

Reactie Klankbordgroep Luchthaven Teuge – 3 september 2015

Onderzoek naar economische effecten en ontwikkelingsrichtingen van Bureau Buiten

Dit rapport is bedoeld voor de onderbouwing van de economische toekomst voor de Luchthaven in het kader van het te nemen Luchthaven Besluit (LHB) door de Provincie Gelderland.

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

Het scheiden van emoties en feiten 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, zijn de emoties (wishful thinking) in de vorm van commerciële verwachtingen en hoop voor (een betere) toekomst leidend.

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 financiële bijdrage van de overheid (de burgers van de aandeelhoudende gemeenten) is nodig om te kunnen adviseren over het op te stellen Luchthaven Besluit en daarin vervatte toekomstscenario voor de Luchthaven Teuge.

Aanvullende informatie die wij nodig hebben:

- Verdere financiële onderbouwing van scenario's.

Wij zouden graag een verdere financiële onderbouwing zien. Een beschreven businesscase, een aantal scenario's die vervolgens deugdelijk financieel worden onderbouwd. Denk aan een 0-scenario (huidige situatie) en mogelijke groeiscenario's die onderbouwd zijn met economische haalbaarheid, financiële investeringen, aantallen vliegbewegingen (landen en opstijgen) met de opbrengsten en cijfers over de exploitatie. De economische werkelijkheid en exploitatiegegevens van de afgelopen jaren zouden moeten worden toegevoegd. Daarin verzoekt de klankbordgroep dat 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.

Zo speelt bijvoorbeeld de toekomstverwachting dat recreatief vliegverkeer van Lelystad naar Teuge wordt overgeplaatst pas verder in de toekomst. De mate waarin en/of er ook daadwerkelijk vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad gaat is nog steeds onzeker. Chartermaatschappijen willen niet naar Lelystad. Schiphol staat onder druk door concurrentie van Istanbul en de Emiraten. 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 werd gevolgd. De klankbordgroep verzoekt een exploitatiescenario op te nemen waarin er financieel wordt gesaneerd en in afgeslankt omvang en zonder gemeentelijke 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.

Onze conclusie is dat een antwoord op de vierde onderzoeksvraag (pagina 5 van het rapport) ontbreekt.

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 toekomstige groei bevestigd. Substantiële groei van zakelijk vliegverkeer blijkt in deze regio niet mogelijk. Er wordt meer verwacht van groeimogelijkheden van paravliegen en van rondvluchten.

Deze vormen van recreatief vliegverkeer zijn nu juist de meest (geluid) hinderlijke vormen van recreatief vliegverkeer (zie de weergave van het vluchtverloop van een paravvlucht in de bijlage).

Het rapport manifesteert zich als de uitkomst van een soort SWOT-analyse waarbij de aspecten die als Kans gezien worden sterk worden aangezet zonder dat de daarbij optredende Bedreigingen voldoende worden belicht.

De mogelijke uitbreiding van recreatief vliegen/parachutespringen is pas een Kans als de daarbij optredende toename van hinder als Bedreiging aandacht krijgt. Economische aspecten zijn sterk verbonden met hinder. Het rapport ontbeert deze link en bevat geen enkele informatie om aandacht te besteden aan Bedreigingen. Door het ontbreken van toekomstscenario's en (plafonds aan) verschillende soorten vliegbewegingen is dit vanuit belasting voor de omgeving een zeer risicovol open eind model.

Zie bijvoorbeeld in de bijlage de vluchtgegevens van de parakisten zoals zichtbaar op www.flightradar24.com. Op zaterdag 29 augustus 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. (terwijl er voor de geluidbelasting met één start en landing wordt gerekend).

De klankbordgroep verzoekt de stuurgroep opdracht te geven om door het NLR op basis van bovenstaande vluchtgegevens van de paravliegtuigen, een geluidberekening te laten maken:

- wat het voor de geluidruimte zou betekenen indien het rondcirkelen wordt meegeteld in plaats van één keer de start en de landing.
- de hoeveelheid geluid bij een toekomstscenario waarin er wordt gerekend met groei van het paravliegen.

3. 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 een kosten/baten analyse waarin de afweging gemaakt kan worden voor de gemeenten en provincie (de burgers betalen) in de verhouding investeringen in Luchthaven Teuge, versus andere behoeften aan recreatieve basis voorzieningen. (waarop nu bezuinigd wordt!)

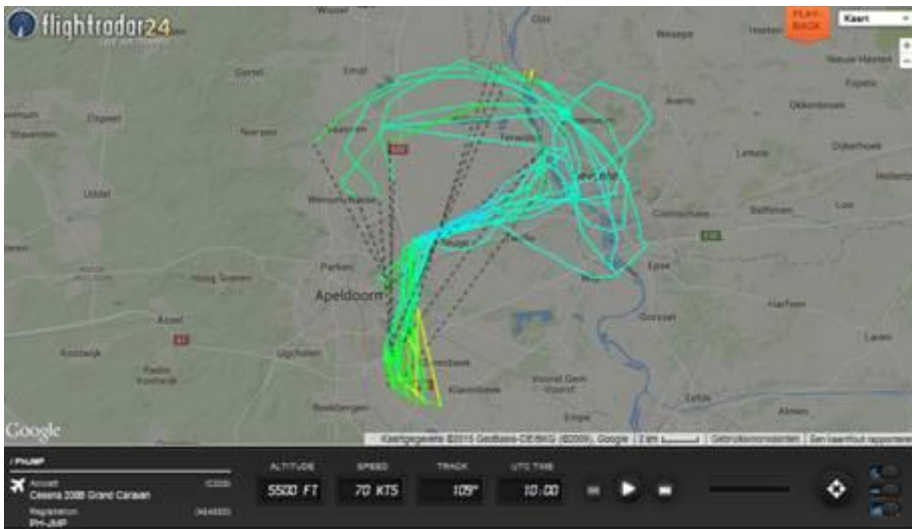
3 september 2015

Anne Pannekoek, Algemeen Belang Teuge
Martin Klompjan, Platform Vlieghinder Teuge (PVT)
Joost Reijnen, Gelderse Natuur- en Milieufederatie (GNMF)
Paul Schuijjer, Apeldoorn
Gerard Timmer, Twello
Bart Kruijshoop, Deventer
Agave Kruijssen, Landgoederen Brummen
E.A. Hulstein, Gortel-Niersen

Bijlage op bladzijde 4

Bijlage

Tegenwoordig zijn de parakisten boven de 2500 ft te zien op www.flightradar24.com. De tracks geven een goed beeld van de gevlogen routes. Uit het hoogte profiel (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 van zaterdag 29 augustus van de PH-JMP en PHSWP: Er zijn 41 vluchten gemaakt van ongeveer 15 minuten per vlucht. In totaal ruim 10 uur.

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