

Datum vergadering

8 juni 2022

PS-nummer

2022-266

Provinciale Staten van Gelderland

Gelet op paragraaf 8.3.2.2 van de Wet luchtvaart

Besluiten

Het gewijzigd ontwerp Luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge vast te stellen.

Provinciale Staten van Gelderland



voorzitter



griffier

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In dit besluit wordt verstaan onder:

- beperkingengebied: gebied als bedoeld in artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart in verbinding met de artikelen 3 en 10 tot en met 14 van het Besluit burgerluchthavens;
- circuitvlucht: vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen;
- 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)
- handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in dit Luchthavenbesluit vastgestelde grenswaarden;
- Lden-contouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer, zoals bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;
- vliegbeweging: start of landing met een luchtvaartuig;

Hoofdstuk 2 Aanduiding luchthaven

Artikel 2.1 Locatieaanduiding

International Airport Teuge is gelegen aan De Zanden 103, gemeente Voorst. Het luchthavengebied is weergegeven in Bijlage V-1 kaart locatie aanduiding.

Artikel 2.2 Baanaanduiding

Op de luchthaven zijn de volgende banen gelegen, zoals weergegeven op de kaart in Bijlage V-2:

- a. een verharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 08-26 met een lengte van 1.199 meter, die voor het luchtverkeer zijn ingedeeld met codenummer 4 en codeletter D, zoals bedoeld in Bijlage 14 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale luchtvaart van de International Civil Aviation Organization (Tractatenblad 1973, 109), en
- b. een onverharde baan voor zweefvliegtuigen, gelegen ten noorden van de verharde start- en landingsbaan gelegen in de geografische richting 08-26.

Hoofdstuk 3 Regels en grenswaarden

Artikel 3.1 Luchthavenverkeer

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan.
2. In afwijking van het eerste lid is het toegestaan op de luchthaven incidenteel te landen en op te stijgen met militaire vliegtuigen en militaire helikopters, wanneer deze vliegbewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die humanitair, militair of maatschappelijk noodzakelijk zijn.
3. De exploitant laat op de luchthaven luchthavenluchtverkeer toe zolang de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden, bedoeld in artikel 3.2.

Artikel 3.2 Grenswaarden voor de geluidsbelasting

De ligging van de handhavingspunten bedoeld in artikel 8a van het Besluit burgerluchthavens, en de grenswaarden voor de geluidsbelasting op die punten zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Baan	Baankop	Coördinaten Handhavingspunten		Grenswaarde
		X-coördinaat	Y-coördinaat	in dB(A) L _{den}
08-26	HH08	199.597	472.904	57.99
	HH26	200.997	473.018	58.01

Artikel 3.3 Openstellingstijden algemeen

1. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in deel 5 van de bijlage bij de Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012:
 - a. binnen de daglichtperiode, overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften (IFR), bedoeld in deel 5 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012,
 - b. tussen 07.00 en 23.00 uur plaatselijke tijd, voor zover deze periode buiten de daglichtperiode valt.
2. Per gebruiksjaar zijn maximaal 100 IFR-vliegbewegingen toegestaan.
3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet.

Artikel 3.4 Openstellingstijden per categorie

In de periode van 15 april tot 16 september gelden de volgende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:

1. Het uitvoeren van les-, oefen- en rondvluchten is verboden:
 - op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
 - op zaterdagen vóór 09.00 en na 20.00 uur;

- op zon- en erkende feestdagen vóór 10.00 en na 20.00 uur;
- overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften.

2. Het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen met burgervliegtuigen is verboden:

- op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
- op zaterdagen vóór 09.00 en na 18.00 uur;
- op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 en na 17.00 uur.

3. Het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen met helikopters is verboden:

- op zaterdagen, zondagen en erkende feestdagen.

4. Het starten met burgervliegtuigen voor het uitvoeren van reclamesleepvluchten is verboden:

- op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
- op zaterdagen vóór 09.00 en na 18.00 uur.
- Het afwerpen van het sleepnet is toegestaan tot 20.00 uur.
- Bij vooraf aangekondigde evenementen, als bedoeld in artikel 3.5 met incidenteel gebruik mag gedurende maximaal drie zaterdagen in genoemde periode vanaf 08.00 uur worden gestart met toestemming van de exploitant.

5. Het uitvoeren van kunstvluchten met burgervliegtuigen is verboden:

- boven de luchthaven beneden een hoogte van 1.500 ft, behalve bij het deelnemen aan een luchtvaartvertoning, waarvoor door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat toestemming is verleend;
- op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
- op zaterdagen vóór 09.00 en na 18.00 uur;
- op zon- en erkende feestdagen.

6. Het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen is verboden:

- op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
- op zaterdagen vóór 09.00 en na 20.00 uur;
- op zon- en erkende feestdagen vóór 10.00 en na 20.00 uur;
- Per kalendermaand zijn er minimaal 4 dagdelen op zaterdag of zondag waarop vluchten voor valschermspringen met een luchtvaartuig met een geluidscategorie 1, 2, 3 of 4 niet plaatsvinden.
Een dagdeel wordt daarbij als volgt gedefinieerd:
 - op zaterdagen van 09.00 tot 14.00 uur of van 14.00 tot 20.00 uur;
 - op zon- en erkende feestdagen van 10.00 uur tot 14.00 uur of van 14.00 uur tot 20.00 uur;
 - De exploitant van de luchthaven bepaalt voorafgaande aan elk kalenderjaar op welke dagen of dagdelen er geen vluchten voor valschermspringen plaatsvinden en geeft jaarlijks voor 1 januari deze dagen of dagdelen door aan de provincie Gelderland via post@gelderland.nl, o.v.v. het zaaknummer 2020-007324, en vermeldt deze dagen of dagdelen op de website van de luchthaven.

7. Artikel 3.4 lid 6 treedt in werking vanaf 1 januari 2023.

Artikel 3.5 Openstellingstijden incidenteel gebruik

Datum

8 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

5 van 25

1. Het is exploitant toegestaan om toestemming te verlenen om incidenteel buiten de in artikel 3.4, eerste tot en met vijfde lid, genoemde openingstijden gebruik te maken van de luchthaven.
2. Het incidentele gebruik is beperkt tot maximaal 12 dagen per jaar. Het incidentele gebruik voor valschermspringen is beperkt tot maximaal 4 dagdelen per jaar.
3. Het incidentele gebruik mag niet plaatsvinden tussen 24.00 uur en 6.00 uur.
4. De exploitant meldt dit incidentele gebruik ten minste 14 kalenderdagen voor aanvang door aan de provincie Gelderland via post@gelderland.nl, o.v.v. het zaaknummer 2020-007324, en vermeldt deze dagen op de website van de luchthaven.

