

# Statenbrief

**Datum**

12 april 2021

**Zaaknummer**

2020-007324

**Inlichtingen bij**

Provincieloket

026 359 99 99

[post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

**Blad**

1 van 2

**Onderwerp**

Scenario's t.a.v het beoordelen van de aanvraag Luchthavenbesluit luchthaven Teuge

**Ambitie en thema**

- Ambitie 4 Gezond, veilig, schoon en welvarend
- Mobiliteit (Regionale Bereikbaarheid en Regionaal OV)

**Portefeuillehouder**

Christianne van der Wal

Peter Drenth

**Doel van deze brief**

Gedeputeerde Staten verzoeken Provinciale Staten om:

- de inhoud van deze brief voor kennisgeving aan te nemen (informatieplicht)

## 1 Inhoud voorstel (beoogd resultaat/doel)

- U te informeren over onze voornemens m.b.t de nadere invulling van het ontwerp van het Luchthavenbesluit op de aanvraag van de luchthaven Teuge
- U mee te nemen in de afwegingen die wij hierbij maken;
- U uit te nodigen om, als daar aanleiding voor is, uw inzichten hier over met ons te delen.
- 

## 2 Aanleiding

Luchthaven Teuge heeft een aanvraag ingediend voor een provinciaal Luchthavenbesluit i.c.m. een Wet Natuurbescherming (Wnb) vergunning. Uw Staten zijn op grond van de Wet Luchtvaart het bevoegde gezag om over de aanvraag voor een LHB te besluiten op voorstel van GS. De luchthaven wil met haar aanvraag zekerheden over ontwikkelruimte voor de toekomst borgen zodat er voor de luchtvaardenden, ondernemers en recreanten op en om de luchthaven Teuge toekomstperspectief blijft. Op 7 april j.l heeft u een digitaal werkbezoek kunnen afleggen aan de Luchthaven. Tijdens dit werkbezoek heeft u kennis kunnen nemen van de activiteiten en ambities van de luchthaven.

De activiteiten van de luchthaven zijn niet onomstreden. Al jaren is de omgeving van de luchthaven actief om de hinder van de luchthaven te beperken. Dit gebeurt in de Commissie Regionaal Overleg, via de media en door middel van het indienen van klachten. Wij hebben mede daarom op 8 oktober 2020 besloten om voor de behandeling van het aangevraagde Luchthavenbesluit i.c.m. een Wnb vergunning, een verkenning te doen naar 3 scenario's die recht doen aan alle betrokken belangen, waaronder de beperking van hinder.

1: Op basis van huidig gebruik wordt onder meer de geluidruimte vergund die correspondeert met het huidige aantal daadwerkelijk gerealiseerde vliegbewegingen, in de orde van grootte van 50.000 vliegbewegingen per jaar;

**Datum**  
12 april 2021

**Zaaknummer**  
2020-007324

**Blad**  
2 van 6

- 2: Op basis van de aanvraag; in deze variant krijgt de luchthaven ten opzichte van het huidige gebruik een aanzienlijke ontwikkelruimte; deze ontwikkelruimte bestaat reeds in de vigerende vergunning, nl. ca. 80.000 vliegbewegingen per jaar;
- 3: Een vorm waarin ontwikkelruimte boven het huidige gebruik wordt vergund onder voorwaarden.

Wij kiezen hiervoor om een acceptabel ontwerp Luchthavenbesluit voor te kunnen leggen aan u dat recht doet aan een complex samenspel van belangen tussen aandeelhouders, gebruikers, exploitanten en omwonenden van de luchthaven. In de verkenning komen de belangen van diverse partijen aan bod: de luchthaven en haar aandeelhouders, de gebruikers van de luchthaven en de omgeving van de luchthaven zoals bewonersgroepen en gemeenten.

De verkenning naar scenario's is door de provincie uitgevoerd. In de verkenning zijn diverse partijen betrokken: De luchthaven, de gebruikers van de luchthaven, vertegenwoordigers van omwonenden, gemeenten en adviseurs. Op basis van de aanvraag, de onderbouwing daarvan en de adviezen en feedback die in de verkenning zijn ontvangen hebben wij de scenario's en combinaties daarvan tot een advies uitgewerkt met voor- en nadelen en stuuropties.

#### **De onderzochte scenario's:**

##### 1 Maximaal toestaan van het huidige gebruik

De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit niet meer ruimte aan vliegbewegingen dan zij de afgelopen jaren heeft benut. Daarmee zou de luchthaven iets meer dan de helft van de gecorrigeerde geluidruimte benutten.

