

Toekomstvisie Teuge



Luchthaven Teuge
Meiltje de Groot
13 november 2015
Versie 1.0

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Aanpak.....	5
2.1 Organisatie	5
2.2 Onderzoeksvragen	5
2.3 Randvoorwaarde	7
2.4 Leeswijzer	7
3. Samenvatting onderzoek naar de economische effecten en ontwikkelingsrichtingen	8
3.1 Onderzoeksopzet	8
3.2 General Aviation en beleidskaders	8
3.2.1 General Aviation in Nederland	9
3.2.2 Bestuurlijke kaders	9
3.2.3 Trends	10
3.3 Luchthaven Teuge	11
3.3.1 Ontwikkelingen	11
3.3.2 Vestigingsmogelijkheden.....	11
3.3.3 Bereikbaarheid	12
3.3.4 Toerisme	12
3.3.5 Samenwerking onderwijs	13
3.4. Directe en indirecte economische effecten	13
3.5 Negatieve effecten	14
3.6 Toeristisch-recreatieve betekenis.....	14
3.7 Toekomstbeelden.....	14
3.7.1 SWOT-analyse.....	15
3.7.2 Ontwikkelrichtingen	16
3.7.3 Overzicht toekomstperspectief en economische betekenis	17
3.7.4 Ruimtelijke randvoorwaarden.....	17
4. Samenvatting resultaten “Minder hinder van Teuge”	19
4.1 Onderzoeksopzet	19
4.2 Inventarisatie.....	20

4.3	De meest genoemde hinder-thema's	20
4.4	Aanbevelingen.....	21
4.4.1	ambitie.....	21
4.4.2	Aanbeveling voor hinderbeperkende maatregelen	21
4.4.3	Uitvoering	24
4.4.4	Gedragscode.....	25
4.4.5	Borging van nieuw beleid	26
5.	Reactie op advies klankbordgroep op onderzoeksrapporten	27
5.1	Reactie Klankbordgroep op onderzoeksrapport van Bureau Buiten.....	27
5.2	Reactie Klankbordgroep op onderzoeksrapport van Bureau Blekenbrink	29
5.3	Aanvullende reactie Klankbordgroep.....	33
6.	Ontwikkelingsrichting.....	35
6.1	Combinatie beste keuze!.....	35
6.2	Nadere beschrijving ontwikkelrichting	36
6.3	Bereikbaarheid en parkeren.....	36
6.4	Behoeftte aan bedrijventerreinen.....	36
6.5	Gevolgen voor geluid en milieu: wel of geen vrijwillige m.e.r.-procedures?	37
6.6	Hinderbeperkende maatregelen.....	38
6.6.1	Top 3 ("laaghangend fruit").....	39
6.7	Globale consequenties scenario's.....	40
6.8	Investerings.....	42
7.	Borging advies.....	43
8.	Beantwoording overige vraagpunten.....	44

Bijlagen:

Bijlage 1	Plan van Aanpak toekomstvisie
Bijlage 2	Onderzoeksrapport Bureau Buiten
Bijlage 3	Onderzoeksrapport Blekenbrink
Bijlage 4	Advies klankbordgroep ten aanzien van onderzoeksrapporten
Bijlage 5	Advies klankbordgroep ten aanzien van toekomstvisie versie 1.0
Bijlage 6	Organisatie

1. Inleiding

Onder leiding van de stuurgroep John Berends (burgemeester van Apeldoorn), is een toekomstvisie voor Luchthaven Teuge opgesteld. Deze visie wordt, in het kader van het nemen Luchthavenbesluit, medio december 2015 aangeboden aan gedeputeerde mevrouw Meijers van de Provincie Gelderland, de voorzitter van de Strategische Board Stedendriehoek (de heer Heidema), de voorzitter van de Commissie Regionaal Overleg Teuge (de heer Burgering) en aan de Aandeelhouders en RvC van de luchthaven voor verdere besluitvorming over de toekomst van de luchthaven.

Op 12 februari 2015 is door de stuurgroep, na advies van de klankbordgroep op 22 januari 2015, het Plan van Aanpak vastgesteld om te komen tot de toekomstvisie (zie bijlage 1).

De onderzoeken zijn afgerond. Bureau Buiten schetst een tweetal ontwikkelrichtingen. De maatschappelijke en economische effecten van deze ontwikkelrichtingen zijn in kaart worden gebracht. Blekenbrink Advies heeft de mogelijkheden voor hinderbeperking onderzocht.

In dit document wordt, mede op basis van de uitkomsten van de scenario's, de voor de luchthaven en gebruikers, meest wenselijke toekomstige ontwikkelrichting beschreven. Daarnaast wordt aangegeven wat hierbij de effecten en de noodzakelijke maatregelen zijn. Er wordt een voorstel voor borging van het advies gedaan en wordt een aantal andere vraagstukken beantwoord.

Een eerste concept van de toekomstvisie Teuge is voor advisering aan de klankbordgroep aangeboden en is op 29 oktober besproken. Op 3 november is dit eerste concept en het verslag van de vergadering van klankbordgroep van 29 oktober besproken in de stuurgroep. Op basis van beide besprekingen is een definitieve versie 1.0 opgesteld. Deze is op 13 november naar de klankbordgroep gestuurd ter advisering. Het advies van de klankbordgroep wordt op 3 december ingewonnen en bijgevoegd als bijlage 5 bij de toekomstvisie Teuge versie 1.0.

Over de toekomstvisie Teuge versie 1.0, vindt, samen met het advies van de klankbordgroep, op 8 december besluitvorming plaats in de stuurgroep. Het streven is om het stuurgroepadvies medio december 2015 aan te bieden aan Gedeputeerde Staten, de Commissie Regionaal Overleg Teuge, de Strategische Board Stedendriehoek en de vier aandeelhoudende gemeenten.

2. Aanpak

2.1 Organisatie

In oktober 2014 is, in opdracht van de luchthavendirectie, onder leiding van onafhankelijk voorzitter John Berends (burgemeester van Apeldoorn) de stuurgroep toekomstvisie Luchthaven Teuge van start gegaan. In de stuurgroep zijn bedrijfsleven, onderwijs, overheid en omwonenden vertegenwoordigd. Daarnaast zijn provinciale en gemeentelijke adviseurs direct betrokken.

Een klankbordgroep, waarin bewoners- en milieuorganisaties zijn vertegenwoordigd, ondersteund door gemeentelijke deskundigen, adviseert de stuurgroep. Zij heeft advies uitgebracht over de onderzoeken van Bureau Buiten en Blekenbrink Advies. Een samenvatting is weergegeven in Hoofdstuk 5. In de bijlagen is het complete advies opgenomen.

De wettelijk voorgeschreven, in 2011 door Provinciale Staten geïnstalleerde Commissie Regionaal Overleg Teuge (CRO Teuge), onder leiding van de heer Burgering, wordt door de stuurgroep regelmatig geïnformeerd. Zij ontvangt de toekomstvisie ter advisering.

Ook het bedrijfsleven van Luchthaven Teuge is intensief betrokken geweest bij het tot stand komen van dit advies. Bijna alle bedrijven zijn geïnterviewd door Bureau Buiten, de voorzitters van de vliegclub, het Paracentrum en de directeur van Special Air Services zijn lid van de stuurgroep. Eind oktober heeft een bijeenkomst plaats gevonden waarbij het bedrijfsleven van Teuge en geïnteresseerde luchtvaarders zijn bijgepraat.

In Bijlage 6 is een lijst opgenomen met de deelnemers van de Stuurgroep en de klankbordgroep.

2.2 Onderzoeksvragen

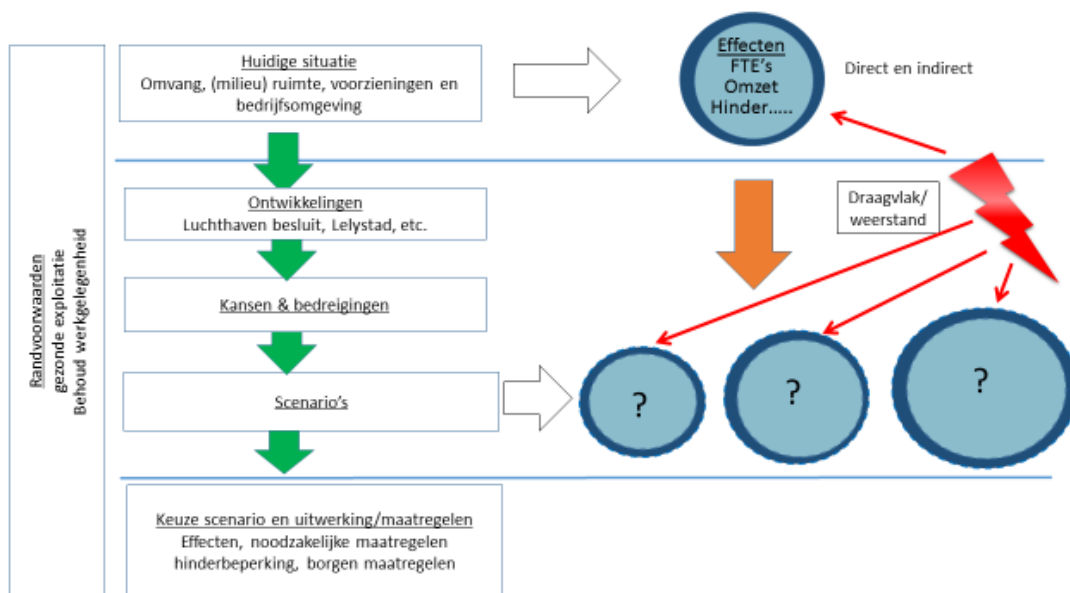
In het Plan van Aanpak d.d. 12 februari 2015 (bijlage 1) is de volgende centrale onderzoeksvraag geformuleerd:

Wat is de meest wenselijke invulling van landzijdige en luchtzijdige capaciteit op Teuge, rekening houdend met ten eerste de huidige capaciteit en geluidsruijnte, ten tweede de toekomstige behoefte aan capaciteit en geluidsruijnte en ten derde het maatschappelijk draagvlak in de omgeving?

Deelvragen daarbij zijn:

- Wat is de economische waarde van Teuge en waar liggen kansen? En hoe kan de rol van Teuge als belangrijke toeristische trekpleister in de regio worden versterkt?
- Wat zijn mogelijkheden voor innovatieve duurzame ontwikkeling? En hoe kan de samenwerking tussen bedrijfsleven en onderwijs verder worden versterkt?
- Waar liggen concrete mogelijkheden voor hinderbeperking?
- Wat is de toekomstige behoefte aan luchtzijdige en landzijdige capaciteit?

Het onderstaande model/kader geeft het keuzeproces weer ten aanzien van de toekomstvisie.



De deelvragen zijn grotendeels beantwoord door:

- het economisch-ruimtelijke onderzoek van Bureau Buiten;
- het onderzoek naar mogelijkheden van hinderbeperking (Blekenbrink Advies).

De door luchthaven en vertegenwoordiging van haar gebruikers meest gewenste ontwikkelrichting wordt in deze toekomstvisie beschreven, inclusief een beschrijving van de effecten en noodzakelijke maatregelen voor borging.

Daarnaast zijn door de stuurgroep aanvullend drie uitzoekvragen geformuleerd:

- a. Kunnen (en zo ja: op welke manier) hinderbeperkende afspraken die op vrijwillige basis worden gemaakt tussen de luchthaven(gebruikers) en de omgeving formeel worden verankerd in het Luchthavenbesluit?
- b. Is er bij het voorbereiden van het Luchthavenbesluit Teuge sprake van een MER(beoordelings)plicht, en in hoeverre is het vrijwillig opstellen van een MER bespreekbaar voor de luchthavendirectie?
- c. Is er sprake van gelijkwaardigheid bij de omzetting van de berekeningsmethode van BKL naar Lden?