Artikel 3.6 Gebruiksjaar

Het gebruiksjaar is gelijk aan het kalenderjaar.

Artikel 3.7 Rapportage

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.

Hoofdstuk 4 Regels over ruimtelijke indeling

Artikel 4.1 Luchthavengebied

Het luchthavengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage V2 Luchthavengebied bij dit besluit.

Artikel 4.2 Beperkingengebieden

Overeenkomstig artikel 8.47 van de wet gelden de volgende beperkingengebieden:

- a. de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren, bedoeld in artikel 9, onder a, van het Besluit burgerluchthavens, zoals weergegeven in bijlage V3 kaart Beperkingengebied Externe Veiligheid.
- b. de geluidscontouren 48 dB(A), 56 dB(A) L_{den} en 70 dB(A) L_{den} als bedoeld in artikel 9, onder b., van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in bijlage V4 kaart beperkingengebied geluid.
- c. de veiligheidsgebieden, zoals weergegeven in bijlage V5 kaart veiligheidsgebieden.

Datum

8 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

6 van 25

- d. Gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid als bedoeld in artikel 9, onder f, van het Besluit burgerluchthavens, zoals weergegeven in de bijlagen:
 - V6a_kaart_Hoogtebeperkingen naderings- en vertrekroutes approach en transitional
 - V6b_kaart_Hoogtebeperkingen naderings- en vertrekroutes take-off climb surfaces
 - V6c_kaart_Hoogtebeperkingen Obstakel Limitatie Vlakken
- e. Het laserstraalvrije gebied, zoals weergegeven in bijlage V7_kaart_Laserstraalvrij gebied LCFZ LFFZ

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 5.1 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als Luchthavenbesluit luchthaven Teuge.

I Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In dit artikel staan begrippen die in het Luchthavenbesluit die in het Luchthavenbesluit worden gebruikt. Voor de betekenis van begrippen die hierin niet zijn opgenomen geldt de betekenis van de Wet luchtvaart en de daarbij behorende algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen, zoals het Besluit en Regeling burgerluchthavens.

Artikel 3.2 Grenswaarden voor geluidsbelasting

De geluidsbelasting van de startende en landende luchtvaartuigen zijn begrensd door grenswaarden aan de geluidsbelasting, de zgn. geluidsruijnte. De grenswaarde is een bepaalde geluidsnorm, aangegeven in dB(A) L_{den} , op een handhavingspunt. In het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat een luchthavenbesluit tenminste twee handhavingspunten bevat.

Per kwartaal moet de luchthaven een rapportage indienen over het verloop van de geluidsbelasting op de handhavingspunten.

Wanneer de grenswaarden worden overschreden zijn Gedeputeerde Staten op grond van de wet verplicht maatregelen te nemen om de geluidsbelasting terug te dringen.

Artikel 3.3 Openstellingstijden algemeen

De algemene openstellingstijden staan vermeld in dit artikel. Het uitgangspunt is dat de luchthaven wordt gebruikt overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften (VFR) binnen de daglichtperiode. Deze voorschriften staan in de EU-verordening nr. 923/2012, deel 5 van de bijlage.

Daarnaast mag er gebruik gemaakt worden van de luchthaven overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften (IFR) tussen 07.00 tot 23.00 uur, als de daglichtperiode ter plaatse nog niet is aangebroken of al afgelopen is.

Artikel 3.4 Openstellingstijden per categorie

Dit artikel bevat regels voor het gebruik van de luchthaven gelden in de periode van 15 april tot 16 september. Deze regels komen overeen met de omzettingsregeling. Voor valschermvluchten zijn aanvullende regels gesteld, waaronder dat per kalendermaand er minimaal 4 dagdelen op zaterdag en/of zondag zijn waarop vluchten voor valschermspringen met een luchtvaartuig met een geluidscategorie 1, 2, 3 of 4 niet plaatsvinden. De definitie van de dagdelen is opgenomen in het betreffende voorschrift.

De tijden in dit artikel zijn n.a.v. de zienswijzen aangepast t.o.v. het ontwerp luchthavenbesluit van 31 augustus 2021, maar alsnog niet exact 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.

De beperkingen voor valschermluchten gelden alleen wanneer gebruik wordt gemaakt van een luchtvaartuig in de categorie 1, 2, 3 of 4; dat zijn namelijk de vliegtuig categorieën die het meeste geluid veroorzaken. Deze beperking geldt daarom niet voor stillere luchtvaartuigen met een indeling categorie 5 of hoger.

De exploitant stelt de dagen dat de luchthaven geopend is voor alle vliegbewegingen met als doel valschermspringen voorafgaand aan het kalenderjaar vast. Daarnaast dient de exploitant deze informatie te publiceren zodat de omwonenden zich kunnen informeren over de te verwachten hinder door het valschermspringen.

Artikel 3.5 Openstellingstijden incidenteel gebruik

Op incidentele basis mag van de openingstijden, zoals vermeld in de artikelen 3.4 en 3.5, worden afgeweken. Dat mag maximaal 12 keer per jaar, behalve voor vluchten ten behoeve van valschermspringen. Daarvoor geldt een maximum van 4 dagdelen per jaar. Dit laatste om te voorkomen dat in de zomerperiode steeds gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid tot “incidenteel gebruik” om op vastgestelde valschermluchtvrije weekeinddagdelen alsnog valschermluchten uit te voeren. Zo blijft er ruimte voor uitzonderingen op openingstijden en/of evenementen zonder dat de hinder in de omgeving onaanvaardbaar toeneemt.

Onder incidenteel gebruik valt niet het incidenteel landen en opstijgen met militaire vliegtuigen en militaire helikopters als deze vliegbewegingen plaatsvinden ten behoeve van vluchten die humanitair, militair of maatschappelijk noodzakelijk zijn.

Incidentele afwijkingen moeten vooraf bij de provincie worden aangekondigd.

Het incidentele gebruik op basis van zowel artikel 3.1, lid 2 als artikel 3.5 mag niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 3.2. Daarom moet de geluidsbelasting als gevolg van deze vliegbewegingen opgenomen worden in de rapportage van de luchthaven over de geluidsbelasting op de handhavingpunten zoals beschreven in artikel 3.7

Artikel 3.7 Rapportage

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 (op basis van zowel artikel 3.1, lid 2 als artikel 3.5) plaatsvinden worden meegerekend in de geluidrapportage.

Uit de rapportage gegevens het tweede lid moet duidelijk blijken of de voorschriften in artikel 3.4 en 3.5 zijn nageleefd.

