

Reactie Klankbordgroep Luchthaven Teuge – 12 oktober 2015

Onderzoek naar economische effecten en ontwikkelingsrichtingen van Bureau Buiten d.d. 25 september 2015

Dit economische rapport van Bureau Buiten is bedoeld voor de onderbouwing van de economische toekomst voor de Luchthaven in het kader van het te nemen Luchthavenbesluit (LHB) door de Provincie Gelderland. Leden-vertegenwoordigers van bewoners hebben op de conceptversie van dit rapport een schriftelijke reactie gegeven en toegelicht in de vergadering van de klankbordgroep d.d. 3 september 2015. Het rapport is naar aanleiding van die reactie en bespreking aangepast.

Hierbij geven wij onze reactie op het definitieve rapport van Bureau Buiten d.d. 25 september 2015.

Algemeen: van conceptversie naar definitieve versie

De rapportage is enigszins aangepast. Op diverse vragen om aanvullende cijfers en onderbouwing is echter niet ingegaan. De onderzoeksvragen zijn nu weggelaten uit de inleiding. De indruk ontstaat dat eerdere kritische vragen vanuit onder meer de klankbordgroep hebben geleid tot het schrappen van de onderzoeksvragen uit het rapport. Daarmee is naar onze mening het rapport geen echt onderzoek meer, maar slechts een *beschouwing* van de mogelijkheden voor het vliegveld in de toekomst.

In de eindversie van het rapport is een extra paragraaf 6.5 toegevoegd: *Overzicht toekomstperspectief en economische betekenis*. Daarin worden de toekomstperspectieven met name gebaseerd op de verwachte overloop vanuit Lelystad en weergegeven in de cijfers in tabel 9.

Bureau Buiten wijst er in deze paragraaf nadrukkelijk op: *“dat de (vanuit regionaal economische optiek bescheiden) schaal van de activiteiten op luchthaven Teuge en de (relatief grote) onzekerheid over orde grootte en snelheid van de overloop vanuit Lelystad maakt dat de cijfers van tabel 9 indicatief zijn”*.

Indicatieve cijfers vanwege de relatief grote onzekerheid vormen géén degelijke cijfermatige onderbouwing van een toekomstperspectief. De klankbordgroep handhaaft het verzoek om aanvullende cijfers en een degelijke onderbouwing op basis van een businesscase. Wij roepen de stuurgroep dan ook op om in de Toekomstvisie verschillende scenario's (krimp, gelijk, beperkte groei en grotere groei) voor de businesscase Teuge door te rekenen alvorens een keuze te maken in haar uiteindelijke advies.

1. Feiten en cijfers schieten tekort om goed te kunnen adviseren

Het scheiden van feiten en gevoelsargumenten is een belangrijk ijkpunt voor de leden van de klankbordgroep om te kunnen adviseren over de toekomst van het vliegveld. In het economisch rapport, evenals in de exploitatie van het vliegveld in de afgelopen jaren, is kennelijk het wensdenken in de vorm van commerciële verwachtingen, hoop op (een betere) toekomst en groeiambitie leidend (geweest).

De klankbordgroep is van mening dat het economisch rapport in feiten en cijfers tekort schiet. Een deugdelijk onderbouwde businesscase met goed inzicht in de exploitatie en in de financiële bijdrage van de overheid (de burgers van de aandeelhoudende gemeenten) is nodig om degelijk te kunnen adviseren over het op te stellen Luchthavenbesluit en het daarin vervatte toekomstscenario voor de luchthaven Teuge.

De klankbordgroep wenst derhalve de volgende aanvullende informatie:

- **Verdere financiële onderbouwing van scenario's.**

In tabel 9 op p. 42 geeft Bureau Buiten alleen cijfers over de te verwachten aantallen vliegbewegingen, maar geen cijfers over de huidige exploitatie bij 57.000 bewegingen (de nulmeting) en de te verwachten exploitatie bij 72.000 resp. 87.000 bewegingen.

De klankbordgroep verzoekt de stuurgroep daarom de financiële component van de plannen te laten onderbouwen.

