




Ontwerp scenario's Luchthavenbesluit Teuge

V 0.1 5-2-2021, 

 provincie
Gelderland



Situatie

Luchthaven Teuge

- Ca 45-50K vliegbewegingen per jaar (2015-2020)
- Omzettingsregeling uit 2010: ruimte voor ca 80K vliegbewegingen met huidige vlootmix, incl. correctie 3dB: Binnen huidige toestemming genoeg ruimte.
- Activiteiten:
 - Kleine luchtvaart (95%): privévluchten, lesvluchten, foto/inspectie vluchten, zweefvliegen, parachutespringen
 - Enkele businessjets en helikopter vluchten (wo nu beperkt aantal hulpverlening)
 - Luchtvaart gerelateerde bedrijven (onderhoud); Dutch Electronic Aviation Centre DEAC
 - Vliegclubs en Horeca, campings omgeving



Problematiek

Luchthaven Teuge

- Voor gezonde bedrijfsvoering is ontwikkelruimte nodig
- Verwacht/wens:
 - ruimte om – ingeval Lelystad Airport opent - een deel van de GA van LA op Teuge te kunnen ontvangen
 - ruimte voor ontwikkelen van elektrisch vliegen
 - ruimte voor uitbreiding hulpverleningsvluchten (lifeline)
- Hinderproblematiek in de omgeving:
 - Valschermvluchten: voortdurend stijgen / dalen in omgeving, vooral in de weekenden geen rust meer
 - Idem voor rondvluchten: Concentratie rond o.a. kroondomein Het Loo
- Wet Natuurbescherming ivm stikstofuitstoot knelpunt



Onderbouwing bij “situatie”

- Maak de omgeving waar hinder is door valschermluchten inzichtelijk en geef aan wat voor hinder dit betreft; waar mogelijk kwantificeren.
- Geef ook hinder aan op circuit (m.n. rondom punt sierra)
- Wat is de mogelijke impact van het stationeren van een lifeliner op Teuge



Wat willen we bereiken

Duurzaam ontwikkelen, met afname van hinder

- Ontwikkelruimte mogelijk blijven maken voor maatschappelijk gewenste ontwikkelingen
 - Elektrisch vliegen, hulpverlening (lifeline)
 - Krimp is geen uitgangspunt
- Gezonde bedrijfsvoering, nodig voor duurzame toekomst (investeringsruimte, werkgelegenheid, veiligheid)
- Hinderbeperking voor de omgeving
 - Minder (geluids) druk op de weekends / hot spots
 - Afname emissies (oa. stikstof, CO₂) (GMS, Klimaatakkoord)



Wat is de rol van de provincie

Waar kunnen wij sturen?

- Luchthavenbesluit: Grondgebonden
 - Openingstijden/dagen
 - Typen toestellen
 - Aantallen vliegbewegingen
 - Hinder tot “maaiveld niveau” (tm de startbaan)
- Wnb-vergunning: Stikstofuitstoot
- Provincie kan niet sturen op:
 - Gebruik luchtruim (incl. stijgen/dalen parachutisten)
 - Vlieggedrag (overtreden luchtvaartwet): Vliegen op plekken/hoogtes waar dat niet mag




Onderbouwing bij “rol provincie”

- Geef opties aan waar provincie wel op kan sturen
- Geef ons advies over handhavingspunten en monitoring
Geef aan wat daarbij een passende handhavingsstrategie kan zijn
- Geef aan welke gegevens de provincie daarvoor (jaarlijks) van de luchthaven nodig heeft. Biedt de geluidsrapportage genoeg inzicht of zijn bv. ook de start- en landingslijsten nodig ? (bv bij scenario 3a/3b)
- Welke maatregelen kan de luchthaven / de provincie aanvullend nemen op een luchthavenbesluit ? Hoe zijn die maatregelen af te dwingen / te stimuleren ?
- (convenant?)