Deze vragen worden in Hoofdstuk 8 van deze notitie beantwoord.

2.3 Randvoorwaarde

Door de Aandeelhouders en Raad van Commissarissen van nv Luchthaven Teuge is als randvoorwaarde meegegeven dat de te kiezen ontwikkelrichting niet mag leiden tot een verslechtering van exploitatie van de nv of tot afname van de werkgelegenheid op de luchthaven. Zij zijn gedurende het proces voortdurend geïnformeerd over de voortgang van de visievorming.

2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 en 4 worden de samenvattingen gegeven van de onderzoeken van Bureau Buiten en Blekenbrink Advies. In hoofdstuk 5 wordt een samenvatting gegeven van de adviezen van de klankgroep op de onderzoeken. In hoofdstuk 6 wordt de gewenste ontwikkelrichting beschreven, inclusief maatregelen. In de hoofdstukken 7 en 8 ingegaan op respectievelijk de borging van het advies en de overige vraagpunten.

3. Samenvatting onderzoek naar de economische effecten en ontwikkelingsrichtingen

Begin 2015 zijn 4 onderzoeksbureaus gevraagd een offerte uit te brengen. De offertes zijn beoordeeld door een delegatie van de stuurgroep en beoordeeld op algemene indruk, aansluiten bij de opdracht, kwaliteit, verwachte objectiviteit en prijsstelling. Bureau Buiten is als beste beoordeeld. De resultaten van het onderzoek worden in dit hoofdstuk beschreven. Zie bijlage 2 voor het complete eindrapport van Bureau Buiten.

3.1 Onderzoeksopzet

Bureau Buiten heeft met 27 van de 28 bedrijven op Teuge interviews gehouden waarbij onder andere de economische en toeristisch-recreatieve betekenis is bepaald en input voor de toekomstperspectieven is verzameld. Er zijn gesprekken gevoerd met de aandeelhoudende gemeenten en de provincie om de ruimtelijke en economische kaders die zijn afgeleid uit de diverse beleidsvisies te toetsen. Er is ook gepolst in hoeverre die in de toekomst aan veranderingen onderhevig zijn. Tijdens gesprekken met sector-experts is een beeld verkregen van de dynamiek in de luchtvaart in Nederland.

Op basis van deskresearch en de interviews is een opsplitsing gemaakt van de verschillende sectoren op Luchthaven Teuge. Er zijn twee toekomstperspectieven voor Luchthaven Teuge ontwikkeld en nagegaan is of die perspectieven markttechnisch reëel zijn en ruimtelijk inpasbaar zijn. De resultaten zijn gepresenteerd aan en besproken met de Stuurgroep en de Klankbordgroep. In het eindrapport is rekening gehouden met opmerkingen die zijn gemaakt evenals met aanvullende opmerkingen van de regiogemeenten en van de Strategische Board Stedendriehoek.

3.2 General Aviation en beleidskaders

Bureau Buiten heeft de relevante achtergrondinformatie van de ontwikkelingen in de General Aviation beschreven die van belang is voor de ontwikkeling van Luchthaven Teuge. Daarnaast zijn de kaders aangegeven waarbinnen Luchthaven Teuge zich zou kunnen ontwikkelen.

3.2.1 General Aviation in Nederland

General Aviation (GA) is de verzamelnaam voor burgerluchtvaart uitgezonderd lijndienstverbindingen voor passagiers en vracht en de militaire luchtvaart. Het betreft commerciële vluchten tegen vergoeding of huur en niet-commercieel- en opleidingsverkeer.

De General Aviation in Nederland bestaat uit:

- Opleidingsverkeer
- Rondvluchten
- Privévluchten
- Zakenvluchten
- Valschermvluchten (parachutespringen)
- Zweefsleevluchten
- Fotovluchten
- Reclamevluchten
- Positievluchten
- Inspectievluchten (brandweerpatrouille, controle gastransportnet e.d.)

Bijna de helft van de General Aviation in Nederland is opleidingsverkeer, al staat dat aandeel onder druk. Rondvluchten, (een deel van de) privévluchten en de vluchten voor parachutespringen en zweefvliegen vormen het recreatieve deel van de GA-vluchten. Zakenvluchten zijn een klein, maar licht groeiend segment. De GA speelt ook een belangrijke rol voor inspectievluchten.

De luchtvaart is een sterk gereguleerde sector zowel qua veiligheid als milieuregelgeving.

3.2.2 Bestuurlijke kaders

De provincie Gelderland is het bevoegd gezag voor het landzijdig gebruik van Luchthaven Teuge (de staatssecretaris van I&M is en blijft bevoegd gezag voor het gebruik van het luchtruim). Provinciale Staten dienen een Luchthavenbesluit te nemen waarin wordt vastgelegd welk gebied voor de luchthaven bestemd is en welke regels hiervoor gelden. De Provincie Gelderland heeft haar beleid ten aanzien van Luchthaven Teuge vastgelegd in de volgende beleidsdocumenten:

- Omgevingsbeleid luchthaventerreinen Gelderland (2009, p.11)
- Omgevingsvisie Gelderland (2014, p.79)

Het Omgevingsbeleid luchtvaartterreinen laat ruimte voor uitbreidingsmogelijkheden voor de luchtvaartgebonden bedrijvigheid op het luchthaventerrein en aangrenzende bedrijventerreinen. Het belang van Luchthaven Teuge voor de regionale economie wordt bestempeld als 'evident'.

In de Omgevingsvisie Gelderland die in 2014 is vastgesteld wordt de ‘consolidatie van de luchtvaart in Gelderland op alle fronten’ nagestreefd. Het behoud van luchtvaartterreinen in Gelderland, dus ook Luchthaven Teuge, zal binnen dezelfde gebruiksruimte, als voorheen vergund, moeten plaatsvinden. De provincie Gelderland ziet binnen het huidige ruimtegebruik en de vergunningen mogelijkheden voor uitbreiding van luchtvaartgerelateerde activiteiten en -bedrijvigheid.

Het bestemmingsplan voor Luchthaven Teuge van de gemeente Voorst is conserverend van aard en biedt ruimte voor luchthavengebonden bedrijvigheid. De gemeente Voorst heeft naast het economisch profijt van de luchthaven ook te maken met de geluidshinder en milieuvervuiling voor omwonenden. Het gaat daarbij zowel om geluidhinder alsook om de bezoekersdruk in weekenden en bij evenementen. In het Voorster Coalitieprogramma 2014-2018 “Samen willen, samen doen” is opgenomen dat er ruimte moet zijn voor groei van wat de gemeente noemt de vliegveld gebonden activiteiten, waarin de huidige geluidscontouren worden vertaald naar maximaal 80.000 vliegtuigbewegingen.

De Regio Stedendriehoek zet in haar economisch beleid sterk in op de cleantech sector om duurzame ontwikkeling te realiseren. Voor 2020 wordt gestreefd naar 4.000 nieuwe cleantech gerelateerde banen en een omzetstijging van 50%. Daarnaast moet de CO2 uitstoot en hoeveelheid restafval omlaag. In de Cleantech Agenda wordt voor Luchthaven Teuge ingezet op luchtvaartgebonden bedrijvigheid die een bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van de cleantech regio. Op dit moment ondersteunt de Stedendriehoek de activiteiten van CTA (Clean Tech Aviation) op Luchthaven Teuge. IAS heeft een innovatieproject gericht op het ontwikkelen van een nieuwe vliegtuigmotor met een lager gewicht en minder brandstofverbruik. Tenslotte is een bedrijf op Teuge bezig om de import van elektrische vliegtuigen mogelijk te maken.

3.2.3 Trends

De General Aviation als geheel heeft sinds 2009 te maken met een lichte krimp, vooral vanwege de daling van het aantal lesvluchten. Het andere vliegverkeer in de General Aviation consolideerde, zoals de commerciële en recreatieve luchtvaart. De zakelijke markt heeft landelijke op lange termijn het meeste potentieel de positie van de General Aviation te versterken. De gerealiseerde verbeteringen (LED-baanverlichting en naderingsprocedures) op luchthaven Teuge bieden perspectief op verdere groei van dit, kleine, maar financieel aantrekkelijke segment.

3.3 Luchthaven Teuge

Luchthaven Teuge is, na Lelystad Airport, de belangrijkste luchthaven in General Aviation in Nederland met 57.260 vliegtuigbewegingen in 2014. Luchthaven Teuge bestaat sinds 1935 en heeft zich ontwikkeld tot een veelzijdige luchthaven waar veel typen General Aviation actief zijn. Het is een nv met de gemeenten Apeldoorn, Deventer, Zutphen en Voorst als aandeelhouders met respectievelijk 54,62%, 25,16%, 11,59% en 8,63%. Naast een groot belang voor de General Aviation in Nederland, heeft Luchthaven Teuge ook een belangrijke recreatieve functie.

3.3.1 Ontwikkelingen

In 2007 is de modernisatie van de luchthaven begonnen met een baanverlenging tot 1199 meter waardoor ook grotere vliegtuigen van de luchthaven gebruik kunnen maken. Vervolgens is er in 2014 een GNSS- naderingssysteem en LED-baanverlichting geïnstalleerd. Hierdoor is het mogelijk om ook buiten de daglichtperiode te landen en starten. In 2014 is het nieuwe klimaatneutrale havengebouw geopend.

Luchthaven Teuge is een veelzijdige luchthaven als het gaat om verschillende typen vluchten. Het is een belangrijke luchthaven voor inspectievluchten van de overheid. Voor commerciële vluchten is Luchthaven Teuge de belangrijkste regionale luchthaven van Nederland, met een steeds groter aantal rondvluchten (62% van het landelijk totaal in 2014).

Parachutespringen trekt veel actieve, maar ook passieve recreanten naar de Luchthaven Teuge. Het paracentrum Teuge heeft een marktaandeel van 44% in Nederland. Dit aandeel kan nog verder stijgen, onder meer omdat Rotterdam als parachutespringlocatie met steeds meer luchtruimbepkeringen te maken heeft vanwege de groei van de 'gewone' luchtvaart.

3.3.2 Vestigingsmogelijkheden

Op dit moment bestaat het aanbod voor bedrijvigheid op Teuge uit één kavel (0,23ha netto) voor luchthavengebonden bedrijvigheid en 1,5 ha bruto voor luchtvaartgebonden bedrijvigheid (zonder ontsluiting met de landingsbaan).

Bij de gevestigde bedrijven (o.a. Slagboom en Peeters, het Paracentrum, Special Air Services en Classic Wings) is er een vraag van 0,3-0,7 ha netto afhankelijk van hun definitieve plannen en de mate waarin die op de huidige locatie vorm kunnen krijgen. Daarnaast is er een korte termijn vraag naar nieuwe extra hangarruimte van vooral privé-vliegers uit Lelystad ter grootte van 0,2-0,4ha.

En er is een lange-termijn vraag die wordt ingeschat op grofweg tussen de 1 en 3 ha netto tot 2030, overwegend voor luchthavengebonden vraag, dus met verbinding naar de baan.

Tabel 1 Berekening ruimtevraag overloop van Lelystad naar Teuge 2030

	Mix Lelystad	Aantal vliegbewegingen		Ruimtebeslag m2	
		overloop laag	overloop hoog	Min.	Max.
Lesvlucht	65%	6.500	13.000	2.000	5.000
Privé/zakenvlucht	30%	3.000	6.000	500	2.000
Overig vliegen	5%	500	1.000	400	1.000
		10.000	20.000		
MRO				-	500
Overig (toeristisch recreatief)				1.000	2.500
Netto m2 opstal				3.900	11.000
Netto kavel-opstal-factor ⁵				2,0	2,5
Netto m2 kavel				7.800	27.500
Afgerond netto ha				0,8	2,8

Bron: Bureau Buiten 2015

3.3.3 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de luchthaven is afdoende voor het huidige functioneren van de luchthaven, zij het dat de dimensionering van toegangsweg De Zanden bij evenementen aan de krappe kant is. In dergelijke omstandigheden en bij drukke recreatieve weekenden schiet ook de parkeergelegenheid tekort, al zijn daarvoor wel oplossingen gevonden (grote, tijdelijke overloop mogelijk op weilanden). Bij een volledige benutting van gronden op en rond de luchthaven worden deze parkeeroplossingen moeilijker.