De goede (en binnen overheid en bedrijfsleven gehanteerde) praktijk van vandaag is daarbij dat dan mede op basis van de huidige situatie als toetsbare baseline een degelijke businesscase geformuleerd wordt waarin scenario's (waaronder de baseline zelf) o.a. worden beschreven in termen van achtergrond, ontwikkelingen in de markt, investeringen, SWOT-analyse, risico's, te verwachten voor- en nadelen voor stakeholders/betrokkenen, aantallen en soorten vliegbewegingen, kwantificering van overlast, financiële onderbouwing van de exploitatie, P&L en balans, de planning en kosten van de overgang naar de beoogde situatie (denk ook aan sanering), inschatting van haalbaarheid en de argumentatie bij de keuze voor het gewenste scenario.

In het algemeen is een businesscase voor financiers (of het nu om vreemd vermogen of om aandeelhouders gaat) altijd een noodzakelijke voorwaarde om mee te werken aan investeringen. De klankbordgroep zou het heel vreemd vinden wanneer voor Teuge de opties niet op een dergelijke degelijke manier zouden worden gewogen. Het nalaten hiervan bij de ontwikkeling van de visie zou de risk exposure van aandeelhouders (via de gemeenten en de provincie uiteindelijk de belastingbetaler) onnodig en onaanvaardbaar verhogen.

Ook dienen de economische werkelijkheid en exploitatiegegevens van de afgelopen jaren te worden toegevoegd. De klankbordgroep verzoekt dat daarin expliciet inzicht wordt gegeven in de mate van financiële ondersteuning en subsidiëring door de aandeelhoudende gemeenten en de provincie. Nu is de economische toekomst die in het rapport wordt geschetst naar onze mening een commercieel *verwachtingenmodel* waarvoor de feitelijke en cijfermatige onderbouwing ontbreekt. Zoals blijkt uit tabel 9 zijn de toekomstverwachtingen die gebaseerd zijn op de overloop van Lelystad naar Teuge in hoge mate onzeker, indicatief en gericht op de door de luchthaven zelf gewenste lange termijn.

Of, en zo ja in welke mate er ook daadwerkelijk vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad wordt verplaatst, is nog steeds onzeker. Chartermaatschappijen willen niet naar Lelystad. Schiphol staat inmiddels onder druk door toenemende concurrentie. Kortom: tekorten in de huidige exploitatie blijven subsidiëren met de *verwachting* dat vliegveld Teuge in de toekomst weer winstgevend wordt, is een voorzetting van de lijn die de afgelopen jaren zonder succes werd gevolgd. De klankbordgroep verzoekt daarom ook een exploitatiescenario op te nemen waarin er financieel wordt gesaneerd en er in afgeslankte omvang en zonder gemeentelijke/provinciale subsidies verder wordt gegaan.

- Gevolgen van economische toekomstscenario's voor groei of afname van (geluid)hinder en overlast voor de omwonenden.

Een economisch model voor een luchthaven vraagt ook om gegevens over de mate van (geluid)belasting voor de omgeving bij de verschillende (ontwikkel/groei)scenario's.

Aantallen gebruikers, inkomsten uit landen/opstijgen en soorten van vliegverkeer ontbreken in dit rapport. Dit is voor ons noodzakelijke informatie om de toekomstscenario's te kunnen afwegen tegen de mate van overlast voor de omgeving. Vaststellen van een plafond aan vliegbewegingen en soorten vliegverkeer (en daarvan afgeleid de mate van geluidbelasting) is op basis van dit rapport niet mogelijk, terwijl dit voor omwonenden essentieel is.

2. Zorgen over uitbreiding recreatief vliegverkeer (m.n. para's en rondvluchten)

In de afgelopen jaren is de verwachting uitgesproken dat groei van zakelijk vliegverkeer bereikt zou worden met het aanleggen van baanverlichting (en mogelijkheden van inkomend/uitgaand vliegverkeer tot 23.00 uur). In dit economisch rapport wordt de ondeugdelijkheid van deze groeiverwachting bevestigd. Substantiële groei van zakelijk vliegverkeer blijkt in deze regio niet mogelijk. Eerder economisch onderzoek heeft dus al geleid tot een desinvestering. Bureau Buiten op zijn beurt ziet nu meer groeimogelijkheden voor paravliegen en rondvluchten.

Echter, deze vormen van recreatief vliegverkeer zijn nu juist de meest (geluid)hinderlijke vormen van recreatief vliegverkeer (zie de weergave van het vluchtverloop van een paravlucht in de bijlage).

