

Aan: Christianne van der Wal

Van: [REDACTED]

Datum: 17 maart

Betreft: besprekingen luchtvaart, eerst van 9 tot 10 met ons en aansluitend van 10 tot 11 met vier wethouders van aandeelhoudende Teuge-gemeenten, aanstaande vrijdag 19 maart

Dag Christianne, we willen het vrijdagochtend van 9 tot 10 uur hebben over:

1.

2.

buiten verzoek

3. De concretisering van en toelichting op de denkrichtingen in scenario's over Luchthavenbesluit Teuge, al aangekondigd in de rondvraag die we recent in GS brachten. De tekst van de rondvraag is onderstaand opgenomen.
4. Het sentiment dat we recent hebben 'opgehaald' over de uitwerking van de denkrichtingen in scenario's.
5. Het vervolgproces van nu naar een PS-behandeling in juli - of na de zomervakantie, dan wordt het september, inclusief de timing van GS-voorkeur over scenario's, als start voor gesprek hier over met. Met name: voor of na digitaal werkbezoek van PS aan de luchthaven Teuge.

- 6. De voorbereiding op het gesprek tussen 10 en 11 met vier wethouders van Voorst, Apeldoorn, Zutphen en Deventer over het luchthavenbesluit.**

Ad 1. Terugblik op BGK van 1 maart

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

Ad 2. Wnb Lelystad Airport

Mondelingen toelichting - geen nadere annotatie

Ad 3. Uitwerking van de denkrichtingen – conform rondvraagnotitie GS

Toelichting

Op 8 oktober 2020 heeft GS besloten [om 3 denkrichtingen uit te werken in scenario's](#), die de beleidsbasis kunnen vormen voor het te nemen luchthavenbesluit voor de luchthaven Teuge. Op 8 januari jl. heeft de luchthaven de aanvragen om een Luchthavenbesluit en de Wnb vergunning aangevuld. Met

de omgeving, gebruikers en aandeelhouders van de luchthaven zijn gesprekken gevoerd over de uitwerking van de 3 denkrichtingen in scenario's. Deze 3 scenario's worden komende maand in een laatste ronde besproken met de omgeving. GS beslist over de keuze uit de scenario's en raadpleegt daarbij ook PS.

Het gekozen scenario wordt vertaald in voorschriften in het ontwerp-Luchthavenbesluit. GS stelt dit ontwerp-Luchthavenbesluit vast en legt dat ter inzage.

Na de ter inzage legging reageert GS op de zienswijzen via de Nota van Antwoord. GS stuurt het ontwerp Luchthavenbesluit en de Nota van Antwoord toe aan PS; PS besluiten uiteindelijk over het luchthavenbesluit. GS besluit over de Wnb vergunning. GS streeft er naar om de processen van beide aanvragen zo parallel mogelijk te laten verlopen.

Uitwerking scenario's

De uitwerking van scenario's heeft op hoofdlijnen plaatsgevonden. De uitwerking gaat globaal in op voor-en nadelen. GS maakt binnenkort - op basis van een nadere vergelijkende uitwerking (incl. een technische review en een juridisch advies) - een voorlopige keuze uit deze scenario's. Daarmee geeft u richting aan de uitwerking van voorschriften in het ontwerp-luchthavenbesluit.

De 4 scenario's zijn:

1. Huidig gebruik
2. Zoals aangevraagd
3. a. Hinderbeperking
3. b. Duurzaam ontwikkelen

Of een combinatie van 3a. en 3b.

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 en vliegbewegingen begrenzen.
- Voordeel: Conserveren
 - Hinder neemt niet toe
- Nadelen: Geen perspectief
 - Hinder neemt niet af
 - Geen prikkel verduurzaming huidig gebruik
 - Ontwikkelkansen --, bedrijfsvoering --,



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

Provincie Gelderland | 24/2/21



Scenario 3a

“Hinderbeperking”

- De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit beperkingen.
 - Valscherm- en rondvluchten worden beperkt: valschermspring-vrije weekend dagen (bijv. twee vooraf te plannen zaterdagen en twee zondagen per maand) en strakkere openingstijden
- Voordeel:
 - Direct positief effect op de omwonenden
- Nadelen:
 - Bedrijfsvoering ondernemers wordt beïnvloed
 - 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?

Provincie Gelderland | 24/2/21



Scenario 3b “Duurzaam ontwikkelen”

- De luchthaven krijgt in het nieuwe Luchthavenbesluit een afnemende geluidruimte (en emisieruimte in de Wnb). Door de vliegtuigen stiller en schoner te maken kunnen toch dezelfde aantallen vliegbewegingen worden gemaakt.
- 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 reëel scenario, ontwikkelingen in luchtvaart gaan langzaam
 - Kaders en regelgeving nog niet in NL geïmplementeerd (WHO geluid + CO₂)

Provincie Gelderland | 24/2/21



Combinatie scenario 3a+3b

- De luchthaven krijgt in voor een periode van **2 tot 5 jaar** een Luchthavenbesluit beperkingen voor valscherm- en rondvluchten;
- Er komen valscherm-spring-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 via de vlootmix en dit vertalen in een nieuwe aanvraag. De Provincie kan **vervolgens op de nieuwe aanvraag** 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.

Provincie Gelderland | 24/2/21

Ad 4. Het sentiment dat we hebben aangetroffen (hierbij worden de scenario's bekend verondersteld).

