

Minder hinder van Teuge

in glijvlucht naar groter draagvlak
voor general aviation

Onderzoek naar mogelijkheden voor hinderbeperkende maatregelen op en
rond luchthaven Teuge
Jan van Muyden
6 juli 2015

Minder hinder van Teuge

in glijvlucht naar groter draagvlak voor general aviation

Onderzoek naar mogelijkheden voor hinderbeperkende maatregelen op en rond luchthaven Teuge

Jan van Muyden

16 juni 2015

Inhoudsopgave

1. **Inleiding**
Kader onderzoeksvraag
Ruimtelijke en maatschappelijke context
Onderzoeksopzet
Gewenst resultaat
2. **Begripsomschrijving**
3. **Inventarisatie hinderervaring**
Werkwijze
Samenvatting van interviews en deskresearch
4. **Mogelijkheden tot hinderbeperking**
5. **Profilering luchthaven Teuge**
6. **Met ambitie van optie naar aanbeveling**
7. **Goede bedoelingen in uitvoering**

Bronnen

Bijlagen

Circuit Teuge
Control zone Deelen

Bedoeling en verantwoordelijkheid

Deze notitie is bedoeld om belanghebbende partijen inzicht te bieden in mogelijkheden tot vermindering van het ervaren van vlieghinder in relatie tot luchthaven Teuge. De basis voor deze notitie wordt gevormd door de in hoofdstuk 3 genoteerde opmerkingen van omwonenden en gehinderden, zoals opgetekend tijdens interviews en weergegeven in verslaglegging van eerdere besprekingen. De juistheid van deze informatie staat niet ter discussie.

De oplossingsrichtingen (aanbevelingen), zoals beschreven in hoofdstuk 6, zijn bedoeld om in besluitvorming nader uit te werken. Deze aanbevelingen kunnen niet gelezen worden buiten de context en samenhang waarin zij zijn gedaan. Het is aan de belanghebbende en verantwoordelijke partijen verder vorm te geven aan de uitwerking van de aanbevelingen.

1. Inleiding

Kader onderzoeksvraag

In het kader van het door provincie Gelderland te nemen luchthavenbesluit ontwikkelt luchthaven Teuge een langetermijnvisie voor de ontwikkeling van de luchthaven (Plan van Aanpak Langere termijn ontwikkeling luchthaven Teuge en omgeving, 2014). Het maatschappelijk draagvlak in de omgeving van de luchthaven speelt daarbij een belangrijke rol. Als één van de onderzoeksvragen stelt het Plan van Aanpak:

- Waar liggen concrete mogelijkheden voor hinderbeperking?

Omdat het onderzoek is gericht op het vinden van oplossingen voor specifieke hindersituaties is in dit onderzoek gekozen voor een kwalitatieve benadering. Inzicht krijgen in de aard van de hinderervaringen, waar mogelijk gerelateerd aan locatie en type gebruik vliegtuigen, biedt de basis voor het zoeken naar oplossingen. Dit rapport geeft op basis van deskresearch, gesprekken met gehinderden, met gebruikers van het vliegveld, de luchthavendirectie, de havenmeester, de KLPD en de provincie aan waar de beste kansen voor hinderbeperking liggen.

Ruimtelijke en maatschappelijke context

Licence to produce

Luchthaven Teuge ligt in een relatief landelijk gebied in een stedelijke omgeving. In de iets wijdere omtrek is sprake van een aantrekkelijk en druk bezocht recreatief landschap. Hoewel de luchthaven dit jaar zijn 80-jarig jubileum viert, is de aanwezigheid op deze plaats niet geheel onomstreden. Tegen deze achtergrond hebben luchthaven Teuge en zijn gebruikers de plicht het maatschappelijk draagvlak voor hun gebruiksruijnte te verdienen. Evenals bijvoorbeeld de landbouw heeft de luchthaven er belang bij zijn *licence to produce* te verwerven en te onderhouden. Daar komt bij dat de buitenwereld om de luchthaven heen aanvoelt dat er druk ligt op de ontwikkeling van de luchthaven. Van binnenuit is er de begrijpelijke wenselijkheid om structureel een sluitende exploitatie te hebben. Van buitenaf is er de druk die het gevolg is van de functieverandering van luchthaven Lelystad. Het is aan de luchthaven en zijn gebruikers om er alles aan te doen om het *barrière-denken* om te zetten in denken in oplossingen. Vertrouwen in elkaar is daarbij van doorslaggevend belang.

Wat voor luchthaven wil Teuge zijn?

Vertrouwen begint bij een heldere beeldvorming, transparante communicatie en consistent verwachtingenmanagement. Wat voor luchthaven wil Teuge zijn? Hoe maak je dat bekend en wat doe je als de werkelijkheid om welke reden dan ook afwijkt van dat profiel? Zelfs als het om vliegtuigen gaat geldt: vertrouwen komt te voet en gaat te paard.

De luchthaven zou er goed aan doen het initiatief te nemen om, samen met gebruikers, een aantal daartoe adequate ambities vast te leggen in een verklaring van uitgangspunten. Om daarin vast te leggen wat voor luchthaven Teuge zou willen zijn, hoe het daar wil komen en hoe het daaromheen een zorgvuldige communicatie wil onderhouden.

Profilering als afwegingskader

Het profiel, het antwoord op de vraag wat voor luchthaven Teuge zou willen zijn, is ook nodig omdat het richtinggevend is om te bepalen welke van de mogelijke maatregelen in samenhang passend zijn om de gewenste profilering te ondersteunen. In principe zijn er natuurlijk verschillende profielen denkbaar. In dit advies zal voorgesteld worden daaruit een keuze te maken.

Onderzoeksopzet

1. In gesprek met (afvaardigingen van) omwonenden en op basis van eerdere inventarisaties wordt bepaald welke gebruiksgedragingen als hinderlijk worden ervaren. De mate van hinder-ervaring wordt daarbij betrokken.
2. In gesprek met afvaardigingen van luchthaven Teuge en zijn gebruikers en op basis van eerdere inventarisatie wordt bepaald welke hinderbeperkende maatregelen genomen zouden kunnen worden.
3. Op basis van een verwerking van de resultaten van de gesprekken onder 1 en 2, worden aanbevelingen voor hindervermijding opgesteld. Daarbij wordt betrokken de effectiviteit van de

maatregelen, de inspanning die deze maatregelen vragen en de mate waarin de maatregelen bijdragen aan de gewenste profilering van luchthaven Teuge.

Gewenst resultaat

- a. Een inventarisatie/beschrijving van vermijdbare hinder.
- b. Een set zowel door gebruikers, havenmeester, als omwonenden gedragen afspraken teneinde vermijdbare hinder te voorkomen.
- c. Advies aan de provincie m.b.t. elementen die meegenomen zouden kunnen worden in het te nemen luchthavenbesluit.
- d. Een gedragscode voor gebruikers van luchthaven Teuge ter voorkoming van vermijdbare hinder.
- e. Een procedure waarin jaarlijks wordt geëvalueerd in welke mate de gedragscode bijdraagt aan het vermijden van vermijdbare hinder.
- f. Boring: Een advies aan de CRO over de wijze waarop deze jaarlijks het gebruik van de gedragscode zou kunnen evalueren.

2. Begripsomschrijving

Voor de goede orde worden de belangrijkste begrippen binnen het onderwerp *hinderbeperking* hieronder omschreven:

Hinder

Door omwonenden ervaren overlast welke (in dit geval) is toe te schrijven aan het gebruik van luchthaven Teuge.

Hinderbeperking

Structurele vermindering van hinder.

Overtreding

Overtreding van de Wet Luchtvaart en overige overheidsbepalingen m.b.t. het gebruik van luchthavens en het luchtruim.

Vermijdbare hinder

Hinder welke door gedrags- of gebruiksaanpassing is te verminderen of te voorkomen.

Vermijdbare verstoring

Verstoring welke door gedrags- of gebruiksaanpassing is te verminderen of te voorkomen.

