015 – 2018 ook van toepassing is op de komende jaren. De aanpak van Adecs trekt het gemiddelde gebruik over een langere periode (ongeveer 3.5 jaar) door naar de volledige ruimte binnen de quota. Dit zijn dus andere waarden dan gehanteerd tijdens de expertmeeting in 2016.

Gegeven de beperkte informatie over toekomstige ontwikkelingen in het verkeersbeeld is dit een valide aanpak. Het is een aanpak welke resulteert in een gemiddelde geluidsruimte in plaats van de quota voor helikopters en groot verkeer.

18. De provincie heeft vaker de suggestie ontvangen om een vliegtuigvolgsysteem in te zetten. Het voorschrijven van een vliegtuigvolgsysteem is geen onderdeel van een luchthavenbesluit, omdat dit alleen betrekking heeft op het landzijdige gebruik.

19. Voor het beantwoorden van de gestelde vraag vermelden wij de wettelijke bepalingen waarnaar deze zienswijze verwijst. In artikel 13 van het Regeling burgerluchthaven is bepaald dat de exploitant van de luchthaven gegevens, waaronder geluidsbelasting en aantal luchtvaartbewegingen per etmaal, registreert en berekent over de daarbij aangegeven tijdvakken. Voor de vermelde gegevens is dat een keer per kwartaal. Op grond van artikel 8.54, tweede lid, van de Wet luchtvaart kunnen Provinciale Staten bij verordening regels stellen om de registratie en omtrent de berekeningen die daartoe noodzakelijk zijn.

De luchthaven moet de kwartaalrapportages indienen bij de provincie, die deze rapportages beoordeelt. Wanneer deze rapportages niet voldoen aan de daaraan gestelde eisen, dan kunnen Gedeputeerde Staten overgaan tot handhavend optreden. Omdat deze verplichting nu nog niet geldt en een onafhankelijke beoordeling door Gedeputeerde Staten voldoende geborgd, zijn nadere regels in ieder geval op dit moment niet nodig.

20. Het toevoegen van de geluidruimte van de gesloten baan is toegestaan. Dit is op de juiste manier gebeurd volgens de externe validatie van de geluidsberekening.

21. Zie het antwoord bij punt 12.

22. De definitie van de valschermlucht vrije dagdelen in de artikelsgewijze toelichting bleek niet helemaal aan te sluiten op de openingstijden.

23. De provincie moet zich bij het bepalen van de geluidsbelasting in de omgeving door het gebruik van de luchthaven houden aan de daarvoor geldende rekenvoorschriften in de wet- en regelgeving. Daarin wordt gebruik gemaakt van de categorie-indeling van luchtvaartuigen volgens Europese standaarden: Geluidcategorie luchtvaartuig: vliegtuigcategorie, ingedeeld op basis van het geluidsniveau in het Luchtvaartuigregister (LVTR) of, voor buitenlandse vliegtuigen, in de zogenaamde aanvullende lijst (NLR-CR-96650 L - Supplement 1 van versie 13.3 Indelingslijst voor vliegtuigcategorie toewijzing voor overige burgerluchthavens). De toekenning van een geluidscertificaat aan luchtvaartuigen waarop de geluidcategorie staat vermeld is ook geen bevoegdheid van de provincie, maar van de inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT).

De provincie vindt de beperking in artikel 3.4, lid 6, zoals die nu in het Luchthavenbesluit wordt opgenomen

voldoende. De maatregel moet ook volgens de geldende wet- en regelgeving controleerbaar en handhaafbaar zijn. Daarnaast vormt de maatregel een prikkel te zijn voor het stiller maken van valschermvluchten.

24. Het is volgens de provincie niet de bedoeling dat de 12 dagen ontheffing voor uitzonderlijk gebruik van de luchthaven steeds worden aangewend voor het afwijken van de valschermvrije dagdelen.