In het algemeen treffen we begrip aan voor de onderscheiden denkrichtingen. Het lijkt erop dat met de vier denkrichtingen het speelveld goed in beeld is gebracht. Andere denkrichtingen, bijvoorbeeld een krimp van de huidige exploitatie wordt niet als realistisch beschouwd.

Waar wij zelf aanvankelijk vreesden voor een beperkend effect van de stikstof-regelgeving op de exploitatie van de luchthaven, blijkt dat inmiddels mee te vallen. Vooral vanwege omdat de vergelijking met het referentiejaar 2000 voor de luchthaven gunstig uitvalt.

Dat laat onverlet dat op dit punt zeker nog discussie is te verwachten, naar verwachting ook in de vorm van bezwaren, met name omdat – net als bij de landelijk verstrekte Wnb-vergunningen de uitstoot van stikstof boven 3000ft buiten beschouwing wordt gelaten.

In het proces en de gevoerde gesprekken (binnen en buiten de deur) is langzamerhand meer duidelijk geworden dat voor de provincie bij dit luchthavenbesluit twee invalshoeken van belang zijn, die we wat ons betreft ook als criterium kunnen hanteren – er van uitgaande dat jij daar ook mee kunt instemmen:

1. De wens om de luchthaven een toekomstperspectief te bieden met een exploitatie die verder verduurzaamt
2. De wens om de hinder die wordt ervaren in de omgeving te verminderen. De meeste hinder wordt veroorzaakt door de vluchten waarmee parachutisten op springhoogte worden gebracht en door commerciële rondvluchten.

Vervolgens is de logische constatering dat de scenario's 1 en 2 niet voldoen aan deze criteria. En dat scenario 3a dat wel doet en scenario 3b dat op termijn kan doen.

Van luchtvaartpartijen – om te beginnen bijvoorbeeld met het paracentrum – hebben we te horen gekregen dat de voorgestelde beperking dat er op twee zaterdagen en twee zondagen per maand geen vluchten met parachutisten mogen plaatsvinden, ernstige consequenties zal hebben voor hun exploitatie. Dat de para-vluchten – binnen de vergunning – wel verplaatst kunnen worden van de weekend-dagen naar door-de-weekse dagen, wordt maar beperkt als alternatief gezien.

Tegelijkertijd wordt door partijen onderkend dat alleen een behoorlijk substantiële beperking (zoals nu voorgesteld met de weekend-dagen) voor de luchthaven aanleiding zal zijn om te investeren in verduurzaming, met name in stillere vliegtuigen. Dit heeft een relatie met het principe dat in scenario 3a wel een beperking op de weekenden wordt gelegd maar niet (via een dubbel slot) op het aantal vliegbegingen.

Immers, op het moment dat parachutisten omhoog kunnen worden gebracht met stillere vliegtuigen, kunnen de weekendbeperkingen verminderd worden of vervallen.

De eerste reactie van Lelygate en Platform Vlieghinder Teuge is er een van waardering dat met name alternatief 3a op tafel ligt.

De onderbouwing van de scenario's 3a en 3b is nog best lastig. Ingeval van scenario 3a ligt daar de uitdaging om goed te onderbouwen dat met deze beperking (twee zaterdagen en twee zondagen per maand) de hinder acceptabel is teruggebracht en de exploitatie niet te zeer geschaad.

Bij scenario 3b is het lastig om in juridisch sluitende formulering de vergunde geluidsruimte in een nader te bepalen tijdspad terug te brengen.

Ad 5. Vervolgproces

Proces vervolg en indicatieve planning

- Gesprekken ronde omgeving, gebruikers en belanghebbenden	maart 2021
- digitaal bezoek PS-leden aan luchthaven	april 2021
- gesprek Christianne woordvoerders	april 2021
- besluit over keuze uit scenario's door GS	april 2021
- bespreking door PS met advies aan GS	mei 2021
- GS: ontwerp-Luchthavenbesluit met verwerking PS-advies	mei 2021
- idem ontwerp besluit Wnb aanvraag	mei 2021
- Ter inzage legging ontwerp LHB en Wnb	mei-juni
- Opstellen Nota van Antwoord	juli-aug 2021
- Toezenden NvA en ontwerp luchthaven besluit aan PS	sept 2021
- Beeldvormend Luchthavenbesluit PS	sept 2021
- Oordeelsvormend Luchthavenbesluit PS	sept 2021
- Besluitvormend: Luchthavenbesluit PS	sept 2021

Ad 6. Gesprek met gemeenten

In het ambtelijke gesprek dat we met vertegenwoordigers van de gemeenten hebben gevoerd is eigenlijk begrip getoond voor de wens om de hinder te verminderen.

Tegelijkertijd is daarbij aangegeven dat deze hinderbeperking voor omwonenden aanleiding kan zijn om vooral actie te blijven voeren om de overlast van het vliegveld verder te verminderen (rupsje nooit genoeg). En hoe ga je daar dan mee om?

Ook is aandacht gevraagd voor de economische betekenis van het vliegveld (de werkgelegenheid van enkele honderden mensen) en de toeristisch-recreatieve betekenis.

Ten aanzien van verduurzaming is aangegeven dat een beperking van de mogelijkheden om tot een sluitende exploitatie te komen, op gespannen voet staat met het realiseren van duurzaamheidsambities.

We verwachten dat deze punten ook in het bestuurlijke gesprek tussen 10 en 11 uur terug komen.