3.3.4 Toerisme

Luchthaven maakt deel uit van het toeristisch-recreatieve aanbod op de Veluwe en ligt naast de IJsselvallei. Het nationaal paracentrum en de bedrijven die rondvluchten aanbieden, trekken bezoekers uit het hele land. Ook zijn er luchtvaartgerelateerde evenementen (Wing, Wheels and Goggles en nationale en Europese kampioenschappen in de parachutesport). De luchthaven huisvest tevens twee (prijswinnende) overnachtingsmogelijkheden: de Slaapfabriek en de Vliegtuigsuite. Er zijn concrete plannen voor een Koude Oorlogmuseum en ook vestigt het opleidings- en trainingsbedrijf Yellow Wings Flight Simulator zich op korte termijn op Luchthaven Teuge.

Passieve recreanten (die zelf niet vliegen) komen over het algemeen uit de directe omgeving, zoals de steden Apeldoorn en Deventer. Ze variëren van toevallige passanten, tot vliegtuigspotters of bezoekers die afkomen op de gevestigde horeca.

Luchthaven Teuge is als recreatieve bestemming geïntegreerd in de omgeving. Rondom de Luchthaven ligt de wandelroute 'Het Klompenpad' en is er sinds kort een fietspad aangelegd. Daarnaast wordt er in de nabijheid van de luchthaven het gebied de Weteringse Broek ontwikkeld.

3.3.5 Samenwerking onderwijs

Sinds december 2013 wordt onderwijs (Aventus) en bedrijvigheid op Luchthaven Teuge met elkaar verbonden via het onderwijsproject TEACH. Ook de hogere hotelschool Saxion werkt samen met bedrijven op Teuge. Er worden stageplekken ingevuld bij onder andere de luchthaven, onderhoudsbedrijven en een van de restaurants.

3.4. Directe en indirecte economische effecten

Bureau Buiten heeft de economische betekening van de Luchthaven Teuge uitgedrukt in werkgelegenheid, toegevoegde waarde en omzet. Naast de directe effecten (banen en toegevoegde waarde bij de op de luchthaven gevestigde bedrijven), zijn er ook indirecte effecten.

Bij de op Teuge gevestigde bedrijven werken 121 vaste medewerkers. Daarnaast zijn er ruim 100 tijdelijke krachten actief. De totale omzet is ongeveer € 23 miljoen. Op basis van kentallen van het CBS over de toegevoegde waarde per arbeidsjaar (per sector), wordt de toegevoegde waarde berekend op bijna € 9 mln. De totale werkgelegenheid is 129 fte. Er werken vooral veel mensen met een beroep waarvoor een opleiding van gemiddeld niveau is vereist. Daarnaast is er een behoorlijke groep hoogopgeleiden. Naast de betaalde banen is er sprake van de inzet van vrijwilligers, met name rond evenementen.

De indirecte werkgelegenheid wordt geschat op 60 fte¹. Deze banen zijn, op basis van de interviews, met name te vinden in de schoonmaak, evenementenbranche, horecagroothandels, catering en brandstofleveranciers.

¹ Zie rapport BCI over de economische betekenis van de General Aviation in Nederland (multiplier van 0,5)

De omzet per sector is onderzocht en is afgezet tegen de werkgelegenheid. Daaruit blijkt dat op Luchthaven Teuge de MRO sector meer arbeidsintensief is en de recreatieve General Aviation bedrijven de hoogste omzet per personeelslid hebben.

3.5 Negatieve effecten

Luchthaven Teuge heeft naast positieve effecten in termen van banen en toegevoegde waarde onvermijdelijk ook negatieve effecten, zoals geluidsproductie en emissies. Uitgangspunt voor dit rapport is dat de luchthaven opereert binnen de door de politiek vastgestelde normeringen. Onderzoeksresultaten rondom Schiphol komen (afhankelijk van de keuze van een drempelwaarde) uit op een waardedaling van woningen van 1,7-2.0 %.

Het aantal getroffen woningen rond Teuge is op het eerste gezicht bescheiden, maar dat neemt natuurlijk niet weg dat de ervaren hinder er wel is en dat het van belang is om deze zoveel mogelijk te beperken.

Uit een grofmazige, kwantitatieve analyse blijkt er geen negatieve samenhang tussen het aantal vliegbewegingen op Teuge en het aantal overnachtingen op de Veluwe.

3.6 Toeristisch-recreatieve betekenis

De bedragen in de onderstaande tabel zijn gebaseerd op de gegevens over de toeristische omzet die de bedrijven in de interviews hebben aangegeven en de aantallen bezoekers (toeristen en dagbezoekers) die zij daarbij aangeven. De aldus opgetelde toeristische omzet bedraagt ruim € 7 mln.

	Aantal	Uitgave per bezoeker	Totale geschatte omzet
Toeristen	5.500	€ 63,65	€ 350.000
Dagbezoekers			
• Actief	48.400	€ 74,40	€ 3.600.000
• Passief	106.100	€ 29,45	€ 3.125.000
Totaal	160.000*	€ 44,20	€ 7.075.000

Bron: inventarisatie bedrijven & CBS(2015) *BCI(2015)

3.7 Toekomstbeelden

Bureau Buiten schetst op basis van de voorgaande analyse en een SWOT-analyse twee ontwikkelingsrichtingen. Daarna gaan we in op de voorwaarden om de toekomstbeelden dichterbij te brengen, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de ruimtelijke randvoorwaarden.

3.7.1 SWOT-analyse

Bureau Buiten geeft in haar SWOT-analyse aan dat de uitgangspositie van Luchthaven Teuge goed is. Er is sprake van een moderne regionale luchthaven voor een breed spectrum aan GA-activiteiten met voldoende geluids- en luchtruimte waarbinnen voorlopig nog groei mogelijk is. Bureau Buiten geeft aan dat er veel mogelijkheden zijn om de ervaren overlast van Teuge te beperken (zie rapport Blekenbrink Advies). Voor parachutespringen (marktleider), rondvluchten en luchtfotografie heeft Teuge een belangrijke marktpositie. De moderne faciliteiten maken een groei van Business Aviation mogelijk (al ligt de luchthaven in een daarvoor 'dunne' regio). De luchthaven is, volgens Bureau Buiten, een toeristisch-recreatieve trekker.

Zwakke punten zijn, volgens Bureau Buiten, dat het aantal vliegbewegingen is gedaald (hetgeen druk geeft op de exploitatie van de luchthaven), de beperkte ruimte voor de vestiging van luchthavengebonden bedrijvigheid, de bekendheid van de luchthaven, de vindbaarheid vanaf de snelwegen en (in mindere mate) de parkeerdruk en de kwetsbaarheid van de ontsluiting via De Zanden.

De belangrijkste kans zit, volgens Bureau Buiten, in de overloop vanuit Lelystad Airport. Teuge is vanwege de centrale ligging, de geluidsruimte en mogelijkheden van het luchtruim en de nabijheid tot Lelystad één van de belangrijkste overlooplocaties. Daarnaast zijn er kansen op groei in onder meer het parachutespringen, Business Aviation en privé-vluchten. Er ligt bovendien een kans om in het verlengde van de regionale inzet op cleantech en de algehele trend naar verduurzaming een impuls te geven aan schoner en stiller vliegen op Teuge en juist bedrijvigheid aan te trekken die zich daar mede op richt. Ook de toeristische kant van Teuge kan verder worden versterkt.

Bureau Buiten ziet een aantal bedreigingen. Zo is het aantal vliegbewegingen gedaald door een sterke afname van het aantal lesvluchten. Daarnaast is draagvlak in de omgeving van belang voor verdere ontwikkeling van de luchthaven. Dit draagvlak kan verder worden versterkt door het nemen van hinderbeperkende maatregelen (zie onderzoek Blekenbrink).

3.7.2 Ontwikkelrichtingen

Op basis van de SWOT-analyse presenteert Bureau Buiten 2 ontwikkelingsrichtingen:

1. Luchthaven Teuge als General Aviation luchthaven & cleantech
2. Luchthaven Teuge als onderscheidende toeristische bestemming

Beide ontwikkelingsrichtingen sluiten, volgens het onderzoeksbureau, goed aan op de beleidskaders en doelen van provincie en regio en zijn bovendien goed met elkaar te combineren. Bureau Buiten geeft aan dat beide ontwikkelingsrichtingen binnen de huidige randvoorwaarden van geluid en bestaand areaal moeten blijven.

De eerste ontwikkelingsrichting voorziet uitbreiding van de bedrijvigheid in de luchtvaartsector en zet specifiek in op daaraan gerelateerde cleantech industrie. Nu al wordt er op Teuge gewerkt aan schoner (o.a. vliegen op gas en biobrandstoffen) en stiller (elektrisch) vliegen en die lijn wil de luchthaven stimuleren. Het past in de economische visie van de Stedendriehoek en Luchthaven Teuge kan daarin nog meer als cleantech hotspot gaan dienen. Idealiter ontstaat er op Luchthaven Teuge een duurzaam cluster kleine luchtvaart dat als proeftuin dient voor de grote luchtvaart en waarin bedrijven elkaar versterken en samenwerken met de regionale onderwijsinstellingen en met kennisinstellingen en bedrijven van elders.

De uitbreiding van Luchthaven Teuge als toeristische bestemming is het hoofddoel in ontwikkelingsrichting 2. De actieve recreatie krijgt hierin ruimte voor doorgroei (parachutisten, rondvluchten, zweefvliegen, privé- vluchten) voor zover dat benodigd is. In het verlengde hiervan wordt aandacht en ruimte besteed aan diversificatie van het toeristische product, zoals het Koude Oorlog museum, maar ook luchtvaartgerelateerde evenementen. Ondersteunende sectoren als MRO en horeca zullen meegroeien. De bedrijven die op dit moment belangrijk zijn voor Luchthaven Teuge als toeristische bestemming, zoals rondvluchtbedrijven, parachutebedrijven en horeca, krijgen de ruimte om mee te groeien met de groei van het toeristische totaalproduct Luchthaven Teuge.

3.7.3 Overzicht toekomstperspectief en economische betekenis

Op basis van de twee toekomstperspectieven, de verwachte overloop vanuit Lelystad zoals eerder berekend en de mogelijke autonome ontwikkeling op Teuge beschrijft Bureau Buiten² het toekomstperspectief geschetst in kwantitatieve en deels kwalitatieve termen. Daarbij voor de autonome groei als ook voor overloop vanuit Lelystad, een 'laag' en een 'hoog' beeld wordt gehanteerd. Zowel in het lage als in het hoge beeld is er sprake van versterking van het cleantech-profiel en van het toeristisch profiel.

De autonome groei, die Bureau Buiten schat op tussen 5.000-10.000 bewegingen per jaar, ontstaat met name bij de reeds op Teuge gevestigde bedrijven door meer inspectievluchten (mogelijk van de politie), groei bij de rondvluchten en parachutisten en meer Business Aviation. Tezamen met de berekende overloop is er dan sprake van tussen de 72.000-87.000 vliegbewegingen. Bureau Buiten gaat er daarbij vanuit dat er in 2030 sprake is van schoner en stiller vliegen. De inzet op cleantech moet daar ook aan bijdragen.