25. De routestructuren en het overige gebruik van het lager luchtruim rond de luchthaven (zoals bij valschermspringen) rond het vliegveld worden door ILT na het vaststellen van het Luchthavenbesluit getoetst. Het besluit wordt kenbaar gemaakt in de vorm van een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL).

26. Het instellen van een Commissie Regionaal Overleg (CRO) is een taak van Provinciale Staten. De CRO is een onafhankelijk orgaan. Daarom werkt de CRO met een onafhankelijke voorzitter. Opmerkingen over het functioneren van de CRO sturen wij door aan de onafhankelijke voorzitter. Het is de verantwoordelijkheid van de voorzitter om deze klachten verder af te handelen.

27. De geluidbelasting als gevolg van taxiën en proefdraaien direct voor de start worden op grond van de Regeling burgerluchthavens buiten beschouwing wordt gelaten bij het berekenen van de geluidsbelasting.

28. De provincie heeft pro forma geluidrapportages op basis van het door GS vastgestelde ontwerp-Luchthavenbesluit van de luchthaven mogen ontvangen. Deze rapportages zijn inclusief een expert-review op 9 maart 2022 via een Statenbrief (PS 2022-168) openbaar gemaakt.

Wijzigingen

22. De definitie van de dagdelen in artikel 3.4, lid 6, zijn aangepast t.o.v. het ontwerp-Luchthavenbesluit van 31/8/2021, maar niet gehalveerd. Dit om te voorkomen dat vaker naar de avonduren wordt uitgeweken indien voor sluiting van de luchthaven voor de in artikel 3.4, lid 6, bedoelde valschermvluchten in de ochtenduren op de betreffende dag wordt gekozen.

24. De formulering van de voorschriften onder 3.5 en de bijhorende toelichting is aangescherpt om te voorkomen dat misinterpretatie plaats kan vinden.

28. De bevindingen uit de expert review van de pro forma rapportage hebben ertoe geleid om de rapportage verplichting en de vliegbewegingen die daarin moeten meegenomen explicieter op te nemen in het Luchthavenbesluit.

De overige punten geven geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Vliegclub Teuge, afdeling Zweefvliegen - 16 oktober 2021 17:51:54 uur

Reactienummer: 24

Indiener: Vliegclub Teuge, afdeling Zweefvliegen

Samenvatting

In de aanvraag van de luchthaven is het zweefsleipcircuit komen te vervallen.

De afdeling zweefvliegen van de Vliegclub Teuge ziet de situatie, zoals deze in het huidige Luchthavenbesluit Teuge is geregeld met betrekking tot het 'Noord-circuit', graag 1 op 1 terugkeren in het ontwerp- (en definitieve) Luchthavenbesluit Teuge.

Antwoord

De provincie kan de grondslag van de aanvraag niet verlaten. In de aanvraag van de luchthaven is het zgn. Noord -circuit inderdaad vervallen, daarom is dit circuit ook niet opgenomen in het Luchthavenbesluit.

Deze zienswijze is voorgelegd aan de luchthaven. De luchthaven geeft hier het volgende over aan:

"Het zweefsleepcircuit is in de aanvraag niet komen te vervallen. Zoals ook in het Ontwerp Luchthavenbesluit staat; "Het gebruik van het zweefsleepcircuit is veranderd: in plaats van een sleepkabel wordt gebruik gemaakt van een lier, waardoor het extra circuit niet meer gevlogen wordt." Wellicht heeft een ongelukkige woordkeuze voor deze verwarring gezorgd; de term "lier" die in bovenstaande zin gebruikt wordt heeft betrekking op de lierinstallatie in het sleepvliegtuig ten behoeve van een zweefsleep, niet te verwarren met de lier die zich op de grond bevindt en waarmee zogenoemde lierstarts worden gemaakt. De nadruk dient te liggen op het woord "extra".