Verstoring

Een door gebruik van luchthaven Teuge veroorzaakte verandering in het ecosysteem.

3. Inventarisatie hinderervaring

Werkwijze

Er zijn 7 interviews afgenomen met in het totaal 15 gehinderden. Om redenen die hieronder vermeld zijn, worden de namen van de deelnemers niet bekend gemaakt.

In de interviews is een aantal veel terugkerende thema's te herkennen. De waarnemingen van de geïnterviewden zijn zo veel mogelijk onder deze thema's samen gevat. De interviews zijn allen afgesloten met de mededeling dat de geïnterviewden geen verslag van hun specifieke interview (ter goedkeuring) zouden ontvangen, maar wel de thematische samenvatting. Deze samenvatting is aan alle geïnterviewden toegezonden met de vraag te beoordelen of er nog aspecten ontbraken. De opmerkingen zijn vervolgens in deze samenvatting verwerkt. Onderstaande samenvatting is gebaseerd op gespreksverslagen en kan dus individuele waarnemingen, indrukken, of opvattingen van geïnterviewden bevatten. Deze zijn niet onderbouwd of gecorrigeerd op basis van aanvullend verworven informatie. Daarnaast is gebruik gemaakt van bestaande gespreksverslagen.

Samenvatting van interviews en deskresearch

Onderstaande samenvatting (tot aan H. 4) is volledig gebaseerd op gespreksverslagen en kan dus individuele waarnemingen, indrukken, of opvattingen van geïnterviewden bevatten. Deze zijn niet onderbouwd of gecorrigeerd op basis van aanvullend verworven informatie. De juistheid van deze informatie staat niet ter discussie.

Luchtacrobatiek

Luchtacrobatiek wordt om verschillende redenen als zeer hinderlijk ervaren.

Het in sterkte en toonhoogte sterk wisselende geluid dat gepaard gaat met de figuren die worden gevlogen wordt als zeer doordringend ervaren. Vooral als het toestel daarbij laag komt en weer optrekt klinkt het geluid erg dichtbij en hard.

Het horen en zien van de stunts leidt tot angstige gevoelens. De wetenschap dat het ook wel eens mis gaat, maakt het er niet beter op. Die gevallen waarbij 'in teamverband' wordt gestunt, worden als extra hinderlijk en beangstigend ervaren. Bij de uitvoering van de figuren komt het vliegtuig regelmatig te laag.

Luchtacrobatiek komt in de wijde omtrek rond Teuge voor, tot in de verder gelegen natuurgebieden (waar het niet hoort, zie KNVvL-richtlijn).

Als geen andere activiteit overheerst m.b.t. de luchtacrobatiek een gevoel van onrechtvaardigheid: veel mensen op de grond hebben hinder van een enkeling die zijn hobby uitvoert.

Er is behoefte aan het aanwijzen van gebieden waar luchtacrobatiek niet gewenst is. Direct boven het vliegveld is het niet gewenst omdat het daar de toch al aanwezige geluidsbelasting nog versterkt.

Kortom: Luchtacrobatiek geeft veel lawaaioverlast, vormt een veiligheidsrisico en leidt tot angst. De vraag rijst of luchtacrobatiek niet gezien moet worden als een risicovol evenement waarvoor alleen onder voorwaarden (geschikte locatie en aanwezige veiligheidsdiensten) toestemming kan worden verleend (vgl. stunts met 'monstertruck').

Parachutespringen

Hoewel het parachutespringen op zich gezien wordt als een attractief schouwspel wordt het omhoog brengen van de springers in de nabije omgeving als de meest hinderlijke activiteit beschouwd. De geluidshinder is lokaal en geldt voor deze locaties vooral in de weekends als voortdurend aanwezig. Deze weekend-hinder wordt dan zeer sterk ervaren en leidt tot kwade reacties.

Hoewel de paravluchten worden meegenomen in de totale geluidsbelasting van het vliegveld wordt opgemerkt dat binnen de vastgestelde geluidscontour dit specifieke zeer lokale effect eigenlijk ten onrechte wordt 'weggemiddeld', m.a.w.: de methode waarop de geluidsruimte wordt vastgelegd en de belasting wordt gemeten, is in dit opzicht eigenlijk niet adequaat. Onderkend wordt dat de paraclub geïnvesteerd heeft in stillere motoren en een zo gunstig mogelijk pad omhoog heeft ontworpen.

Onduidelijkheid is er over de vraag wat dat pad is en of het ook altijd wordt gebruikt. Openbaar beschikbare informatie daarover zou welkom zijn. Maar het feit dat met twee toestellen wordt gevlogen betekent dat er op geschikte dagen altijd wel één in de lucht is. Bovendien brengt de capaciteit van de toestellen (nu 15 springers tegen vroeger 8) met zich mee dat de springers in verschillende groepjes worden afgezet, waartoe ze, op hoogte, nog enkele rondjes moeten vliegen.

Gevreesd wordt dat door verdringing van zweefvliegen deze situatie zal verslechteren.

Warmdraaien en proefdraaien

Het warmdraaien of proefdraaien van vliegtuigmotoren op de grond wordt in de zeer nabije omgeving als uiterst hinderlijk ervaren. Het duurt lang en gaat vaak ook op hoog vermogen. Opgemerkt wordt dat het vooral oude (Cessna) toestellen zijn die (verplicht) lang warm moeten draaien. Soms is meer dan 100 dB(A) gemeten, wat ruim ligt boven de grenswaarden die gelden op de gevel van gevoelige gebouwen zoals woningen. Bij het warmdraaien van straalmotoren komt daar de geurhinder van kerosinedamp bij.

Er wordt op gewezen dat geluidsbelasting van warmdraaien op locatie door een leemte in de wetgeving op geen enkele wijze wordt mee beoordeeld. Na juridische procedures is door zowel het rijk als de provincie in eerste instantie erkend dat de wet- en regelgeving hierin niet voorziet. Inmiddels is duidelijk dat dit warmdraaien onder de landzijdige luchtvaartregelgeving valt en dat het luchthavenbesluit het geëigende instrument is dit te regelen. Het is niet meegenomen in de Lden geluidszone.

Fysieke voorzieningen als een grondwal (is er in het verleden geweest, maar is verwijderd), een muur of een inpandige locatie kunnen deze hinder belangrijk verminderen.

Er wordt een waarschuwing afgegeven richting gemeente Voorst m.b.t. de te verwachten onacceptabele geluidsniveaus op de gevels van de nieuw te bouwen woningen in Teuge oost.

Fijnstof

Fijnstof (inclusief ultra fijnstof) wordt ervaren als een onderbelicht probleem. Omwonenden in de af- en aanvliegroutes rapporteren 'zwarte ramen' en veronderstellen eveneens zwarte longen. Mogelijk is er verband tussen verschillende te gebruiken brandstoffen en de mate van uitstoot van fijnstof. Onduidelijk is of er bij de in gebruik zijnde typen vliegtuigen ook aan de orde is aan katalysatoren te denken. Naast fijnstof ook lood? Zijn er mogelijkheden oude toestellen met bovenmatige uitstoot 'uit te faseren'?

Geluid bij landen

In het algemeen kunnen de kleinere vliegtuigen die op Teuge vliegen in glijvlucht en zonder vermogen landen. Dat wordt op prijs gesteld.

Onduidelijk is wat de voorschriften of mogelijkheden in dit opzicht zijn bij turboprop- en straalvliegtuigen. Door sommige geïnterviewden wordt gerapporteerd dat deze om technische redenen onder (vol) vermogen moeten landen.

Hoewel grotere (straal)vliegtuigen landend in glijvlucht aanmerkelijk minder lawaai maken dan bv het parachutevliegtuig, is merkbaar dat er vaak buiten de route en veel te laag wordt gevlogen. Ook gaan vliegtuigen die een eerste landing missen vaak niet via de officiële route terug om opnieuw aan te vliegen. Veel vliegers lossen dit "kort door de bocht" op en komen uit andere richtingen niet in glijvlucht en met meer lawaai over.

