

REACTIE OP PLANNEN VOOR BAANVERLICHTING EN GPS-NADERINGSROUTE TEUGE

Aan: Meiltje de Groot, directeur N.V. Luchthaven Teuge
Van: Jolien Zwarts, CRO-lid namens omwonenden, en Carel Braakman, voorzitter Platform Vlieghinder Teuge
Datum: 25 februari 2013
Betreft: Schriftelijke reactie op het rapport "Design of RNAV Approach Procedures for Teuge Airport" d.d. 12 november 2012 en de bijbehorende voorlichtingsbijeenkomst d.d. 13 februari 2013

Inleiding

Aan het einde van de voorlichtingsbijeenkomst op 13 februari 2013 op Teuge is van de zijde van de luchthaven verzocht om een schriftelijke reactie van alle aanwezige organisaties op hetgeen tijdens de bijeenkomst ter tafel is gebracht.

Deze voorlichtingsbijeenkomst staat niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van een bredere strategie van de luchthaven en haar stakeholders. Daarom zal deze notitie een bredere reikwijdte hebben dan het onderwerp dat door de luchthavendirectie op 13 februari aan de orde is gesteld, te weten een GPS-naderingsroute voor Teuge inclusief LED-baanverlichting.

Historie

De bijeenkomst past in een lange reeks van gebeurtenissen, rapporten, nota's en mededelingen waarvan de voor de kwaliteit van de woonomgeving belangrijkste hierna kort worden gememoreerd.

- De *Aanwijzing luchtvaartterrein Teuge* is van 1996. Talrijke wijzigingen volgen waarvan de laatste in 2007. Ter beperking van (geluid)hinder voor de omgeving zijn in de *Aanwijzing* een reeks van voorschriften en beperkingen opgenomen.
- In 2007 is de *baanverlenging* (tot 1199m) afgerond.
- In 2008 is de *Luchtvaartwet* gewijzigd

Op grond van deze wetswijziging is de provincie bevoegd gezag geworden voor de landzijdige aspecten van Teuge. Als overgangsmaatregel is door het ministerie de Omzettingsregeling luchthaven Teuge vastgesteld (2010). Ten opzichte van het Aanwijzingsbesluit zijn de geluidscontouren (zonegrenzen) in een nieuwe maat uitgedrukt: de Lden. Hiermee wordt de Bkl in het Aanwijzingsbesluit verlaten. Van belang is te vermelden dat per saldo de omvang van de geluidzones zeer aanzienlijk wordt verkleind en dat in de berekeningssystematiek van de Lden straffactoren, zoals de extra geluidhinder die in het weekend wordt veroorzaakt, niet automatisch in de Lden worden meegenomen. In de Bkl was wel een weekendstraffactor opgenomen van 5.

Aangezien verondersteld werd dat de Omzettingsregeling het Aanwijzingsbesluit volledig dekt, met uitzondering van de geluidsmaat (Bkl wordt Lden), was tegen de omzettingsregeling geen bezwaar en beroep mogelijk. Provinciale Staten moet binnen 5 jaar na de Omzettingsregeling een zogenoemd Luchthavenbesluit nemen .

- In 2009 heeft de provincie het "*Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland*" vastgesteld.
- *Businessplan 2012 International Airport Teuge*

- *Marketingcommunicatieplan Luchthaven Teuge, 2012*
- *Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Teuge International Airport, 2012*
- *Najaarsvergadering CRO Teuge, 2012.*
- *Design of RNAV approach procedures for Teuge Airport, 2012.*
- *Voorlichtings- en discussiebijeenkomsten in 2013.*

Rapport baanverlichting en GPS-naderingsroute

Hieronder geven wij een milieutechnische reactie op de plannen voor baanverlichting en een GPS-naderingsroute voor Teuge. Vervolgens gaan wij vanwege de te verwachten extra geluidhinder voor omwonenden ook in op nut en noodzaak van baanverlichting en een GPS-naderingsroute.

I. BAANVERLICHTING/GPS-NADERINGSROUTE: TECHNISCHE ASPECTEN, CONTROLE & HANDHAVING EN GEVOLGEN VOOR MENS EN MILIEU

- A. Het rapport voorziet uitsluitend in een landingsroute vanuit het oosten. Op onze vraag waarom niet ook de mogelijkheid wordt geboden om vanuit het westen te landen, was het antwoord van de directie dat dat te veel geld kost.

Onze bevindingen:

1)

Wij vragen ons af of het gangbaar en veilig is om met slecht weer of in het donker (het gaat hier immers om het landen met gebruikmaking van baanverlichting) met oostenwind vanuit het oosten de landing in te zetten en via circling noordelijk van de luchthaven uiteindelijk vanuit het westen te landen.

2)

Door uitsluitend te voorzien in een landingsroute vanuit het oosten, wordt de geluidhinder in onevenredige mate gedragen door omwonenden in Deventer, Twello en het buitengebied ten noorden en noordwesten van de luchthaven.