In het verleden vloog het sleepvliegtuig vóór de landing een extra circuit om de sleepkabel af te werpen. Het vliegtuig kwam op lage hoogte over de zweefstrip vliegen om de sleepkabel af te werpen om daarna weer een circuit te vliegen en de landing in te zetten. Er werden dus per zweefsleepvlucht twee circuits gevlogen. Inmiddels is het sleepvliegtuig voorzien van een automatisch inhaalsysteem (een kleine lier) om deze sleepkabel het vliegtuig binnen te halen waardoor het vliegtuig het extra circuit om de sleepkabel af te werpen niet meer hoeft te vliegen. Het zweefsleepcircuit blijft wel van kracht en gepubliceerd omdat het sleepvliegtuig dit circuit moet gebruiken om na de zweefsleepvlucht op de zweefstrip te kunnen landen."

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

NN - 17 oktober 2021 13:08:11 uur

Reactienummer: 25

Indiener: NN

Samenvatting

1. Strijd met klimaatdoelen (Urgenda-uitspraak).
2. Onverantwoorde milieuvervuiling en geluidsoverlast voor omwonenden en Natura 2000.

Antwoord

1. Het Nederlandse en internationale klimaatbeleid is geen rechtstreeks toetsingskader voor dit Luchthavenbesluit. Beide bevatten geen rechtstreekse regels voor luchthavenbesluiten zoals dit besluit voor Teuge.
2. De beoordeling van milieugevolgen is opgenomen in de bijlage "milieueffecten luchthaven Teuge". Daarin staat, na een beoordeling van verschillende milieuaspecten, de conclusie dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn.

In het Luchthavenbesluit zijn grenswaarden voor de geluidsruimte opgenomen (zie artikel 3.2). Het monitoren van de geluidbelasting op de handhavingpunten en het vaststellen van een grenswaarde zijn instrumenten om de geluidsoverlast rondom Teuge binnen de vastgestelde ruimte te houden. Het Luchthavenbesluit Teuge leidt niet tot onverantwoorde milieuvervuiling en geluidsoverlast.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Gemeente Epe - 17 oktober 2021 17:13:49 uur

Reactienummer: 26

Indiener: Gemeente Epe

Samenvatting

1. Met waardering kennis genomen van ontwerp Luchthavenbesluit. Het terugbrengen van de milieuruimte voor geluid en emissies is positief. De gemeente vraagt een uitdrukkelijke benoeming dat hierdoor ook in de toekomst geen ruimte wordt geboden aan het uitbreiden van de milieuruimte voor geluid en emissies op te nemen. Ook mist een specifieke bepaling voor de beperking van de milieuruimte.
2. Er zijn zorgen over de ontwikkeling van Lelystad Airport en de gemeente verzoekt uitdrukkelijk aan te geven dat duurzame ontwikkeling van Teuge niet kan wijken voor een eventuele overloop van General Aviation van Lelystad naar Teuge.
3. Het samenvoegen van geluidsruimte voor groot verkeer, helikopters en General Aviation kan ervoor zorgen dat er meer vliegbewegingen voor klein verkeer uitgevoerd worden zonder duurzaamheidswinst. De gemeente verzoekt om vast te leggen dat door samenvoeging geen toename van geluids- en emissiebelasting voor de omgeving mag plaatsvinden. Daarnaast verzoekt de gemeente een ontheffingsmogelijkheid op te nemen voor luchtverkeer in de categorie gezondheid/trauma, politie en brandweer. Dit luchtverkeer moet plaats kunnen vinden, ook als daarmee de geluids- en emissieruimte van de luchthaven wordt overschreden.
4. Het vergroten van de stijg- en daalgebieden voor valschermluchten is lastig te beoordelen voor de gemeente, maar zij verzoekt daarbij de woonkernen van de gemeente te vrijwaren van overvliegende valschermluchten.
5. Verwerking ruimtelijke regels luchthavenbesluit in omgevingsplannen van de gemeenten. Verzoek om tijdig hierover geïnformeerd te worden. Inhoud, reikwijdte, intensiteit en kostenvergoeding als dit verder gaat dan gebiedsaanduiding op plankaarten.
6. De gemeente vraagt om de verordening van de CRO Teuge zo aan te passen dat gemeente Epe als 'gewoon' lid opgenomen wordt in plaats van permanent gastlid.
7. De gemeente vraagt om uitleg van de begrippen en kaarten 'Hoogtebeperkingen Obstakel Limitatie Vlakken Inner & Outer Horizontal Surface en Conical Surface Baan 26 en 08' en 'Lasterstraalvrij gebied LCFZ & LFFZ'. Naast de betekenis van deze legendabegrippen en kaarten vraagt de gemeente om aan te geven welke aanduidingen in de kaarten van het omgevingsplan moeten worden vermeld.