Opdracht GS:

- Gedeputeerde Staten hebben besloten om een verkenning naar scenario's te doen op basis van 3 denkrichtingen:
 1. Op basis van huidig gebruik,
 2. Op basis van de aanvraag,
 3. Een vorm waarin ontwikkelruimte boven het huidige gebruik wordt vergund onder voorwaarden.
- GS kiezen hiervoor om een acceptabel ontwerp Luchthavenbesluit voor te kunnen leggen aan PS dat recht doet aan een complex samenspel van belangen tussen aandeelhouders, gebruikers, exploitanten en omwonenden van de luchthaven.



Scenario 1

“Huidig gebruik”

- De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit niet meer ruimte aan vliegbewegingen dan zij de afgelopen jaren heeft benut.
- Daarvoor is een “dubbel slot” nodig: Geluidruimte + vliegbewegingen begrenzen
- Voordeel: Conserveren
 - Hinder neemt niet toe
- Nadelen: Geen perspectief
 - Hinder neemt niet af
 - Geen prikkel verduurzaming huidig gebruik
 - Ontwikkelkansen --, bedrijfsvoering --,



Huidig gebruik

- Korte Reflectie op dit scenario ?
- Hoe zouden voorschriften + toelichting in het LHB er dan uit zien



Scenario 2

“Zoals aangevraagd”

- De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit dezelfde ruimte. Zolang zij binnen de (gecorrigeerde) geluidruimte blijft, is alles mogelijk.
- Voordeel:
 - Optimale vrijheid voor luchthaven om te ontwikkelen
- Nadelen:
 - Hinder neemt hoogstwaarschijnlijk toe
 - Geen prikkel verduurzaming huidig / toekomstig gebruik



Huidig gebruik

- Korte Reflectie op dit scenario ?
- Hoe zouden voorschriften + toelichting in het LHB er dan uit zien
- Zijn er in dit scenario nog opties om te sturen buiten het LHB om ? (zie ook vragen bij onderbouwing rol provincie)



Scenario 3a

“Hinderbeperking”

- De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit minder ruimte.
 - Valscherm- en rondvluchten worden beperkt: valschermspring-vrije weekend dagen (bijv. twee vooraf te plannen zaterdag en twee zondagen per maand) en strakkere openingstijden: van 10-19 h
- Voordeel:
 - Direct positief effect op de omwonenden
- Nadelen:
 - Bedrijfsvoering ondernemers enigszins beperkt
 - Geen prikkel verduurzaming huidig / toekomstig gebruik
 - Hinder andere dagen/tijden kan toenemen of verschuift naar andere typen vluchten met gelijkwaardige hinder
 - Handhaving moeilijk: wat is het verschil tussen een lesvlucht en een rondvlucht?

3a Rust voor de omgeving

- Korte Reflectie op dit scenario ?
- Hoe zouden voorschriften + toelichting in het LHB er dan uit zien ? Graag een voorstel voor een uitwerking:
 - Weren/sterk beperken geluidsklassen 1-2
 - Sturen op paravluchten en rondvluchten vanwege het hindergevend karakter: Op welke manieren kan hierop gestuurd worden in “gebruiksdagen” ?
 - Vertaal de voorgestelde maatregelen in voorschriften en toelichting.
- Hoe hou je adequaat toezicht in dit scenario ?
- Zijn er in dit scenario nog opties om te sturen buiten het LHB om ? (zie ook vragen bij onderbouwing rol provincie)



Scenario 3b

“Groeiverdien scenario”

- De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit een afnemende geluidruimte (en emisieruimte in de Wnb). Daarvoor moet de vlootmix transformeren naar stiller en schoner om hetzelfde aantal vluchten te blijven maken.
- Voordelen:
 - Op lange termijn gunstiger, duidelijke prikkel op verduurzamen en hinderbeperking
 - Er blijft ruimte voor de luchthaven om te ontwikkelen
- Nadelen:
 - Op korte termijn niet direct minder valschermvluchten en geen hinderbeperking, deze vluchten zijn daarvoor (te) belangrijk in de exploitatie van de luchthaven
 - Nog geen reel scenario, ontwikkelingen in LV gaan langzaam
 - Kaders/regelgeving nog niet in NL geïmplementeerd (WHO geluid

