

# Platform **Vlieghinder** Teuge

**Zienswijze Platform Vlieghinder Teuge d.d. 2 juli 2013 op het ontwerp Gelderse omgevingsvisie d.d. 14 mei 2013**

---

Geachte leden van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten,

De provincie Gelderland heeft een concept-omgevingsvisie gepubliceerd en ter visie gelegd. Provinciale Staten stelt de definitieve Gelderse omgevingsvisie, samen met een omgevingsverordening, eind 2013 vast.

Hieronder volgt de zienswijze van de vereniging Platform Vlieghinder Teuge op de omgevingsvisie, waarbij voor een goed begrip van de situatie rond de Gelderse luchtvaartterreinen wordt teruggegrepen op het vigerende Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland uit 2010<sup>1</sup>.

Verder wijzen wij met klem op de aanbevelingen in het onderzoek "Lawaabelasting rond de luchthaven Teuge" van de werkgroep Geluid van de Regionale Milieuraad Oost-Veluwe uit 1976<sup>2</sup>. Deze aanbevelingen zijn nog altijd hoogst actueel. Ook toen bedroeg het aantal vliegbewegingen 71.000 per jaar.

Vervolgens gaan wij in op de voorgestelde omgevingsvisie en tot slot doen wij een oproep aan u, de leden van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten.

## **DE HUIDIGE SITUATIE:**

### Het vigerende Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland d.d. 12 januari 2010

Enkele citaten uit het vigerende Omgevingsbeleid:

#### **Economische aspecten**

"De luchtvaartactiviteiten in en nabij Gelderland hebben op de schaal van de Gelderse economie een positieve, maar zeer beperkte impact." (p. 9).

#### **Recreatie**

"De Gelderse luchtvaartterreinen leveren een substantiële bijdrage aan het toeristisch-recreatieve product (..) Het voorgaande laat echter onverlet dat dit type kleine luchtvaart ook hinderlijk kan zijn voor rust en stilte zoekende recreanten." (p. 9-10)

#### **Mobiliteit**

"Als zodanig is de omvang van de Gelderse luchtvaart te gering om als verkeersmodaliteit te kunnen dienen in de zin van substantiële reizigers- of vrachtovervoersstromen. (...) Ten aanzien van de bereikbaarheid van de grotere Gelderse bedrijventerreinen is vliegverkeer niet of nauwelijks een substantiële factor, temeer omdat onze snelwegenstructuur hier goed genoeg op is toegesneden."

---

<sup>1</sup> *Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland*, 12 januari 2010.

<sup>2</sup> *Lawaabelasting rond de luchthaven Teuge*, Werkgroep Geluid van de Regionale Milieuraad Oost-Veluwe, 24 mei 1976 (alleen op papier beschikbaar). Dit onderzoek naar de milieuproblemen rond Teuge is destijds o.a. aangevraagd door het dagelijks bestuur van de luchthaven Teuge. De Regionale Milieuraad had tot taak het adviseren van de colleges van B&W van Apeldoorn, Epe, Hattem, Voorst, Zutphen en Brummen over milieuzaken. In de Milieuraad zaten vertegenwoordigers van allerlei overheids- en particuliere organisaties, zoals de Recreatiegemeenschap Veluwe, Landbouwschap, Consumentenbond, milieugroepen. De luchthavendirectie heeft ook aan het rapport meegeschreven. Het rapport, inclusief de aanbevelingen, is destijds plenair aangenomen.

### Standpunt Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten (2010)

Vertaald naar vliegveld Teuge betekent dit dat GS en PS het vliegveld slechts een zeer beperkte economische impact toedichten en Teuge niet of nauwelijks als substantiële factor zien voor de ontsluiting van de grotere Gelderse bedrijventerreinen. Teuge levert volgens GS en PS alleen een substantiële bijdrage aan de recreatie. Maar merkt daarbij op dat de kleine luchtvaart ook hinderlijk kan zijn voor rust en stilte zoekende recreanten.