Het rapport suggereert de uitkomst van een soort SWOT-analyse waarbij de aspecten die als Kans gezien worden, sterk worden aangezet zonder dat de daarbij optredende Bedreigingen en Zwaktes voldoende worden belicht. De mogelijke uitbreiding van recreatief vliegen/parachutespringen is pas een Kans als de reactie op de daarbij optredende toename van hinder als Bedreiging aandacht krijgt. Economische aspecten zijn sterk verbonden met hinder. Dat geldt zeker als de overheid zowel aandeelhouder als vergunningverlener en bevoegd gezag tegelijk is. Het rapport ontbeert deze relatie en bevat geen enkele informatie om aandacht te besteden aan de negatieve aspecten van scenario's en is daarmee ook onevenwichtig.

3. Huidige geluidsruimte: duidelijkheid vereist vóór vaststelling Toekomstvisie en Luchthavenbesluit

Het is van belang om precies te weten wat de huidige geluidsruimte is. Dat vraagt een duidelijke onderbouwing van wat er is gebeurd door de omzetting in 2010 van Bkl naar Lden, omdat in het rapport op diverse plaatsen wordt gerefereerd aan de 'huidige' normen, 'hetzelfde' ruimtelijke regime, etc. Dit terwijl de omvang van de huidige geluidsruimte nog altijd volstrekt onduidelijk is. De provincie kan ons dat niet uitleggen of begrijpt het kennelijk zelf niet, maar weigert te laten vaststellen (bijvoorbeeld door het NLR) wat de huidige feitelijke situatie is.

Relevante passages over geluidsruimte

- Bijvoorbeeld in paragraaf 2.2.2 “Geluidsnormering” (p. 10): *Vooralsnog zijn dezelfde geluidsbepalingen en hetzelfde ruimtelijke regime nog van kracht op basis van de oude normering. Een nieuw luchthavenbesluit moet de nieuwe afweging op basis van de nieuwe normering bevatten.*
- Paragraaf 2.2.4 “Provincie Gelderland: bevoegd gezag” (p. 12) : *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 TeugeAirport, zal binnen dezelfde gebruiksruimte moeten plaatsvinden.*
En even verderop (p. 12) : *De provincie Gelderland ziet binnen het huidige ruimtegebruik en de vergunningen mogelijkheden voor uitbreiding van luchtvaart gerelateerde activiteiten en bedrijvigheid. Bij een reductie van geluid en vervuiling door nieuwe luchtvaarttechnologieën, kan er ruimte komen voor meer vliegtuigbewegingen.*

De Provincie Gelderland heeft na veelvuldige verzoeken hiertoe (o.a. van het Platform Vlieghinder Teuge en vanuit de CRO Teuge), niet willen/kunnen uitleggen hoe het nu zit met de geluidsruimte. De antwoorden van de Provincie blijken niet te kloppen. De meer beperkte benutting van de geluidsruimte zou volgens de provincie aan stillere vliegtuigen liggen. Het NLR heeft geconcludeerd dat dat niet zo is. De provincie is verplicht dit te laten uitzoeken om zelf te begrijpen waar zij nu eigenlijk een vergunning voor verleent.

Uit voorverkenningen en gesprekken door het Platform Vlieghinder Teuge met het NLR blijkt dat het 1-op-1-omzettingsbesluit (= geluidsruimte blijft gelijk) wel degelijk heeft geleid tot een vergroting van de geluidsruimte (mogelijk ruimte voor 150.000 vliegbewegingen in plaats van de voorheen geldende 80.000 vliegbewegingen!). Het PVT heeft verzocht om dit technisch en inhoudelijk te laten onderzoeken door het NLR. De Provincie heeft de subsidieaanvraag voor dit onderzoek afgewezen. De Provincie wil wel meewerken aan een eventueel toekomstig onderzoek om duidelijkheid hierover te verkrijgen (pas na het vaststellen van het Luchthavenbesluit) maar stelt als voorwaarde dat zo'n onderzoek niet gebruikt mag worden om intussen tot stand gekomen besluiten aan te vechten (“deze zijn immers onherroepelijk”), maar gericht moet zijn op het verkrijgen van een transparant kader voor de toekomst. Wij menen dat het democratische proces door deze handelwijze wordt gehinderd en willen de Provincie wijzen op haar bestuurlijke verantwoordelijkheid.