Onze conclusie:

Om redenen van veiligheid en spreiding van de geluidhinder dient het rapport ook te voorzien in een naderingsroute "straight in" vanuit het westen.

- B. Het rapport rept uitsluitend over een naderingsroute. Baanverlichting betekent echter ook dat er met slecht weer en in het donker gestart kan worden. Het rapport voorziet niet in uitvliegroutes.

Onze conclusie:

Het rapport is onvolledig. Het rapport dient ook te voorzien in takeoff-routes naar het westen en oosten, inclusief vlieghoogtes.

- C. Op dia 12 van de presentatie d.d. 13 februari 2013 staan de hoogtes ingetekend bij een dalingshoek van 3,5°. Op een gegeven moment wordt een punt bereikt van 500ft. Wij gaan redelijkerwijze ervan uit dat hier in de praktijk wellicht hoger of lager wordt gevlogen. Dit punt ligt echter buiten het circuitgebied. Hier geldt een wettelijke minimale hoogte van 500ft. Een piloot die hier lager vliegt, overtreedt dus de vigerende regelgeving.

Hetzelfde geldt voor de route vanaf 1000ft naar 500ft. De huidige praktijk is dat straalvliegtuigen niet ten noorden van de Rijksstraatweg vliegen, maar ten zuiden daarvan over de oostelijke en noordelijke woonwijken van Twello. Wij gaan redelijkerwijze ervan uit dat dat in de toekomst zo blijft of op z'n minst vaak gebeurt. Boven woonwijken moet minimaal op 1000ft gevlogen worden. Een piloot die tussen 1000ft en 500ft de (huidige) route over Twello volgt, overtreedt dus de vigerende regelgeving.

Onze conclusie 1:

Het rapport voorziet vanaf 1000ft in een landingsroute die in strijd is met de huidige regelgeving, aangezien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat er boven bebouwing onder 1000ft en in het buitengebied onder 500ft gevlogen gaat worden. De hier voorziene landingsroute zal dus niet kunnen worden toegepast.

Onze conclusie 2:

Gelet op dia 12 is de huidige aanvliegsituatie vanuit het oosten (bij dalingshoek van 3°) reeds in strijd met de regelgeving. De minimale vlieghoogtes van 1000ft boven bebouwing en 500ft boven buitengebied worden niet in acht genomen. Inspectie en luchtvaartpolitie dienen onmiddellijk handhavend op te treden.

- D. Het rapport voorziet in begeleiding door Millingen tot 1500ft. Vanaf 1500ft naar beneden zijn piloten vrij om de eigen route te bepalen. Dit betekent dat de aanbevolen landingsroute en de wettelijke hoogtes boven Deventer, De Worp, Twello en het buitengebied ten oosten en ten noorden van het vliegveld niet altijd in acht zullen worden genomen. Omwonenden hebben zo geen mogelijkheid om verhaal te halen.

Onze conclusie:

Het rapport is onvolledig. Er ontbreekt een regeling voor de controle op en handhaving van de aanbevolen routes en de wettelijk vastgestelde minimumhoogtes.

- E. Het rapport voorziet in baanverlichting en een GPS-naderingsroute op grond waarvan 3000 bewegingen per jaar zijn toegestaan. Momenteel zijn dat er jaarlijks circa 250. Dit betekent dat er extra geluidhinder gaat ontstaan voor omwonenden, o.a. op tijdstippen waarop vanwege de donkerte nu niet kan worden gevlogen (vroeg ochtend en late avond). Wanneer dit plafond van 3000 is bereikt, is de stap naar luchtverkeersleiding snel gemaakt. Met alle extra geluidsoverlast van dien.

Baanverlichting gaat uit de aard der zaak gepaard met lichthinder voor de omgeving.

Onze conclusie:

In het rapport ontbreken een beschrijving en kwantificering van de effecten van baanverlichting/GPS-nadering en de daaruit voortvloeiende toename van de vliegbewegingen voor het milieu en voor de bewoners in de omgeving.

Door het toepassen van de 'salami'-tactiek heeft vliegveld Teuge een milieu-effectenrapportage altijd weten te ontlopen. Dit ondanks baanverharding, baanverlenging en nu dus baanverlichting. Wij verlangen dan ook dat er een uitgebreid onderzoek komt naar de effecten van het vliegveld op mens en milieu.

De praktijk bij andere velden leert, dat onder het mom van economisch belang en werkgelegenheid altijd naar groei van het luchtverkeer wordt gestreefd. Dat is bij Teuge niet anders, met name niet omdat er plannen zijn voor privatisering. Een private

investeerder zal zo veel mogelijk rendement willen realiseren en binnen de kortste keren meer geluidsruimte aanvragen.

Het milieuonderzoek dient derhalve niet alleen de huidige situatie (80.000 bewegingen) te onderzoeken, maar ook een zwaardere variant, bijvoorbeeld 100.000 bewegingen inclusief 3000+ straalbewegingen per jaar. De prognose, opgenomen in het businessplan van N.V. Luchthaven Teuge, laat immers duidelijk zien dat het huidige maximum van 80.000 vliegtuigbewegingen al in 2015 wordt overschreden. Dit is kennelijk ook de wens van de luchthavendirectie.