Daarvoor is een "dubbel slot" in het Luchthavenbesluit nodig: Via een dubbel slot begrenst u anders dan nu het geval is niet alleen de toegekende Geluidruimte maar ook het aantal vliegbewegingen.

##### 2 Toestaan hetgeen is aangevraagd door de luchthaven

De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit dezelfde ruimte als in de huidige situatie, met enkel de correctie voor een eerder gemaakte fout. Binnen deze gecorrigeerde geluidruimte zijn tot maximaal ca 80.000 vliegbewegingen mogelijk.

##### 3A Gerichte maatregelen gericht op Hinderbeperking

De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit beperkingen die bijdragen aan het verminderen van de ervaren hinder door de vliegbewegingen vanaf de luchthaven Teuge in de omgeving. Hinder van valschermsvluchten wordt alsde grootste bron van klachten beperkt: Er komen valschermspring-vrije weekenden of dagen.

##### 3B Groeimodel naar duurzaamheid: Geleidelijk Terugbrengen hinder en milieubelasting

De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit een in het verloop van tijd afnemende geluidruimte, een CO<sub>2</sub> plafond en emissieruimte in de Wnb. Door de vliegtuigen stiller en schoner te maken kunnen toch dezelfde aantallen vliegbewegingen worden gemaakt.



### 3 Bestaand beleid c.q. kader

#### Context van het Luchthavenbesluit

Primair stelt de provincie in het luchthavenbesluit een maximum aan de hoeveelheid 'geluidruimte' die door de luchthaven mag worden ingevuld. Daarnaast kunt regels stellen over

- Openingstijden
- Aantallen en typen vliegtuigen en vluchten
- Gebieden waar-als gevolg van de luchtvaartactiviteiten- ruimtelijke beperkingen gelden zoals plaatsgebonden risico (externe veiligheid) en geluid
- In beperkte mate: Het reguleren van milieu belasting door de activiteiten gerelateerd aan het vliegen.

Binnen de Wet Luchtvaart is het echter niet mogelijk om alles te regelen in het Luchthavenbesluit. Daar zijn andere instrumenten voor of anderen bevoegd. Zo kunt u bij voorbeeld niets in het luchthavenbesluit regelen over het vlieggedrag in de lucht: daar over gaat het Rijk (indeling luchtruim) en de Luchtvaartpolitie (toezicht en handhaving).

Ook het opstellen van beleid of voorschriften die ingaan op de recreatieve of bedrijfsmatige activiteiten op en bij de luchthaven ligt niet binnen uw bevoegdheid: Daarvoor is de gemeente aan zet.

#### Natuurvergunning

Voor de stikstofeffecten van de luchthaven is tevens een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb ingediend. Daarvoor is ons College het bevoegde gezag. Deze aanvraag zal uiteraard in afstemming met het LHB, waarover uw Staten moeten besluiten worden door ons worden beoordeeld en tegelijkertijd in procedure worden gebracht.

#### Bestaand beleid

Uw Staten stelden in 2009 het [Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen](#) vast. In dit beleid werd nog uit gegaan van het omzetten van de Omzettingsregeling voor de luchthaven Teuge uit 2009 in een Luchthavenbesluit. Inmiddels is de situatie veranderd: Het sentiment ten aanzien van luchtvaart in de samenleving is veranderd, de provincie heeft in 2015 ambities uitgesproken over 55% CO<sub>2</sub> reductie en werken we aan het implementeren van stikstofuitstoot beperkende maatregelen. Wij hebben u al laten weten dat wij voornemens zijn het omgevingsbeleid voor luchtvaartterreinen in Gelderland te herzien, o.a. n.a.v. [Statenvragen](#) (PS2020-354). Dit maakt een 1 op 1 omzetting van de oude omzettingsregeling naar een Luchthavenbesluit anno 2021 zonder nadere voorwaarden niet langer vanzelfsprekend.

#### Voorliggend proces en gevolgen voor de context

Sinds 2009 opereert de luchthaven Teuge op basis van een [Omzettingsregeling van het Rijk](#). Deze Omzettingsregeling was idealiter al eerder door u omgezet in een Luchthavenbesluit. Dat is om diverse redenen niet eerder gebeurd. Een historisch overzicht daarvan heeft u recent van ons ontvangen via de beantwoording van de [Statenvragen](#) (PS2021-039) de Statenvragen over de beroepsprocedure van Platform Vlieghinder Teuge bij de Raad van State. Daarmee heeft het vaststellen van een Luchthavenbesluit extra urgentie gekregen.