### Aanvullende opmerking Platform Vlieghinder Teuge

Het Platform wil hieraan toevoegen dat niet alleen recreanten, maar ook inwoners van Gelderland in de wijde omtrek rond Teuge behoefte hebben aan rust en stilte. Hun woon- en leefomgeving wordt regelmatig aangetast door het lawaai van de luchtvaartactiviteiten in een straal van tientallen kilometers rond het vliegveld. Essentieel verschil is dat recreanten ervoor kunnen kiezen om elders te recreëren, inwoners van Gelderland hebben die keuze niet.

### Uitspraak voormalig luchtvaartgedeputeerde Co Verdaas (2010):

In reactie op de verwachting van de Gelderse Milieu- en Natuurfederatie dat uitbreiding van Lelystad leidt tot verschuiving van kleine luchtvaart naar Teuge, dat steeds meer overlast veroorzaakt, reageert gedeputeerde Verdaas als volgt:

*“De milieugebruiksruimte van vliegveld Teuge is strikt begrensd in de huidige Aanwijzing Luchtvaartwet, en wat mij betreft blijft dit zo. Kortom, uitbreiding van Teuge is niet aan de orde!” (in: Nieuwe Veluwe, 2010).*

Tot zover de vigerende situatie rond vliegveld Teuge.

### **HET VERLEDEN BLIJFT ACTUEEL:**

Voor een goed begrip duiken wij nog iets verder het verleden in. Al in 1976 had het vliegveld, net als nu, 71.000 vliegbewegingen per jaar. Ook toen al was er veel lawaaioverlast. Op verzoek van het dagelijks bestuur van de luchthaven en het Samenwerkingsorgaan Oost-Veluwe is door de Regionale Milieuraad Oost-Veluwe onder voorzitterschap van de econoom H.E. Zweers onderzoek gedaan naar de milieuproblemen en lawaaibelasting rond Teuge.

Dit lijvige rapport, waaraan ook de luchthavendirecteur destijds heeft meegeschreven, komt met 22 aanbevelingen. Deze zijn nog uiterst actueel, omdat er met de aanbevelingen van toen – gebaseerd op 71.000 vliegbewegingen – tot dusver niet of nauwelijks iets is gedaan. Niet door de luchthavendirectie en niet door de gemeentelijke, provinciale en centrale overheid.

Een greep uit die aanbevelingen:

**Aanbeveling 1:** “Het is dringend gewenst een onderzoek in te stellen naar de relatie tussen de lawaaibelasting en de door de mens ondervonden hinder in de omgeving van kleine luchthavens. Op deze wijze wordt het mogelijk meer inzicht te krijgen in de mate van hinder die de bevolking rond Teuge ondervindt van de kleine luchtvaart.”

**Aanbeveling 2:** “Eerst wanneer de resultaten van [dit] onderzoek bekend zijn, kunnen verdere beslissingen omtrent de toelaatbare lawaaibelasting in de omgeving van de luchthaven Teuge worden genomen. Pas na voltooiing van dit onderzoek komen de gegevens beschikbaar die nodig zijn om tot een juiste afweging te komen van de belangen van de omwonenden met die van de

luchtvaart. Het is dan ook gewenst maatregelen te nemen zodat de lawaai-belasting rond de luchthaven in de tussentijd niet toeneemt.”

**Aanbeveling 14:** “Het is gewenst dat voor de paravluchten een toestel wordt gebruikt dat zo geluidsarm mogelijk is, d.w.z. een aanzienlijk minder luidruchtig toestel dan thans wordt gebruikt. Juist omdat dit toestel langdurig boven hetzelfde gebied cirkelt, is het gebruik van een zo geluidsarm mogelijk toestel noodzakelijk. Voorts dient te worden nagegaan of een ander vluchtpatroon minder lawaai-belasting oplevert.

