

Reactie Klankbordgroep Luchthaven Teuge – 12 oktober 2015

Minder hinder van Teuge van Blekenbrink Advies

Het rapport bevat een goede inventarisatie van de geluidsoverlast en overige hinder die in de omgeving van vliegveld Teuge worden veroorzaakt door het vliegverkeer van en naar Teuge. Onder de omgeving wordt verstaan: gemeenten Apeldoorn, Deventer, Voorst, Brummen, Zutphen, Epe-Vaassen, Olst-Wijhe, Gortel-Niersen en de in het rapport genoemde gevoelige natuurgebieden. Er is geluisterd naar diverse belanghebbenden en veel aangedragen opties voor verbetering zijn opgenomen in het rapport en vertaald naar aanbevelingen. Het rapport constateert dat een groter draagvlak heel belangrijk is. De klankbordgroep is het daarmee eens.

De klankbordgroep vindt niettemin dat het rapport op een aantal punten tekortschiet en doet dan ook de volgende aanbevelingen:

1. **Vertaal alle opties uit het rapport naar aanbevelingen.** O.a. het plafond aan het jaarlijkse aantal vliegbewegingen, vliegtuigloze zondagen, webcam op de luchthaven t.b.v. omwonenden, beperking openingstijden in het weekend, algeheel optrekken van de vlieghoogte tot 1500 voet boven bewoond en onbewoond gebied. De discussie over maatregelen om de overlast te verminderen, moet nog gevoerd worden (in de stuurgroep, met gemeenten, provincie, vliegveld en omwonenden). De klankbordgroep vindt het niet juist om opties vooraf ter zijde te schuiven, zeker niet wanneer deze direct in minder overlast resulteren.

2. **De meeste maatregelen die wel als aanbeveling zijn opgenomen, zijn te vrijblijvend.** Ze zijn niet controleerbaar en dus ook niet handhaafbaar en primair gebaseerd op een gedragsverandering bij piloten. Ondanks jaren van dialoog met de omgeving houden piloten zich vaak niet aan hoogtes, bakens en aan- en uitvliegroutes. Van bovenaf gestuurde cultuurveranderingen in organisaties zijn zelden succesvol. De klankbordgroep heeft dan ook geen fiducie in louter opgelegde gedragsverandering, maar wenst een stok achter de deur in de vorm van:
 - (i) **(a) vastlegging van de gemaakte afspraken, (b) registratie/controle van vliegbewegingen boven Teuge en omgeving, (c) handhaving en (d) sancties bij het niet naleven van de gemaakte afspraken.**

Omdat de KLPD gebukt gaat onder een gebrek aan capaciteit, wordt er nauwelijks op Teuge gecontroleerd. De klankbordgroep vindt het dan ook essentieel dat gemaakte afspraken worden vastgelegd en voor iedereen toegankelijk worden gemaakt (a), er een vliegtuigvolgsysteem komt (transponders aan, GPS-informatie doorgeven), op basis waarvan de KLPD klachten over hinder adequaat kan afhandelen, de naleving van gemaakte afspraken kan controleren (b), handhaven (c) en sanctioneren (d). De klankbordgroep is van mening dat een

vliegtuigvolgsysteem met gebruikmaking van transponders verplicht moet worden voor alle vluchten van, naar en in de omgeving van Teuge. Een webcam voor registratie van landende en vertrekkende vliegtuigen dient onderdeel te zijn van dit systeem. Het experiment met handhaving wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit. De KLPD heeft eerder aangegeven te willen meewerken aan een pilot op Teuge om op basis van een dergelijk systeem te gaan handhaven;

- (ii) **Provinciale maatregelen.** De klankbordgroep dringt er bij de provincie Gelderland op aan dat zij een luchthavenbesluit afgeeft waarin zij gebruik maakt van haar ruime bevoegdheden om de overlast van Teuge terug te dringen. Zij kan de geluidsruimte voor Teuge verkleinen, openingstijden aanpassen, beperkingen stellen aan het aantal rondvluchten en vluchten van paratoestellen, lawaaiige toestellen weren, etc.

De klankbordgroep wijst de provincie Gelderland op haar morele plicht als bevoegd gezag en als provincie die zich op rust en natuur profileert, om de geluidsoverlast actief te verminderen.