8. In het ontwerp Luchthavenbesluit wordt de luchthaven soms als Luchthaven Teuge vermeld en soms als International Airport Teuge. De gemeente verzoekt consistente naamgeving toe te passen.

Antwoord

1. In het Luchthavenbesluit zijn grenswaarden opgenomen voor de geluidsbelasting. In een Wnb-vergunning worden grenzen gesteld aan de emissies van stikstof.

De provincie vindt het nog te vroeg om nu al concrete stappen te formuleren voor het terugbrengen van milieuruimte emissies en geluidhinder. Daarvoor zijn nog onvoldoende randvoorwaarden ingevuld. Zo is er nog geen toepasbare wet- en regelgeving voor de kleine vliegvelden en/of kleine (recreatieve) luchtvaart. Ook is de stand en beschikbaarheid van de techniek nog niet zo ver, dat van de sector nu al een grootschalige overstap naar stillere en emissie-armere luchtvaartuigen kan worden gevegd. De provincie wil daarom in samenspraak met de luchthaven en de sector afspraken gaan maken over een realistisch tijdpad en haalbare doelen.

2. De provincie begrijpt dat de gemeente zich zorgen maakt over de onzekere gevolgen van het openen van Lelystad Airport. Over de effecten van het toekomstige gebruik van vliegveld Lelystad Airport op het toekomstig gebruik van de luchthaven Teuge kunnen wij op dit moment ook nog geen goede inschatting maken.

De provincie kan in het Luchthavenbesluit ook geen onderscheid maken in de herkomst van nieuwe ondernemers op de luchthaven, of vertrekkende en/of landende luchtvaartuigen. Zolang de luchthaven binnen de grenswaarden en voorschriften van het Luchthavenbesluit opereert is hiervoor geen grond.

3. Ten opzichte van het eerder in de geldende Omzettingsregeling toegestane milieuruimte (geluid) is er geen toename van de mogelijke geluidsbelasting voor de omgeving te verwachten, omdat deze is afgenomen. Ten opzichte van het huidige gebruik is er wel een toename van de geluidsbelasting mogelijk, omdat de provincie er voor kiest om de luchthaven ontwikkelruimte toe te staan.

Voor incidenteel gebruik, zoals voor hulpverleningsvluchten blijft ruimte op de luchthaven.

4. Als het Rijk een nieuw besluit neemt over de inrichting van het luchtruim (b.v. het aanpassen van de ligging en omvang van het klimgebied (stijgkolom), is het Rijk verantwoordelijk voor het inrichten van de participatie mogelijkheden voor omwonenden en mede-overheden.

5. Een luchthavenbesluit heeft zogenoemde ruimtelijke doorwerking in het bestemmingsplan. Dit volgt uit artikel 8.8 van de Wet luchtvaart. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad verplicht is binnen een jaar of een andere bij het besluit te bepalen termijn nadat het besluit in werking is getreden het bestemmingsplan of de beheersverordening overeenkomstig het luchthavenbesluit vast te stellen. Totdat de beperkingengebieden uit het luchthavenbesluit zijn verwerkt in het bestemmingsplan geldt het luchthavenbesluit als een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening.