**Aanbeveling 18:** “In navolging van het raadsbesluit van de gemeente Hilversum wordt aanbevolen de vlieghoogte op minimaal 400 meter te stellen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom [is nu 300 resp. 150 meter – PVT].

**Aanbeveling 19:** : “Het vliegen boven stiltegebieden dient te worden verboden.”

**Aanbeveling 20:** “Er dient een duidelijke controle op de vlieghoogte plaats te vinden, zowel onder circuits als in de regio, waarbij een goede methode dient te worden ontwikkeld voor het meten van de hoogte vanaf de grond.”

**Aanbeveling 22** (actueel, nu staatssecretaris Mansveld reclamevliegen op zondag weer wil toestaan): “Reclamevliegtuigen vliegen vaak langere tijd boven eenzelfde gebied, waardoor het geluid langdurig hoorbaar blijft. Het is gewenst een onderzoek in te stellen naar de invloed hiervan op de mate waarin deze vluchten bijdragen aan de hinder ten gevolge van de kleine luchtvaart.”

De problematiek die uit deze aanbevelingen blijkt, is nog steeds volop aanwezig:

- Teuge is een les- en recreatief vliegveld. Hét kenmerk van dit verkeer is dat het blijft rondcirkelen. Geluid dat niet in de berekeningen voor de geluidsruimte van Teuge wordt meegenomen. Geluid waartegen de burger niet wordt beschermd (door bebouwing of geluidsschermen).
- De aan Teuge vergunde geluidsruimte is gebaseerd op berekend geluid. De daadwerkelijke geluidbelasting ligt hoger. Rond Schiphol is dat door o.a. de TU Delft aangetoond. Het in het veld gemeten geluid bleek ver boven de berekende belasting te liggen. De minister heeft destijds getracht de conclusies van dit onderzoek te laten aanpassen. Dermate schokkend was blijkbaar de uitkomst.
- Controle & handhaving liggen bij de luchtvaartpolitie. Die heeft naar eigen zeggen te weinig mankracht (10 tot 12 man voor heel Nederland). De controle & handhaving schiet dus al 37 jaar tekort.
- Er is nog steeds geen goede methode voor het meten van de hoogte vanaf de grond. De luchthavendirectie ontwikkelt momenteel een vliegtuigvolgsysteem waarvan de luchtvaartpolitie nu al zegt dat zij die niet kan gebruiken voor de handhaving omdat het te onnauwkeurig is. Dit terwijl er al technieken voorhanden zijn om vliegtuigen uiterst nauwkeurig te volgen.
- Er wordt nog steeds boven stilte- en Natura 2000-gebieden gevlogen.

Hiermee willen wij aangeven dat de lawaai-overlast door vliegverkeer van Teuge voor veel omwonenden realiteit is, maar in al die jaren nooit is beteugeld.

Dan nu het voorliggende ontwerp Gelderse omgevingsvisie.

**DE TOEKOMSTIGE SITUATIE:**

**Deze omgevingsvisie staat bol van de goede intenties:**

Leefbaar platteland - duurzaam ruimtegebruik - een gezonde vrijetijdseconomie -

**die vervolgens eenvoudig ter zijde worden geschoven. Want wat zien wij gebeuren?**

In afwijking van het vigerende Gelderse luchtvaartbeleid (zie hierboven) laat de provincie – ondanks de elders in de Omgevingsvisie uitgesproken intentie van conserverend beleid – plots ruimte voor uitbreiding van vliegveld Teuge (punt 3.3.7 Omgevingsvisie). De provincie wil zelfs de mogelijkheden voor uitbreiding van Teuge in overleg met partners onderzoeken.

Dit is een significante beleidswijziging ten opzichte van de afgelopen jaren (consolidatie, geen uitbreiding Teuge). De motivering ontbreekt echter. Dat Lelystad 60.000 bewegingen per jaar kwijt moet, is geen argument. Ook dat betreft klein verkeer. Verkeer waarvan GS en PS eerder constateerden (zie hierboven) dat het geen economisch nut heeft voor Gelderland en ook niet nodig is voor ontsluiting van de grotere bedrijventerreinen.