Artikel 4.2 Beperkingengebieden

In een luchthavenbesluit moeten beperkingengebieden voor onder meer geluid en (externe) veiligheid worden opgenomen. In het Besluit burgerluchthavens (artikelen 10 tot en met 14) staat vermeld wat deze beperkingen voor de omgeving inhouden. Voor de precieze tekst wordt hiernaar verwezen. Hieronder worden de beperkingen kort weergegeven.

Datum

8 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

9 van 25

Een beperkingengebied en een luchthavengebied mogen elkaar op grond van de wet niet overlappen. De contour van 70 dB(A) L_{den} valt binnen het luchthavengebied, zodat binnen deze contour geen beperkingen gelden.

Geluidscontouren

Binnen de 56 dB(A)-contour is nieuwbouw van woningen en geluidsgevoelige gebouwen niet toegestaan. Nieuwbouw van een bedrijfswoning is wel toegestaan. Voor een woning of een geluidsgevoelig gebouw gelegen op de 56 dB(A)-contour of in het gebied tussen de 56 dB(A)-contour en de 70 dB(A)-contour, kan door Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven wanneer aan bepaalde criteria wordt voldaan.

Contouren externe veiligheid

Binnen de 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour gelden beperkingen zoals het onttrekken van woningen aan hun bestemming en is nieuwbouw van woningen in principe niet toegestaan. In bepaalde gevallen kunnen Gedeputeerde Staten door afgifte van een verklaring van geen bezwaar nieuwbouw toestaan, maar dat geldt niet voor woningen en (beperkt) kwetsbare gebouwen.

In het gebied gelegen op de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour en tussen deze contour en de daarbinnen liggende 10^{-5} plaatsgebonden risicocontour geldt niet de beperkingen van het onttrekken van woningen aan hun bestemming. Nieuwbouw van woningen kan door Gedeputeerde Staten door middel van de afgifte van een verklaring van geen bezwaar in bepaalde gevallen worden toegestaan.

Contouren veiligheid

Binnen het veiligheidsgebied is een obstakel niet toegestaan, tenzij dit breekbaar en licht van constructie is.

Binnen het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid geldt dat geen obstakels zijn toegestaan die hoger zijn dan bij de Regeling burgerluchthavens vastgestelde waarden. Een obstakel is toegestaan wanneer deze conform een bouw-/aanlegvergunning is, of indien voor de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit, een dergelijke vergunning is verleend.

Laserstraal vrij gebied

Binnen dit gebied is een bestemming voor of een gebruik door een laserstraal die de vliegveiligheid kan verstoren niet toegestaan. Deze gebieden worden bepaald op basis van internationale (ICAO) standaarden.

De (engelstalige) afkortingen staan voor:

- a. LCFZ : Laser-beam critical flight zone
- b. LFFZ : Laser-beam free flight zone

De beperkingengebieden staan weergegeven op de kaarten behorende bij het luchthavenbesluit.

II Nota van Toelichting

1 Inleiding

Luchthaven Teuge is een luchthaven van regionale betekenis waarvoor de vaststelling van een Luchthavenbesluit is vereist. Op 22 mei 2020 heeft N.V. Luchthaven Teuge een aanvraag bij Provinciale Staten ingediend voor het vaststellen van een Luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge ter vervanging van de Omzettingsregeling luchthaven Teuge (omzettingsregeling). De omzettingsregeling blijft gelden tot het moment dat het Luchthavenbesluit in werking is getreden.

In deze toelichting wordt in hoofdstuk 2 eerst de wet- en regelgeving die van toepassing is op een Luchthavenbesluit kort toegelicht. In hoofdstuk 3 staat het provinciale (luchthaven)beleid beschreven. Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van de gevolgde procedure en de huidige en aangevraagde situatie. Een integrale belangenafweging is uitgewerkt in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt afgesloten met informatie over de handhaving van het Luchthavenbesluit en de mogelijkheid van nadeelcompensatie.

2 Wet- en regelgeving

2.1 Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (Rbml)

Op 1 november 2009 is de Wet luchtvaart door middel van de Rbml gewijzigd en zijn bevoegdheden van het Rijk overgedragen aan de provincies. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft toen de Omzettingsregeling luchthaven Teuge (VENW/BSK-2010/214986) vastgesteld. Dit is een overgangsregeling. In artikel XIII, eerste lid, Rbml is namelijk bepaald dat Provinciale Staten binnen 5 jaar na de inwerkingtreding van de Wlv een luchthavenbesluit vaststellen voor een burgerluchthaven van regionale betekenis, waarvoor een vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist. Een omzettingsregeling als bedoeld in artikel X Rbml vervalt op het moment dat een luchthavenbesluit op grond van artikel 8.43, eerste lid, Wlv is vastgesteld door Provinciale Staten. Dat niet is voldaan aan deze wettelijke termijn heeft geen consequenties voor de geldigheid van de Omzettingsregeling. Die blijft gelden totdat dit luchthavenbesluit in werking treedt.

2.2 Wet luchtvaart

In de Wet luchtvaart (hierna kortweg: de wet) staat dat in een luchthavenbesluit in ieder geval grenswaarden en regels moeten worden opgenomen voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de geluidsbelasting veroorzaakt door het luchthavenluchtverkeer en vliegveiligheid. Ook kunnen regels of grenswaarden worden opgenomen met het oog op het externe veiligheidsrisico en lokale luchtverontreiniging (artikel 8.44, eerste en tweede lid Wet luchtvaart).

De wet maakt onderscheid tussen grenswaarden en regels. De exploitant van de luchthaven is verantwoordelijk voor de naleving van grenswaarden. Regels zijn gericht op iedere individuele gebruiker (waaronder ook de exploitant) van de luchthaven en hebben bijvoorbeeld betrekking op de openingstijden, bepaalde type luchtvaartuigen of baangebruik.

2.3 Besluit burgerluchthavens

Een luchthavenbesluit moet in ieder geval contouren bevatten voor onder andere externe veiligheid, geluid, veiligheidsgebieden en hoogtebeperking in verband met vliegveiligheid (artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens). De gemeenteraad is verplicht het bestemmingsplan (en na het in werking treden van de Omgevingswet het omgevingsplan) overeenkomstig een luchthavenbesluit vast te stellen. Totdat het bestemmingsplan is aangepast, geldt een luchthavenbesluit als voorbereidingsbesluit. Aanvragen om omgevingsvergunning, die hier niet mee in overeenstemming zijn, moeten worden aangehouden door het bevoegd gezag (burgemeester en wethouders) totdat het bestemmingsplan is aangepast.