De klankbordgroep is van mening dat het feitelijke geluid dat nu wordt geproduceerd bij de huidige omvang van het aantal (en soorten) vliegbewegingen als nulsituatie een cruciale bouwsteen is van een toekomstscenario voor de luchthaven en kaderstellend is voor het te nemen Luchthavenbesluit. Het NLR kan eenvoudig morgen aan de slag met het verhelderende van de geluidsruimte; het is niet meer dan wat getallen bekijken, het een en ander nalopen, een paar sommen maken en rapporteren.

Oproep aan stuurgroep:

- (1) De klankbordgroep verzoekt de stuurgroep om de onduidelijkheden in de vigerende geluidsruimte in het Lden-meetsysteem te laten verhelderende door het NLR of de TU Delft. De kosten zijn in relatie tot die van de beide rapporten (Bureau Buiten en Blekenbrink Advies) laag en de uitkomsten kunnen snel verkregen worden.

(2) De klankbordgroep verzoekt de stuurgroep aanvullend om opdracht te geven aan het NLR om op basis van de vluchtgegevens van de paravliegtuigen een geluidberekening te laten maken:

- die laat zien wat het voor de geluidsruimte zou betekenen indien het rondcirkelen boven Teuge en de wijde omgeving (om steeds hoger te klimmen voor het parachutespringen vanaf verschillende spronghoogten) wordt meegeteld, in plaats van één keer (alleen) de start en de landing;
- die de hoeveelheid geluid laat zien bij een geprognostiseerd groeiscenario voor het paravliegen (d.w.z. de gevolgen voor de geluidsproductie inzichtelijk maakt bij een groeiscenario).

De beide onderzoeksvragen voor het NLR/TU Delft zouden moeten overeenstemmen met de vragen die door het PVT zijn geformuleerd op basis van diens contacten met het NLR (zie **Bijlage 1**).

Ter informatie treft u in **Bijlage 2** de vluchtgegevens aan van de parakisten zoals zichtbaar op www.flightradar24.com. Op zaterdag 29 augustus 2015 zijn door twee paravliegtuigen samen 41 vluchten x 15 minuten per vlucht gemaakt, in totaal op een zaterdag meer dan 10 uur rondcirkelen van de paravliegtuigen in een beperkt gebied met aanhoudende geluidproductie. Dit terwijl er voor de geluidbelasting slechts met één start en landing wordt gerekend. Het rondcirkelen telt niet mee voor het vullen van de geluidsruimte.

4. Twijfel aan economisch belang van recreatie rondom het vliegveld

In het rapport worden cijfers opgevoerd van aantallen recreanten en hun bestedingen. Wij twijfelen aan de juistheid van deze getallen. De achterliggende berekening van de uitgaven zouden wij graag willen zien om te kunnen beoordelen of er geen overdreven economisch belang toegedicht wordt aan recreanten die speciaal voor het vliegveld komen recreëren.

In het rapport (pag. 34) ontbreken gegevens om de (negatieve) effecten van toenemende hinderlijke vormen van recreatief vliegverkeer op de grootste toeristische doelgroep voor de Veluwe en de IJsselvallei, de rust- en ruimtezoekers, kwantitatief in beeld te brengen.

Ook ontbreekt er een kosten-batenanalyse op basis waarvan de gemeenten en provincie (de burgers betalen) hun investeringen in luchthaven Teuge kunnen afwegen tegen investeringen in andere behoeften aan recreatieve basisvoorzieningen.

5. Beperkt economisch belang van het vliegveld voor de werkgelegenheid

Wat bovendien opvalt, is dat volgens tabel 9 in het rapport 15.000 extra bewegingen slechts 10 extra fte's oplevert. De extra werkgelegenheid is dus marginaal, de extra geluidsoverlast groot. De klankbordgroep is van mening dat deze minimale hoeveelheid extra banen binnen de regio Stedendriehoek ook elders gecreëerd kan worden, maar dan op duurzame wijze.

De klankbordgroep wil daaraan de constatering toevoegen dat het rapport van Bureau Buiten veel tekst besteedt om het grote economische belang van het vliegveld aan te tonen, maar tenslotte moet concluderen dat het vliegveld veel minder fte's met zich meebrengt dan steeds gesuggereerd.