**Datum**  
12 april 2021

**Zaaknummer**  
2020-007324

**Blad**  
4 van 6

In 2010 zijn de provincies bevoegd gezag geworden voor regionale luchthavens. De huidige omzettingsreling kent geen maximaal aantal vluchten, maar een maximale geluidsruimte. Deze is door de gemeenten in het ruimtelijke spoor parallel gemaximeerd op 80.000 vliegbewegingen per jaar en deze werd tot ca. 2014 ook grotendeels gebruikt. Sinds het faillissement van een vliegschool gevestigd op Teuge wordt de laatste jaren maar ongeveer de helft van het maximale mogelijke aantal bewegingen binnen de geluidsruimte gerealiseerd. Het systeem van de Wet Luchtvaart houdt in dat er binnen de geluidsruimte moet worden gebleven, ongeacht het aantal vliegbewegingen. Met minder stille vliegtuigen is de geluidsruimte eerder opgebruikt dan met stille toestellen, hetgeen zich vertaalt in het aantal vluchten (hoe stiller, hoe meer vliegbewegingen mogelijk).

In de nu nog geldende omzettingsregeling is door I&W een fout gemaakt door een verplichte correctie van -3Db op de geluidsruimte niet over te nemen. Deze fout wordt in de voorliggende aanvraag gecorrigeerd. Deze correctie zal door het beperkte gebruik van de geluidsruimte voorlopig geen merkbaar feitelijk effect hebben. Ondanks het verminderde aantal vluchten sinds 2014 is de hinderbeleving niet verminderd, mogelijk onder invloed van de verminderde maatschappelijke acceptatie van hinder door luchtvaartactiviteiten.

Luchthaven Teuge heeft op 22 mei 2020 een aanvraag voor een Luchthavenbesluit ingediend. De beslistermijn is verlengd met een half jaar. Daarna zijn er aanvullende gegevens opgevraagd bij de luchthaven. Daarmee is de termijn voor het nemen van een besluit verlengd tot 20 juli 2021. De aanvullende gegevens zijn in delen ontvangen vanaf 8 januari 2021; op 30 maart 2021 is de laatste aanvulling op de aanvraag LHB ontvangen. Met name de voortdurend wijzigende juridische spelregels rond stikstof maken het voor de luchthaven (en ons) niet eenvoudig om een samenhangende aanvragen Wlv en Wnb tot stand te brengen. Hierdoor is de kans aanwezig dat wij u niet op 20 juli 2021 definitief op de aanvraag kunt besluiten, zeker als u in de gelegenheid wilt zijn om daar over met ons van gedachten te wisselen.

Wij hebben gekozen voor een proces waarbij wij de belanghebbenden actief hebben willen betrekken. Dat heeft extra tijd gekost, naast het beoordelen van de aanvraag. Wij verwachten voor het zomer reces een ontwerp-besluit vast te kunnen stellen, zodat uw Staten hierover na de zomerperiode kunnen besluiten.

#### 4 Argumenten/afwegingen/risico's

Wij zijn voornemens om in hetdoor ons vast te stellen ontwerp-Luchthaven besluit de scenario's 3A: Het beperken van hinder en 3B het inzetten op duurzame ontwikkeling. Scenario 3A als uitgangspunt te nemen.

In de nadere invulling daarvan wordt een evenwicht gezocht zodat concrete hinder wordt beperkt voor de omgeving, waarbij de ondernemers en recreanten niet te veel beperkt worden in de bedrijfsvoering en doorontwikkeling. Gedacht wordt aan het beperken van sterk hindergevend vluchten, w.o. valschermvluchten bijvoorbeeld 2 tot 4 zondagen en/of zaterdagdagen per maand, die niet in hetzelfde weekeinde hoeven te vallen.



**Datum**  
12 april 2021

**Zaaknummer**  
2020-007324

**Blad**  
5 van 6

In de zienswijzenperiode na het nog door GS te nemen ontwerpbesluit kunnen alle belanghebbenden de gevolgen voor hun belangen onderbouwen en na weging daarvan zullen wij u een voorstel doen voor een definitieve besluit over hinderbeperkende voorschriften/maatregelen en de eventuele juridische en financiële gevolgen daarvan (inclusief eventuele schaderisico's).

Wij vinden dat we het formuleren van emissie plafonds voor CO<sub>2</sub> en andere emissies binnen het LHB het beste kunnen uitstellen totdat daar een geaccepteerd en toepasbaar regelgevingskader in Nederland voor is voor de luchtvaart sector. Wij overwegen een voornemen daartoe wel kenbaar maken in de toelichting op het LHB, zodat de luchthaven en haar gebruikers zich daar op voor kunnen bereiden.