Laag vliegen

Te laag vliegen is een veel voorkomende klacht. Vaak gaat deze gepaard met de machteloosheid om dat formeel aan te tonen. De indruk bestaat dat regelmatig onder de 1000 resp. 500 voet wordt gevlogen. De capaciteit van de (gespecialiseerde) KLPD is te laag, zij kunnen niet overal tegelijk zijn, en de vastgelegde waarnemingen van burgers worden, hoewel technisch niet mis te verstaan, niet als bewijsmateriaal erkend. Dit euvel leidt te vaak tot discussie over de feitelijk gehanteerde vlieghoogte. Het frustreert daarmee gesprekken over vermijdbare hinder en oorzaken daarvan. In alle interviews is aangegeven dat het verplicht stellen van een functionerende transponder, inclusief een procedure voor uitlezen en documenteren van de gegevens (vliegtuigvolgsysteem) een absolute noodzaak is om tot wezenlijke hinderbeperking op vliegveld Teuge te komen. Omwonenden ervaren het als een tekortschietende praktijk dat de KLPD op dit moment alleen maar sancties mag opleggen als zij zelf de overtreding constateert. Opgemerkt wordt dat openbaarheid cq. beschikbaarheid van de gegevens voor betrokken gehinderden cruciaal lijkt voor het treffen van adequate maatregelen om de hinder te beperken.

Natuurgebieden

De grote investeringen door overheid en particulieren in natuurontwikkeling in de Brummense Landgoederenzone en op de Empese en Tondense heide en het bevochten draagvlak onder omwonenden voor de wateroverlast die dat met zich mee brengt, de profilering van de gemeente Brummen op de toeristische waarde van dit stille en natte gebied, de profilering van de Veluwe als het grootste aaneengesloten natuurgebied van ons land, de beperkende regelgeving voor bewoners van de Natura 2000-gebieden, de toeristische economische waarde van deze gebieden, dit alles wordt in schril contrast ervaren met de wettelijke mogelijkheid dat boven deze gebieden in afwijking met de bebouwde omgeving (min. 1000 voet) tot op 500 voet gevlogen mag worden en met de toegenomen overlast door frequent vliegverkeer van en naar Teuge. Bijkomend gegeven is dat in deze gebieden het achtergrondgeluid verwaarloosbaar is in tegenstelling tot in de bebouwde omgeving.

Een gedragscode die de overheid met de KNVvL is overeengekomen om deze gebieden als *to be avoided* zone te hanteren (d.w.z. dat er alleen gevlogen mag worden als dat om bijzondere redenen onvermijdelijk is en dan op minimaal 1000 voet) wordt onvoldoende nageleefd en door bewoners dus als te vrijblijvend ervaren. De sector versterkt dat gevoel door aan te geven dat dit een vrijwillige beperking is en dat deze alleen zou gelden voor leden van de KNVvL. Echter ook de AOPA heeft deze richtlijn omarmd. Het ligt voor de hand dat ook het vliegverkeer rond Teuge de door de overheid, KNVvL en AOPA afgesproken richtlijn gewoon naleeft.

Het zou meer voor de hand liggen hier de minimum hoogte juist op te trekken naar 1500 voet.

Rondvluchten

Rondvluchten zijn, hoewel zeer lokaal, een belangrijke bron van ergernis. Dezelfde objecten worden vaak bezocht en er bestaat sterk de indruk dat daar ook te laag gevlogen wordt. De sterke toename van rondvluchten naar en over steeds dezelfde locaties en volgens dezelfde patronen, geeft erg veel overlast, zowel qua geluid als qua privacy. Hinder wordt gerapporteerd vanuit omgeving Paleis het Loo, Park Berg en Bos, IJsselfront Deventer, Landgoederen Brummen. Regelmatig gaat dit gepaard met klachten van laag vliegen.

Routes

Veel piloten houden zich niet aan de voorgeschreven aan- en uitvliegroutes en negeren de bakens die het circuit markeren. Optrekken door motorvliegtuig van zweefvliegtuig gaat vaak erg laag over woningen aan de Lochemsestraat nrs. 7 t/m 16.

Circuit

Met de baanverlenging is, vooral voor uitvliegend verkeer, een andere situatie ontstaan. In de praktijk komt het, westwaarts uitvliegend, eerder los en heeft dan de neiging eerder af te draaien dan vroeger. Beter: doorvliegen tot bakken bij Drostendijk. Ook voor het inkomend verkeer bij (overheersende) westenwind is de situatie veranderd. Waar dit vroeger tussen Twello en 't Hartelaer door vloog komt het verkeer nu over de westelijke dorpsrand van Twello. Dit kan nu meer oostelijk al op de baan landen, hetgeen niet aansluit bij het oude circuit ontwerp.

Circuit, bebakening en geluidscontour zijn na de baanverlenging niet aangepast. Sommige geïnterviewden zijn van mening dat dit wel zou moeten gebeuren. Aanvliegroute Oost zou iets verder vanaf zuiden kunnen komen en zo Deventer ontlasten. Wel wordt dan over Twello-oost gevlogen. Zorgpunt is dat door verdringing van vliegen elders het aantal vluchten sterk omhoog gaat, om nog maar niet te spreken van het probleem dat ontstaat als er in oostelijke richting opgestegen gaat worden.

Voor een figuur van het circuit: zie bijlage.

Bakens

Bakens zijn, vooral in een hoog maïs gewas, niet altijd goed zichtbaar. De vraag is ook of alle bakens in de goede zichtrichting staan. Er is twijfel of het bakken ten zuiden van 't Hartelaer goed gericht staat. Wellicht moet de positie van bakens herzien worden als het circuit herontworpen wordt.

Verkeer overland

Het vliegverkeer overland zou in principe de minste hinder kunnen veroorzaken. Toch zijn hier nog verbeteringen mogelijk. Wanneer dit verkeer, in weerwil met de voornoemde KNVvL-richtlijn, plaatsvindt boven natuurgebieden met weinig tot geen achtergrondgeluid is de impact van een enkel vliegtuig op de kwaliteit van de rustbeleving toch nog aanzienlijk. In principe zouden deze gebieden gemeden moeten worden en zou het goed zijn als dat verkeer zo veel mogelijk de bestaande structuur van rijks- en provinciale wegen volgt, ofwel zich voegt in het al aanwezige achtergrondgeluid. Hoger vliegen (1500 voet) helpt enorm.

De waarneming is dat er vaste overlandroutes over natuurgebieden liggen, bijvoorbeeld naar het zuiden via Klarenbeek naar en over de Landgoederen Brummen (Natura 2000). Deze worden als zeer hinderlijk ervaren. Hoewel het antwoord op vragen hierover voortdurend wordt ontweken, tonen registraties en videobeelden duidelijk aan dat er kennelijk ((in)formeel?) GPS-coördinaten worden gebruikt die stevast over dit gebied leiden. Die zouden moeten worden aangepast.

Spreiding over de windrichting

Bij de overheersende westelijke wind is het begrijpelijk dat verreweg het meeste stijgend verkeer in westelijke richting plaats vindt. Dit voelt onevenredig aan. De vraag of suggestie rijst of bij (praktisch) windstil weer niet vaker oostwaarts gevlogen zou kunnen worden.

Spreiding over de week

Het meeste vliegverkeer vindt, vooral na het stoppen van de vliedschool, plaats in de weekenden en bij mooi weer. Dat zijn ook de perioden waarin de bewoners en recreanten willen genieten van hun omgeving. In het verleden lag er in de berekening van de geluidsbelasting (Bkl norm) een factor 5 op het 'weekendgeluid'. Bij de omzetting van Bkl naar Lden valt deze factor weg. Afgezien van het feit dat hiermee de geluidsruimte van de luchthaven wordt verruimd, verdwijnt daarmee ook een prikkel om in

het weekend minder te belasten. Dit zou door de luchthaven opgevangen kunnen worden in de tariefstructuur (veel sterker dan nu het geval is).