6. Cleantech versus een groeiende luchthaven

Cleantech is een sleutelbegrip in het kunnen groeien van de luchthaven binnen de "huidige" geluidsruimte en milieuruimte/duurzaamheid. In het rapport met de Cleantech Agenda¹ voor de Regio Stedendriehoek wordt het begrip Cleantech als volgt beschreven:

"In de Cleantech Regio produceren en consumeren wij in een samenleving die economisch en ecologisch in balans is. Energieneutraal, schoon, veilig en circulair, vanuit het principe van herbruikbaarheid van producten en/of grondstoffen. Zo borgen wij onze welvaart en welzijn, ook voor de lange termijn. Wij zijn een voorbeeld voor onze omgeving, delen kennis en ervaring, bouwen aan een Cleantech-community en verbinden met verwante bedrijven en bewoners binnen en buiten onze regio. De Cleantech Regio streeft naar continue verbetering van het vestigingsklimaat voor bewoners, bedrijven, talent en wetenschappers. Door herbruikbaarheid van producten en grondstoffen te maximaliseren en waarde vernietiging te minimaliseren hebben de ondernemingen in de Cleantech Regio een betere operationele prestatie, ontstaat maatschappelijke meerwaarde en streven we naar zero-emissie. Dit alles draagt ook bij aan het behoud en versterking van onze ruimtelijke en sociale kwaliteit."

De klankbordgroep is van mening dat een groeiscenario voor vliegveld Teuge, vanuit geluidbelasting, milieu en duurzaamheid per definitie op gespannen voet staat met bovenstaande formulering voor de Cleantech-agenda. Het voortdurend benadrukken van het tegendeel wekt de suggestie van *green washing*. De nagestreefde onderwijsdoelen kunnen ook gerealiseerd worden op een luchthaven van de huidige omvang.

Teuge, 12 oktober 2015

De volgende vertegenwoordigers vanuit de Klankbordgroep onderschrijven deze reactie:

Mevrouw A. Pannekoek, Algemeen Belang Teuge
De heer M. van Zwol en de heer H. Elzinga, wijkraad Zevenhuizen-Zuidbroek (Apeldoorn)
De heer J. van Reijnen, Gelderse Natuur- en Milieufederatie (GNMF)
Mevrouw A. Kruijssen, Landgoederen Brummen
Mevr. J. Zwarts en de heer M. Klompjan, Platform Vlieghinder Teuge
De heer G.A.W. Timmer, Twello
De heer Bart Kruijshoop, Deventer
De heer E.A. Hulstein, Gortel-Niersen

¹ Cleantech Agenda – een groeidocument – 20 maart 2015: <http://cleantechregio.nl/wp-content/uploads/2015/03/Cleantech-Agenda-een-groeidocument-20150320.pdf>

Bijlage 1: Twee onderzoeksvragen voor het NLR/de TU Delft

1 Omzetting BKL naar Lden

Inleiding:

Van 2010 naar 2011 heeft er een wijziging plaatsgevonden in de rekenmethode van de feitelijke geluidsruimte van vliegveld Teuge. In plaats van de BKL-rekenmethode in 2010 wordt in 2011 de Lden-rekenmethode toegepast. Wat opvalt, is dat na de omzetting van Bkl naar Lden de geluidsruimte van Teuge veel minder is gevuld, terwijl het aantal vluchten is toegenomen (in 2011 ten opzichte van 2010). De vliegtuigen zijn hierbij niet stiller geworden. De geluidsruimte was in 2010 gemiddeld 76% gevuld en in 2011 nog maar 51%. Het aantal vluchten in 2011 was 75.052, *wat* zou betekenen dat er nu op Teuge zo'n 150.00 vluchten kunnen plaatsvinden voordat de geluidsruimte is gevuld.

