

Reactie op conceptprojectplan inzake luchthavenbesluit Teuge

Aan: de heer J. Koot, provincie Gelderland
Cc: de voorzitter en de leden van de Commissie Regionaal Overleg Teuge
Van: Jolien Zwarts, CRO-lid namens omwonenden
Datum: 22 april 2012
Betreft: reactie op provinciaal conceptprojectplan inzake luchthavenbesluit Teuge (ref.: versie 1.0 d.d. 30 maart 2012).

Geachte heer Koot,

Allereerst dank voor het toesturen van het conceptprojectplan luchthavenbesluit Teuge. Wij stellen het op prijs dat er gevolg is gegeven aan de wens van de CRO om in een vroeg stadium bij dit proces ingeschakeld te worden.

De termijn voor reacties op het projectplan ervaren wij echter als te kort. Het inwinnen van informatie bij deskundigen wordt zo bemoeilijkt. Door de korte periode voor reactie wordt de indruk gewekt dat deze inspraak niet al te veel kans moet krijgen. Graag willen wij u vragen om ons straks bij het conceptluchthavenbesluit een langere termijn te gunnen.

Conform uw verzoek om een reactie op het conceptprojectplan, willen wij het volgende onder uw aandacht brengen.

Beleidsneutrale omzetting....

De situatie in de praktijk

De centrale overheid heeft de landzijdige bevoegdheden voor Teuge niet voor niets gedelegeerd aan de provincie. De provincie zit dichterbij de burger en weet beter wat er speelt. Teuge heeft een - destijds arbitrair - gekozen geluidsruimte die gelijk staat aan circa 80.000 bewegingen per jaar. Daarvan wordt het merendeel opgesoupeerd door les- en recreatieverkeer. Het kenmerk van dit verkeer is dat het rondjes blijft vliegen in een groot gebied rond Teuge. De geluidsoverlast die daardoor veroorzaakt wordt, telt niet mee voor het volmaken van de geluidsruimte. Alleen een start en een landing tellen. Het lesverkeer vliegt met name door de week. De recreanten in het weekend. Zo ligt er 7 dagen per week een deken van geluid over dit gebied (regio Apeldoorn-Twello-Deventer-Zutphen-Epe-Vaassen).

Beleidsneutraliteit niet mogelijk

Een beleidsneutrale omzetting (punt 2, begeleidende brief J. Koot) mag dan wel de wens zijn van PS, maar is ons inziens niet aan de orde.

Allereerst is beleidsneutraliteit met de introductie van de nieuwe geluidsmaat Lden achterhaald: de weekendstraffactor vervalt, straal- en heliverkeer zijn niet meer aan quota gebonden. Verderop in deze reactie gaan wij hier nader op in.

Beleidsneutraliteit betekent daarnaast niets anders dan niets doen. De provincie maakt zich zo wel erg eenzijdig af van haar verantwoordelijkheden. Enerzijds voelt zij zich verantwoordelijk voor de instandhouding van het vliegveld. Die

verantwoordelijkheid pakt zij gaarne op, door niets te doen. Anderzijds is de provincie jegens haar burgers ook verantwoordelijk voor een gezond woonmilieu. Die verantwoordelijkheid wordt met de wens van beleidsneutraliteit terzijde geschoven.

Deze onbalans bestaat al jaren: het vliegveld kan praktisch alles doen wat het zich wenst. Baanverharding, baanverlenging, meer straalverkeer en nu de wens om baanverlichting en nog meer zakelijk verkeer. De omgeving is de dupe.

Inconsequente overheid

Daarbij is de provincie Gelderland erg inconsequent. Zij protesteert, in het belang van haar burgers, wel tegen ontwikkelingen op Lelystad en de beoogde baanverlenging van een vliegveld net over de grens bij Winterswijk. Omwonenden van het 'eigen' provinciale vliegveld Teuge hebben de geluidsoverlast maar te slikken.

Met name de geluidsoverlast in het weekend door parachutisten en 'hobby'vliegers wordt door omwonenden als zeer ergerlijk ervaren. Dit is het moment waarop mensen na een werkweek enige rust wensen. Het plezier van enkelen in de lucht levert ernstige hinder op voor velen op de grond, vanwege het feit dat luchtvaartlawaai zich verspreidt en niet wordt geblokkeerd door huizen, geluidschermen e.d. (zie ook het citaat in cursief op de volgende pagina)

Landzijdige bevoegdheden inzetten ten behoeve van omgeving

Inzet van de landzijdige bevoegdheden van de provincie zou aan deze onbalans – in ieder geval deels – een einde kunnen maken. Het vaststellen van een nieuwe geluidscontour, handhavingpunten en grenswaarden is niet haar enige bevoegdheid.