2.4 Regeling burgerluchthavens (Rbl)

De Rbl bevat rekenvoorschriften om de omvang te bepalen van de gebieden waar ruimtelijke beperkingen gelden als gevolg van geluid (L_{den} -contouren), externe veiligheid (10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren) en vliegveiligheid.

2.5 Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (Rvgt)

In de Rvgt staan eisen over de aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van de luchthaven waaraan de exploitant moet voldoen. Ook moet de exploitant een register bijhouden van de luchtvaartuigen die landen of opstijgen.

2.6 Bestemmingsplan

Het gebruik van de gronden is geregeld in het bestemmingsplan Luchthaven Teuge dat op 1 juli 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van Voorst.

2.7 Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r)

In het Besluit m.e.r. staat wanneer voor het vaststellen van een luchthavenbesluit een m.e.r-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Het Besluit m.e.r. bevat een bijlage met een tabel waarin staat vermeld voor welke activiteiten en in welke gevallen een m.e.r. beoordelingsplicht geldt. Voor een luchthaven waarvoor een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld gelden de volgende categorieën:

Categorie	Activiteiten	Gevallen
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: 1. de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.

D 6.2	De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een <u>start- of landingsbaan met een lengte van 1000 meter</u> of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, <u>en</u> een wijziging omvat van: 1°. het <u>beperkingengebied</u>, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting, of 2°. de <u>grenswaarden</u>, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, <u>tenzij</u>: a. de voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1° dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2° die een <u>gelijk of beter beschermingsniveau</u> bieden dan de geldende grenswaarden, of b. het beperkingengebied vervalt.
-------	---	--

3 Provinciaal beleid

3.1 Bestaand beleid provincie Gelderland

Provinciale staten hebben in 2009 het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland (PS2009-357) vastgesteld. In dit beleid werd uitgegaan van het beleidsneutraal omzetten van de Omzettingsregeling voor de luchthaven Teuge uit 2009 in een luchthavenbesluit. Het beleid biedt de mogelijkheid tot een nadere weging van luchtvaart met onder meer veroorzaakte (geluid)hinder, met effecten op natuur en met de bijdrage aan klimaatdoelen.

3.2 Ontwikkelingen beleid provincie Gelderland sinds 2009

De provincie heeft sinds 2009 onder meer beleid uitgewerkt voor het reduceren van de uitstoot van CO₂ en stikstof en voor het versterken van de biodiversiteit. In de omgevingsvisie Gaaf Gelderland is aangegeven dat maatschappelijke ontwikkelingen toenemende druk zetten op de Gelderse leefomgeving. De schaarse ruimte vergt dat keuzes gemaakt worden waarbij de provincie inzet op een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland.

Gelet op deze ontwikkelingen en de inzet van de provincie zal het omgevingsbeleid voor luchtvaart worden geactualiseerd. De beoordeling van de aanvraag van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge is tegen deze achtergrond bezien.

De provincie wil op langere termijn toe werken naar minder hinder voor de omgeving. De provincie is van plan om - in overleg met de luchthaven en in lijn met de technologische ontwikkelingen - te werken aan het gefaseerd terugbrengen van de geluidruimte, op een manier en in een tempo dat omwonenden minder hinder beleven en de luchthaven ontwikkelperspectief behoudt.

Vanuit de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen van de provincie is het wenselijk in de toekomst grenswaarden vast te stellen aan de emissies als gevolg van het gebruik van de luchthaven verkeer zoals CO₂, fijnstof en stikstof. Op dit moment is voor CO₂ nog geen passende toepasbare regelgeving voor regionale luchthavens voorhanden. De provincie is van plan om - in overleg met de luchthaven en in lijn met de technologische ontwikkelingen - te werken aan een stapsgewijze invoering van grenswaarden aan emissies. Stikstofemissie wordt begrensd in de Wnb-vergunning.

4 Procedure aanvraag en vaststelling Luchthavenbesluit

4.1 Procedure

Aanvraag

Luchthaven Teuge is een luchthaven van regionale betekenis waarvoor de vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist.

Op 22 mei 2020 heeft N.V. Luchthaven Teuge ter vervanging van de Omzettingsregeling luchthaven Teuge (omzettingsregeling) een aanvraag bij Provinciale Staten ingediend voor het vaststellen van een Luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge. Ook heeft de luchthaven een aanvraag om vergunning op grond van de Wet natuurbescherming ingediend. Op de aanvraag voor de Wnb nemen Gedeputeerde Staten een besluit.

Beslistermijn en verlenging beslistermijn

De wettelijke beslistermijn voor het nemen van een besluit op een aanvraag om een luchthavenbesluit is zes maanden. Op 15 juli 2020 is besloten deze termijn met zes maanden te verlengen. De beslistermijn wordt opgeschort met de periode die is gesteld voor het indienen van aanvullende gegevens.

Aanvullende gegevens

Op 3 november 2020 is Teuge in de gelegenheid gesteld om aanvullende gegevens in te dienen. Op 8 januari 2021 is een aangepaste versie van de aanvraag inclusief aanvullende gegevens ingediend, die in plaats komt van de eerdere versie van de aanvraag die op 22 mei 2020 is ingediend. Op 30 maart zijn naar aanleiding van aanvullende vragen nadere gegevens aan de herziene aanvraag van 8 januari toegevoegd.

Voordat Provinciale Staten een besluit nemen op de aanvraag wordt door Gedeputeerde Staten eerst een ontwerp Luchthavenbesluit gepubliceerd, waartegen eenieder zienswijzen kan indienen.

Datum

8 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

14 van 25

Ontwerp Luchthavenbesluit

Gedeputeerde Staten stellen ontwerp Luchthavenbesluit vast op 31 augustus 2021. Het ontwerp Luchthavenbesluit ligt ter inzage van 6 september 2021 tot en met 17 oktober 2021.

Zienswijzen, reactienota

Er zijn 26 unieke zienswijzen ontvangen naar aanleiding van het ontwerp Luchthavenbesluit. In de Reactienota zijn deze zienswijzen puntsgewijs samengevat en beantwoordt. De Reactienota is op 19 april 2022 vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

Belevingsonderzoek

Gedeputeerde staten voerden in september 2021 op verzoek van Provinciale Staten een kwalitatief belevingsonderzoek uit bij de omwonenden van de luchthaven

Concept LHB ter besluitvorming Provinciale Staten

Gedeputeerde Staten zenden op 19 april een concept voor het Luchthavenbesluit en de Reactienota op de zienswijzen voor besluitvorming toe aan Provinciale Staten.

