

Inhoud

Procedure Luchthavenbesluit	3
1.1 Wanneer heeft de luchthaven een aanvraag voor een provinciaal Luchthavenbesluit ingediend?	3
1.2 Heeft Teuge een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning) nodig?	3
1.3 Hoe gaat de provincie om met de samenhang van het Luchthavenbesluit en het besluit over de Wet natuurbescherming?	3
1.4 Wanneer ligt het ontwerp Luchthavenbesluit ter inzage?	3
1.5 Komt er een openbare informatiebijeenkomst?	3
1.6 Hoe wordt er een definitief Luchthavenbesluit vastgesteld?	3
1.7 Wanneer treedt het Luchthavenbesluit van de provincie in werking? Hoe zit het met de Verklaring Vliegveilig Gebruik Luchtvaartterrein?	3
2 Inhoud van het luchthavenbesluit	4
2.1 Wat regelt een Luchthavenbesluit?	4
2.2 Komt het ontwerp-Luchthavenbesluit Teuge overeen met wat de luchthaven heeft aangevraagd?	4
3 Geluid, geluidruimte	4
3.1 Wat is geluidruimte? Kan dat ook “opraken”?	4
3.2 Om hoeveel vliegbewegingen gaat het per geluidseenheid?	5
3.3 Hoe is de geluidruimte voor luchthaven Teuge bepaald?	5
3.4 Waarom zijn de geluidruimte voor groot en klein verkeer samengevoegd?	5
3.5 Wat zijn de gevolgen zijn van het samenvoegen van de geluidruimte voor klein verkeer, groot verkeer en helikopters?	5
3.6 Waarom is er geen weekend weegfactor?	5
3.7 Waarom cirkelen valschermluchten rond in een klein gebied?	6
4 Uitleg over Afwegingen: waarom, hoe, timing	7
4.1 Waarom stelt de provincie nu een Luchthavenbesluit vast?	7
4.2 Waarom kiezen Gedeputeerde Staten voor niet voor het “omzetten van de omzettingsregeling” in een Luchthavenbesluit;	7
4.3 Welke scenario’s hebben Gedeputeerde Staten onderzocht in de verkenning ten behoeve van een Luchthavenbesluit ?	7
4.4 Welke keuze is er gemaakt uit de scenario’s?	7
4.5 Waarom geen scenario waarin de huidige hinder en emissies op basis van het huidige gebruik verder beperkt worden ?	8

4.6	Waarom stelt de Provincie geen maximum aan het aantal vliegbewegingen?	8
4.7	Waarom beperkt Gedeputeerde Staten de valschermluchten?	8
4.8	Waarom staan er geen regels over het terugbrengen van de milieuruimte in het luchthavenbesluit? ...	9
4.9	Waarom corrigeert de provincie een fout van I&W corrigeren m.b.t de geluidruimte?	9
4.10	Waarom is er geen m.e.r vereist door de provincie ?	9
5	Mogelijke gevolgen en effecten op de omgeving	9
5.1	Stelt dit ontwerp-Luchthavenbesluit voorwaarden aan de overkomst van kleine luchtvaart uit Lelystad Airport?	9
5.2	Komt er een trauma helikopter op luchthaven Teuge?	9
5.3	Hoe gaat de provincie om met klachten over Luchthaven Teuge?	9
5.4	Hoe gaat de provincie om met klachten over vliegtuigen?	10
6	Vragen over de Wet Natuurbescherming en de luchthaven Teuge	11

Procedure Luchthavenbesluit

1.1 Wanneer heeft de luchthaven een aanvraag voor een provinciaal Luchthavenbesluit ingediend?

De luchthaven heeft op 22 mei 2020 een aanvraag ingediend.

1.2 Heeft Teuge een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning) nodig?

De luchthaven heeft naast een aanvraag voor een LHB ook een Wnb-vergunning aangevraagd. Over de Wnb nemen Gedeputeerde Staten nog een apart besluit. De Wnb-aanvraag toetsen we aan de zogenaamde grenswaarde (referentiewaarde). Als de stikstofuitstoot niet boven de referentiewaarde uitkomt dan is er geen vergunning nodig.