Duizenden extra vliegbewegingen staan haaks op het Gelderse streven elders in de Omgevingsvisie naar “prettig wonen”, “verbetering van de kwaliteit van wonen” en een “gezonde en veilige leefomgeving”.

Gelderland wil een groene provincie zijn (“Mooi Gelderland”) en natuurwaarden behouden. Tegelijkertijd zet zij de deur open voor een extra stortvloed aan lawaai. Lawaai waartegen de burger niet door geluidsschermen of wat dan ook beschermd kan worden.

**OPROEP AAN GEDEPUTEERDE STATEN EN PROVINCIALE STATEN:**

Wettelijke plicht van de overheid: aanvaardbaar woon- en leefklimaat

De overheid heeft ingevolge de Wet ruimtelijke ordening de plicht om voor ‘een goede ruimtelijke ordening’ te zorgen. Een onderdeel van dit criterium is een ‘aanvaardbaar woon- en leefklimaat’. Het woon- en leefklimaat in een wijde straal rond Teuge (van Apeldoorn tot Deventer, van Gortel tot Zutphen en Brummen) wordt nu al, met name in het weekend, ernstig aangetast door het vliegverkeer vanaf Teuge. Door de grote hoeveelheid vluchten, door de frequentie van het overvliegen, en doordat de verplicht aan te houden hoogtes niet of nauwelijks door de Luchtvaartpolitie worden gecontroleerd (naar eigen zeggen door gebrek aan mankracht). Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is nu op veel plekken al geen sprake.

Teuge heeft volgens PS en GS geen economisch belang voor Gelderland en is niet belangrijk voor de ontsluiting van bedrijventerreinen. Het is slechts een recreatieve bestemming. Het PVT vindt dat aan die recreatieve bestemming, net als bij pretparken en evenementen, ten behoeve van de omgeving grenzen mogen en moeten worden gesteld.

Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de eigen inwoners te realiseren en vervolgens in stand te houden, roepen wij GS en PS dan ook op tot het volgende:

1. om in de Gelderse omgevingsvisie niet alleen expliciet grenzen te stellen aan de groei van vliegveld Teuge, maar ook om de intentie uit te spreken dat de huidige lawaaioverlast moet worden verminderd;
2. om conform de aanbevelingen van het rapport “Lawaaibelasting rond de luchthaven Teuge” in de Gelderse omgevingsvisie expliciet op te nemen dat er eerst onderzoek moet worden gedaan naar de werkelijke geluidbelasting en ervaren hinder in een wijde straal rond Teuge, zodat tot een betere afweging wordt gekomen tussen de recreatieve functie van Teuge en de belangen van omwonenden. Dit alles vóórdát de provincie in 2014 een nieuwe vergunning (‘luchthavenbesluit’) voor Teuge afgeeft;
3. om in de Gelderse omgevingsvisie expliciet op te nemen dat, gezien het gebrek aan voldoende controle en handhaving door de luchtvaartpolitie, er een vliegtuigvolgsysteem ontwikkeld en gehanteerd dient te worden op basis waarvan de luchtvaartpolitie handhavend en verbaliserend kan optreden.

Het is spijtig dat in het kader van de door de provincie omarmde co-creatie, geen vooroverleg over deze omgevingsvisie heeft plaatsgevonden met de Commissie Regionaal Overleg Teuge of met het Platform Vlieghinder Teuge, dat de belangen van gehinderden rond Teuge vertegenwoordigt.

Tot een verdere toelichting zijn wij dan ook gaarne bereid.

Platform Vlieghinder Teuge  
Carel Braakman, voorzitter

[info@platformvlieghinderteuge.nl](mailto:info@platformvlieghinderteuge.nl)

2 juli 2013