Definitief Luchthavenbesluit

Provinciale Staten stellen op (8 juni 2022) het luchthavenbesluit vast op basis van het ontwerp-Luchthavenbesluit en de reactienota waarin op de binnengekomen zienswijzen wordt gereageerd.

Verklaring Veilig gebruik Luchtruim

De Inspectie Leefomgeving en Transport stelt op basis van het definitieve Luchthavenbesluit een verklaring op over het veilig gebruik van het luchtruim rond de luchthaven. Dit luchthavenbesluit treedt pas in werking op het moment dat deze verklaring is verleend.

Beroep

Tegen het Luchthavenbesluit kan door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Meer informatie daarover is te lezen in de kennisgeving die plaatsvindt na vaststelling van het Luchthavenbesluit.

4.2 Inhoud aanvraag

De aanvraag wordt gedaan voor de luchtgebonden activiteiten, inclusief landen, warmdraaien, opstijgen en taxiën, zoals dat is toegestaan in de omzettingsregeling. In de aanvraag worden de volgende vliegbewegingen aangevraagd:

- 78.383 vliegbewegingen, waaronder 1.365 helikopterbewegingen, 500 bewegingen groot verkeer en 114 bewegingen tussen 150 en 350 kg;
- 3.822 extra circuitbewegingen ten behoeve van zweefsleeplandingen, reclamestarts en reclamelandingen.

Een volledig overzicht van de aangevraagde situatie staat in Bijlage C van de aanvraag.

De bredere context van de aanvraag is nader toegelicht door de aanvrager in de brief van 8 januari 2021. Daarin staat dat de Luchthaven Teuge een maatschappelijk relevante luchthaven wil zijn, met oog voor de eigen regio: hét General Aviation vliegveld/center van Nederland. Dit betekent dat er

gestreefd wordt naar het genereren van toegevoegde waarde voor de directe omgeving waar de luchthaven is gelegen.

Er wordt daarom gekozen voor drie hoofdlijnen van beleid (drie pijlers):

- a) Duurzame Innovatie & Educatie;
- b) Recreatie & Toerisme;
- c) Luchtvaart gerelateerd Ondernemerschap & Veiligheid.

De omgeving is randvoorwaardelijk voor deze drie pijlers c.q. het krachtenveld rond deze pijlers.

Het verbeteren van de leefbaarheid (door het beperken van hinder) is de basis voor de ontwikkeling op alle drie de pijlers.

In de aanvraag worden de hoofdlijnen van het beleid van de luchthaven (punten a tot en met c) nader toegelicht.

4.3 Verschillen in de aanvraag ten opzichte van de omzettingsregeling

In de geldende omzettingsregeling is het volgende toegestaan:

- Een verharde start- en landingsbaan met een lengte van 1.199 meter, een onverharde start- en landingsbaan met een lengte van 700 meter en twee onverharde zweefvliegbanen.
- Burgerluchtverkeer met een startmassa van minder dan 6.000 kg binnen de geluidsgrenswaarden, maximaal 1.365 helikopterbewegingen en maximaal 500 bewegingen van vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg.

In de aanvraag zijn de volgende veranderingen ten opzichte van de omzettingsregeling opgenomen:

- Aanpassing baannummering verharde baan van 09-27 naar 08-26.
- De onverharde baan en bijbehorende zweefvliegbaan (resp. 03-21 en 03Z-21Z) zijn in 2012 gesloten.
- Het kleine reclamecircuit is opgeheven.
- Het gebruik van het zweefslepecircuit is veranderd: in plaats van een sleepkabel wordt gebruik gemaakt van een lier, waardoor het extra circuit niet meer gevlogen wordt.
- Een deel van het 08-circuit is westelijker gelegen.
- Het naderende VFR-verkeer moet via het aanvliegpunt Sierra naar de luchthaven toekomen. In de omzettingsregeling lag dit punt dicht bij de luchthaven. Vanaf dit punt vliegt al het kleine verkeer op circuithoogte.
- De geluidscategorieën van het kleine verkeer zijn 3 dB(A) stiller gemaakt.
- De geluidruimte voor het kleine verkeer en de gequoteerde vliegbewegingen door groot verkeer (500) en helikopters (1365) zijn samen gevoegd.
- Gebruik van de luchthaven buiten reguliere openingstijden ten behoeve van maatschappelijk belang, waaronder de traumaheli en politie. Het aantal verwachte vliegbewegingen is gering.
- Incidentele afwijking van de openingstijden voor ad hoc-activiteiten, met een maximum van 12 keer per jaar.

4.4 M.e.r beoordelingsplicht

De aanvraag wijkt af van het gebruik zoals dat is toegestaan in de Omzettingsregeling. Daarom is bekeken of een m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde is. Gezien de lengte van de start- en landingsbaan bij Teuge, te weten 1.199 meter, geldt er sowieso geen rechtstreekse m.e.r.-plicht. Die plicht geldt namelijk wanneer een luchthaven de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan

met een lengte van 2.100 meter of meer (categorie 6.1 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage).

Voor luchthaven Teuge moet vervolgens worden beoordeeld of de aangevraagde activiteiten vallen onder categorie 6.2 van onderdeel D van de bijlage bij het besluit milieueffectrapportage waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

Daarvoor moet eerst vastgesteld worden of sprake is van een activiteit als vermeld in kolom 1 van categorie 6.2:

- De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes.

De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerswegen of de wijziging van de vliegroutes.' Als de aangevraagde situatie een geval is als omschreven in kolom 2 van categorie D 6.2, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht wanneer de lengte van de start- en landingsbaan langer is dan de drempelwaarde van 1.000 meter. Onder de drempelwaarde geldt het vereiste van een zogeheten vormvrije m.e.r.-beoordeling (artikel 2, vijfde lid, Besluit milieueffectrapportage)

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een uitspraak¹ over een omzetting naar een luchthavenbesluit voor een andere luchthaven geoordeeld dat er geen m.e.r.-beoordelingsplicht gold. In de betreffende casus 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.

Uit het vorenstaande volgt dat er volgens de provincie geen sprake is van een activiteit die valt onder categorie D 6.2, zodat er geen (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

4.5 Rapport Milieueffecten luchthaven Teuge

De aanvraag bevat een rapport 'Milieueffecten luchthaven Teuge', d.d. 6 januari 2021, opgesteld door Adecs Airinfra Consultants. Het rapport brengt de te verwachten milieueffecten van de veranderingen van de luchthaven voor de onderwerpen geluid, externe veiligheid, geur, emissies, verkeer, vervoer en natuur in beeld.