1.3 Hoe gaat de provincie om met de samenhang van het Luchthavenbesluit en het besluit over de Wet natuurbescherming?

We nemen het definitieve besluit op de aanvraag Wnb-vergunning gelijk met het besluit op de aanvraag van het LHB. Na het afronden van de zienswijzeperiode en het beantwoorden van de binnengekomen zienswijzen nemen Provinciale Staten een definitief besluit op de aanvraag LHB en Gedeputeerde Staten op de Wnb-vergunning.

1.4 Wanneer ligt het ontwerp Luchthavenbesluit ter inzage?

Het ontwerp Luchthavenbesluit ligt ter inzage van 6 september 2021 tot en met 17 oktober 2021.

1.5 Komt er een openbare informatiebijeenkomst?

We bereiden een openbare online informatiebijeenkomst voor waar het LHB nader wordt toegelicht. Deze is gepland op 14 september 2021 van 19.00 tot 20.00 uur. Een week na deze bijeenkomst, is de bijeenkomst terug te zien via de website van de provincie.

1.6 Hoe wordt er een definitief Luchthavenbesluit vastgesteld?

Provinciale Staten besluiten over een voorstel voor een definitief Luchthavenbesluit van Gedeputeerde Staten. Onderdeel van dit voorstel is een Reactienota, waarin GS aangeven hoe zij om zijn gegaan met ingediende zienswijzen. Ook organiseert PS vaak nog een Hoorzitting, waarin indieners van zienswijzen een toelichting kunnen geven op hun zienswijze.

1.7 Wanneer treedt het Luchthavenbesluit van de provincie in werking? Hoe zit het met de Verklaring Vliegveilig Gebruik Luchtvaartterrein?

Na het vaststellen van het Luchthavenbesluit door Provinciale Staten, vragen Gedeputeerde Staten een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) aan bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Dit schrijft de Wet Luchtvaart voor. Bij de beoordeling van deze aanvraag toetst de ILT of de beoogde luchtvaartactiviteit past binnen de bestaande luchtruimstructuur. Zodra deze verklaring is afgegeven, treedt het Luchthavenbesluit in werking.

2 Inhoud van het luchthavenbesluit

2.1 Wat regelt een Luchthavenbesluit?

Het luchthavenbesluit gaat over het luchtzijdige gebruik van een luchthaven, dat wil zeggen: het starten en landen van vliegtuigen. Een luchthavenbesluit kan de volgende onderwerpen bevatten:

- Regels en Grenswaarden over geluidsbelasting voor de omgeving.
- Regels die nodig zijn om de vliegveiligheid op de luchthaven te waarborgen.
- Regels of grenswaarden die nodig zijn om de veiligheid in de omgeving van de luchthaven te waarborgen.
- Regels of grenswaarden die de lokale luchtkwaliteit beschermen.
- Beperkingengebieden voor de ruimtelijke indeling rondom de luchthaven. Voor dit soort gebieden gelden beperkingen voor bijvoorbeeld het gebruik van de grond en gebouwen in verband met de geluidsbelasting of vanwege het risico op ongelukken.
- Naast het beperkingengebied staat in het Luchthavenbesluit ook het luchthavengebied. Gemeenten moeten beperkingengebieden op een later moment overnemen in het bestemmingsplan of omgevingsplan.
- Regels voor het gebruik van de luchthaven, zoals
 - openingstijden,
 - het soort luchtverkeer (groot, klein, helikopter, burger- of militair luchtverkeer) en
 - het toegestane aantal vliegbewegingen (starts en landingen).