Openingstijden

De ingebruikname van de baanverlichting en de verruiming van de openingstijden tot 23:00 u leiden tot zorg m.b.t. toename van verkeer en hinder daarvan in de avonduren. De hinder van inkomend verkeer m.b.v. de baanverlichting valt tot nu toe mee. Wel is er onduidelijkheid over de te vliegen naderingsroute. De mededeling van de luchthaven dat de baanverlichting alleen voor inkomend verkeer zal worden gebruikt, wordt niet vertrouwd. Gebruik door opstijgend verkeer is al twee keer geconstateerd en wordt als onacceptabel beschouwd. De angst bestaat dat de verruiming van de openingstijden tot 23.00 uur voor het zakelijke verkeer uiteindelijk ook zal leiden tot het makkelijker toestaan van verruimde openingstijden voor ander vliegverkeer (para's/rondvluchten), waardoor de stillere zomeravonden in het weekend helemaal tot het verleden zullen gaan behoren.

Geografisch beeld

In het verlengde van de baan: vooral veel verkeer dat niet rechtdoor vliegt, maar al (laag) afdraait en boven woonwijken komt.

In de directe omgeving van het veld: warmdraaien of proefdraaien van vliegtuigmotoren.

Zeer lokaal nabij vliegveld: zeer langdurige aanwezigheid van paravliegtuigen op vaste locatie (in spiraal omhoog).

In wijde omgeving: luchtacrobatiek, soms erg laag, maar telkens in duur beperkt, hoewel er ook opnamen worden gerapporteerd van een duur van drie kwartier.

Toeristische hotspots ('t Loo, IJsselfront Deventer, landgoederen): terugkerende rondvluchten.

Algemeen in het buitengebied en in natuurgebieden in het bijzonder: laag vliegen (dit mag wettelijk tot 150 m, maar dat wordt juist als te laag ervaren en is bovendien in strijd met de KNvL/AOPA-richtlijn).

Apeldoorn: weinig hinder, wellicht m.u.v. 't Loo.

Communicatie / verwachtingen

Veel geïnterviewden kunnen zich voorstellen dat incidenteel overlast niet te voorkomen is bij bijv. een evenement of de oplossing van een tijdelijk probleem. Ergernis kan dan voorkomen worden door dit tijdig te communiceren. Dat zou ook in de omgekeerde richting kunnen gebeuren. Organisatoren van een evenement in de omgeving zouden in een vroegtijdig stadium de luchthaven in kennis kunnen stellen, waarop de luchthaven de gebruikers zou kunnen wijzen op aangepaste routes.

Bijvoorbeeld: een stunt in de vorm van filmopnamen van acrobatiek maken boven de IJssel met het IJsselfront op de achtergrond. Zou op zich best een keer kunnen, maar geef daar dan kennis van.

Balans

Meerdere geïnterviewden geven aan moeite te hebben met de balans (het gebrek aan balans) tussen het aantal hinderende toestellen (gesproken wordt over ca. 5 op een totaal gestationeerd bestand van ca. 30) t.o.v. het aantal gehinderden. Er is daarbij verschil tussen de mate van acceptatie direct rondom het vliegveld ('het is er nu eenmaal') en de bredere omgeving, waar het echt anders zou kunnen. Daar komt bij dat vliegplezier en vlieghinder meestal samenvallen met mooi weer in het weekend.

Klachtencultuur

Gehinderden voelen zich niet altijd even vrij een klacht in te dienen. Vooral onder invloed van de sociale controle houdt men zich stil terwijl er wel de wens is een klacht in te dienen. Men vindt het moeilijk openlijk met buurtgenoten over het indienen van een klacht te spreken. Er is de angst dat het openbaar worden van de identiteit van de klager zal leiden tot represailles, men rapporteert die ook al. Mede door de afwezige handhaving leidt dit tot een gevoel van machteloosheid.

Diversen

- Sommige vliegtuigen (o.a. van de vliegschool) zijn erg luidruchtig en zouden "uit de vaart" moeten worden genomen. Trek hier parallel met het weren van oude diesels uit stedelijke centra.
- Het laagvlieggebied langs de IJssel tussen Zutphen en Deventer is weliswaar niet verbonden met luchthaven Teuge, maar wordt wel als zeer hinderlijk ervaren. Het gebied is in trek bij vogelliefhebbers en wordt intensief gebruikt door recreanten. Het is de vraag of een dergelijk gebied met de huidige stand van techniek nog nodig is en zo ja, of het dan in een dergelijk intensief beleefde regio zou moeten liggen.

- Veel geïnterviewden geven aan dat zij liever anoniem willen blijven. Het is op het platteland not done om bezwaar te uiten. Incidenteel ervaren bezwaarmakers dat er 'hinder op hen gericht wordt'.
- Vanaf ongeveer 2012 is er een sterke intensivering van het vliegverkeer boven Brummen geconstateerd. Aanvankelijk bleek dit samen te hangen met het verkeer van Stella Aviation tussen Teuge en Maastricht, maar het is onverklaarbaar waarom na de afname van deze vluchten de toegenomen intensiteit van het vliegverkeer boven dit natuurlijke gebied is gebleven.

Mogelijkheden tot verbetering

Uit de interviews en de deskresearch komen de volgende wensen en opties tot hinderbeperking naar voren:

- Pas de bepaling van de geluidscontour, de meetmethode en de meetpunten aan de feitelijke omstandigheden op diverse locaties aan. Voorkom dat locatie gebonden piekbelasting (klimpad paravliegtuigen en warmdraaien op de grond) wegvallen in gemiddelden.
- Tref t.b.v. het warmdraaien voorzieningen in de vorm van fysieke geluidsbarrières, zowel nabij dorp Teuge als ook aan de noordzijde van de baan nabij de Lochemsestraat.
- Voorkom discussie over locatie en hoogte: ieder vliegtuig een functionerende transponder (m.u.v. zweefvliegtuigen).
- Installeer t.b.v. omwonenden/gehinderden een gezamenlijke webcam op het vliegveld die kan helpen bij de handhaving (vervalt bij 'verplichte' transponder).
- De KLPD heeft in het verleden aangegeven niet onwelwillend te staan tegenover een proef op Teuge om de vlieghoogtes te handhaven en sancties op te leggen op basis van de informatie uit een nieuw in te voeren vliegtuigvolgsysteem.
- Pas inrichting en bebakening circuit aan baanverlenging aan.
- Vlieg hoger, 1500 voet, als lager niet noodzakelijk is, nooit onder 1000 voet.
- Vermijd gevoelige gebieden waarover bovendien al afspraken zijn gemaakt (KNVvL/AOPA).
- Houd bij 'verkeer over land' bestaande wegen infrastructuur aan.
- Geef de CRO een zwaardere functie in de bewaking van hinderbeperking.
- Breid de CRO uit met meer omwonenden.
- Gebruik de tarieven (landingsgelden) veel sterker om sturing te geven aan het wenselijk gebruik van de luchthaven. Doe dat niet door te belonen (dief eigen portemonnee), maar door ongewenst situaties zwaar(der) te belasten.
- Vraag van iedere vertrekkende vlieger een vliegplan, ook bij luchtacrobatiek.
- Stel vliegtuigloze zondagen in (wellicht m.u.v. overlandverkeer)
- Provincie kan 'dubbel slot' hanteren: naast geluidsnorm ook max. aantallen vliegbewegingen vaststellen en op deze wijze bereiken dat de omzetting van dBA naar Lden niet een zwaardere belasting met zich mee brengt echt neutraal verloopt.
- Stel het maximum aantal vliegbewegingen vast op 80.000, de ruimte van vóór 2011.
- Start lobby richting Provincie en Rijk t.b.v. het optrekken van de minimumvlieghoogte buiten bebouwde kom (en dus ook boven natuurgebieden) naar 1000 resp. 1500 voet.
- De klachtencultuur zou eigenlijk zo moeten zijn dat elke klacht als een gratis advies wordt gezien.
- Klap het circuit om naar het noorden, verplaats de zweefvliegtuigen naar Deelen, pas de paspoort goed in het nieuwe circuit in. Dit alternatief levert wel nieuwe gehinderden op (die daar niet op zitten te wachten), echter in een gebied dat veel dunner bevolkt is en een lagere achtergrondbelasting heeft. Bovendien is in zo'n gebied het landschapstoerisme van belang.
- Luchthavenbesluit is in feite ook RO en RO gaat over goed gebruik van schaarse ruimte. Dat is wel buiten de Wet Luchtvaart, maar is wel een kerntaak van de provincie. Laat de provincie in dit opzicht ook 'buiten haar boekje' gaan, visie tonen en aangeven wat wenselijk is: kader stellen.
- Geef de luchthavendirectie middelen om directief en handhavend op te treden.
- Maak een overzicht van 'huisregels' voor het vliegen vanaf Teuge. Dat overzicht kan ieder voorjaar opnieuw als opfrisser worden rondgestuurd aan vaste bezoekers en Teuge-based vliegers. Maak, kortom, de instructie permanent.
- Gezien de uitgebreide landzijdige bevoegdheden van de provincie, ligt het op de weg van de provincie om zelf ook iets aan de geluidhinder te doen. Bijvoorbeeld door de openingstijden in de weekenden aan te passen (bijvoorbeeld op zaterdag van 10-18 uur en op zondag van 10-17 uur).
- Faseer zeer lawaaierige vliegtuigen (oude Cessna's bijv., die ook nog lang moeten warmdraaien) uit.