6. De samenstelling van de CRO is geen onderdeel van een luchthavenbesluit. De samenstelling van de CRO is zodanig vormgegeven dat deze voldoet aan de vereisten uit de Wet luchtvaart (artikel 8.58). De gemeente Epe valt binnen de hoogtebeperkingsgebieden van luchthaven Teuge (Outer Horizontal Surface en Laser Beam Critical Flight Zone). De provincie heeft de CRO verzocht flexibel om te gaan met de verordening.

7. Voor het beantwoorden van de gestelde vraag vermelden wij eerst welke wettelijke bepalingen van toepassing zijn. In artikel 8.47, tweede lid, in samenhang met artikel 8.8, derde lid, van de Wet luchtvaart, is bepaald dat de gemeenteraad verplicht is binnen een jaar of een andere bij het besluit te bepalen termijn nadat het luchthavenbesluit in werking is getreden het bestemmingsplan of de beheersverordening overeenkomstig het luchthavenbesluit vast te stellen. In artikel 8.47, tweede lid, in samenhang met artikel 8.8, tweede lid, van deze

wet geldt dat tot het moment dat aan deze verplichting is voldaan dat het luchthavenbesluit als voorbereidingsbesluit voor het gebied dat ligt binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied.

Dit betekent dat de gemeenteraad de beperkingengebieden op grond van de wet moet vastleggen in het bestemmingsplan/omgevingsplan. Het gaat om beperkingengebieden waar onder hoogtebeperkingen en laserstraalvrije gebieden met het oog op de vliegveiligheid. Zo is binnen laatst vermeld gebied een bestemming voor of een gebruik door een laserstraal die de vliegveiligheid kan verstoren niet toegestaan.

De inhoud van de beperkingen is vastgelegd in artikelen 10 tot en met 14 van het Besluit burgerluchthavens.

8. In het luchthavenbesluit is duidelijk vermeld wat op de luchthaven is toegestaan, zoals type luchtvaartuigen, openingstijden en de maximaal toegestane geluidruimte. Wij hebben daarom geen redenen om aan te nemen dat de verschillende aanduidingen tot misverstanden kunnen leiden. Wij hebben de aanduiding waar mogelijk meer uniform weergegeven.

Wijzigingen

Naar aanleiding van punten 7 en 8 zijn de betreffende voorschriften en de bijbehorende teksten in de Nota van Toelichting verduidelijkt.

NN - 17 oktober 2021 20:04:42 uur

Reactienummer: 28

Indiener: NN

Samenvatting

1. De laatste jaren is de overlast van luchthaven Teuge toegenomen. Luchtvaart vormt een belangrijk deel van onze welvaart en mobiliteit, maar heeft ook een grote voetafdruk op ons milieu en onze leefomgeving.
2. Boven Apeldoorn is er de laatste jaren meer reguliere luchtvaart en meer plezierluchtvaart. Verschillende vliegtuigen (privéjets/toeristen/onderzoeksvliegtuigen/drones) vliegen op nog geen 300 meter hoogte boven woningen, soms daar ver onder. Dit tast het gevoel van privacy aan en levert geluidsoverlast op (buiten, maar ook binnenshuis). De vliegtuigen worden de komende 5 jaar niet stiller, zeker niet als ze in particulier bezit zijn. Daarnaast worden er duikvluchten uitgevoerd, waardoor het gevoel van onveiligheid stijgt.
3. Door de nu al ervaren hinder is er geen ruimte voor verruiming van vliegbewegingen.
4. Luchtvaart kan niet blijven groeien terwijl we in elektrische auto's moeten rijden en boeren moeten uitkopen. Er moet kritisch gekeken worden naar hinder en vervuiling van een luchthaven, niet alleen naar het aantal parachutisten. Het aantal vliegbewegingen is op dit moment ruim voldoende voor een gezond economisch bestaan van de luchthaven.