Luchthaven Teuge heeft in het genoemde rapport een 'onverplichte' m.e.r.-beoordeling door Adecs Airinfra Consultants laten opstellen, 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. Het gebruik van baan 03/21 is beëindigd.

De grenswaarden voor geluid gaan wel veranderen, omdat het grote verkeer en helikopers in de grenswaarden worden opgenomen. Daarom is een 'onverplichte' m.e.r.-beoordeling uitgevoerd en is deze beoordeling via dit rapport bijgevoegd bij de aanvraag.

Het rapport geeft inzicht in de milieueffecten van het aangevraagde luchthavenbesluit. Het rapport is daarom meegenomen in de beoordeling van de aanvraag om een luchthavenbesluit. Naar

¹ ABRS 30 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3051 (overwegingen onder punt 5)

aanleiding van de veranderingen van de grenswaarden voor geluid door het opnemen van quotaverkeer (helikopters en grote vliegtuigen) in de geluidruimte heeft de provincie nader onderzoek laten doen naar mogelijke gevolgen. Dit onderzoek is samengevat onder paragraaf 4.6 van deze toelichting.

Concluderend

De provincie kan zich vinden in de bevindingen in het rapport dat de wijzigingen zeer beperkt invloed hebben op de feitelijke situatie en het toekomstige gebruik van de luchthaven.

4.6 Veranderingen t.a.v. mogelijk gebruik geluidruimte

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

- geluidruimte 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.

In de aanvraag is deze geluidsbelasting samengevoegd tot 1 geluidruimte. De toegestane geluidsbelasting afkomstig van vliegbewegingen met helikopters en groot verkeer is opgeteld bij de geluidruimte voor het kleine verkeer. 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.

De provincie heeft de berekening van de luchthaven m.b.t. het samenvoegen van de geluidruimten laten controleren door adviesbureau To70. Dit bureau concludeert dat de berekening op de juiste wijze is uitgevoerd.

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).

5 Integrale belangenafweging

5.1 Belangenafweging voor het Ontwerp Luchthavenbesluit

Voor dit luchthavenbesluit hebben wij de belangen van de luchthaven, haar gebruikers en de omgeving zorgvuldig af te wegen. Hier onder volgt een chronologische weergave van deze belangenafweging. In deze weergave wordt verwezen naar de stukken in de openbare digitale dossiers met (tussen-)besluiten.

- Op 22 mei 2020 ontvangt de provincie een aanvraag om een Luchthavenbesluit van de luchthaven in combinatie met een aanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming.
- Gedeputeerde Staten besluiten op 13 oktober 2020 om een aantal denkrichtingen uit te werken in scenario's, die de basis vormen voor het te nemen Luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge. De uitwerking van de scenario's is op hoofdlijnen. In maart 2021 vinden gesprekken plaats met organisaties namens de omgeving en de gebruikers van de luchthaven over deze scenario's.

De scenario's zijn:

1. Het huidige daadwerkelijke gebruik van Teuge (dus het bestaande gebruik).
2. De gebruikruimte van de bestaande omzettingsregeling voortzetten conform de aanvraag (omzetting van de huidige omzettingsregeling naar een luchthaven besluit met een geluidcorrectie van 3 dB(A)).
- 3A. Het gebruik met minder hinder (beperking van de openingstijden voor sterk hinder gevende vluchten zoals rondvluchten en valschermspringen).
- 3B. Het gebruik met duurzame verbeteringen (het stapsgewijs terugbrengen van geluid- en emissieruimte. Als de vloot stiller en schoner wordt, is ontwikkelruimte mogelijk).

Optie: Gebruik in een combinatie van bovengenoemde scenario's.

[https://gelderland.stateninformatie.nl/document/9296188/2/GS-brief%20bij%20Besluit%20procesaanpak%20LHB%20en%20WNb%20Teuge](https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/9296188/2/GS-brief%20bij%20Besluit%20procesaanpak%20LHB%20en%20WNb%20Teuge)

- Gedeputeerde Staten hebben in april 2021 de verkenning over de mogelijke scenario's rond het Luchthavenbesluit afgerond. Op basis van deze verkenning spreken zij het voornemen uit om in het Luchthavenbesluit
 - hinder te beperken door het voorschrijven van vooraf aangekondigde valschermsvlucht vrije momenten in het weekeinde en
 - duurzame groei te stimuleren door het aankondigen van het stapsgewijs terugbrengen van milieuruimte voor geluid en emissies in de toekomst.

Datum

8 juni 2022

Zaaknummer

2020-007324

Blad

19 van 25

Gedeputeerde Staten vragen aan provinciale Staten om hun inzichten over dit voornemen met hen te delen.

[CW - Voornemen behandeling aanvraag Luchthavenbesluit Teuge \(PS2021-309\) Provincie Gelderland \(stateninformatie.nl\)](#)

- Provinciale Staten debatteren op 26 mei 2021 over het voornemen van Gedeputeerde Staten. In dit debat spreken de luchthaven, gebruikers van de luchthaven en vertegenwoordigers van omwonenden in. Het debat wordt op 30 juni 2021 vervolgd op basis van nadere informatie van GS.

[CW - Nadere informatie voor oordeelsvorming Luchthavenbesluit Teuge \(PS2021-469\) Provincie Gelderland \(stateninformatie.nl\)](#)

Provinciale Staten geven naar aanleiding van de twee debatten de volgende uitwerkingpunten mee aan Gedeputeerde Staten t.a.v. het Luchthavenbesluit:

1. Hinderbeleving:

Laat een onderzoek doen naar de ervaringen van omwonenden met vliegveld Teuge. Het belevingsonderzoek moet antwoord geven op de vraag of omwonenden hinder ervaren van Teuge en zo ja welke hinder en of die hinder te koppelen is aan bepaald vlieggedrag of bepaalde vliegtuigen. De vooronderstelling dat de meeste hinder van de paravluchten komt, zal hierbij worden getoetst. Het onderzoek is een zogenaamd kwalitatief onderzoek. De resultaten worden door Provinciale Staten betrokken bij de definitieve besluitvorming over het luchthavenbesluit. De resultaten kunnen mogelijk aanleiding geven tot kwantitatief onderzoek waarbij ook geluidmetingen plaatsvinden.

2. Vergroting van het gebied voor het stijgen en dalen van valschermlvluchten:

Met vertegenwoordigers van het programma luchtruimherziening is oriënterend gesproken over de mogelijkheden om het gebied waarin de para-vliegtuigen stijgen en dalen zodanig te vergroten dat meer verspreiding van het geluid plaats vindt.