	Huidig (2014/2015)	Toekomstig Laag	Toekomstig hoog
Vluchtbewegingen	57.000 (afgerond)		
Overloop Lelystad		10.000	20.000
Autonoom ¹⁾		5.000	10.000
Totaal		72.000	87.000 ²⁾
Bezoekers (x 1.000)	160	180	250
Omzet (€ mln.) (prijzen 2015)	23	26-30	32-35
Directe werkgelegenheid (fte, afgerond)	130	140	160
Indirect werkgelegenheidseffect (fte)	65	70	120-160 ³⁾ en meer in regio
Bedrijventerreinbehoefte (netto ha)		1	3
Bedrijventerrein t.o.v. RPB (ha netto)		-4,7	-2,7ha

¹⁾ Op basis van de interviews is het aannemelijk dat huidige gebruikers groei in hun activiteiten laten zijn. Als er sprake zou zijn van herstel van de opleidingsmarkt voor piloten, dan kan het aantal vluchten nog sterker stijgen.

²⁾ We nemen aan dat er te zijner tijd schoner en stiller wordt gevlogen

³⁾ Door de inzet op cleantech neemt de multiplier toe (meer samenwerkingsverbanden, meer toelevering en uitbesteding, kennisintensiever) en bovendien landt daarvan een groter deel in de regio.

3.7.4 Ruimtelijke randvoorwaarden

² Bureau Buiten wijst er nadrukkelijk op dat de (vanuit regionaal economische optiek bescheiden) schaal van de activiteiten op luchthaven Teuge en de (relatief grote) onzekerheid over ordegrrootte en snelheid van de overloop vanuit Lelystad maakt dat de cijfers van de tabel indicatief zijn.

De belangrijkste fysieke aanpassing die nodig is om de mogelijke groei te accommoderen is de herstructurering van Teuge-West in combinatie met een bescheiden uitbreiding van luchthavengebonden bedrijventerrein op Teuge-West-west. Tevens dienen de toeristische basisvoorzieningen (wandelpaden, kijkplek, toiletten, parkeergelegenheid) te worden verbeterd en ruimte worden geboden aan toeristische bedrijvigheid die het profiel van de luchthaven verder versterkt. Daarnaast veronderstellen de beelden een voortgaande inzet op de cleantech agenda en het toeristisch “vermarkten” van Teuge binnen de regiopromotie.

4. Samenvatting resultaten “Minder hinder van Teuge”

Het maatschappelijk draagvlak speelt een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van Luchthaven Teuge. Op verzoek van de stuurgroep is door de heer Van Muyden³ van Blekenbrink advies, een onderzoek gedaan naar de concrete mogelijkheden voor hinderbeperking.

Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek van Blekenbrink advies.

4.1 Onderzoeksopzet

Het onderzoek kent de volgende drie fases:

1. In gesprek met (afvaardigingen van) omwonenden en op basis van eerdere inventarisaties is bepaald welke gebruiksgedragingen als hinderlijk worden ervaren. De mate van hinder-ervaring wordt daarbij betrokken.
2. In gesprek met afvaardigingen van Luchthaven Teuge en zijn gebruikers en op basis van eerdere inventarisatie is bepaald welke hinderbeperkende maatregelen genomen zouden kunnen worden.
3. Op basis van een verwerking van de resultaten van de gesprekken onder 1 en 2 zijn aanbevelingen voor hindervermijding opgesteld. Daarbij wordt betrokken de effectiviteit van de maatregelen, de inspanning die deze maatregelen vragen en de mate waarin de maatregelen bijdragen aan de gewenste profilering van Luchthaven Teuge.

Het eindresultaat bestaat uit⁴:

- a) Een inventarisatie/beschrijving van vermijdbare hinder.
- b) Een set zowel door gebruikers, havenmeester, als omwonenden gedragen afspraken teneinde vermijdbare hinder te voorkomen.
- c) Advies aan de provincie m.b.t. elementen die meegenomen zouden kunnen worden in het te nemen Luchthavenbesluit.
- d) Een gedragscode voor gebruikers van Luchthaven Teuge ter voorkoming van vermijdbare hinder.
- e) Een procedure waarin jaarlijks wordt geëvalueerd in welke mate de gedragscode bijdraagt aan het vermijden van vermijdbare hinder.

³ De heer van Muyden is voormalig wethouder van de gemeente Voorst en zeer goed bekend met de hinderbeleving rondom Luchthaven Teuge

⁴ Het eindresultaat is gedeeltelijk in het rapport van bureau Blekenbrink of in het onderliggende document beschreven. Een deel van de aspecten (waaronder d, e en f) wordt de komende periode nader uitgewerkt en ingevuld.

- f) Borging: een advies aan de CRO over de wijze waarop deze jaarlijks het gebruik van de gedragscode zou kunnen evalueren.

4.2 Inventarisatie

Er zijn 7 interviews afgenomen met in totaal 15 gehinderden. In het rapport wordt een samenvatting van de interviews en deskresearch gegeven. Deze zijn niet onderbouwd of gecorrigeerd op basis van aanvullend verworven informatie.

In de interviews is een aantal veel terugkerende thema's te herkennen. De waarnemingen van de geïnterviewden zijn zoveel mogelijk onder deze thema's samengevat. De interviews zijn allen afgesloten met de mededeling dat de geïnterviewden geen verslag van hun specifieke interview (ter goedkeuring) zouden ontvangen, maar wel de thematische samenvatting. Deze samenvatting is aan alle geïnterviewden toegezonden met de vraag te beoordelen of er nog aspecten ontbraken. De opmerkingen zijn vervolgens in de samenvatting verwerkt.

4.3 De meest genoemde hinder-thema's

Op basis van de interviews en deskresearch is een inventarisatie gemaakt van wat door omwonenden als hinder wordt ervaren. De belangrijkste onderwerpen zijn:

- Vlieghoogte
- Te volgen routes
- Communicatie
- Geluidreductie aan de bron
- Gebruiksruimte en bedrijfstijden

Ter voorbereiding op onderstaande mogelijke aanbevelingen (verder 'opties' genoemd) zijn de luchthavendirectie en de havendienst geïnterviewd, een afvaardiging van gebruikers van het veld (3 personen), de provincie Gelderland en de KLPD.

Over deze onderwerpen zijn (21) opties genoemd die voor hinderbeperking kunnen zorgen. Voor een beschrijving van deze opties wordt verwezen naar het rapport van Blekenbrink advies. Zie bijlage 3.

4.4 Aanbevelingen

4.4.1 ambitie

Blekenbrink advies geeft aan de (gebruikers van de) Luchthaven het advies om zich achter de volgende ambitie te scharen:

“Luchthaven Teuge wil in Nederland het aantrekkelijkste en relatief stilste veld voor de general aviation zijn, dat kan bogen op een gezonde exploitatie en een groot maatschappelijk draagvlak, waarbij het onderdeel is van een innovatieve omgeving, strevend naar een duurzame bedrijfsvoering.”

4.4.2 Aanbeveling voor hinderbeperkende maatregelen

De in het rapport van Blekenbrink advies beschreven 21 opties voor hinderbeperking zijn elk voorzien van een weging op effectiviteit, proportionaliteit en aansluiting op het wenselijke profiel. Tenslotte wordt nog in een opmerking aangegeven waar het initiatief zou kunnen liggen.

Een enkele opties voldoet, volgens Blekenbrink, onvoldoende aan de criteria om tot aanbeveling te worden verheven. En 1 optie is in aangepaste vorm als aanbeveling geformuleerd.

De aanbevelingen verschillen sterk in de wijze waarop en het tempo waarin zij uitgevoerd zouden kunnen worden. Waar de éne aanbeveling slechts een informatieve aanpassing op de website van Luchthaven Teuge vraagt, moet voor de andere aanbeveling een langdurig overlegcircuit worden doorlopen op bestuurlijk- en rijksniveau. Bij de besluitvorming gaat het er om richting te kiezen en processen ter uitvoering in gang te zetten.

Blekenbrink heeft een afweging gemaakt die leidt tot de volgende aanbevelingen voor hinderbeperkende maatregelen:

Aanbeveling 1

Omwille van het grote gunstige maatschappelijk effect wordt aanbevolen boven onbebouwd gebied een minimale vlieghoogte van 1000 voet (300 meter) aan te houden.

Aanbeveling 2

De provincie Gelderland besteedt in het te nemen Luchthavenbesluit aandacht aan de noodzaak om vanuit een goede ruimtelijke ordening en met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving in Nederland in algemene zin de minimale vlieghoogte boven onbebouwd gebied te verhogen tot 1000 voet.

Aanbeveling 3

Voor Luchthaven Teuge wordt de circuithoogte vastgesteld op 1000 voet AGL (305 meter)⁵.

Aanbeveling 4

Regio Stedendriehoek en provincie Gelderland spannen zich er landelijk voor in het oefengebied voor noodlandingen boven de westelijke IJsseluiterwaarden tussen Zutphen en Deventer te verplaatsen.

Aanbeveling 5

Onderzoek of en op welke wijze herontwerp van het circuit, aan- en uitvliegroutes en bebakening kan leiden tot vermindering van geluidshinder.

Aanbeveling 6

Vliegers houden zich aan de gedragscode voor de recreatieve luchtvaart (2007, KNVvL en AOPA), zowel in algemene zin als ook specifiek: zij dienen natuurbeschermingsgebieden in principe zo veel mogelijk te vermijden. Hetzelfde geldt m.b.t. verzamelingen van mensen en evenementen.

Aanbeveling 7

Provincie Gelderland zoekt naar mogelijkheden om voor de luchtacrobatiek landelijk geschikte oefengebieden aan te wijzen.

Aanbeveling 8

Ten behoeve van het verkeer overland worden ook voor de langere afstand aanbevolen routes naar en van Luchthaven Teuge ontworpen en gepubliceerd. Daarbij wordt zo veel mogelijk uitgegaan van bundeling met het hoofdwegennet.

Aanbeveling 9

De provincie Gelderland besteedt in het te nemen Luchthavenbesluit aandacht aan de noodzaak om vanuit een goede ruimtelijke ordening verkeersroutes voor de kleine luchtvaart zo te leggen dat zij in principe samenvallen met het hoofdwegennet.

⁵ 1000 ft op grondniveau. Op zeeniveau betekent dit 1017 ft.

Aanbeveling 10

Luchthaven Teuge zorgt voor goede openbare beschikbaarheid van alle informatie m.b.t. wenselijke aan- en uitvliegroutes, minimale vlieghoogtes en circuitgebruik. Deze informatie moet voor zowel vliegers als omwonenden goed bereikbaar zijn.

Aanbeveling 11

De luchthaven stimuleert inkomend verkeer dat onbekend is met de plaatselijke situatie zich voor vertrek goed te informeren over de te volgen routes.

Aanbeveling 12

De Provincie leest van alle op Luchthaven Teuge vliegende motorvliegtuigen de transpondergegevens uit en legt deze vast. De havendienst (of andere nader te bepalen dienst of organisatie) vergelijkt deze vluchtgegevens met het wenselijk gebruik van het luchtruim in de omgeving van de luchthaven.

Aanbeveling 13

Luchthaven Teuge en de provincie Gelderland spannen zich in om met de KLPD overeen te komen dat zij op basis van de uitgelezen transpondergegevens bij overtreding van de wettelijke voorschriften tot vervolging overgaan.

Aanbeveling 14

Luchthaven Teuge informeert omwonenden actief bij gepland of incidenteel afwijkend gebruik van het luchtruim rond Teuge.

Aanbeveling 15

Luchthaven Teuge legt aan zowel de westelijke als de oostelijke kop van de baan een run-up area met geluidswal aan.

Aanbeveling 16

Luchthaven Teuge ontwikkelt een beleid om vliegtuigen met een zeer hoge geluidsproductie op termijn van de luchthaven te weren en zet dit beleid ook om in een uitvoeringsstrategie.