- Te onderzoeken: (bij I&M en/of een adviesbureau) hoe bij het berekenen van een geluidscontour moet worden omgegaan met de specifieke “omhoog cirkelende” beweging van valschermtuistellen.
- Proefdraaien valt onder de landzijdige luchtvaartregelgeving, dus het luchthavenbesluit is het geëigende sturingsinstrument. De wetgever beschouwt de geluidsproductie van deze activiteit op jaarbasis echter als dusdanig klein dat dit NIET is meegenomen in het rekenvoorschrift van de Lden-geluidszone. De provincie zal als landzijdig bevoegd gezag dus een andere manier moeten vinden om hierop te sturen (bijvoorbeeld door een grens te stellen aan de piekbelasting voor geluid?).

4. Mogelijkheden tot hinderbeperking

De inventarisatie in hoofdstuk 3 geeft een breed en gedetailleerd beeld van wat door omwonenden als hinder wordt ervaren. In de inventarisatie is dat gerubriceerd naar onderwerpen zoals die in de interviews naar voren kwamen. In dit hoofdstuk wordt uitgegaan van een indeling in onderwerpen waarbinnen hinder beperkende maatregelen mogelijk zijn. De belangrijkste zijn:

- Vlieghoogte
- Te volgen routes
- Communicatie
- Geluidreductie aan de bron
- Gebruiksruimte en bedrijfstijden

Ter voorbereiding op onderstaande mogelijke aanbevelingen (verder ‘opties’ genoemd) zijn de luchthavendirectie en de havendienst geïnterviewd, een afvaardiging van gebruikers van het veld (3 personen), de provincie Gelderland en de KLPD.

Per onderwerp worden opties genoemd die voor hinderbeperking kunnen zorgen. Tenslotte wordt elke optie gewogen op effectiviteit, wenselijkheid en uitvoerbaarheid en wordt bekeken waar daartoe de verantwoordelijkheid ligt.

Vlieghoogte

Als algemene regel geldt in de general aviation dat boven onbebouwd gebied wordt gevlogen op een hoogte van minimaal 500 voet (150 meter), en in bebouwd gebied op minimaal 1000 voet (300 meter) boven het maaiveld (AGL). Deze minimale vlieghoogte geldt voor alle vormen van kleine luchtvaart, dus ook voor bijzondere soorten vluchten zoals het kunstvliegen. Deze minimale vlieghoogtes zijn vastgesteld om redenen van veiligheid, een toestel in nood moet voldoende hoogte hebben om veilig een gebied voor een noodlanding te kunnen bereiken.

Op de grond wordt de vlieghoogte door bewoners en recreanten vooral in verband gebracht met de waarneming van geluid. Daarbij geldt ook het natuurkundige gegeven dat de meetbare geluidssterkte afneemt met het kwadraat van de afstand. De ervaren geluidssterkte neemt minder, maar toch ook af. Evenals bij andere geluidsbeleving (bijvoorbeeld van wegverkeer of industrie) is dan aan de orde de vraag hoe het geluid in kwestie zich verhoudt tot het achtergrondgeluid. In de ruimtelijke ordening wordt op die wijze tegen geluid aan gekeken. Vanuit deze denk- en belevingswijze ‘op de grond’, vastgelegd in RO- en milieuwetgeving, is het onbegrijpelijk dat de minimale vlieghoogte boven bebouwd gebied, waar achtergrondgeluidsbelasting vele malen hoger is. Vanuit dit perspectief ligt het meer voor de hand om de minimale vlieghoogte boven onbebouwd gebied juist te verhogen naar 1500 voet (450 meter).

In de praktijk blijkt dat de meeste vliegers op minimaal 1000 voet (300 meter) vliegen. Een keuze voor een eenduidige minimale vlieghoogte voor zowel het circuit als de onbebouwde omgeving voorkomt misverstanden. Er lijkt draagvlak voor te zijn om dit als algemene (vrijwillige) norm aan te houden.

Optie 1

Omwillen van het grote gunstige maatschappelijk effect wordt aanbevolen boven onbebouwd gebied een minimale vlieghoogte van 1000 voet (300 meter) aan te houden.

Optie 2

De provincie Gelderland besteedt in het te nemen luchthavenbesluit aandacht aan de noodzaak om vanuit een goede ruimtelijke ordening en met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving in Nederland in algemene zin de minimale vlieghoogte boven onbebouwd gebied te verhogen tot 1000 voet.

De circuithoogte is op dit moment 700 voet. Op verscheidene andere velden is dat 1000 voet. Er is veel voor te zeggen om in de dichte nabijheid van Twello de circuithoogte naar 1000 voet te brengen. In het verleden was het relatief grote aantal lesvluchten op Teuge een belangrijk argument voor die 700 voet. Met het sluiten van de vliegschool valt dat argument nu weg.

Als de circuithoogte naar 1000 voet wordt gebracht is het verstandig dit ook te betrekken bij de herontwerp van het circuit. Wellicht is het wenselijk het naar het oosten uit te breiden tot voorbij de kom van Twello (vgl. de wijze waarop het circuit van luchthaven Texel om de kleine kern van Midden Eierland heen is gelegd).

Optie 3

Voor luchthaven Teuge wordt de circuithoogte vastgesteld op 1000 voet (300 meter).

Formeel niet gerelateerd aan luchthaven Teuge is boven de westelijke IJsselwaterwaarden tussen Zutphen en Deventer een landelijk oefengebied voor noodlandingen gesitueerd. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het zeer de vraag of een gebied in het centrum van de Stedendriehoek daarvoor een adequate locatie is. Een betere locatie is gewenst.

Optie 4

Regio Stedendriehoek en provincie Gelderland spannen zich er landelijk voor in het oefengebied voor noodlandingen boven de westelijke IJsselwaterwaarden tussen Zutphen en Deventer te verplaatsen.

Te volgen routes

Het luchtruim blijkt minder vrij dan de gewone burger op de grond denkt. Dat is echter geen reden om niet te zoeken naar mogelijkheden voor verbetering voor de geografische verdeling van het verkeer rondom luchthaven Teuge. Drie onderwerpen bieden aanknopingspunten voor hinderbeperking: Het gebruik van het circuit, het recreatief verkeer in de omgeving van de luchthaven en het verkeer overland.