In het gesprek is de mogelijkheid genoemd dat de luchthaven een concreet verzoek tot deze aanpassing van gebruik van het luchtruim indient bij het programma luchtruimherziening. Op mogelijke uitkomsten hiervan kan niet vooruit worden gelopen. De uitkomsten zijn op zijn vroegst in 2024 bekend. De luchthaven en het paracentrum geven aan dat zij de mogelijkheden onderzoeken.

3. CRO en klachtenafhandeling:

De provincie wil – samen met de luchthaven – investeren in verbetering van het functioneren van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Teuge en in de afhandeling van luchthaven gerelateerde klachten.

Ontwerp-Luchthavenbesluit 31 augustus 2021

Gedeputeerde Staten maken ten aanzien van het vaststellen van het ontwerp Luchthavenbesluit de volgende keuzes:

- GS kiezen niet voor scenario 1. In dit scenario blijft de te vergunnen geluidsruimte beperkt tot de ruimte die in de huidige situatie benut wordt. Daarmee wordt - op basis van de huidige geluidsproductie per vliegtuig - het aantal vluchten ingeperkt tot ongeveer het huidige aantal vluchten. Met dit scenario wordt de hinder niet beperkt en wordt geen stimulans gegeven tot verdere verduurzaming.
- GS kiezen niet voor scenario 2. Dit scenario zet de huidige vergunning – na correctie van de erkende fout - één op één om in het nieuwe Luchthavenbesluit. Ook dit scenario levert geen beperking van de hinder en er ontbreekt stimulans tot verduurzaming.
- GS geven de voorkeur aan een combinatie van scenario 3a en 3b. Op de korte termijn ligt het accent ligt op scenario 3a, waarbij ontwikkelruimte voor de luchthaven blijft bestaan. Tegelijkertijd beperken GS de hinder, door de sterk hinder gevende valschermlvluchten te beperken via valschermlvlucht-vrije dagdelen in het weekeinde (artikel 3.4, zesde lid). De beperking geldt voor valschermlvliegtuigen in de geluid categorie 1 tot en met 4. GS verwachten dat het realistisch is dat de vliegtuigen voor valschermlvluchten stiller gemaakt kunnen worden.
- Voor de langere termijn willen GS inzetten op een zodanige ontwikkeling, dat sprake is van in de tijd afnemende plafonds (scenario 3b) op het gebied van geluid en uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof. Omdat het vanwege nog ontbrekende kaders in (landelijk) beleid en regelgeving op de korte termijn nog niet mogelijk is om dergelijke afnames nu concreet te formuleren, hebben GS een voornemen daartoe opgenomen in de Nota van Toelichting van het ontwerp Luchthavenbesluit.

GS informeren Provinciale Staten op 31 augustus 2021 nader over deze argumentatie via een Statenbrief.

5.2 Nadere Belangenafweging n.a.v. ingekomen zienswijzen, Belevingsonderzoek en pro forma rapportages

Uitgevoerd Belevingsonderzoek

De uitkomsten van het in september 2021 uitgevoerde Belevingsonderzoek zijn op 8 oktober 2021 openbaar gemaakt.

[https://gelderland.stateninformatie.nl/modules/1/Ingekomen%20stukken/701904](https:// gelderland.stateninformatie.nl/modules/1/Ingekomen%20stukken/701904)

Ze 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 valschermlvluchten, maar ook van rondvluchten en het beoefenen van kunstvliegen (aerobatics).

Mogelijkheid tot vergroten klimgebied valschermlvluchten

De mogelijkheid tot het vergroten van het klimgebied is besproken met de luchthaven en het paracentrum. Dit heeft tot heden nog niet geleid tot concrete veranderingen van de situatie.

Pro forma geluidrapportage op basis van het ontwerp Luchthavenbesluit

De luchthaven vrijwillig via een pro forma rapportage op basis van het ontwerp luchthavenbesluit inzicht gegeven of het geluid van de uitgevoerde vluchten (in 2021) binnen de grenswaarden van het beoogde toekomstige Luchthavenbesluit zou passen. De pro forma berekening toonde aan dat de luchthaven bij vergelijkbaar gebruik ook binnen de toekomstige grenswaarden zou blijven.

Bij de pro forma rapportage waren ook enkele kanttekeningen te plaatsen. De luchthaven had namelijk geen geluidsruijnte toegerekend aan incidentele vluchten en ze gebruikten verouderde referentietabellen. De provincie verwacht alleen niet dat dit in de praktijk voor hele grote verschillen zorgt. Met het toevoegen van een extra voorschrift over de inhoud van de rapportage kan de provincie expliciet maken dat de incidenteel gebruik en/of incidentele vluchten meegenomen voortaan meegenomen moeten worden in de geluidrapportages.

Belangenafweging

Balans tussen Ontwikkelperspectief en hinderbeperking

De provincie behoudt dit uitgangspunt bij de belangenafweging.

Milieuruijnte: Emissies en geluid

Voor terugbrengen milieuruijnte (geluid, emissies) in de toekomst ontbreekt momenteel nog landelijke wet- en regelgeving. De provincie handhaaft het voornemen voor de langere termijn: Inzetten op een zodanige ontwikkeling, dat sprake is van in de tijd afnemende plafonds (scenario 3b) op het gebied van geluid en uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof.

Luchtruimgebruik, klachten

De ingekomen zienswijzen gaan vaak over ervaren hinder als het gevolg van het gebruik van het luchtruim door luchtvaardenden, al dan niet afkomstig van de luchthaven Teuge. Ook de wijze van klachtafhandeling wordt daarbij vaak benoemd. De provincie heeft geen bevoegdheden ten aanzien van 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 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. Ook de wijze van het afhandelen van klachten en meldingen over vlieghinder is daarom geen onderdeel van het Luchthavenbesluit.

In de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Teuge is op 4 december 2021 een werkgroep ter verbetering van de klachtafhandeling ingesteld. In deze werkgroep zijn omwonenden, de luchthaven, de luchtvaartpolitie en de provincie vertegenwoordigd. De eerste bijeenkomsten hebben begin 2022 plaatsgevonden.

Geluid, geluidruimte en rekenvoorschriften

De provincie past de in de Regeling burgerluchthavens (Rbl) voorgeschreven rekenvoorschriften toe en ziet geen aanleiding om nog een extra compenserende maatregel aan te

verbinden. De door de luchthaven ingestuurde berekeningen zijn gecontroleerd door een externe adviseur.

De pro forma geluidrapportage over 2021 op basis van het bevestigde dat de luchthaven bij gelijksoortig gebruik in de toekomst nog ontwikkelruimte behoudt. Daarnaast blijkt ook dat de eerder door To70 gemaakte inschatting van de toekomstige benutting van de geluidruimte redelijk overeenkomt met deze pro-forma rapportage.