Antwoord

1. Deze zienswijze nemen wij voor kennisgeving aan.
2. Het Luchthavenbesluit gaat over de grondgebonden activiteiten van luchthaven Teuge. Provincie Gelderland

heeft geen bevoegdheden ten aanzien van het gebruik van het luchtruim. Dat geldt ook voor het vliegen boven de woonomgeving van de indiener.

3. In het Luchthavenbesluit worden geen aantallen vliegbewegingen vastgesteld. Er is geen sprake van verruiming van het aantal vliegbewegingen ten opzichte van de geldende Omzettingsregeling.

4. De provincie heeft een belangenafweging gemaakt waarbij er een belangenafweging is gemaakt tussen de belangen van de omgeving en de belangen van de luchthaven. In het luchthavenbesluit staat bijvoorbeeld hoe groot de maximale geluidsruimte is van de luchthaven.

Het Luchthavenbesluit houdt ook rekening met de geluidsoverlast door valschermvluchten te beperken in de weekenden met vliegtuigen uit de huidige geluidscategorie.

Naast het verminderen van geluidsoverlast wil de provincie de luchthaven ook ruimte bieden om te ontwikkelen op een duurzame manier. Het beperken van het aantal vliegbewegingen tot het huidige aantal zou de ontwikkelmogelijkheden van de luchthaven dan te veel inperken.

Naast het Luchthavenbesluit voorziet ook een andere wet in het voorkomen van hinder en overlast, namelijk de Wet milieubeheer. Op grond van deze wet moet de luchthaven in het bezit zijn van een milieuvergunning. De vereiste milieuvergunningen zijn op 19 december 2008 (revisievergunning) en op 27 april 2014 (uitbreidingsvergunning) verleend door burgemeester en wethouders van de gemeente Voorst.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

NN - 18 oktober 2021 09:20:14 uur

Reactienummer: 30

Indiener: NN

Samenvatting

1. Teuge bestaat al vanaf de jaren 30 en heeft een uitstekende naam in de kleine luchtvaart. Er is veel bedrijvigheid op Teuge en daarmee werkgelegenheid. Het grootste paracentrum van Nederland en de bedrijven die rondvluchten organiseren hebben een aantrekkende werking. Op de luchthaven wordt ook luchtreclame aangeboden, een unieke vorm waar veel vraag naar is. Op de luchthaven is veel aandacht voor technische ontwikkelingen, waardoor overlast verminderd wordt. Daarnaast leidt Teuge jonge mensen op, die later vaak doorstromen naar 'grote' luchtvaart of Koninklijke Luchtmacht.

2. Indiener vreest voor het verdwijnen van de luchthaven door bijvoorbeeld komst van een zonnepark en vraagt aandacht voor de moeite die de luchthaven en haar gebruikers steken in het veiliger maken van de luchtvaart. Daarnaast vraagt hij aandacht voor de werkgelegenheid die de luchthaven biedt, onder andere door de aanwezige horeca en de vliegscholen.

3. Er is op Teuge aandacht voor ons vliegend erfgoed en de techniek die daarbij hoort.

4. Geluidsbeleving is subjectief. Vliegtuigen worden elk jaar stiller en krachtiger, waardoor ze minder overlast veroorzaken. Elke vlieger heeft bovendien aandacht voor zijn/haar eigen welzijn, maar ook voor het welzijn van mensen op de grond. Gelderse bestuurders moeten de locatie bezoeken en kennis nemen van wat er gaande is.

5. Indiener wijst op toeristische belangstelling van het publiek, bijvoorbeeld voor luchtvaartvertoningen en alle vlieg- en springbewegingen op Teuge.

6. Indiener wijst op het kunnen blijven tanken van verschillende brandstoffen, ook voor helikopters met maatschappelijke waarde.
7. De luchthaven moet alle ruimte krijgen om door te groeien.