Ook de provinciale klachtafhandeling dient te worden herzien. Zo dient de privacy van klagers werkelijk te worden gewaarborgd; nu is het zo dat de exacte locatie van de klacht op de provinciale website is te zien – een schending van de privacy van burgers. Daarnaast reageert het Provincieloket al jaren met het standaardantwoord dat de ingediende klacht wordt doorgestuurd naar de bevoegde instanties, wetende dat de KLPD onderbemand is en niets met de klacht doet. Dan moet je niet doorsturen, maar actief naar een oplossing zoeken.

- 3. Woorden als ‘cleantech’ en duurzaam gaan niet op voor een vliegveld.** Dit zijn woorden die de lezer in slaap sussen. Vliegen is per definitie belastend voor mens en milieu. Bureau Buiten beroept zich op het cleantechbeleid van de regio Stedendriehoek. De Economic Board van deze regio verstaat onder cleantech het volgende (Cleantech Agenda d.d. 20 maart 2015, p. 5):

“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. (...)” [onderstreping toegevoegd]

Die definitie gaat moeilijk samen met een vliegveld dat inzet op groei van het aantal vliegbewegingen. Van ‘cleantech’ worden vliegtuigen niet stiller, tenzij er bijv. elektrisch gevlogen wordt of er beduidend stillere motoren worden ontwikkeld.

- 4. Stillere motoren zijn ook niet altijd stiller.** De ‘stillere’ motor van het paracentrum is krachtiger, kwam daardoor hoger boven het meetpunt, maakte aldaar minder lawaai en is ingedeeld in een lichtere klasse. Helaas voor de omgeving maken deze kantelbare turboprops nog steeds veel lawaai. Daarentegen zou het verplichtstellen van geluidsdempers wel schelen. De

klankbordgroep dringt aan op een goede onderbouwing van beslissingen die gebaseerd zijn op zogenaamd stillere techniek.

5. **Alleen starts en landingen tellen mee voor de geluidsruimte. Dit doet geen recht aan de werkelijk belasting van de omgeving.** De paratoestellen cirkelen per vlucht 15 minuten in de omgeving rond Teuge (Apeldoorn, Deventer, Twello, etc.). Dat kan op een mooie zaterdag oplopen tot 41 paravvluchten = 10 uur constant motorlawaai in de lucht (zie 29 augustus 2015). Hetzelfde geldt voor rondvluchten. Het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) heeft aangegeven dat zij het cirkelen van toestellen kan verwerken in de geluidsberekeningen, zodat een realistischer beeld van de werkelijke geluidbelasting ontstaat. Alleen een systeem waarbij ook het rondcirkelen van vliegtuigen voor de geluidsruimte meetelt, kan volgens de klankbordgroep bepalend zijn voor de geluidsruimte, niet alleen in de directe omgeving van de luchthaven, maar ook boven verderweg gelegen Natura2000-gebieden.

6. **Een belangrijk punt, de huidige geluidsruimte.** Die is van 2010 op 2011 (decentralisatie van landzijdige bevoegdheden van ministerie naar provincie en vervanging van de geluidsmaat Bkl door Lden) praktisch verdubbeld. Dit primair doordat de weekendstraffactor is afgeschaft. De klankbordgroep vindt dat er duidelijkheid moet komen over de huidige geluidsruimte. Immers, wanneer vliegtuigen 3 dB(A) stiller worden, geldt dit rekentechnisch als halvering van het geluid. Volgens een medewerker van het NLR betekent dit theoretisch dat er dan 50% meer gevlogen kan worden, ofwel 160.000 bewegingen. Het NLR heeft aangegeven te willen uitzoeken waarom de geluidsruimte met de introductie van de Lden is verdubbeld. De klankbordgroep is van oordeel dat duidelijk moet zijn wat de huidige geluidsruimte van Teuge (de nulsituatie) is vóórdat Provinciale Staten van Gelderland een nieuw luchthavenbesluit voor het vliegveld vaststelt.

Het duidelijkst is echter een maximum aan het aantal bewegingen per jaar, zodat ongebreidelde groei wordt voorkomen. De klankbordgroep wenst een fors lager plafond dan de huidige 80.000 bewegingen, althans de 80.000 bewegingen die vóór de omzetting van Bkl naar Lden golden. De exploitatie van de luchthaven dient op die beperktere omvang te worden afgestemd (indien nodig door financieel te saneren).

7. **Openingstijden beperken, zeker niet uitbreiden.** 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 absoluut 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.

8. **Verbod op luchtacrobatiek.** Er vallen regelmatig doden en gewonden als gevolg van de stuntvliegerij. Vanwege de grote risico's die aan dit type vliegverkeer kleven (zie ook p. 12 van het rapport), wil de klankbordgroep een verbod op luchtacrobatiek vanaf Teuge en binnen de regio rond Teuge.