Circuit inclusief aan- en uitvliegroutes

Na de baanverlenging in 2007 van 680m tot 1199m is het ontwerp van het circuit inclusief de bebakening op de luchthaven niet of nauwelijks aangepast. Het ligt voor de hand dat een aanmerkelijke verlenging van de baan aanleiding is circuit, aan- en uitvliegroutes te herontwerpen. Ook kan een toenemend maatschappelijk bewustzijn m.b.t. geluidshinderbeperking daartoe aanleiding geven. Tenslotte kan ook optie 4 (circuithoogte van 700 naar 1000 voet brengen) gevolgen hebben voor een optimale vorm en gebruik van het circuit.

Eén van de hinderbeperkende inzichten is dat landen in glijvlucht onder een hoek van 3° (met weinig vermogen) een kansrijke mogelijkheid is. Hoe verhoudt zich dat met de technische wens dan de baan in een lange rechte lijn te benaderen en met een wenselijke circuithoogte van 1000 voet? Is het mogelijk om het circuit via een andere weg te benaderen dan via "Sierra"? Wat kan dat betekenen voor de geluidshinder van de paratoestellen?

Optie 5

Onderzoek of en op welke wijze herontwerp van het circuit, aan- en uitvliegroutes en bebakening kan leiden tot vermindering van geluidshinder.

Een suggestie die niet in een optie wordt omgezet is het omklappen van het circuit naar het noorden. Gezien de situering van de zweefvliegsport aan de noordzijde van de baan is dat niet wenselijk, want gevaarlijker. In principe zou het mogelijk zijn in de winterperiode als de zweefvliegsport stil ligt. Omdat in de winter de hinderbeleving rond het veld ook aanmerkelijk minder is, wordt het effect op de hinderbeleving als onvoldoende basis voor een dergelijke ingreep gezien.

Recreatief gebruik omgeving circuit

Vanaf Teuge wordt veel recreatief (inclusief luchtacrobatiek) gevlogen, zowel privé als bedrijfsmatig (bijv. rondvluchten). In alle gevallen is dan ook optie 1 van toepassing (minimale vlieghoogte). Recreatief vliegverkeer boven stiltegebieden is weliswaar niet verboden maar wel ongewenst. Het is van belang dat vliegers de ligging van deze natuurbeschermingsgebieden kennen en zich houden aan de gedragscode voor de recreatieve luchtvaart (2007, KNVvL en AOPA), zowel in algemene zin als ook specifiek: zij dienen deze gebieden in principe zo veel mogelijk te vermijden. Hetzelfde geldt voor verzamelingen van mensen en evenementen.

Optie 6

Vliegers houden zich aan de gedragscode voor de recreatieve luchtvaart (2007, KNVvL en AOPA), zowel in algemene zin als ook specifiek: zij dienen natuurbeschermingsgebieden in principe zo veel mogelijk te vermijden. Hetzelfde geldt m.b.t. verzamelingen van mensen en evenementen.

Luchtacrobatiek

Luchtacrobatiek is een vorm van recreatief vliegverkeer die bij veel geïnterviewde gehinderden als ergernis op de eerste plaats komt. Naast sterke geluidshinder wordt ook aangegeven dat het angst veroorzaakt. In sommige gevallen wordt sterk vermoed dat de minimale vlieghoogte van 500 voet niet wordt gerespecteerd. Tenslotte heerst m.b.t. de luchtacrobatiek sterker dan bij elk ander gebruik de opvatting dat het genot van een enkeling in geen verhouding staat tot de hinder en angst bij velen.

Optie 7

Provincie gelderland zoekt naar mogelijkheden om voor de luchtacrobatiek landelijk geschikte oefengebieden aan te wijzen.

Verkeer over land

Verkeer naar en van Teuge, 'verkeer overland' zal zich bij voorkeur langs de kortste weg, een rechte lijn, verplaatsen. In de praktijk doorkruist dergelijk verkeer zowel bebouwd gebied als onbebouwd gebied en natuurgebied. Vanuit de eerder genoemde relatie tussen waargenomen hinder en aanwezig achtergrondgeluid verdient het aanbeveling het verkeer over land zo veel mogelijk te laten samenvallen met het hoofdwegennet. Echter in enkele gevallen is dat in strijd met de beperkingen die liggen op het controlegebied rond vliegveld Deelen (zie bijlage), dat over de A50 richting Arnhem reikt. Hoewel de luchtzijdige kant van de luchtvaart niet onder de invloedssfeer van de Wet op de Ruimtelijke Ordening valt is hier wel degelijk het vraagstuk van ordelijk (afgewogen) gebruik van de schaarse ruimte aan de orde. Dat wil zeggen dat het bij strijdige (gebruiks-) belangen wenselijk is te onderzoeken of nadere afweging niet tot een beter resultaat kan leiden.

Optie 8

Ten behoeve van het verkeer overland worden ook voor de langere afstand aanbevolen routes naar en van luchthaven Teuge ontworpen en gepubliceerd. Daarbij wordt zo veel mogelijk uitgegaan van bundeling met het hoofdwegennet.

Optie 9

De provincie Gelderland besteedt in het te nemen luchthavenbesluit aandacht aan de noodzaak om vanuit een goede ruimtelijke ordening verkeersroutes voor de kleine luchtvaart zo te leggen dat zij in principe samenvallen met het hoofdwegennet.

Communicatie

Communicatie blijkt in vele opzichten een grote rol te spelen. Zowel in de voorlichtende zin naar gebruikers en publiek (o.a. gehinderden), als ook in vaststellende, of ophelderende zin achteraf. Miscommunicatie blijkt een bron van ergernis. Zo is er te vaak misverstand over wat mogelijk of noodzakelijk is, is er onvoldoende verwachtingenmanagement en is er te vaak onenigheid over waar en wanneer er al dan niet formele of vrijwillige regels zijn overtreden.

Zo is er een misverstand over zowel de status van de gedragscode voor de recreatieve luchtvaart als de betekenis van de *area to be avoided*. De gedragscode is een eigen intentie van KNVvL en AOPA en niet een overeenkomst van deze organisaties met de rijksoverheid. De intentie in deze

gedragscode om natuurbeschermingsgebieden, aaneengesloten bebouwing, verzamelingen van mensen en evenementen te vermijden, komt daarmee vrijwel overeen met de status van *to be avoided areas*., die ook geen wettelijke basis of juridische status heeft. Dat wil echter niet zeggen dat dit voor vliegers een reden is zich niet aan de intenties van de gedragscode of de bedoeling van de *area to be avoided* te houden.

Als we van vliegers op Teuge verwachten dat zij zich houden aan de wenselijke minimale vlieghoogtes, aan- en uitvliegroutes en dat zij de natuurgebieden in de wijde omgeving van Teuge ontzien, dan zal de noodzakelijke informatie vrij toegankelijk moeten zijn en moet de luchthaven bevorderen dat zowel inkomend als uitgaand verkeer daarmee terdege rekening houdt. Bij uitgaand verkeer kan de havendienst vragen een vliegplan te overleggen en bij inkomend verkeer kan de luchthaven de vliegers stimuleren voor aanvang van de vlucht zich te informeren en de gewenste route te bepalen.

Voor vliegers die niet bekend zijn met luchthaven Teuge is het zeer de moeite waard de benaderingssituatie en het wenselijk circuitgebruik goed te illustreren met bijv. zowel kaarten als luchtfoto's.

Als we van omwonenden willen kunnen verlangen dat zij goed geïnformeerd zijn over het wenselijk gebruik van het luchtruim rond Teuge, dan zal deze informatie ook voor hen goed toegankelijk moeten zijn.

Optie 10

Luchthaven Teuge zorgt voor goede openbare beschikbaarheid van alle informatie m.b.t. wenselijke aan- en uitvliegroutes, minimale vlieghoogtes en circuitgebruik. Deze informatie moet voor zowel vliegers als omwonenden goed bereikbaar zijn.

Optie 11

De luchthaven stimuleert inkomend verkeer dat onbekend is met de plaatselijke situatie zich voor vertrek goed te informeren over de te volgen routes.