Aanbeveling 17

Vliegclub Teuge en de op de luchthaven gevestigde onderhoudsbedrijven nemen het initiatief tot een "actie stille uitlaat".

Aanbeveling 18

De provincie Gelderland neemt in de vaststellingsprocedure voor het Luchthavenbesluit de omzetting in de berekeningsmethode van BKL naar Lden alsnog expliciet mee.

Aanbeveling 19

Toekomstvisie Luchthaven Teuge Pagina 23 van 45

In het Luchthavenbesluit wordt vastgelegd dat verruiming van de openingstijden tot 23:00 uur in algemene zin slechts van toepassing is op inkomend verkeer en bij uitzondering op uitgaand verkeer.

Blekenbrink advies heeft een aantal opties niet “omgezet tot” aanbeveling.

Dit betreft:

- Optie 18b: De provincie neemt in de afweging mee om naast de geluidsruimte ook een maximum aantal vliegbewegingen vast te stellen, het zgn. dubbel slot.
Argumentatie: Blekenbrink ziet dit als contraproductief en buitenproportioneel omdat dit geen stimulans is voor beleid naar stillere vliegtuigen. Daarnaast is het strijdig met een solide bedrijfsvoering en de ambitie voor innovatie en duurzame ontwikkeling.
- Optie 19: Luchthaven Teuge stelt gedurende de zomerperiode een aantal stille zondagen in, waarop niet met motorvliegtuigen wordt gevlogen.
Argumentatie: Blekenbrink constateert dat hiervoor geen draagvlak is bij de luchthaven en de bedrijven en gebruikers op Teuge. En dat deze optie leidt tot grote inkomstenderving.
- Optie 20: Vanuit haar landzijdige bevoegdheid beperkt de provincie Gelderland de openingstijden in de weekenden tot zaterdags van 10-18 uur en zondags van 10-17 uur.
Argumentatie: Blekenbrink constateert dat hiervoor geen draagvlak is bij de luchthaven en de bedrijven en gebruikers op Teuge. En dat deze optie leidt tot grote inkomstenderving.

4.4.3 Uitvoering

Blekenbrink Advies geeft aan dat de aanbevelingen die betrekking hebben op minimale vlieghoogten, te volgen routes en gebieden waarvan het wenselijk is die te ontzien, te maken hebben met het gedrag van individuele vliegers. Bovendien vragen de meeste van die aanbevelingen meer dan wat wettelijk is verankerd. Dat betekent dat er een beroep gedaan moet worden op de vrijwillige medewerking van de vliegers op Luchthaven Teuge. Gehinderden ervaren dat als een te zwakke basis.

Blekenbrink advies adviseert Luchthaven Teuge en zijn gebruikers om het belang van een groot maatschappelijk draagvlak voor het gebruik van de luchthaven te onderkennen, te verwerven en te onderhouden en over te brengen op de individuele gebruikers.

Een goed vertrekpunt voor de ontwikkeling van het gewenste gebruiksgedrag rond Luchthaven Teuge is de gedragscode voor de Recreatieve Kleine Luchtvaart Verantwoord Vliegen, van de KNVvL en de AOPA. Voor de situatie rond Teuge zou deze gedragscode in lijn met de aanbevelingen aangevuld moeten worden met de gewenste minimale vlieghoogten, te volgen routes en de gebieden waarvan het wenselijk is die te ontzien.

Als daarmee de basis voor maatschappelijk verantwoord vliegen rond Teuge gelegd is dienen zich de volgende processtappen aan:

1. Informeren

Luchthaven Teuge informeert via de website de vliegers. Publiceert daar de gedragscode Verantwoord Vliegen inclusief de aanvulling m.b.t. Teuge. Geeft ook aan dat vliegers door op Teuge te vliegen aangeven kennis te hebben genomen van deze informatie.

2. Monitoren

Van alle op Luchthaven Teuge vliegende motorvliegtuigen worden de transpondergegevens uitgelezen. Deze worden geanalyseerd op afwijkingen van het gewenste vlieggedrag.

3. Terugkoppelen

Waar de uitgelezen vluchtgegevens afwijken van het gewenste vlieggedrag wordt de betreffende vlieger door de havendienst daarop aangesproken.

4. Openbaar maken

Op of via de website van Luchthaven Teuge is per maand te zien hoeveel (absoluut en in %) afwijkingen van het gewenste vlieggedrag er zijn geconstateerd, ingedeeld naar de aard van de 'voorschriften'.

5. Belonen en straffen

De beoordeling van het vlieggedrag wordt in het openbaar getoond in de vorm van 'vlaggen' in de kleuren van het stoplicht. Vliegers die zich aan de gedragscode houden worden daarvoor beloond met een groene vlag, vliegers die dat niet doen (incidenteel of veelvuldig) worden daarvoor gestraft met een gele respectievelijk rode vlag. Dit wordt per jaar op of via de website van Luchthaven Teuge bekend gemaakt.

4.4.4 Gedragscode

Blekenbrink advies onderkent dat verschillende aanbevelingen betrekking hebben op vlieggedrag dat niet wettelijk verankerd is. Handhaving door de KLPD is in die gevallen dus niet aan de orde. Gehinderden vinden dat een zwakke basis voor verbetering en wil meer instrumenten om goed gedrag "af te kunnen dwingen". Blekenbrink advies adviseert om, indien er onvoldoende resultaten worden gehaald, te onderzoeken of een vereniging van gebruikers van Luchthaven Teuge, waarbij de voorwaarde voor lidmaatschap is dat de leden de vrijwillige gedragscode onderschrijven en naleven, haalbaar is. Voor niet-leden zouden de tarieven aanmerkelijk moeten worden verhoogd.

4.4.5 Borging van nieuw beleid

Blekenbrink adviseert om de verantwoordelijke partijen scherp te houden en om omwonenden daarbij te betrekken. Dit leidt tot een aanvullende aanbeveling:

Aanbeveling 20

Jaarlijks evalueert de CRO Teuge de mate waarin de vliegers de gedragscode voor Teuge hanteren en de wijze waarop de luchthaven daarover zijn communicatie voert. De CRO betreft bij deze evaluatie de aanbevelingen uit deze rapportage alsmede de wijze waarop de implementatie wordt uitgevoerd.

5. Reactie op advies klankbordgroep op onderzoeksrapporten

In bijlage 4 treft u het advies van de klankbordgroep aan op de onderzoeksrapporten. Hierbij een samenvatting van het advies en een eerste reactie van de luchthaven.

5.1 Reactie Klankbordgroep op onderzoeksrapport van Bureau Buiten.

De klankbordgroep geeft in haar reactie op het onderzoeksrapport van Bureau Buiten aan dat het onderzoek op een aantal punten tekortschiet en doet ook de volgende aanbevelingen.

Hieronder de hoofdpunten uit het advies met waar noodzakelijk een eerste reactie van de luchthaven.

1. De klankbordgroep is van mening dat het economisch rapport in feiten en cijfers tekort schiet. Zij wil meer informatie hebben ten aanzien van de businesscase (inclusief exploitatie en financiële bijdrage van de overheid) en de verdere financiële onderbouwing van scenario's en verzoekt de stuurgroep de financiële component van de plannen te laten onderbouwen en ook te kijken naar een scenario waarin er financieel wordt gesaneerd en er in afgeslankte omvang en zonder gemeentelijke/provinciale subsidies verder wordt gegaan.

Reactie Luchthaven: De nv luchthaven Teuge is een private onderneming. Informatie over de bedrijfsvoering, exploitatie en financiering is vertrouwelijk, en wordt daarom niet verstrekt. Wel wordt in het onderliggende advies aangegeven wat, bij de ontwikkelrichtingen en bij verschillende marktscenario's, globaal het effect is op de exploitatie van de luchthaven en het gevestigde bedrijfsleven.

2. De klankbordgroep maakt zich zorgen over uitbreiding van het recreatief vliegverkeer (m.n. para's en rondvluchten). Zij geeft aan dat Bureau Buiten meer groeimogelijkheden aangeeft voor paravliegen en rondvluchten, maar dat deze vormen van recreatief vliegverkeer juist de meest (geluid)hinderlijke vormen van recreatief vliegverkeer zijn. De klankbordgroep ziet dit pas als een kans indien ook hinderbeperking aandacht krijgt.

Reactie Luchthaven: Juist voor hinderbeperking wordt een groot aantal maatregelen voorgesteld. In paragraaf 6.6.1 wordt aangegeven er bij de uitwerking en prioritering van de hinderbeperkende maatregelen extra aandacht zijn voor hinderbeperking rondom paravluchten en de rondvluchten.

3. De klankbordgroep wil duidelijkheid over de huidige geluidsruimte voordat de toekomstvisie en het luchthavenbesluit worden vastgesteld. Ook wil zij inzicht van het

effect op de geluidruimte indien het rondcirkelen van het paratoestel boven Teuge en omgeving wordt meegeteld. Zij verzoekt de stuurgroep om het NLR of de TU Delft naar beide aspecten onderzoek te laten doen.

Reactie Luchthaven: De Provincie Gelderland heeft aangegeven dat zij het initiatief wil nemen om een landelijke expert meeting te organiseren over dit onderwerp. In aanvulling daarop stelt de luchthaven voor om aan het einde van ieder gebruiksjaar een berekening te laten uitvoeren conform de "oude" bkl systematiek (inclusief de weekendweegfactor). Indien de resultaten van deze berekening en het vergelijking met de Lden rapportage hiertoe aanleiding geeft, kan men nader in gesprek gaan.

4. De klankbordgroep twijfelt aan de juistheid van het onderzoek van Bureau Buiten ten aanzien van het economisch belang van recreatie rondom het vliegveld en wil meer informatie.

Reactie Luchthaven: Het onderzoek van Bureau Buiten is afgerond. Aanvullende onderzoekopdrachten aan Bureau Buiten zullen niet meer worden gegeven. Aan de klankbordgroep en de stuurgroep is een nadere onderbouwing van de tabel met bedragen per bezoeker beschikbaar gesteld.

5. De klankbordgroep vindt het economisch belang van het vliegveld voor de werkgelegenheid beperkt. Zij geeft aan dat het rapport van Bureau Buiten berekent dat 15.000 extra vliegbewegingen slechts 10 extra fte's oplevert. De klankbordgroep stelt dat deze extra werkgelegenheid marginaal in relatie tot de extra geluidsoverlast.

Reactie Luchthaven: de luchthaven neemt kennis van deze mening van de klankbordgroep, maar ziet hierin geen aanleiding om de door haar voorgestelde ontwikkelrichting (zie hoofdstuk 6) aan te passen.

6. De klankbordgroep is van mening dat een groeiscenario voor vliegveld Teuge, vanuit geluidbelasting, milieu en duurzaamheid per definitie op gespannen voet staat met de Cleantech-agenda van de Regio Stedendriehoek.

Reactie Luchthaven: Er is geen sprake van een groei scenario. De ontwikkelingen moeten passen binnen de huidige milieuruimte. Graag verwijzen wij hierbij ook naar de toelichting bij het rapport Buiten ten aanzien van Cleantech. Juist door in te zetten op duurzame (cleantech) ontwikkelingen kan, ook op termijn, eventuele overlast worden verminderd. Daarnaast zijn er ook Cleantech ontwikkelingen die zich niet vertalen in meer of minder hinder, maar wel in duurzamere technieken.

5.2 Reactie Klankbordgroep op onderzoeksrapport van Bureau Blekenbrink

De klankbordgroep vindt het rapport van Blekenbrink een goede inventarisatie van de geluidsoverlast en overige hinder in de omgeving van vliegveld Teuge bevat. Zij is het eens met Blekenbrink dat draagvlak heel belangrijk is. De klankbordgroep heeft een aantal aanbevelingen:

1. Zij wil graag alle opties uit het rapport vertaald zien naar aanbevelingen.

Reactie Luchthaven: Blekenbrink advies maakt in haar advies een keuze op basis van een aantal criteria (effectiviteit, proportionaliteit en aansluiting op het wenselijke profiel). De luchthaven herkent zich in deze keuze. In de samenvatting van het Blekenbrinkrapport in Hoofdstuk 3 van dit rapport is voor deze opties aangegeven waarom ze zijn “afgevallen”.