3b Groeiverdien scenario

- Op welke termijn wordt dit een reel scenario ?
- Welke voorschriften (en toelichting) kunnen voor dit scenario worden opgesteld
- Wat is een reel afbouw scenario voor de
 - Geluidruimte
 - Emissieruimte (CO₂, stikstof etc)
- Zijn er in dit scenario nog opties om te sturen buiten het LHB om ? (zie ook vragen bij onderbouwing rol provincie)



Aanbevolen: Combinatie scenario 3a+3b

- De luchthaven krijgt in voor een periode van **2 tot 5 jaar** een Luchthavenbesluit met minder ruimte. Valscherm- en rondvluchten worden beperkt:
- Er komen valschermspring-vrije weekend dagen (als eerder aangegeven) en strakkere openingstijden voor deze activiteiten. Daarmee worden omwonenden ontzien.
- De luchthaven kan in deze periode werken aan verduurzaming en hinderbeperking en dit vertalen in een nieuwe invoerset. De Provincie kan **vervolgens op een nieuwe aanvraag** met een vernieuwde vlootmix en invoerset een nieuw Luchthavenbesluit vaststellen.
- Als de overlast gevende vluchten hun hinder genoeg kunnen beperken, kan daar ook meer ruimte aan terug gegeven worden.
- Daarbij kunnen de WHO-norm van 45 dB en verwachte CO₂-normen evt worden mee genomen, naast evt. stikstofnormen in de Wnb vergunning.



3a-3b combinatie scenario

- Op welke manier valt een “overgang” van 3a naar 3b te stimuleren ? Waar moet de LH last van hebben om 3b “te verdienen”
- Hoe kan je sturen op de vlootmix, hoe krijg je daar als provincie goed inzicht in ?



Twee generieke uitgangspunten

- Het is in theorie mogelijk dat er een luchthavenbesluit wordt afgegeven zonder een bijbehorende **Wnb vergunning**. Dit kan tot een ongewenste situatie leid m.b.t. beeldvorming en handhaving. Overwogen kan worden het uitgangspunt te bekrachtigen dat **de beschikbare stikstofruimte** als maximumgrens gehanteerd wordt.
- **Hulpverleningsvluchten** zijn onmiskenbaar van groot maatschappelijk belang, maar kunnen ook zorgen voor veel hinder. In de Luchtvaartnota is het niet duidelijk of bepleit wordt om deze vluchten te beschouwen als onderdeel van de vergunde geluidruimte of dat er extra ruimte vergund moet worden bovenop een vigerend besluit. Overwogen kan worden om als standpunt in te nemen dat hulpverleningsvluchten in beginsel **binnen de geluidruimte van het luchthavenbesluit** moeten worden gerekend



Convenant ?

- Te verkennen valt een convenant voor het reguleren van zaken die niet binnen de context van een LHB of de Wnb vergunning geregeld kunnen worden
- Kan gaan over vlieg gedrag: bonus-malus regeling voor het correct/incorrect vliegen van circuit (JvM)
- Ander flankerend beleid; fysieke maatregelen ?



Vervolgstappen

- Ophalen reacties belanghebbenden intern/extern
- Extern Toetsen juridische / praktische haalbaarheid
- Bespreken GS (strategisch beraad),
- Ophalen reacties PS (beeldvormend+ oordeelsvormend beraad)
- GS besluit over keuze+uitgangspunten
- Keuze scenario wordt doorgevoerd in ontwerp-LHB (evt Wnb)
- Daarna volgt het reguliere proces voor de beide besluiten
Terinzage legging, zienswijzen, NvA, PS voor LHB, GS voor Wnb