Onduidelijkheid of onenigheid over de door een vliegtuig afgelegde route (inclusief de aangehouden hoogte) is een bron van wantrouwen en staat ieder oplossingsgericht denken in de weg. Technisch gezien is deze onduidelijkheid niet nodig. Ieder motorvliegtuig heeft verplicht een transponder aan boord. Op dit moment stelt luchthaven Teuge m.b.v. deze transponder al vast welke vliegtuigen landingsgelden moeten betalen. Vanaf 2020 moet daarmee per individueel motorvliegtuig tijd, plaats en hoogte vast te stellen zijn. Deze gegevens kunnen worden uitgelezen en opgeslagen. Op basis van deze gegevens kunnen vliegers worden aangesproken op ongewenst gedrag.

Optie 12

De Provincie leest van alle op luchthaven Teuge vliegende motorvliegtuigen de transpondergegevens uit en legt deze vast. Een nader te bepalen dienst of organisatie vergelijkt deze vluchtgegevens met het wenselijk gebruik van het luchtruim in de omgeving van de luchthaven.

De wenselijke minimale vlieghoogtes (opties 1 en 2) liggen boven onbebouwd gebied hoger (minimaal 1500 tot 1000 voet) dan de wettelijk voorgeschreven hoogte (minimaal 500 voet). Bij goede naleving van het wenselijk gedrag zullen er geen overtredingen van de minimale vlieghoogtes plaatsvinden. Toch is het goed om ook een formele stok achter de deur te hebben. In het verleden heeft de KLPD aangegeven niet onwelwillend te staan tegenover een proef op Teuge om de vlieghoogtes te handhaven en sancties op te leggen op basis van de informatie uit een nieuw in te voeren vliegtuigvolgsysteem.

Optie 13

Luchthaven Teuge en provincie Gelderland spannen zich in om met de KLPD overeen te komen dat zij op basis van de uitgelezen transpondergegevens bij overtreding van de wettelijke voorschriften tot vervolging over gaan.

Omwonenden hebben er begrip voor dat zich omstandigheden kunnen voordoen waaronder gepland of incidenteel wordt afgeweken van het als wenselijk omschreven gebruik van het luchtruim rond Teuge. Gepland bijv. in geval van een manifestatie, incidenteel bijv. in geval van een calamiteit. Ook

hier kan goede communicatie ergernis voorkomen, of wegnemen. In deze gevallen ligt actieve benadering meer voor de hand dan het beschikbaar stellen van informatie.

Optie 14

Luchthaven Teuge informeert omwonenden actief bij gepland of incidenteel afwijkend gebruik van het luchtruim rond Teuge.

Geluidreductie aan de bron

In de directe nabijheid van de luchthaven is warmdraaien en wachten voor take off aan de westelijke kop van de baan een bron van geluidshinder. Aan de oostzijde is daartoe een run-up area met geluidswal aanwezig. Deze ontbreekt aan de westelijke kop van de baan. Een goed ingerichte run-up area stelt bovendien het snellere paravliegtuig in staat wachtende kleinere motorvliegtuigen te passeren, wat op zijn beurt weer leidt tot kortere storende aanwezigheid van dit zwaardere toestel.

Optie 15

Luchthaven Teuge legt ook aan de westelijke kop van de baan een run-up area met geluidswal aan.

Warmdraaien met instrumentencheck moet niet verward worden met proefdraaien als onderdeel van onderhoud. Proefdraaien geschiedt nabij de onderhoudsplaats, tussen de hangars die de omgeving afschermen voor geluidsoverlast.

Vliegtuigen met een afwijkend hoge geluidsproductie dragen bovenmatig bij aan de geluidshinder, zowel op het veld als in de lucht. Op dit moment grijpt het tarievenstelsel van landingsgelden daarop al aan. Het ligt voor de hand om zeer lawaaiige vliegtuigen op termijn 'uit te faseren'. Vergelijk het beleid in sommige grote steden m.b.t. oude dieselauto's.

Optie 16

Luchthaven Teuge ontwikkelt een beleid om vliegtuigen met een zeer hoge geluidsproductie op termijn van de luchthaven te weren en zet dit beleid ook om in een uitvoeringsstrategie.

In sommige gevallen zal wellicht de geluidsproductie verminderd kunnen worden door een beter dempende uitlaat. Een gecoördineerde aanpak in de vorm van een stimuleringsactie zou daarin een goede rol kunnen spelen.

Optie 17

Vliegclub Teuge en de op de luchthaven gevestigde onderhoudsbedrijven nemen het initiatief tot een "actie stille uitlaat".

Gebruiksruimte en bedrijfstijden

Gebruiksruimte

De wijziging in de methode van berekening van de geluidsbelasting (van BKI naar Lden) heeft geleid tot een verruiming van de gebruiksruimte voor luchthaven Teuge. Hoewel altijd is gecommuniceerd dat dit een *één op één omzetting* zou zijn, blijkt in de praktijk dat, door wegvallen van de extra verzwarende vermenigvuldigingsfactor (4x) voor geluidsbelasting in het weekend er in feite een aanmerkelijke verruiming van de gebruiksruimte is ontstaan. Opgemerkt wordt dat voor deze feitelijke verruiming van de gebruiksruimte en dus ook van de geluidsbelasting geen openbare en voor bezwaar en beroep vatbare procedure is gevolgd.

Optie 18

Provincie Gelderland neemt in de vaststellingsprocedure voor het luchthavenbesluit de omzetting in de berekeningsmethode van BKI naar Lden alsnog expliciet mee. De provincie neemt in de afweging mee om naast de geluidsruimte ook een maximum aantal vliegbewegingen vast te stellen, het zgn. *dubbel slot*.

Bedrijfstijden

In de weekenden tijdens de zomer, als omwonenden in de wijde omgeving buiten recreëren, wordt geluidshinder het sterkst ervaren. De huidige openingstijden op zaterdag en op zon- en feestdagen houden slechts rekening met een minder vroeg begin van de dag dan op werkdagen. Het resultaat voor recreanten (in tuin en natuur) is dat er in hun vrije dagen altijd gevlogen wordt en dat het nooit stil is.

Optie 19

Luchthaven Teuge stelt gedurende de zomerperiode een aantal stille zondagen in, waarop niet met motorvliegtuigen wordt gevlogen.

Optie 20

Vanuit haar landzijdige bevoegdheid beperkt de provincie Gelderland de openingstijden in de weekenden tot zaterdags van 10-18 uur en zondags van 10-17 uur.

Met de ingebruikname van de baanverlichting en de mogelijkheid de openingstijden te verruimen tot 23:00 uur bestaat de mogelijkheid van het toelaten van aan- en uitvliegend verkeer tot 23:00 uur. Dit leidt tot grote zorg in de nabije omgeving van de luchthaven. Gevreesd wordt dat daarmee de stille zomeravonden tot het verleden gaan behoren. Een beperking tot enkel inkomende vluchten wordt acceptabel geacht.

Optie 21

In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd dat verruiming van de openingstijden tot 23:00 uur slechts van toepassing is op inkomend verkeer.

5. Profilering luchthaven Teuge

Wat voor luchthaven wil Teuge zijn?

Voor luchthaven Teuge wordt een ontwikkelingsvisie opgesteld. In het Plan van Aanpak wordt gesproken over een *gebalanceerde langere termijn ontwikkeling van vliegveld Teuge en omgeving*. In het Plan van Aanpak worden al de volgende speerpunten genoemd:

- structureel beperken van hinder (voor omwonenden) en verstoring (voor natuurwaarden);
- bevorderen van duurzaamheid en innovatie (door in de bedrijfsvoering te kiezen voor Clean Tech-oplossingen, en waar mogelijk een proeftuin te zijn voor vernieuwende luchtvaartontwikkelingen op dit vlak);
- aanjagen van economie en toerisme in Gelderland, waarbij Teuge een ontmoetingsplaats is voor omwonenden, toeristen en bedrijfsleven.