II. BAANVERLICHTING/ GPS-NADERINGSROUTE: NUT EN NOODZAAK

- A. De luchthavendirectie en twee aandeelhouders, te weten de gemeenten Apeldoorn en Voorst, dichten aan het vliegveld een belangrijke regionale economische functie toe. Bij herhaling stellen zij dat er veel belangstelling is vanuit het bedrijfsleven (met name vanuit het MKB) voor zakenreizen met kleine jets. Door het aanleggen van baanverlichting willen zij dit zakenverkeer faciliteren en deze regionale economische functie versterken.

Onze bevindingen:

Het beweerdelijke economische voordeel van baanverlichting voor Teuge mist elke concrete argumentatie of onderbouwing.

Naar aanleiding van de financiële steunoperatie die in 2012 door de gemeenten Apeldoorn, Voorst, Zutphen en Deventer (het vliegveld stond op randje faillissement) is uitgevoerd, heeft Deventer door Buck Consulting onderzoek laten doen naar nut en noodzaak van vliegveld Teuge. Wat zakenverkeer betreft, de beoogde doelgroep van de baanverlichting en GPS-naderingsroute, meldt dit bureau in zijn rapport¹ d.d. 5 december 2012 het volgende:

p. 7 *“Zeker de bedrijven uit Deventer maken weinig tot geen gebruik van luchthaven Teuge voor hun zakelijk vluchten. Uit gesprekken met MKB bedrijven uit Deventer blijkt dat zij luchthaven Teuge vooral associëren met recreatieluchtvaart en niet als zakelijke luchthaven. Daarnaast wordt reizen met zakenjets gezien als een (te) dure optie.”*

p. 8 *“Teuge staat nog niet bij het MKB op het netvlies.”*

p. 8 *“Door sommige bedrijven op de luchthaven worden echter ook kanttekeningen geplaatst bij deze investeringen. Zij vragen zich af in hoeverre de investeringen terugverdiend worden (in relatie met de extra omzet die hier uit gegenereerd kan worden). Veel zittende bedrijven op de luchthaven zijn zeer tevreden over de luchthaven zoals deze nu is.”*

p. 9 *“De relatie van de bedrijven op de luchthaven met Deventer is beperkt. Enkele klanten en toeleveranciers komen uit de omgeving (o.a. Deventer) maar het gros is afkomstig uit de rest van Nederland of daarbuiten.”*

p. 9 *“Het aantal zakelijke vluchten is zeer beperkt (260 vluchten per jaar). Ook de Deventer bedrijven maken weinig gebruik van de luchthaven. Dit terwijl er door de*

¹ Economische betekenis luchthaven Teuge, Buck Consultants International, 5 december 2012.

aanbieders van zakelijke vluchten wel degelijk potentieel wordt gezien in de zakelijke markt.”

Onze conclusie:

Wij concluderen dat het uitsluitend de aanbieders van zakelijke vluchten zijn die kansen zien voor zakenverkeer. Het bedrijfsleven in en rond Deventer ziet er weinig heil in. En veel zittende bedrijven op de luchthaven ook niet. Dit betekent dat de economische noodzaak voor baanverlichting en een GPS-naderingsroute ontbreekt.

- B. De luchthavendirectie heeft in de discussies rond de toekomst van Teuge diverse malen uitdrukkelijk aangegeven dat extra zakenverkeer, en dus baanverlichting en een GPS-naderingsroute, niet nodig zijn voor een gezonde exploitatie. In de businesscase staat letterlijk: “Het break even-point ligt rond de 65.000 vliegtuigbewegingen”. Dat aantal wordt al enkele jaren ruim gehaald.

Onze conclusie:

De economische noodzaak voor baanverlichting en GPS-nadering ontbreekt.

Slotconclusie

Gelet op hetgeen hiervoor is vermeld, zijn wij mening dat de in het rapport beschreven GPS-naderingsroute niet kan worden toegepast. Baanverlichting en een GPS-naderingsroute zijn ook niet nodig omdat er geen financieel-economische redenen voor zijn.

Economisch nut en noodzaak zijn niet aangetoond. Het betreft, zoals zo vaak, een prestigeproject van gemeentelijk bestuurders, gevoed door de luchthavendirectie en aanbieders van zakenvluchten, maar gespeend van enige werkelijkheidszin. Ook deze investering zal blijken onrendabel te zijn; de aandeelhoudende gemeenten gaan hiermee opnieuw een onverantwoord financieel risico aan, waarvoor de gemeenschap te zijner tijd kan opdraaien.

Wij verwerpen op grond van bovenstaande argumenten de gepresenteerde plannen.

Jolien Zwarts
Lid CRO Teuge namens omwonenden

Carel Braakman
voorzitter Platform Vlieghinder Teuge

25 februari 2013