Antwoord

1. De provincie neemt kennis van uw mening over de toegevoegde waarde van luchthaven Teuge en de daar gevestigde gebruikers. De belangen van de bestaande gebruikers staan niet ter discussie in het Luchthavenbesluit.
2. Een luchthavenbesluit voorziet niet in een functieverandering van de ruimte. De provincie ziet ook de meerwaarde van de arbeidsplaatsen voor de lokale economie rondom Teuge.
3. In het Luchthavenbesluit stelt de provincie grenswaarden vast voor de geluidsproductie van de luchthaven. Zolang de luchthaven binnen deze grenswaarden blijft, is het vliegen met historische toestellen toegestaan.
4. In september 2021 liet de provincie een onderzoek uitvoeren naar de beleving van het vliegveld Teuge. Dit onderzoek geeft een wisselend beeld. Er zijn mensen in de omgeving die overlast ervaren van de luchthaven en er zijn mensen die aangeven geen overlast te ervaren/te genieten van de activiteiten op de luchthaven. De provincie ziet daarmee ook de (geluids-)overlast veroorzaakt door het gebruik van de luchthaven.
5. De provincie heeft meerdere signalen ontvangen over de waarden van de luchthaven. De provincie heeft oog voor dit belang, net als voor andere belangen rondom de luchthaven. Het Luchthavenbesluit geeft invulling aan de weging van de verschillende belangen.
6. Via het Luchthavenbesluit kan de provincie niet bepalen welke brandstoffen er op de luchthaven verkocht moeten worden.
7. Het onbeperkt door groeien van de luchthaven is niet gewenst omdat dit te veel negatieve effecten op woon- en leefomgeving en natuur zou hebben. Daarom is de milieuruimte van de luchthaven begrensd via de grenswaarden voor geluidsbelasting en straks ook via de emissieruimte in het besluit over de Wet Natuurbescherming aanvraag. Binnen deze beschikkingen is er voor de luchthaven naar de mening van de provincie nog voldoende ontwikkelruimte voor de luchthaven.

Wijzigingen

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het Luchthavenbesluit.

Dubbel ingediende zienswijzen

NN - 03 oktober 2021 08:11:01 uur

Reactienummer: 5

Indiener: NN

Samenvatting

Dubbele zienswijze, beantwoording zie nummer 5

Antwoord

Wijzigingen

NN - 30 september 2021 12:22:09 uur

Reactienummer: 3

Indiener: NN

Samenvatting

Dubbele zienswijze, beantwoording zie nummer 3

Antwoord

Wijzigingen

NN - 15 september 2021 15:54:45 uur

Reactienummer: 2

Indiener: NN

Samenvatting

Dubbele zienswijze, beantwoording zie nummer 10

Antwoord

Wijzigingen

NN - 17 oktober 2021 20:04:42 uur

Reactienummer: 28

Indiener: NN

Samenvatting

Dubbele zienswijze, beantwoording zie nummer 28

Antwoord

Wijzigingen

NN - 19 oktober 2021 10:43:10 uur

Reactienummer: 31

Indiener: NN

Samenvatting

Dubbele zienswijze, beantwoording zie nummer 30

Antwoord

Wijzigingen

- 17 oktober 2021 17:16:59 uur

Reactienummer: 27

Indiener: Vliegclub Teuge, afdeling Zweefvliegen

Samenvatting

Dubbele zienswijze, beantwoording zie nummer 24

Antwoord

Wijzigingen

- 18 oktober 2021 09:12:44 uur

Reactienummer: 29

Indiener: Natuur- en Milieufederatie Gelderland

Samenvatting

Dubbele zienswijze, beantwoording zie nummer 19

Antwoord

Wijzigingen

- 16 oktober 2021 09:56:45 uur

Reactienummer: 22

Indiener: Platform Vlieghinder Teuge

Samenvatting

Dubbele zienswijze, beantwoording zie nummer 23

Antwoord

Wijzigingen