Opdrachtoomschrijving:

1. Uitleg van/toelichting op het begrip 1-op-1-omzetting. Welke parameters/invoergegevens/uitkomsten dienen bij een één-op één-omzetting gelijk te worden gehouden.
2. Door middel van testberekeningen aantonen waardoor er meer geluidsruimte is ontstaan in 2011 ten opzichte van 2010, inclusief een toelichting op de totstandkoming van de MTG (= Maximaal Toelaatbare Geluidsbelasting) in de handhavingspunten vóór en na de omzetting.
3. Indien blijkt dat Teuge bij de omzetting toch meer geluidsruimte heeft gekregen, is het wenselijk dat de maximumwaarden (MTG) voor de twee handhavingspunten volgens de Lden worden berekend, zodanig dat de huidige invoerset (76.400) ook echt het maximum zal zijn bij de handhaving. Het resultaat is dat de maximumgeluidsruimte voor Teuge dan weer gelijk is aan die van vóór de omzetting.

Resultaat van de opdracht dient te zijn:

1. Duidelijkheid voor een buitenstaander over het begrip 1-op-1-omzetting.
2. Aangetoond hebben wat de reden is van de extra geluidsruimte, waarbij de testberekeningen met invoergegevens en uitkomsten inzichtelijk en op papier zijn uitgewerkt.
3. Correcte maximumwaarden in de handhavingspunten volgens de Lden, waarbij meer vluchten dan 76.400 tot overschrijding van de toegestane geluidsruimte leiden.

2. Routes parakisten toevoegen aan rekenmodel geluidbelasting:

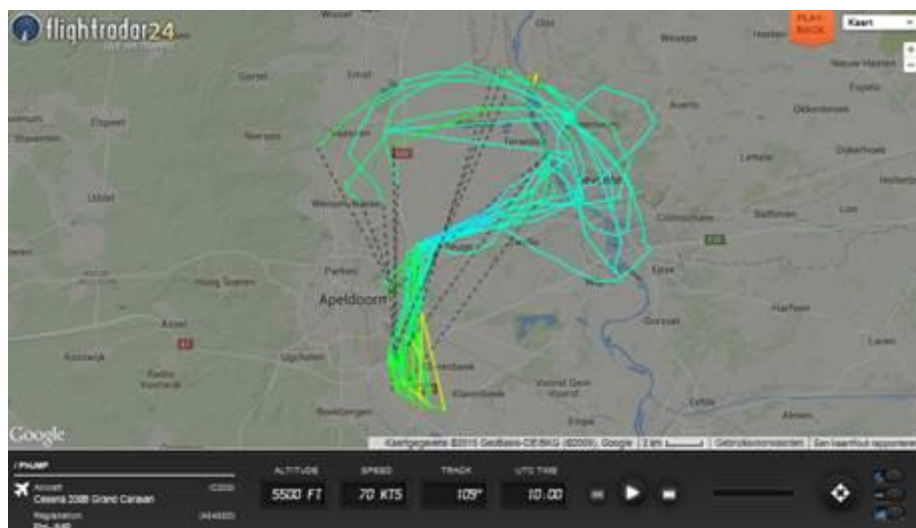
Opdrachtoomschrijving:

Toevoegen van de klim- en daalroute van de parakisten bij Teuge en in de wijde omgeving aan het rekenmodel. De kisten maken meestal na de start een spiraalvormige beweging rond het vliegveld en de omgeving naar het droppunt boven het vliegveld. Hierdoor zal blijken hoeveel extra vulling één paravluicht geeft. Dit zal kunnen leiden tot een toeslagfactor voor de para's.

Gewenste opleverdatum: in ieder geval vóór vaststelling van de Toekomstvisie door de stuurgroep en vóór vaststelling van het Luchthavenbesluit door de provincie Gelderland.

Bijlage 2: Vluchtgegevens parakisten op 29 augustus 2015

Tegenwoordig zijn de parakisten boven de 2500 ft te zien op www.flightradar24.com. De tracks geven een goed beeld van de gevlogene routes. Uit het hoogteprofiel (zie de grafiek hieronder) kan het aantal vluchten gehaald worden.



<http://www.flightradar24.com/data/airplanes/ph-jmp/#7442325>

Grafiek van een aantal vluchten van de PH-JMP tussen 10:00 en 14:30:



De vluchten geteld op zaterdag 29 augustus 2015 van de PH-JMP en PHSWP: er zijn 41 vluchten gemaakt van ongeveer 15 minuten per vlucht. In totaal ruim 10 uur voortdurende geluidbelasting.

Detail: de snelheid van de kisten loopt bij het dalen op tot 320km/h (=170 kts)