Daarbij kan de provincie ook een ruime tijdshorizon aankondigen waarin de geluidruimte stapsgewijs terug gebracht wordt naar b.v. 45 dB Lden, zoals de WHO adviseert rond luchthavens. Binnen de vloot op Teuge valt namelijk nog winst te behalen zonder deze geheel te hoeven elektrificeren. Ook sluit de provincie daarmee aan op de ontwikkel ambities voor die het Rijk ook benoemt, bij voorbeeld in de [Luchtvaartnota 2020-2050](#).

Wij zien de andere scenario's als minder kansrijk in het behalen van doelen op het gebied van hinderbeperking, duurzame ontwikkeling en/of economische ontwikkeling maar uiteraard kunnen uw Staten als bevoegd gezag daar een ander standpunt over innemen.

Scenario 1, waarbij de ontwikkeling van luchthaven door middel van een beperking van het aantal vliegbewegingen tot een historisch gemiddelde wordt stilgezet levert geen hinderbeperking op en haalt de investeringsbasis weg die nodig is voor de verduurzaming van de luchthaven en de gebruikers van de luchthaven.

Scenario 2, waarbij de provincie het aangevraagde luchthavenbesluit zonder aanvullende voorwaarde vergunt, zal op veel bezwaren uit de omgeving stuiten. Een concrete prikkel tot investeren in duurzaamheid en hinderbeperking is dan ook niet in het Luchthavenbesluit verwoord.

Zoals beschreven is het handelingskader van de provincie in een Luchthavenbesluit beperkt. We nemen als college de maatschappelijke aandacht voor hinder serieus en laten zien dat wij dit als volwaardig onderwerp van weging bij alle betrokken belangen mee nemen. We gaan daarover graag met u in gesprek en bieden zo de luchthaven en haar gebruikers vroegtijdig de mogelijkheid zich hierop voor te bereiden en te kunnen anticiperen.

Gedeputeerde staten zetten daarom in aanvulling op het LHB ook in op:

- Het structureel faciliteren van overleg tussen de luchthaven, haar aandeelhouders en de omgeving om de actuele ontwikkelingen en de effecten van het gebruik en de effecten van de luchthaven te bespreken en zo nodig en waar mogelijk te vertalen in het actueel houden van het LHB;
- Het stimuleren dat hinder die vermijdbaar is, maar niet reguleerbaar in uw luchthavenbesluit- opnieuw wordt geïnventariseerd en voorzien van een SMART actieprogramma om knelpunten te verminderen. Het betreft voorzetting van de "hinderbeperking door de luchthaven op vrijwillige maar niet vrijblijvende basis". De Commissie Regionaal Overleg Teuge kan hier een rol in nemen.

**Datum**  
12 april 2021

**Zaaknummer**  
2020-007324

**Blad**  
6 van 6

- Het samen met de betrokkenen proberen te komen tot afspraken met het ILT en de Luchtvaartpolitie om de naleving van de regels voor het gebruik van het luchtruim te verbeteren;
- Onderzoeken op welke manieren de provincie een concrete bijdrage kan leveren aan duurzame ontwikkeling door de luchthaven en/haar ondernemers, zoals eerder ook een bijdrage voor het duurzame initiatief DEAC (Dutch Electronic Aviation Centre) op Teuge via de regio Cleantech tot stand is gekomen.

## 5 Financiële consequenties

Het besluitvormingsproces wordt naar verwachting niet afgerond binnen de wettelijke termijn. Daardoor kunnen belanghebbenden bij dit besluit een beroep doen op de Wet Dwangsom. Zij kunnen ook via de rechtbank een dwangsom laten vaststellen.

## 6 Proces en evaluatie

- Wij horen graag uw inzichten over onze voornemens voor de invulling voor het ontwerp-luchthavenbesluit.. Gezien de termijn van de procedure vragen wij u om deze voor xx-xx-xxxx met ons te delen.

Vervolgens:

- Wij verwerken uw overwegingen in het ontwerp Luchthavenbesluit.
- Wij stellen het ontwerp-luchthavenbesluit vast en leggen dat ter inzage;
- Na de ter-inzageleggingsperiode verwerken wij de ingekomen zienswijzen. Zo nodig volgen daar uit aanpassingen aan het ontwerp-Luchthavenbesluit.
- GS biedt het (nieuwe) ontwerp-Luchthavenbesluit aan u i.c.m. de ontwerp-reactienota.
- U stelt het Luchthavenbesluit vast volgens een door u voorgesteld proces.

Gedeputeerde Staten van Gelderland

John Berends	- Commissaris van de Koning
Pieter Hilhorst	- secretaris

### Bijlagen:

- 1 Notitie Verkenning