2.2 Komt het ontwerp-Luchthavenbesluit Teuge overeen met wat de luchthaven heeft aangevraagd?

Nee, dat is niet het geval. Het ontwerp-Luchthavenbesluit, dat Gedeputeerde State ter inzage hebben gelegd wijkt op twee onderdelen af van de aanvraag van de luchthaven, die gebaseerd is op de geldende omzettingsregeling:

- Om tegemoet te komen aan de wens tot het beperken van hinder door valschermvluchten is er een beperking opgenomen voor het uitvoeren van valschermvluchten. Op minimaal vier dagdelen per maand, die vallen in het weekeinde, mogen deze niet uitgevoerd worden. De luchthaven stelt deze dagdelen vooraf vast en maakt ze bekend.
- Deze beperking geldt alleen voor de vliegtuigen waarmee deze vluchten nu worden uitgevoerd. Als er stillere vliegtuigen gebruikt worden, is de beperking niet meer van toepassing.
- In de toelichting op het Luchthavenbesluit kondigen GS aan om op termijn de milieuruimte voor geluid en emissies stapsgewijs terug te brengen.

3 Geluid, geluidruimte

3.1 Wat is geluidruimte? Kan dat ook “opraken”?

Eenvoudig uitgelegd is de grenswaarde voor geluidsbelasting, ook wel geluidruimte genoemd, een vaste hoeveelheid geluid die de luchthaven in het gebruiksjaar mag produceren. Deze hoeveelheid kan op raken. De snelheid waarmee de geluidruimte op raakt, is afhankelijk van de geluidscategorie van het type vliegtuig en het tijdstip van starten en landen:

- Een vliegtuig dat veel geluid produceert bij start en landing, verbruikt veel geluidruimte.

- Voor een vliegtuig dat 's avonds of 's nachts start of landt, wordt de verbruikte geluidruimte vermenigvuldigd met een avond- of nachtfactor.

Het is aan de luchthaven om te zorgen dat ze binnen de grenswaarden voor de geluidsbelasting te blijven.

3.2 Om hoeveel vliegbewegingen gaat het per geluidseenheid?

Dat hangt af van het type toestel dat gebruikt wordt en het moment van de dag. Vooraf is niet precies te bepalen welke toestellen er precies gaan starten en landen. De aantallen die nu hier en daar vermeld worden zijn op basis van ervaringscijfers.

3.3 Hoe is de geluidruimte voor luchthaven Teuge bepaald?

In de huidige omzettingsregeling is de maximaal toegestane geluidsbelasting van de luchthaven nog gebaseerd op een combinatie van:

- De bestaande geluidruimte voor klein verkeer (general aviation).
- Quota (maximale aantallen) voor vliegbeweging door helikopters (1365) en groot verkeer (500)

Als de maximale aantallen vliegbewegingen door helikopters en groot verkeer niet opgemaakt worden, dan kan de daarbij behorende overblijvende geluidruimte op dit moment niet worden benut voor klein verkeer.

In de aanvraag van de luchthaven voor een provinciaal Luchthavenbesluit is deze geluidsbelasting – conform de Regeling Burgerluchtvaartterreinen - samengevoegd tot één geluidruimte. De toegestane geluidsbelasting afkomstig van vliegbewegingen met helikopters en groot verkeer is – in plaats van aantallen - toegevoegd bij de geluidruimte voor het kleine verkeer. Zo ontstaat er nu een geluidsruiimte, waar Luchthaven Teuge uit kan putten voor zowel klein verkeer als andere categorieën.

3.4 Waarom zijn de geluidruimte voor groot en klein verkeer samengevoegd?

Dat is het gevolg van landelijke nieuwe regels voor geluid. In de oude methode voor geluidruimte werden klein verkeer en groot verkeer van elkaar gescheiden. In de nieuwe methode (de L_{den} methode) is dit niet meer het geval. Nu is er een totale hoeveelheid geluid, die niet meer is uitgesplitst in aantal en type vliegtuigen.

3.5 Wat zijn de gevolgen van het samenvoegen van de geluidruimte voor klein verkeer, groot verkeer en helikopters?

- Dat geeft de Luchthaven meer flexibiliteit, omdat er geen apart onderscheid meer is in typen vliegtuigen. Als er bijvoorbeeld geen vliegbewegingen meer gemaakt worden met helikopters en groot verkeer blijft er meer ruimte over voor vliegbewegingen met kleine vliegtuigen.
- In de “Notitie Additionele vragen geluidruimte luchthaven Teuge” van 17 augustus 2021 van To70 is dit nader toegelicht.