Wat wij missen in het projectplan is de inzet van die andere bevoegdheden, die de provincie ook heeft. Zaken zoals aanpassing van openingstijden, vliegloze zondagen, minder vliegbewegingen, verbod op bepaalde types vliegtuigen, maximering aantal vluchten van bepaalde toestellen, beperkingen aan tijdstippen waarop bepaalde toestellen mogen vliegen e.d. Dit zijn allemaal opties voor de provincie om de hinder zelf te verminderen. Zonder dat de luchtvaartpolitie, het IVW of de rechter daarbij aan te pas hoeven te komen.

In deze tijd van maatschappelijk verantwoord ondernemen lijkt het ons niet meer dan redelijk dat de gebruikers van een milieubelastend bedrijf als een vliegveld, en de beoefenaars van een milieubelastende hobby als vliegen, enig water in de wijn doen om hun bedrijf c.q. hobby te kunnen blijven uitvoeren.

Reductie van de hinder werkt uiteindelijk ook positief voor het vliegveld: bij verminderde hinder zal het draagvlak verbeteren en de negatieve berichtgeving verminderen.

...is in tegenspraak met de wens om omwonenden te betrekken bij het overleg over de toekomst van Teuge

De vergunning beleidsneutraal omzetten en tegelijk de wens uiteten om omwonenden bij het overleg over de toekomst van Teuge te betrekken. Dat is 'pappen en nathouden'. Praten over klachtenafhandeling, hinderbeperkingen en wensen over

toekomstig gebruik van Teuge (punt 3, begeleidende brief J. Koot) kan zeker nuttig zijn.

De provincie gaat echter eraan voorbij dat landzijdige hinderbeperkingen in het luchthavenbesluit thuishoren. Die moeten opgelegd worden. Waarom? Omdat de controle & handhaving door de luchtvaartpolitie – op zijn zachtst gezegd – gebrekkig is. Dat zal ook in de toekomst niet beter worden. De luchtvaartpolitie heeft naar eigen zeggen te weinig mankracht om meer dan 2 of 3 keer per maand te komen controleren. Over handhaven maar te zwijgen als burgers de luchtvaartpolitie bellen met een klacht of aangifte.

Dus zal er landzijdig iets aan hinderbeperking moeten worden gedaan. Dit overlaten aan diverse overlegverbanden is te vrijblijvend. De provincie heeft die bevoegdheid zelf en dient die dan ook uit te oefenen. Tenminste, als zij de wil heeft om de overlast voor burgers terug te dringen.

Dan de omzetting van Bkl naar Lden

De Bkl-maat is destijds voor de kleine velden ingevoerd in plaats van de Ke-maat, omdat de hinderbeleving als gevolg van sportverkeer bij kleine vliegvelden anders is dan bij grote vliegvelden met aankomende en vertrekkende vliegtuigen. Bij kleine vliegvelden vliegt men voornamelijk rondjes om het veld. Met de Lden wordt alle verkeer weer op één hoop gegooid.

Dit betekent voor Teuge dat de 'straffactor' 5 voor de weekenden in de zes drukste maanden van het jaar wegvalt. Deze factor was ingevoerd omdat *"uit het onderzoek naar deze [Bkl-] maat bleek dat de kleine luchtvaart vooral hinder veroorzaakt tijdens recreatie om het huis: verstoring bij het relaxen in de tuin of op het balkon. Dit gebeurt vooral in de weekends en dan vooral in voorjaar en zomer. Dit zijn tevens de perioden waarin de 'kleine velden' het meest intensief – met name voor het 'sportvliegen' – worden gebruikt. Deze vorm van luchtvaart is immers - meer dan de grote luchtvaart - aangewezen op mooi weer. Om deze hinderverhogende factor in de formule voor de geluidsbelasting tot uitdrukking te brengen, worden vluchten in de weekends in de drukste zes maanden van het jaar vijf maal zo zwaar meegeteld."* (bron: Basiskennis geluidzonerings luchtvaart, ir. F.W.J. van Deventer, p. 156).

Dus in plaats van 1 vliegbeweging in het weekend nu, kunnen er straks 5 worden gemaakt. Dit betekent dat er binnen de huidige geluidsruimte dus meer gevlogen kan worden. Althans dat lijkt de logische conclusie.

Ook het aanvragen van meer heli's of straalverkeer is niet langer nodig. Met de Lden kan er met zoveel heli's en straalvliegtuigen gevlogen worden als binnen de geluidsruimte past. Althans dat lijkt de logische conclusie. De luchthavendirectie is voornemens baanverlichting aan te leggen, meer straalverkeer (dan de huidige vergunde 500 bewegingen) aan te trekken en dit verkeer ook 's avonds in het donker te accommoderen. Door de Lden lijkt dit gemakkelijker te bereiken dan onder de quotumregeling van de Bkl. Omwonenden wijzen dit voornemen af.