9. **Beperken van rondvluchten en vluchten met paratoestellen.** De paratoestellen en de rondvluchten worden als grootste hinderveroorzakers gezien, vanwege hun constante gecirkel

in de wijde omtrek van Teuge. De klankbordgroep wenst dan ook een beperking van het aantal rondvluchten en paravluchten in het weekeinde, aangezien dan de meeste hinder van deze vluchten wordt ervaren.

- 10. Transponder altijd aan.** In het algemeen zijn piloten niet wettelijk verplicht om beneden de 1200 voet hun transponder aan te hebben. De klankbordgroep dringt erop aan dat, ongeacht de vlieghoogte, de transponder altijd aan staat. Dit is immers noodzakelijk om de vliegtuigen op afstand te kunnen volgen via een vliegtuigvolgsysteem (zie punt 2.1 hierboven).
- 11. Vlieghoogte optrekken naar 1500 voet.** De in het rapport voorgestelde, verplichte minimale vlieghoogte op 1.000 voet is arbitrair en niet onderbouwd. De klankbordgroep stelt 1.500 voet voor. De reden voor deze effectieve maatregel is de volgende.

Er moet aanzienlijk hoger dan 1000 voet gevlogen worden om het geluid op de grond voor de mens hoorbaar te verminderen. Dit is bevestigd door een van de milieuambtenaren tijdens een klankbordgroepvergadering.

Vliegen op 1500 voet betekent dus: minder geluid op de grond en transponders verplicht aan.

12. Overige maatregelen die de klankbordgroep wenselijk acht:

- Op de website van Teuge worden de (aan/uit)vliegroutes, vlieghoogten, te vermijden gebieden (dorpen, steden en natuurgebieden) en het te volgen circuit opgenomen. Gasten en vaste gebruikers worden verplicht deze routes te downloaden, aan boord te hebben en te volgen.
- 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.
- 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.

Hierna op pagina 5 wordt ingegaan op de koppeling tussen het hinderrapport van Blekenbrink Advies en het economische rapport van Bureau Buiten.

Klankbordgroep Luchthaven Teuge – 12 oktober 2015

KOPPELING BLEKENBRINK – BUREAU BUITEN

De koppeling tussen het hinderrapport van Blekenbrink Advies en het economische rapport van Bureau Buiten plaatst lezers voor een dilemma. Waar Blekenbrink wijst op de parakisten en de rondvluchten als grootste hinderveroorzakers, ziet Bureau Buiten kansen om het aantal rondvluchten en paravvluchten uit economische overwegingen juist te verhogen. De aanbevelingen van beide rapporten zijn dus strijdig. Het behoeft geen betoog dat de klankbordgroep geen uitbreiding van para- en rondvluchten wenst, maar juist voor beide categorieën een plafond wil zien. De zorg bestaat evenwel dat de economische aannames en verwachtingen van Bureau Buiten (zie hiervoor onze reactie op dit rapport) politiek de doorslag zullen geven.

Juist gezien de kritiek van de klankbordgroep op de gebrekkige cijfermatige fundering van het rapport van Bureau Buiten ligt onze conclusie voor de hand. Het rapport van Bureau Buiten geeft vooralsnog onvoldoende aanleiding om daadwerkelijk het advies op te volgen het aantal para- en rondvluchten te verhogen. Vanwege de gebrekkige financiële onderbouwing van dit advies dient o.i. de bevinding in het hinderrapport van Blekenbrink dat de parakisten en de rondvluchten de grootste hinderveroorzakers zijn, bij de beleidsvorming de doorslag te geven.

De klankbordgroep roept de stuurgroep op te kiezen voor een gezonde, financieel goed onderbouwde toekomst voor Luchthaven Teuge. Dat betekent niet per definitie een groeiscenario. Ook een gesaneerd, kleiner vliegveld (zonder jaarlijks onaangename financiële verrassingen voor de aandeelhouders) kan de toeristische trekker zijn die Bureau Buiten beoogt. Het grote voordeel daarvan is dat de leefbaarheid van de regio niet langer in het geding is. Goede afspraken, goede naleving en een adequate controle en handhaving zouden een kleine, gezonde luchthaven het draagvlak kunnen bieden waarnaar wordt gestreefd. Dan ook is Luchthaven Teuge in te passen in het provinciale beleid om Gelderland te profileren als een **groene** provincie waar het aantrekkelijk wonen en recreëren is.

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