De genoemde kanttekeningen t.a.v de rapportage zijn vertaald in specifiekere voorschriften t.a.v. de rapportage (t.w. artikel 3.7 in het Luchthavenbesluit)

Valschermvluchten

Ten aanzien van de valschermvluchten hebben de zienswijzen tot enkele wijzigingen 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.

Het klimgebied voor valschermvluchten is ongewijzigd, de provincie verwacht niet dat dat op afzienbare termijn vergroot zal worden. Daarom is nog geen andere afweging m.b.t. de beperkingen van de openingstijden voor valschermspringen gemaakt.

Rondvluchten en aerobatics manoeuvres

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 luchthavenbesluit opgenomen, dat vindt de provincie voldoende.

Concept LHB ter besluitvorming Provinciale Staten

Het voorstel voor het Luchthavenbesluit, dat Gedeputeerde Staten op 19 april 2022 aan Provinciale Staten toezenden wijkt niet veel af van het ontwerp besluit dat Gedeputeerde Staten op 31 augustus 2021 vaststelden: Het betreft met name aanscherpingen en verduidelijkingen.

- Aan het voorschrift in artikel 3.4, zesde lid m.b.t. het uitvoeren van valschermvluchten is een ingangsdatum van 1 januari 2023 gekoppeld in het zevende lid van artikel 3.4.
- Naar aanleiding van de ontvangen pro-forma geluidrapportages zijn de eisen aan de rapportages van de luchthaven via het opnemen van artikel 3.7 explicieter gemaakt.
- De Nota van toelichting is aangevuld met de belangen afweging n.a.v. de ingekomen zienswijzen, het belevingsonderzoek en de pro-forma geluidrapportages.

5.3 Coördinatie met de aanvraag vergunning Wet natuurbescherming (Wnb)

Gedeputeerde Staten hebben op het moment van vaststellen van het Luchthavenbesluit door PS nog geen definitief besluit vast kunnen stellen op de aangevraagde Wnb-vergunning. Gezien de onzekere termijn die daar nog aan verbonden is wordt daar door PS niet langer op gewacht met het vaststellen van het Luchthavenbesluit.

Volgens de Wnb mag een luchthaven niet meer stikstofdepositie veroorzaken dan in de referentiesituatie (2000) toegestaan was. Gedeputeerde Staten hebben een ontwerp besluit vastgesteld op de aanvraag om een Wnb vergunning van de luchthaven. Uit dit ontwerpbesluit blijkt dat de luchthaven 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 geluidsruimte. 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.

6 Handhaving

6.1 Provincie

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om naleving van de regels en de grenswaarden die in het Luchthavenbesluit staan te controleren en zo nodig daarop te handhaven. Dit gebeurt onder meer op basis van gegevens die de exploitant elk kwartaal aan Gedeputeerde Staten moet rapporteren. De inhoud van deze rapportage staat beschreven in artikel 3.7.

Gedeputeerde staten brengen ieder jaar op grond van artikel 8.55 van de wet verslag uit aan Provinciale Staten over de milieuaspecten en externe-veiligheidsaspecten met betrekking tot het luchthavenluchtverkeer.

6.2 Inspectie Leefomgeving en Transport

Naast de provincie heeft ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bevoegdheden op het vlak van toezicht en handhaving. Daarbij gaat het om het operationele, dagelijkse gebruik van de luchthaven. De luchthaven heeft voor het in gebruik zijn een veiligheidscertificaat van de ILT nodig.

6.3 Gemeenten

Met het handhaven van de gemeentelijke omgevingsplannen door de gemeenten Voorst, Deventer, Apeldoorn en Epe worden ook de ruimtelijke regels van dit luchthavenbesluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de omgevingsplannen is verwerkt. De beperkingengebieden in een luchthavenbesluit hebben tot gevolg dat aanvragen om een omgevingsvergunning voor bouwen op een locatie die binnen een beperkingengebied moet worden aangehouden. Voor het beperkingengebied geldt het luchthavenbesluit namelijk als een voorbereidingsbesluit als bedoeld

in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. De aanhouding vervalt op het moment dat de beperkingengebieden in het omgevingsplan zijn opgenomen. Pas dan wordt een besluit op een eerder aangehouden aanvraag om omgevingsvergunning genomen.

6.4 Luchtvaartpolitie

De Luchtvaartpolitie houdt toezicht in de lucht op burgerluchtvaart, sport- en reclamevliegtuigjes en ballonvaarders. Daarbij wordt gecontroleerd op op alcoholgebruik, belading, luchtwaardigheid, vluchtuitvoering, brevet en vliegverboden. De Luchtvaartpolitie kan strafrechtelijk onderzoek instellen naar luchtongevallen en incidenten.

6.5 Overleg en klachten

Provinciale Staten moeten op grond van artikel 8.58 van de Wet luchtvaart een Commissie Regionaal Overleg (CRO) instellen voor de luchthaven. De CRO heeft tot taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Het gaat daarbij om alle belangen en niet alleen om de milieubelangen. Voor luchthaven Teuge is op 23 maart 2011 (PS 2011-315) een CRO ingesteld.

De provincie Gelderland registreert klachten die gaan over activiteiten van de luchthaven, de afhandeling ervan in samenwerking met de luchthavendirectie en terugmelding erover aan de Commissie Regionaal Overleg.

6.6 Nadeelcompensatie

Voor de schade die een belanghebbende desondanks lijdt ten gevolge van een luchthavenbesluit en die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kan bij Gedeputeerde Staten een verzoek tot een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding worden ingediend. Het indienen van een aanvraag daartoe moet plaatsvinden binnen vijf jaar nadat een luchthavenbesluit onherroepelijk is geworden.

III Bijlagen Kaarten bij het ontwerp Luchthavenbesluit

Kaarten:

- V-1 Locatieaanduiding
- V-2 Luchthavengebied met de ligging van de banen en de locatie van de handhavingspunten
- V-3 Beperkingengebieden in verband met externe veiligheid
- V-4 Beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting
- V-5 Veiligheidsgebieden
- V-6 Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid:
 - 6A Obstacle limitatie vlakken (Inner Horizontal Surface, Outer Horizontal Surface en Conical Surface);
 - 6B Obstacle vlakken voor naderings- en vertrekroutes (Approach Surface, Transitional Surface en Take-off climb Surface);
 - 6C Obstacle Vrije Zone (Inner Approach Surface, Balked Landing Surface, Inner Transitional Surface) en het Visual Segment Surface (VSS).
- V-7 Laserstraalvrij gebied (LCFZ en LFFZ)