3.6 Waarom is er geen weekend weegfactor?

Dat is het gevolg van gewijzigde landelijke regels voor geluid. De weekeind weegfactor is niet meer expliciet meer zichtbaar als aparte variabele in de voorgeschreven L_{den} methodiek voor het bepalen van de geluidsbelasting van luchthavens. Deze methodiek moeten we als provincie volgen.

3.7 Waarom cirkelen valschermvluchten rond in een klein gebied?

Voor de valschermvluchten van Teuge geldt op basis van de Regeling valschermvluchten van het Rijk sinds 2010 een zogenaamd “klingebied” voor valschermvluchten: een kolom luchtruim in de vorm van een cilinder met een straal van 9,26 km rond het middelpunt van het doelgebied en een hoogte gelijk aan de voorgenomen springhoogte in het luchtruim. Daar kunnen de valschermvluchten stijgen en dalen.

4 Uitleg over Afwegingen: waarom, hoe, timing ...

4.1 Waarom stelt de provincie nu een Luchthavenbesluit vast?

In 2009 is het bevoegd gezag van het Rijk overgedragen naar de provincie via de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RMBL). Hiervoor heeft het Rijk een Omzettingsregeling ingesteld.. Luchthaven Teuge heeft een Omzettingsregeling luchthaven Teuge vanuit deze regeling. Tot nog toe is er geen aanleiding geweest de geldende omzettingsregeling op initiatief van de Provincie om te zetten in een provinciaal Luchthavenbesluit

Toen de discussie over Lelystad (vanaf 2017) speelde, is met de luchthaven en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat intensief contact geweest over de toekomst van luchthaven Teuge en het op te stellen Luchthavenbesluit. In dat overleg zijn afspraken gemaakt over een door de luchthaven op te stellen Milieueffectrapport (MER) en een daar bij behorende aanvraag voor een Luchthavenbesluit (LHB). Door de ontwikkelingen rond Lelystad (en het verleggen van de destijds beoogde laagvliegroutes) zijn deze afspraken achterhaald. De luchthaven heeft op eigen initiatief in 2020 een aanvraag ingediend voor een LHB zonder MER.

4.2 Waarom kiezen Gedeputeerde Staten voor niet voor het “omzetten van de omzettingsregeling” in een Luchthavenbesluit;

De afgelopen 10 jaar is de wereld om ons heen veranderd. De provincie kijkt anders aan tegen emissies zoals fijnstof, stikstof en we maken plannen voor het terugdringen van CO₂-uitstoot en hebben daar ook beleid voor ontwikkeld.. Mede door de COVID-19 crisis hechten we steeds meer waarde aan een gezonde woon- en leefomgeving. Gedeputeerde Staten hebben een verkenning uitgevoerd naar 4 mogelijke scenario's voor het Luchthavenbesluit met dit in het achterhoofd. Daarnaast wordt er ook een fout m.b.t. de geluidruimte gecorrigeerd.

4.3 Welke scenario's hebben Gedeputeerde Staten onderzocht in de verkenning ten behoeve van een Luchthavenbesluit ?

1. Het Luchthavenbesluit baseren op het huidige daadwerkelijke gebruik van Teuge, waarbij slechts een deel van de toegestane geluidruimte wordt benut.
2. De gebruikruimte (geluidruimte) van de bestaande omzettingsregeling voortzetten conform de aanvraag van de luchthaven (omzetting van de huidige omzettingsregeling naar een Luchthavenbesluit met een geluidcorrectie van 3 dB(A)).
- 3A. Het gebruik toestaan met minder hinder (beperking van de openingstijden voor sterk hinder gevende vluchten zoals rondvluchten en valschermspringen).
- 3B. Het gebruik toestaan met duurzame verbeteringen (het stapsgewijs terugbrengen van geluid- en emissieruimte. Als de vloot stiller en schoner wordt, is ontwikkelruimte mogelijk).