2. Zij vindt de meeste maatregelen die wel als aanbeveling zijn opgenomen, te vrijblijvend. De klankbordgroep wil vastlegging van de gemaakte afspraken, registratie/controlle van vliegbewegingen boven Teuge en omgeving en handhaving en sancties bij het niet naleven van de gemaakte afspraken. Ook wil zij dat Provinciale Staten een luchthavenbesluit afgeven waarin zij gebruik maken van hun ruime bevoegdheden om de overlast van Teuge terug te dringen. De klankbordgroep wil een herziening van de klachtafhandeling waarbij o.a. de privacy van klagers wordt gewaarborgd.

Reactie Luchthaven: Het voorstel is om het komende jaar de aanbevelingen van Blekenbrink advies nader te verkennen op haalbaarheid en uitvoerbaarheid en afspraken vast te leggen in de convenant. Het voorstel is om de “controle” op naleving van deze afspraken te beleggen bij een externe overheidspartij (bijvoorbeeld de Omgevingsdienst) en de uitvoeringsservaringen vervolgens actief te volgen via het CRO. Zie ook hoofdstuk 7 en aanbeveling 20 ten aanzien van de borging van het advies. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de wettelijke mogelijkheden om in het Luchthavenbesluit aspecten vast te leggen.

De provincie Gelderland geeft aan geen toegevoegde waarde te zien in een herziening van de klachtenafhandeling. Zij geeft aan dat de privacy van omwonenden voldoende is geborgd.

3. De klankbordgroep ziet 'cleantech' en duurzaam niet samen kunnen gaan op een vliegveld.

Reactie Luchthaven: Vliegveld Teuge staat hoog op de agenda van de Strategische Board van de Stedenhoek, die zich specifiek toelegt op cleantech. Graag verwijzen wij hierbij ook naar de toelichting bij het rapport Buiten ten aanzien van dit aspect. Juist door in te zetten op duurzame (cleantech) ontwikkelingen kan ook op termijn eventuele overlast worden verminderd.

4. Stillere motoren zijn in de praktijk niet altijd stiller. De klankbordgroep dringt aan op een goede onderbouwing van beslissingen die gebaseerd zijn op zogenaamd stillere techniek.

Reactie Luchthaven: Er wordt per vliegtuig een geluidsdocument verstrekt. Dit wordt gebaseerd op internationaal vastgestelde meet-, en berekeningsmethoden. Een "technisch stillere" motor hoeft echter niet op voorhand ook een "stillere" beleving te geven. Wij zijn ons hiervan bewust. Helaas is dit vraagstuk niet eenvoudig oplosbaar.

5. De klankbordgroep vindt dat het enkel rekenen met starts en landingen geen recht doet aan de werkelijke belasting van de omgeving. Ook de werkelijk gevlogen vliegpaden in de lucht moet hierbij worden beschouwd. Als voorbeeld wordt het rondcirkelen van het paratoestel aangehaald.

Reactie Luchthaven: Zo werkt de berekeningsmethodiek. Wij hebben echter begrip voor deze opmerking, en willen dit daarom graag bespreekbaar maken tijdens de door Provincie Gelderland te organiseren landelijke expert meeting. Daarnaast willen de luchthaven en het Nationaal Paracentrum Teuge graag nader in gesprek gaan over het verminderen van de ervaren hinder direct veroorzaakt door het paravliegtuig. Zie ook paragraaf 6.5.

6. De klankbordgroep geeft aan dat door het afschaffen van de "weekendstraffactor" er een wijziging in de geluidsruimte is gekomen. Zij wil hier graag onderzoek naar laten uitvoeren door het NLR.

Reactie Luchthaven: De luchthaven stelt voor om aan het einde van ieder gebruiksjaar tevens een berekening te laten uitvoeren conform de "oude" bkl systematiek (inclusief de weekendweegfactor). Hoe dan ook komt dit aspect aan bod bij de landelijke expertmeeting die de provincie gaat organiseren.

7. De klankbordgroep pleit voor het beperken (en zeker niet uitbreiden) van de openingstijden van het vliegveld. De klankbordgroep bepleit beperkte openingstijden in de weekenden van 15 april tot 15 september (zaterdag 9-17 uur en zondag 10-17 uur).

Daarnaast wil de klankbordgroep niet dat er in de toekomst in de zomerperiode 's avonds tot 23.00 uur gevlogen gaat worden door paratoestellen, rondvluchten, lesvluchten en vergelijkbaar verkeer.

Reactie Luchthaven: Een groot aantal bedrijven is afhankelijk van het vliegveld. Het beperken van de openingstijden van het vliegveld heeft directe financiële gevolgen voor deze bedrijven, en is daarom niet acceptabel. Het is in de huidige omzettingsregeling (vergunning) niet toegestaan om na 20:00 uur lesvluchten, rondvluchten en paravluchten uit te voeren. De Luchthaven is niet voornemens om een aanvraag in te dienen om dit te wijzigen.

8. De klankbordgroep wil, vanwege de grote risico's, een verbod op luchtacrobatiek.

Reactie Luchthaven: Er kan door zowel de luchthaven als de provincie geen verbod op luchtacrobatiek worden uitgevaardigd. Hiertoe is alleen de rijksoverheid bevoegd. In aanbeveling 7 van Blekenbrink advies wordt aanbevolen: "Provincie Gelderland zoekt naar mogelijkheden om voor de luchtacrobatiek landelijk geschikte oefengebieden aan te wijzen."

9. De klankbordgroep wil het aantal rondvluchten en vluchten met paratoestellen beperken in het weekend.

Reactie Luchthaven: Een groot aantal bedrijven, waaronder rondvluchten bedrijven en het Nationaal Paracentrum, is afhankelijk van het vliegveld. In het weekend worden de meeste rondvluchten gemaakt. Het beperken van de mogelijkheden voor deze bedrijven in het weekend heeft directe financiële gevolgen voor deze bedrijven, en is daarom niet acceptabel.

10. De klankbordgroep wil een verplichting om de transponder altijd aan te hebben ongeacht de vlieghoogte. Dit is immers noodzakelijk om de vliegtuigen op afstand te kunnen volgen via een vliegtuigvolgsysteem.

Reactie Luchthaven: Er wordt een radar systeem onderzocht waarbij het niet relevant is dat een vliegtuig een transponder aan heeft. Het betreft een interessant, maar pril initiatief waarover het overleg nog gaande is.

11. De klankbordgroep wil de vlieghoogte optrekken naar 1.500 voet om het geluid te verminderen op grond (dan moet de transponder ook aan). De in het rapport voorgestelde, verplichte minimale vlieghoogte op 1.000 voet is arbitrair en niet onderbouwd.

Reactie Luchthaven: Het verhogen van de circuithoogte naar 1500 ft is voor de meeste vliegtuigen niet uitvoerbaar. Binnen een korte afstand zullen vliegtuigen dan teveel moeten klimmen om deze hoogte te bereiken. Bovendien kan dit extra geluidsoverlast opleveren in de directe omgeving van het vliegveld, vanwege het sneller en langer uitklimmen dat hiervoor noodzakelijk zou zijn. Het verplicht opleggen van een minimale vlieghoogte van 1500 ft buiten het circuitgebied kan op zich wel landelijk worden besproken, maar zal naar verwachting geen draagvlak vinden.

12. De klankbordgroep geeft een aantal andere maatregelen aan die zij van wenselijk acht. *Cursief is de reactie van de Luchthaven aangegeven.*
- Opnemen op de website van Teuge van (aan/uit)vliegroutes, vlieghoogten, te vermijden gebieden (dorpen, steden en natuurgebieden) en het te volgen circuit opgenomen. *Reactie Luchthaven: Zie ook aanbeveling 10 van Blekenbrink advies⁶. De Luchthaven zal deze aanbeveling overnemen.*
 - Gasten en vaste gebruikers worden verplicht deze routes te downloaden, aan boord te hebben en te volgen. *Reactie Luchthaven: Elke vlieger in Nederland is verplicht om onder andere aanvliegkaarten, voorzien van circuithoogtes en routes, aan boord van zijn vliegtuig te hebben. De KLPD en de Inspectie Leefomgeving en Transport voeren met regelmaat handhavingsinspecties uit om hierop toe te zien.*
 - Maatregelen voor het beperken van de geluidsoverlast bij de engine run-up (warmdraaien voor de start) dienen aan beide zijden van de start/landingsbaan te worden aangebracht. *Reactie Luchthaven: Zie ook aanbeveling 15 van Blekenbrink advies⁷. De luchthaven zal onderzoeken of dit wenselijk, effectief en uitvoerbaar is.*
 - De recreatieve functie van het vliegveld dient te worden afgezet tegen de omvang en het belang van recreanten die rust zoeken op de Veluwe en in de IJsselvallei. *Reactie Luchthaven: Bureau Buiten heeft dit aspect globaal onderzocht, maar vond daarbij geen aanknopingspunten om hierop actie te ondernemen. De luchthaven deelt dit beeld.*

⁶ Aanbeveling 10: Luchthaven Teuge zorgt voor goede openbare beschikbaarheid van alle informatie m.b.t. wenselijke aan- en uitvliegroutes, minimale vlieghoogtes en circuitgebruik. Deze informatie moet voor zowel vliegers als omwonenden goed bereikbaar zijn.

⁷ Aanbeveling 15: Luchthaven Teuge legt aan zowel de westelijke als de oostelijke kop van de baan een run-up area met geluidswal aan.

5.3 Aanvullende reactie Klankbordgroep

Naast de reacties op de rapporten van Bureau Buiten en Blekenbrink advies geeft de klankbord groep nog een aanvullend een aantal adviezen.

De Klankbordgroep is van mening dat de onderzoeksvragen uit de onderzoeksfase, met het uitvoeren van de onderzoeken nog niet voldoende beantwoord zijn.

- A. Wat is de economische waarde van Teuge en waar liggen kansen? De klankbordgroep is van mening dat deze vraag nog onvoldoende beantwoord wordt in het rapport van Bureau Buiten.

Reactie Luchthaven: Door Bureau Buiten is, naar de mening van de Luchthaven, voldoende antwoord gegeven op de gestelde vragen, dit gezien het beschikbare feitenmateriaal waaruit geput kan worden. Een nadere onderbouwing van de tabel met de geschatte inkomsten per bezoeker is beschikbaar gesteld.

- B. Wat zijn mogelijkheden voor innovatieve duurzame ontwikkeling en hoe kan de samenwerking tussen bedrijfsleven en onderwijs verder worden versterkt? De klankbordgroep ziet, behalve een opsomming van de huidige initiatieven nog geen antwoorden.

Reactie Luchthaven: De luchthaven en een aantal bedrijven op het vliegveld heeft de afgelopen jaren een aantal belangrijke stappen gezet richting verduurzaming van het vliegveld. In het rapport van Bureau Buiten worden deze benoemd. Daarnaast zijn er samenwerkingsverbanden met HBO en MBO opleiders in en buiten de regio opgezet. Wij willen deze lijn verder uitbouwen.

- C. Waar liggen concrete mogelijkheden voor hinderbeperking? De klankbordgroep vindt dat deze vraag voldoende is beantwoord in het onderzoek van Blekenbrink Advies.

- D. Wat is de toekomstige behoefte aan luchtzijdige en landzijdige capaciteit? De klankbordgroep vindt dat de in de subsidie aanvraag geformuleerde doelstelling dat er, op basis van onder andere de verwachte marktontwikkeling en het rijksbeleid, een aantal scenario's worden opgesteld vertaald in globale businesscases nog niet zijn getoond.