Bovendien is de huidige contour (de 'zwaan') een theoretische. In de praktijk wordt vaak anders uit- en aangevlogen. Wat op papier staat, is niet de werkelijkheid, niet

voor sportvliegtuigen en zeker niet voor straalverkeer, dat 'straight in, straight out' vliegt. Daarnaast is de contour gebaseerd op berekend geluid. Metingen rond Schiphol door de TU Delft leren dat de echte geluidbelasting hoger ligt dan de berekende. Ofwel omwonenden hebben met veel meer dB(A)'s te maken dan op papier staat vermeld. Bovendien wordt het piekgeluid, waar mensen juist last van hebben, door de Lden gemiddeld zodat het lijkt alsof het allemaal wel meevalt met die overlast.

Wij vragen de provincie dan ook met klem om de nieuwe contour vast te stellen conform de werkelijk gevlogen routes, om daartoe metingen in het veld te verrichten en om te bevestigen dat er niet meer wordt vergund dan de huidige quota voor heli's en straalverkeer en een geluidsruimte die gelijkstaat aan de huidige 80.000 of wellicht minder bewegingen.

Daarnaast verzoeken wij de provincie om in overleg met de Commissie Regionaal Overleg in de oktobervergadering van de CRO een deskundige uit te nodigen, die uitleg geeft over deze moeilijke materie, de omzetting van Bkl naar Lden.

Handhavingspunten met grenswaarden in wijdere omgeving

Aangezien als gevolg van het rondjes vliegen ook buiten de contour veel geluidhinder wordt veroorzaakt, verzoeken wij de provincie om niet alleen handhavingspunten te plaatsen aan de uiteinden van de startbaan, maar b.v. ook bij landgoederen, natuurgebieden en woonkernen in de omgeving van Teuge. Dit om ervoor te zorgen dat daar niet of slechts beperkt over gevlogen wordt. Ook hier geldt dat de controle & handhaving van routes en hoogtes momenteel tekortschiet. Steun daarbij vanuit de provincie via het luchthavenbesluit is ons inziens hard nodig.

Maatregelen of boetes bij overtredingen

Wij verzoeken de provincie om in het luchthavenbesluit aan te geven welke maatregelen zij treft/boetes zij oplegt ingeval van overschrijding van de geluidsruimte of van de regels/beperkingen die zij heeft opgelegd aan gebruikers van het vliegveld.

MER-procedure/MER-beoordeling?

Het luchthavenbesluit Teuge valt onder onderdeel C punt 6.1 Besluit m.e.r.¹ Een m.e.r.-procedure is dan verplicht. Het luchthavenbesluit valt – vreemd genoeg - ook onder onderdeel D punt 6.1², in welk geval een m.e.r.-beoordeling verplicht is.

Aangezien de baanverlenging destijds op 1199 meter is gesteld o.a. om een m.e.r.-procedure te ontlopen, is het voor het creëren van draagvlak ons inziens noodzakelijk dat de provincie alsnog een volledige m.e.r.-procedure doorloopt. Het gaat niet aan dat er nog nooit, althans in geen jaren, een volledige m.e.r. is uitgevoerd naar vliegveld Teuge.

Publicatie luchthavenbesluit

De publicatie van het luchthavenbesluit dient tijdig te worden gedaan, bij voorkeur rekeninghoudend met schoolvakanties. Wij verzoeken de provincie om het besluit ook te publiceren in huis-aan-huisbladen in Apeldoorn, Twello, Deventer, Zutphen en

¹ C.6.1 Besluit m.e.r.: "(...) Ten aanzien van een andere luchthaven [dan Schiphol – JZ] een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart."

² D.6.1. Besluit m.e.r.: "Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart."

Epe-Vaassen. Niet iedereen heeft een abonnement op een landelijk of regionaal dagblad. Via huis-aan-huisbladen worden meer mensen bereikt.

Tot slot

De opzet van de regelgeving rond de kleine luchtvaart wordt gekenmerkt door een veelheid aan ingewikkelde regels, die de schijn wekken van een afweging van belangen. Ministerie, provincie en gemeenten werken daarbij nauw samen. In de praktijk echter is er nauwelijks ruimte voor de belangen van mens en milieu. De gebrekkige klachtenbehandeling en non-existente handhaving zijn daar voorbeelden van. Zo ook de wens van de luchthavendirectie om uit te breiden met baanverlichting en meer straalverkeer, terwijl zij tegelijkertijd aangeeft dat die ontwikkeling niet nodig is om het vliegveld rendabel te laten zijn.

In het algemeen lijkt het ons beter wanneer vooraf draagvlak wordt gecreëerd voor de nieuwe vergunning. Dan kan nu al een “integrale visie voor Teuge” (begeleidende brief J. Koot, onderaan), ofwel een afgewogen balans tussen vliegen en wonen, worden gevonden. De burger simpelweg verwijzen naar de bezwaar- en beroepsmogelijkheden die straks tegen het besluit openstaan, zou de eer van de provincie te na moeten zijn.

Jolien Zwarts, CRO-lid omwonenden

22 april 2012