4.4 Welke keuze is er gemaakt uit de scenario's?

Gedeputeerde Staten geven de voorkeur aan een combinatie van scenario 3A en 3B.

- Op de korte termijn ligt het accent op scenario 3A, waarbij ontwikkelruimte voor de luchthaven blijft bestaan, maar de hinder beperkt door de sterk hinder gevende valschermsvluchten te beperken.

- Voor de langere termijn willen wij inzetten op een zodanige ontwikkeling, dat sprake is van in de tijd afnemende plafonds (scenario 3B) op het gebied van geluid en uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof. Omdat het vanwege nog ontbrekende kaders in (landelijk) beleid en regelgeving op de korte termijn nog niet mogelijk is om dergelijke afnames nu concreet te formuleren, nemen wij voor een voornemen daartoe op in de toelichting van het Luchthavenbesluit.
- De provincie kiest niet voor scenario 1. In dit scenario blijft de te vergunnen geluidsruimte beperkt tot de ruimte die in de huidige situatie benut wordt. Daarmee wordt- op basis van de huidige geluidsproductie per vliegtuig - het aantal vluchten ingeperkt tot ongeveer het huidige aantal vluchten. Met dit scenario wordt de hinder niet beperkt en wordt geen stimulans gegeven tot verdere verduurzaming.
- De provincie kiest niet voor scenario 2. Dit scenario zet de huidige vergunning – na correctie van de erkende fout - één op één om in het nieuwe Luchthavenbesluit. Ook dit scenario levert geen beperking van de hinder en er ontbreekt stimulans tot verduurzaming.

4.5 Waarom geen scenario waarin de huidige hinder en emissies op basis van het huidige gebruik verder beperkt worden ?

Gedeputeerde Staten zoekt naar balans tussen de belangen van de luchthaven en de belangen van omwonenden. Dat betekent dat de luchthaven een reëel groeiperspectief moet hebben om op langere termijn economisch gezond te kunnen blijven. Bovendien willen we ontwikkelruimte bieden aan duurzame initiatieven zoals kenniscentrum DEAC (Dutch Electric Aviation Centre) en elektrische vliegscholen. Tegelijkertijd ervaart de omgeving hinder als gevolg van de luchthaven. De meeste klachten uit de omgeving komen over paravvluchten. Dat leidt er toe dat GS wel beperkingen stellen aan paravvluchten op 4 dagdelen per maand in het weekend met de huidige gebruikte categorie vliegtuigen. Daarmee neemt de hinder van die vliegtuigen in de omgeving af op vaste momenten. Daarnaast herstellen we daarbij een fout uit het verleden waardoor al minder milieuruimte ontstaat.

4.6 Waarom stelt de Provincie geen maximum aan het aantal vliegbewegingen?

Gedeputeerde Staten zijn voorstander van sturen op de effecten (geluidruimte, uitstoot) van activiteiten in de omgeving in plaats van het op voorhand kwantitatief begrenzen (in aantallen) van die activiteiten. Dat doen wij omdat we een reëel perspectief willen bieden aan de luchthaven om zich economisch te ontwikkelen en een perspectief te bieden aan groeimogelijkheden. De Luchthaven mag de grenswaarden niet overschrijden voor geluid.

4.7 Waarom beperkt Gedeputeerde Staten de valschermvluchten?

De valschermvluchten onderscheiden zich op verschillende manieren van ander verkeer, zoals rondvluchten, business jets en helikopters. Valschermvluchten hebben een stijg- en dalpatroon in een relatief klein gebied en worden vaak op dagen met mooi weer uitgevoerd. Het gebied waar vandaan klachten komen komt overeen met het gebied waar valschermvluchten plaatsvinden. De hinderbeleving als gevolg van het valschermspringen is 1 op 1 te verbinden aan vliegbewegingen van paravvluchten. . De luchthaven mag

volgens het ontwerp-Luchthavenbesluit op 4 weekenddagdelen per maand geen paravluchten met de huidige typen vliegtuigen uitvoeren.