Reactie Luchthaven: Er zijn door Bureau Buiten 2 marktscenario's opgesteld en 2 ontwikkelrichtingen. In Hoofdstuk 6 worden de effecten hiervan globaal beschreven. Ook wordt aangegeven wat de effecten zijn op exploitatie van luchthaven en gevestigde bedrijven. Volgens de luchthaven is de onderzoeksvraag afdoende beantwoord, gelet op het beschikbare feitenmateriaal. Een verdere detaillering leidt niet tot een andere conclusies.

De klankbordgroep geeft aan ook graag antwoord te krijgen op een aantal aanvullende vragen. Deze betreffen:

- E. Zij wil graag inzicht hebben in de bevoegdheidsverdeling tussen de verschillende overheden die formele verantwoordelijkheid dragen inzake luchthaven Teuge.

Reactie Luchthaven: Er zijn meerdere overheden betrokken bij vliegveld Teuge. De gemeenten Apeldoorn, Deventer, Zutphen en Voorst zijn aandeelhouder. De provincie is bevoegd gezag voor de landzijdige aspecten van de luchthaven. De rijksoverheid (IM/ILT) is bevoegd gezag ten aanzien van de luchtzijdige aspecten. Naast het bovenstaande is de gemeente Voorst bestuurlijk verantwoordelijk voor het afgeven en handhaven van omgevingvergunningen, een taak die wordt uitgevoerd door de Omgevingsdienst Veluwe IJssel.

- F. Zij wil graag inzicht in hoe de beschikbare geluidsruimte voor Teuge onder de nieuwe Lden- normering zich verhoudt tot de geluidsruimte onder de voormalige Bkl-normering, en in hoeverre de door de staatssecretaris van I&M vastgestelde omzettingsregeling van 30 december 2010 daadwerkelijk is uitgevoerd op de toegezegde beleidsneutrale wijze. Zij geeft aan dat ze onvoldoende antwoord op dit verzoek heeft gekregen en dat zij duidelijkheid wil hebben voorafgaand aan het vaststellen van een het Luchthavenbesluit.

Reactie Luchthaven: De Provincie Gelderland heeft aangegeven dat zij het initiatief wil nemen om een landelijke expert meeting te organiseren over dit onderwerp. Daarnaast stelt de luchthaven voor om aan het einde van ieder gebruiksjaar ook een berekening te laten uitvoeren conform de "oude" bkl systematiek (inclusief de weekendweegfactor). Indien de resultaten van deze berekening en het vergelijking met de Lden rapportage hiertoe aanleiding geeft, kan men nader in gesprek gaan.

De klankbordgroep vindt dat de onderzoeksvragen nog onvoldoende zijn beantwoord verzoekt de stuurgroep om de onderzoeksfase niet af te sluiten.

Reactie Luchthaven: De luchthaven vindt dat de onderzoeksvragen, met inachtneming van hetgeen in Hoofdstuk 6 is opgenomen, voldoende zijn beantwoord. Een nadere uitwerking zal vanaf begin 2016 plaatsvinden.

6. Ontwikkelingsrichting

In de vorige hoofdstukken is inzicht gegeven in de resultaten van de onderzoeken van Bureau Buiten en Blekenbrink en is een samenvatting geven van het advies van de klankbordgroep op deze onderzoeken. De Luchthaven heeft hierop haar reactie gegeven.

In dit hoofdstuk wordt de, op basis van de onderzoeken en rekening houdend met de adviezen van de klankbordgroep, de door de luchthaven en haar gebruikers meest gewenste ontwikkelrichting beschreven.

Ook worden de globale effecten beschreven en waar mogelijk doorgerekend.

6.1 Combinatie beste keuze!

Luchthaven Teuge en haar gebruikers adviseren de stuurgroep om door Blekenbrink advies aanbevolen ambitie te onderschrijven om het aantrekkelijkste en relatief stilste veld voor de General Aviation te zijn, dat kan bogen op een gezonde exploitatie en een groot maatschappelijk draagvlak, waarbij het onderdeel is van een innovatieve omgeving, strevend naar een duurzame bedrijfsvoering.

Om dit te realiseren adviseren zij de stuurgroep om in te zetten op een combinatie van door Bureau Buiten voorgestelde ontwikkelingsrichtingen, aangevuld met een gefaseerde invoering van hinderbeperkende maatregelen (afhankelijk van effectiviteit en uitvoerbaarheid van de voorgestelde maatregelen).

Luchthaven Teuge ontwikkelt zich, binnen de huidige geluidsruimte, tot een “cleantech en onderscheidende toeristische bestemming” waar ruimte is voor (in willekeurige volgorde, maar wel in samenhang):

1. een test- en ontwikkel locatie voor cleantech & proeftuin luchtvaart in samenwerking met opleiding en onderwijs;
2. het nemen van hinderbeperkende maatregelen (zie volgende paragraaf);
3. parachutespringen, rondvluchten, zweefvliegen en privé vliegen (arrangementen);
4. het verder ontwikkelen van het toeristisch product (versterken samenwerking andere toeristische punten in de regio) en door het organiseren van meer publieksevenementen voor verschillende doelgroepen (open dagen, Wings, Wheels & Goggles).

Het inzetten op een combinatie van ontwikkelrichtingen biedt ruimte voor een duurzame (milieu/omgeving en financieel) ontwikkeling van de luchthaven en het hier gevestigde bedrijfsleven.

6.2 Nadere beschrijving ontwikkelrichting

Een cleantech profiel sluit aan op de reeds ingezette ontwikkeling op de luchthaven en past in de economische visie van de Stedendriehoek. Luchthaven Teuge kan daarin nog meer als luchtvaart gebonden cleantech hotspot gaan dienen. De samenwerking tussen bedrijfsleven en onderwijs wordt verder versterkt om dit mogelijk te maken. De luchthaven zal met de gevestigde onderhoudsbedrijven het initiatief nemen om TNO of TU Delft onderzoek te laten doen naar de wijze waarop “eenvoudige” technische aanpassingen het geluidsniveau van een motor zouden kunnen reduceren.

Daarnaast krijgt de actieve en passieve recreatie de ruimte. Er zal groei zijn van het aantal (commerciële) vluchten en actieve en passieve bezoekers waardoor de werkgelegenheid en omzet van de bedrijven toeneemt. Bij een voldoende marktontwikkeling, levert dit voldoende inkomsten voor de Luchthaven en de (toeristische) bedrijven op Teuge.

In het verlengde hiervan wordt aandacht en ruimte besteed aan diversificatie van het toeristische product, zoals het Koude Oorlog museum, maar ook luchtvaartgerelateerde evenementen. Ook horeca voorzieningen zullen meegroeien. De Luchthaven en haar bedrijven gaan een belangrijke bijdrage leveren om de “Veluwe op 1” te zetten.

6.3 Bereikbaarheid en parkeren

De druk op parkeervoorzieningen en bereikbaarheid zal toenemen op momenten dat er evenementen zijn. Hiervoor zal, in samenwerking met het dorp Teuge en de gemeente Voorst, een plan worden opgesteld.

6.4 Behoeftte aan bedrijventerreinen

Er zal extra behoefte zijn aan luchthaven(aan de baan)- en luchtvaartgebonden bedrijventerrein voor uitbreiding van onder andere het paracentrum en recreatieve functies. Ook zal er behoefte ontstaan aan een luchtvaartgerelateerde en test- en ontwikkel locatie.

Bureau Buiten heeft de onderstaande ruimtevraag in netto ha berekend van tussen de 0,8 en 2,8 ha.

Tabel 1 Berekening ruimtevraag overloop van Lelystad naar Teuge 2030

	Mix Lelystad	Aantal vliegbewegingen		Ruimtebeslag m2	
		overloop laag	overloop hoog	Min.	Max.
Lesvlucht	65%	6.500	13.000	2.000	5.000
Privé/zakenvlucht	30%	3.000	6.000	500	2.000
Overig vliegen	5%	500	1.000	400	1.000
		10.000	20.000		
MRO				-	500
Overig (toeristisch recreatief)				1.000	2.500
Netto m2 opstal				3.900	11.000
Netto kavel-opstal-factor ⁵				2,0	2,5
Netto m2 kavel				7.800	27.500
Afgerond netto ha				0,8	2,8

Samen met grondeigenaren zal komend jaar, in samenwerking met de Provincie Gelderland een integrale bedrijventerrein visie voor het herstructureren en ontwikkelen van de bedrijventerreinen Centrum en West worden opgesteld.

6.5 Gevolgen voor geluid en milieu: wel of geen vrijwillige m.e.r.-procedures?

De ontwikkeling van de luchthaven zal binnen de huidige geluidsruijtte blijven, onafhankelijk van welk groeiscenario zich voor zal doen. Dit betekent dat er, zie ook hoofdstuk 8, behalve z.g. “vergewisplicht”, geen noodzaak is voor een (vrijwillige) m.e.r.-procedure.

De luchthaven wil, gezien het bovenstaande en om op korte termijn duidelijkheid te geven aan huidige en toekomstig bedrijfsleven over de beschikbare milieu ruimte, geen vrijwillige m.e.r.-procedure doorlopen, maar wel eventueel aanvullend milieuonderzoek (laten) uitvoeren ten aanzien van:

1. de impact op stikstofdepositie (daar Teuge vrij dicht bij een bufferzone Natura 2000 aanligt);
2. de overlast van uitlaatgassen (kerosinelucht) om te beoordelen welke invloed dit heeft op de gezondheid van de bewoners (het vliegveld ligt vrij dicht bij het dorp Teuge).

De luchthaven begrijpt dat er onduidelijkheid bestaat rondom de beleidsneutrale omzetting van de geluidsnorm BKL-norm naar L(den). De luchthaven ziet hierin geen aanleiding voor het uitvoeren voor aanvullende onderzoeken door het NLR of TU-Delft. Zij ondersteunt het

voornemen van de Provincie Gelderland voor een landelijke expert meeting ten aanzien van de gehanteerde berekeningsmethode bij de omzetting van van BKL naar Lden. Uit deze expertmeeting moet blijken of het uitvoeren van extra onderzoeken noodzakelijk/wenselijk is.

Daarnaast stelt ze voor om aan te tonen dat het gebruik van de luchthaven ook binnen de "oude" bkl contour past om aan het einde van ieder gebruiksjaar een berekening te laten uitvoeren conform de "oude" (inclusief de weekendweegfactor). Indien de resultaten van deze berekening en het vergelijking met de Lden rapportage hiertoe aanleiding geeft, kan men nader in gesprek gaan.

De klankbordgroep geeft aan dat het ruimte bieden aan parachutespringen kan leiden tot extra ervaren hinder (zie onder andere 5.2). In samenwerking met het Nationaal Parachute Centrum Teuge zal gekeken worden naar concrete oplossingen. Daarnaast is in de paragraaf 6.6.1 ("laaghangend fruit") een extra speerpunt benoemd ten aanzien van dit onderwerp.

De Luchthaven ziet het opnemen van een maximum aantal vliegtuig bewegingen in het Luchthaven Besluit als niet wenselijk. Zij acht dit contraproductief, en geen stimulans voor beleid naar de ontwikkeling naar stillere vliegtuigen en minder overlast. Juist door in te zetten op een structureel programma voor hinderbeperking is het mogelijk om veel gericht en effectiever draagvlak te ontwikkelen.

6.6 Hinderbeperkende maatregelen

De luchthaven en de vertegenwoordiging van de bedrijven op Teuge onderschrijven de conclusies en adviezen van Blekenbrink advies.

Zij stellen een gefaseerde invoering van de maatregelen voor, waarbij de mate van effectiviteit en uitvoerbaarheid van de maatregelen een belangrijk "driver" achter de snelheid van implementatie zal zijn.