4.8 Waarom staan er geen regels over het terugbrengen van de milieuruimte in het luchthavenbesluit?

Op dit moment zijn er nog geen landelijk toepasbare regels voor het reguleren van de milieuruimte op kleinere luchthavens. Over deze toekomstige regels willen we graag in dialoog met de luchtvaartsector, zodat er een duurzaam en economisch en praktische haalbare toekomstperspectief blijft. Gedeputeerde Staten schrijven wel in de Nota van Toelichting van het Luchthavenbesluit dat de provincie van plan is om in de toekomst regels voor de luchthaven te gaan maken.

4.9 Waarom corrigeert de provincie een fout van I&W corrigeren m.b.t de geluidruimte?

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (tegenwoordig I&W) heeft een fout gemaakt bij het vaststellen van de Omzettingsregeling voor de luchthaven Teuge. Per abuis is er een te grote geluidruimte (3dB(A) te veel) toegekend. Naar aanleiding daarvan hebben het ministerie, de luchthaven en de provincie samen afgesproken dat deze fout in het eerstvolgende Luchthavenbesluit wordt hersteld. De luchthaven heeft in haar aanvraag 3 dB(A) minder geluidruimte aangevraagd dan in de Omzettingsregeling staat.

4.10 Waarom is er geen m.e.r vereist door de provincie ?

Voor deze aanvraag geldt geen MER-plicht vanwege de lengte van de start-/landingsbaan van de luchthaven. De veranderingen zijn niet dusdanig, dat er sprake is van significante nadelige effecten voor het milieu ten opzichte van de Omzettingsregeling.

Met ons ontwerpbesluit over Wnb-aanvraag leggen we de geldende referentiesituatie m.b.t. stikstofemissies voor de luchthaven vast.

5 Mogelijke gevolgen en effecten op de omgeving

5.1 Stelt dit ontwerp-Luchthavenbesluit voorwaarden aan de overkomst van kleine luchtvaart uit Lelystad Airport?

Deze ontwikkeling staat op zichzelf los van het Luchthavenbesluit. Een Luchthavenbesluit regelt niet wie er wel en niet op de luchthaven haar thuisbasis vindt of wie er binnen de geluidruimte landt en vertrekt.

5.2 Komt er een trauma helikopter op luchthaven Teuge?

In een van onze adviesrapporten hebben wij een dergelijk fictief scenario laten onderzoeken. Op dit moment is er geen concreet voorstel voor het plaatsen van een traumahelikopter op de luchthaven.

5.3 Hoe gaat de provincie om met klachten over Luchthaven Teuge?

Klachten over de activiteiten op luchthaven zelf komen eigenlijk zelden voor, in 2020 ging het om 1 klacht. Als bevoegd gezag voor de luchthaven gaan we na wat er aan de hand was, koppelen we dat terug aan de melder en treden zo nodig handhavend op.

5.4 Hoe gaat de provincie om met klachten over vliegtuigen?

Wij ontvangen op zeer regelmatige basis klachten over het gedrag van luchtvaartuigen in het luchtruim. Wij registreren deze klachten en sturen die door naar de luchtvaartpolitie. Zij houdt toezicht op luchtverkeer en kan handhaven op vlieggedrag als zij een overtreding constateren. Indien het klachten betreft die duidelijk te relateren zijn aan de luchthaven Teuge, ontvangt ook de luchthavenmeester van luchthaven Teuge een afschrift van de klacht.

Aan de indiener van de klacht sturen wij hiervan een mededeling.

Nadat de provincie de klacht heeft doorgestuurd naar de Luchthavenpolitie heeft de provincie geen rol meer in de afhandeling van de klachten. Dat leidt vaak tot ontevredenheid bij de melder over de afhandeling van de klachten. De provincie en de luchthaven willen dit verbeteren, bijvoorbeeld in samenwerking met de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Teuge.

6 Vragen over de Wet Natuurbescherming en de luchthaven Teuge

Dit onderwerp wordt uitgewerkt nadat het ontwerp besluit over de Wnb-aanvraag van de luchthaven is vastgesteld door Gedeputeerde Staten.