6.6.1 Top 3 (“laaghangend fruit”)

De luchthavendirectie, stelt na overleg met de gebruikersvertegenwoordigers, de volgende “top-drie” van hinderbeperkende maatregelen/invalshoeken voor:

- 1) kiezen en operationeel krijgen van een vliegtuigvolgsysteem waarmee het vlieggedrag en de werkelijk gevlogen hoogte rond Teuge kunnen worden gemonitord (**Aanbeveling 12** van Blekenbrink Advies);
 - 2) stimuleren en operationeel krijgen dat er door de gebruikers van Teuge voortaan niet lager dan 1000 voet (circa 300 meter) wordt gevolgen, zowel in het circuit van de luchthaven als boven naburige gebieden met natuurwaarden (**aanbeveling 1** en **aanbeveling 3** van Blekenbrink Advies);
 - 3) weren van relatief luidruchtige vliegtuigen door een aangescherpte tariefstelling (**aanbeveling 16** van Blekenbrink Advies).
- 3a) nader verkennen van maatregelen/afspraken specifiek gericht op het verminderen van hinder ten gevolge van het paravliegtuig (**Zie reactie klankbordgroep**)

Alle aanbevelingen van Blekenbrink worden in 2016 nader onderzocht op effectiviteit en uitvoerbaarheid. Afhankelijk van de resultaten zal een uitvoeringsplanning voor de hinderbeperkende maatregelen worden opgesteld.

Er zal bij de uitwerking en prioritering extra aandacht worden gegeven aan de hinderbeperking rondom paravluchten en de rondvluchten (zie advies klankbordgroep).

6.7 Globale consequenties scenario's

Bureau Buiten geeft in haar rapport in tabel 9⁸ een inschatting van ontwikkeling van het aantal bezoekers, de totale omzet, de werkgelegenheid en de behoefte aan bedrijventerrein bij twee marktscenario's.

Tabel 9 Overzicht toekomstperspectief, indicatieve cijfers laag-hoog 2030

	Huidig (2014/2015)	Toekomstig Laag	Toekomstig hoog
Vluchtbewegingen	57.000 (afgerond)		
Overloop Lelystad		10.000	20.000
Autonoom ¹⁾		5.000	10.000
Totaal		72.000	87.000²⁾
Bezoekers (x 1.000)	160	180	250
Omzet (€ mln.) (prijzen 2015)	23	26-30	32-35
Directe werkgelegenheid (fte, afgerond)	130	140	160
Indirect werkgelegenheidseffect (fte)	65	70	120-160 ³⁾ en meer in regio
Bedrijventerreinbehoefte (netto ha)		1	3
Bedrijventerrein t.o.v. RPB (ha netto)		-4,7	-2,7ha

- 1) Op basis van de interviews is het aannemelijk dat huidige gebruikers groei in hun activiteiten laten zien. Als er sprake zou zijn van herstel van de opleidingsmarkt voor piloten, dan kan het aantal vluchten nog sterker stijgen.
- 2) We nemen aan dat er te zijner tijd schoner en stiller wordt gevlogen
- 3) Door de inzet op cleantech neemt de multiplier toe (meer samenwerkingsverbanden, meer toelevering en uitbesteding, kennisintensiever) en bovendien landt daarvan een groter deel in de regio.

⁸ Bureau Buiten wijst er nadrukkelijk op dat de (vanuit regionaal economische optiek bescheiden) schaal van de activiteiten op luchthaven Teuge en de (relatief grote) onzekerheid over ordegrrootte en snelheid van de overloop vanuit Lelystad maakt dat de cijfers van tabel 9 indicatief zijn.

In onderstaande tabel worden globaal de effecten van de gewenste ontwikkelrichting tot een “cleantech en onderscheidende toeristische bestemming” beschreven.

- 0 = effect gelijkblijvend
- = effect wordt kleiner
- + = effect wordt groter
- ++ = effect wordt veel groter

Effecten ontwikkelrichting “Elektrisch vliegen”	Laag	Hoog
<ul style="list-style-type: none"> • Hinder De luchthaven zal al binnen de huidige milieuruimte blijven. Naar verwachting zal een combinatie van hinder beperkende maatregelen met het cleantech ontwikkelen van duurzame/stillere motoren op langere termijn leiden tot relatief minder hinder. In geval van meer marktontwikkeling wordt de druk op het realiseren van een gemiddeld stillere vlootmix groter (schaarse milieu ruimte) 	0	-
<ul style="list-style-type: none"> • Ruimte voor hinderbeperking In beide marktscenario’s zullen de luchthaven en haar gebruikers zich inzetten voor het nemen van hinderbeperkende maatregelen. 	+	+
<ul style="list-style-type: none"> • Bijdrage aan economie en werkgelegenheid regio Afhankelijk van de marktontwikkeling zal het aantal directe FTE’s toenemen tot 140-160. Door de inzet op clean tech verdubbeld of verdriedubbeld (afhankelijk van het groei scenario) het aantal indirecte FTE’s. De omzet neemt toe tot 26-32 mln. 	+	++
<ul style="list-style-type: none"> • Bijdrage aan toerisme (Veluwe op 1) Bureau Buiten geeft aan dat afhankelijk van het marktscenario het aantal bezoekers toe neemt met tussen de 13%-56%. 	+	++
<ul style="list-style-type: none"> • Exploitatie luchthaven en op luchthaven gevestigd huidige bedrijfsleven Het is niet mogelijk om een compleet inzicht te krijgen in de invloed van de scenario’s op de exploitatie van de op luchthaven gevestigde bedrijven. Wel kan worden gesteld een toename van de omzet een positief effect hier op heeft. 	0	+

6.8 Investeringsen

Bij investeringen gaat het niet alleen om geld. Sommige doelen vragen geen geld, maar juist ook tijd en betrokkenheid.

Op dit moment is het niet duidelijk wat de investeringen zullen worden. Hiervoor moeten eerst nader keuze worden gemaakt en informatie worden verkregen.

Het betreft in ieder geval:

- Investeringsen in hinderbeperkende maatregelen
- Investeringsen in herstructureren bedrijven terreinen Centrum en West
- Bereikbaarheid en parkeren

7. Borging advies

Hoe kan uitvoering van het stuurgroep advies worden geborgd? Opnemen in het luchthavenbesluit heeft een groot juridisch risico indien het gaat om zaken die vallen buiten de wettelijke basis die de Wet Luchtvaart biedt. Zie Hoofdstuk 8.

De luchthavendirectie adviseert daarom om de afspraken tussen luchthaven, gebruikers en de Provincie Gelderland vast te leggen in een convenant en CRO Teuge een rol te geven om het nakomen van de gemaakte afspraken te monitoren.

Daarnaast valt te overwegen om waar het gaat om bijvoorbeeld gegevens over luchtruimgebruik en hinder die hiervan wordt ervaren, een beroep te doen op de uitvoeringsapparaten van de aandeelhoudende gemeenten en de provincie Gelderland. Hierbij zou bijvoorbeeld een Omgevingsdienst ingeschakeld kunnen worden.

8. Beantwoording overige vraagpunten

- a. Kunnen (en zo ja: op welke manier) hinderbeperkende afspraken die op vrijwillige basis worden gemaakt tussen de luchthaven(gebruikers) en de omgeving formeel worden verankerd in het Luchthavenbesluit?

Formeel kan dit niet. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht (artikel 3:3) geldt namelijk het "specialiteitsbeginsel". Dit houdt in dat een bestuursorgaan een bevoegdheid tot het nemen van een besluit niet mag gebruiken voor een ander doel dan waarvoor die bevoegdheid is verleend. Provinciale Staten zijn bevoegd tot het vaststellen van een luchthavenbesluit, dat alleen ziet op het landzijdige gebruik van een luchthaven. Op grond hiervan mogen daarom geen eisen worden gesteld aan het luchtzijdige gebruik.

Advies luchthavendirectie: In het luchthavenbesluit een toelichting opnemen waarin wordt aangegeven dat er een convenant komt waarin door de luchthaven en gebruikers, provincie (vanuit een bredere rol dan alleen die van bevoegd gezag voor de landzijdige aspecten) en Strategische Board Stedendriehoek afspraken worden gemaakt ten aanzien van hinderbeperking en economische ontwikkelingen.

- b. Is er bij het voorbereiden van het luchthavenbesluit Teuge sprake van een MER(boordelings)plicht, en in hoeverre is het vrijwillig opstellen van een MER bespreekbaar voor de luchthavendirectie?

Op grond van de geldende rijksregelgeving (Besluit milieueffectrapportage milieubeheer) is er bij luchthavens met een verharde startbaan langer dan 1000 meter (zoals Teuge) in principe sprake van een MER-beoordelingsplicht als een luchthavenbesluit wordt voorbereid. Wordt de aanvraag om het nieuwe luchthavenbesluit beleidsneutraal ingestoken en verandert er niets, dan is MER-beoordeling dus niet aan de orde.

Op basis van jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie moet in bepaalde gevallen tóch onderzoek worden verricht, ook al worden de drempelwaarden van het Besluit milieueffectrapportage niet overschreden. Er kunnen immers ook andere effecten op de omgevingskwaliteit aan de orde zijn, zoals geur en ammoniakneerslag op natuurgebieden. Dit is de z.g. "vergewisplicht".

Door een aantal gemeentelijke milieuvanadviseurs is aangegeven dat er door de luchthaven voor gekozen kan worden om een vrijwillig MER op te laten stellen. Zij geven aan dat hierin ook bijvoorbeeld de milieueffecten zouden kunnen worden vergeleken tussen de verschillende groeiscenario's zoals door Bureau Buiten in beeld gebracht. Ook kan volgens hen duidelijkheid worden gegeven rondom beleidsneutrale omzetting van de geluidsnorm BKL-norm naar L(den). Ook de doorwerking van de aanbevelingen uit het hinderbeperkingsonderzoek van Blekenbrink Advies zou in zo'n traject betrokken kunnen worden.

Reactie Luchthaven Teuge: De luchthaven ziet geen aanleiding voor een vrijwillige MER. Aangegeven is dat de ontwikkeling van de luchthaven binnen de huidige geluidsruijme zal blijven (onafhankelijk van welk groeiscenario zich voor zal doen). Daarnaast heeft de provincie Gelderland aangegeven voornemens te zijn om een landelijke expert meeting te gaan organiseren ten aanzien van de gehanteerde berekeningsmethode bij de omzetting van van BKL naar Lden. Uit deze expertmeeting moet blijken of het uitvoeren van extra onderzoeken noodzakelijk/wenselijk is.

Gezien de geschetste overwegingen en om ook op korte termijn duidelijkheid te geven aan huidige en toekomstig bedrijfsleven over de beschikbare milieuruimte, adviseert de luchthaven om geen vrijwillige MER te doen, maar wel aanvullend milieuonderzoek op kosten van de provincie Gelderland naar:

- 1. de impact op stikstofdepositie (daar Teuge vrij dicht bij een bufferzone Natura 2000 aanligt);*
 - 2. de overlast van uitlaatgassen (kerosinelucht) om te beoordelen welke invloed dit heeft op de gezondheid van de bewoners (het vliegveld ligt vrij dicht bij het dorp Teuge).*
- c. Is er sprake van gelijkwaardigheid bij de omzetting van de berekeningsmethode van BKL naar Lden?*

De Provincie Gelderland heeft aangegeven dat zij het initiatief wil nemen om een landelijke expert meeting te organiseren. *Daarnaast stelt luchthaven voor om aan het einde van ieder gebruiksjaar een berekening te laten uitvoeren conform de "oude" bkl systematiek (inclusief de weekendweegfactor). Indien de resultaten van deze berekening en het vergelijking met de Lden rapportage hiertoe aanleiding geeft, kan men nader in gesprek gaan.*