Profileren is onderscheiden, is keuzes maken, is ook aangeven welke ontwikkeling de luchthaven niet als kansrijk ziet. Het is een goed gebruik om daartoe, ter vergelijking, naast het *wenselijke* profiel één of meer alternatieven te benoemen. In het geval van luchthaven Teuge kan gedacht worden aan een profiel *maximale economische groei* en een profiel *autonome ontwikkeling*. Van deze drie profielen kan globaal bekeken worden in welke mate ze kunnen voldoen aan een aantal criteria die relatie hebben met de *gebalanceerde langere termijn ontwikkeling van vliegveld Teuge en omgeving*: economisch solide, maatschappelijk draagvlak en een consistent stelsel kernkwaliteiten als duurzaam, innovatief en aantrekkelijke gebruikskwaliteit.

Profiel wenselijke ontwikkeling

Het profiel wenselijke ontwikkeling gaat uit van de meest kansrijke ontwikkelingsrichtingen. Het koppelt een economisch solide bedrijfsvoering aan een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak en aan aantrekkelijke kwaliteiten voor gebruikers, bedrijven en recreanten.

Profiel autonome ontwikkeling

Het profiel autonome ontwikkeling heeft de afgelopen jaren aangetoond te balanceren op de grens tussen een sluitende en een negatieve exploitatie. Er is geen ruimte om te investeren in maatregelen die het maatschappelijk draagvlak kunnen vergroten, noch voor investeringen in innovaties en

duurzaamheid. Wel is het vliegveld vanwege zijn schaal en groene uitstraling (omgeving) aantrekkelijk voor gebruikers en bezoekers.

Profiel maximale economische groei

In het profiel maximale groei wordt de (geluids)gebruiksruimte op de middellange termijn volledig benut. Daarbij wordt in tariefstructuur voor de landingsgelden voornamelijk gestuurd op maximalisatie van de inkomsten. Er wordt niet geïnvesteerd in hinderbeperkende maatregelen. Het maatschappelijk draagvlak is laag en de klachten nemen toe. De luchthaven verliest zijn huidige aantrekkelijkheid van een groen veld met harde baan.

Van profiel naar ambitie

Luchthaven Teuge ziet het profiel *wenselijke ontwikkeling* als het meest kansrijke ontwikkelingsprofiel. De luchthaven zou dat uit kunnen dragen door zich met zijn gebruikers achter de volgende ambitie te scharen:

Ambitie

Luchthaven Teuge wil in Nederland het aantrekkelijkste en relatief stilste veld voor de general aviation zijn, dat kan bogen op een gezonde exploitatie en een groot maatschappelijk draagvlak, waarbij het onderdeel is van een innovatieve omgeving, strevend naar een duurzame bedrijfsvoering.

6. Met ambitie van optie naar aanbeveling

In hoofdstuk 4 wordt een 21-tal opties voor hinderbeperking aangegeven, 21 mogelijke aanbevelingen om de ondervonden hinder van luchthaven Teuge te beperken. Deze opties zijn nog niet gewogen op effectiviteit, wenselijkheid en uitvoerbaarheid. Het criterium *wenselijkheid* hangt nauw samen met wenselijke profiel voor de luchthaven. Het profiel wenselijke ontwikkeling is daarmee voor een belangrijk deel leidend voor de keuze van aanbevelingen. De uit te spreken ambitie straalt ook de gezamenlijke wil uit deze aanbevelingen te omarmen en om te zetten in daden.

Hieronder volgen nog eens alle 21 opties. Zij worden elk voorzien van een weging op effectiviteit, proportionaliteit en aansluiting op het wenselijke profiel. Tenslotte wordt nog in een opmerking aangegeven waar het initiatief zou kunnen liggen.

	optie	effectiviteit	proportionaliteit	passend bij profiel	initiatief
1	Omwillen van het grote gunstige maatschappelijk effect wordt aanbevolen boven onbebouwd gebied een minimale vlieghoogte van 1000 voet (300 meter) aan te houden.	Effectief omdat de meetbare geluidsterkte afneemt met het kwadraat van de afstand.	Weinig moeite, amper kosten, relatief groot effect. “Laaghangend fruit”	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Luchthaven en zijn gebruikers.
2	De provincie Gelderland besteedt in het te nemen luchthavenbesluit aandacht aan de noodzaak om vanuit een goede ruimtelijke ordening en met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving in Nederland in algemene zin de minimale vlieghoogte boven onbebouwd gebied te verhogen tot 1000 voet.	Effectief omdat de meetbare geluidsterkte afneemt met het kwadraat van de afstand.	Lobby van provincie kan effectief zijn in IPO-verband. Resultaat twijfelachtig.	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Provincie Gelderland neemt hierin het initiatief. Bevoegdheid ligt bij Ministerie van I en M.
3	Voor luchthaven Teuge wordt de circuithoogte vastgesteld op 1000 voet (300 meter).	Effectief omdat de meetbare geluidsterkte afneemt met het kwadraat van de afstand.	Weinig moeite, onderzoekskosten, relatief groot effect. “Laaghangend fruit”	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Bevoegdheid ligt bij Ministerie van I en M. Initiatief luchthaven Teuge i.s.m. provincie Gelderland.
4	Regio Stedendriehoek en provincie Gelderland spannen zich er landelijk voor in het oefengebied voor noodlandingen boven de wettelijke IJsseluitwaarden tussen Zutphen en Deventer te verplaatsen.	Effectief omdat de meetbare geluidsterkte afneemt met het kwadraat van de afstand.	Kost vooral ambtelijke en bestuurlijke inspanning. Amper extra kosten.	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Regio Stedendriehoek en provincie Gelderland, zo nodig in IPO-verband
5	Onderzoek of en op welke wijze herontwerp van het circuit, aan- en uitvliegroutes en bebakening kan leiden tot vermindering van geluidshinder.	Effectief als herontwerp tot stiller circuitgebruik leidt.	Onderzoek zeker de moeite waard. Onderzoekskosten onbekend/eenmalig.	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Luchthaven Teuge.

6	Vliegers houden zich aan de gedragscode voor de recreatieve luchtvaart (2007, KNVL en AOPA), zowel in algemene zin als ook specifiek: zij dienen natuurbeschermingsgebieden in principe zo veel mogelijk te vermijden. Hetzelfde geldt m.b.t. verzamelingen van mensen en evenementen.	Effectief voor stiltebeleving in natuurgebieden	Weinig moeite, groot effect. Kosten zie optie 12	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Individuele vliegers.
7	Provincie gelderland zoekt naar mogelijkheden om voor de luchtacrobatiek landelijk geschikte oefengebieden aan te wijzen.	Effectief omdat het beoefenen van luchtacrobatiek uitnodigt naar een geschiktere locatie te gaan.	Kost veel inspanning en overleg.	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven. Groot maatschappelijk draagvlak.	Provincie gelderland i.s.m. IPO.
8	Ten behoeve van het verkeer overland worden ook voor de langere afstand aanbevolen routes naar en van luchthaven Teuge ontworpen en gepubliceerd. Daarbij wordt zo veel mogelijk uitgegaan van bundeling met het hoofdwegenet.	Effectief door samenvallen vliegtuigeluid met geluid wegverkeer.	Eénmalige inspanning met mogelijkereis een groot nuttig effect. Zeer lage slaagkans in overleg met bevoegd gezag	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Provincie gelderland
9	De provincie Gelderland besteedt in het te nemen luchthavenbesluit aandacht aan de noodzaak om vanuit een goede ruimtelijke ordening verkeersroutes voor de kleine luchtvaart zo te leggen dat zij in principe samenvallen met het hoofdwegenet.	Mogelijk effectief als het lukt resultaat van optie 8 nationaal te 'verzilveren'.	Eénmalige inspanning, agenderen in bestaand overleg.	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Provincie Gelderland, zo nodig in IPO-verband.
10	Luchthaven Teuge zorgt voor goede openbare beschikbaarheid van alle informatie m.b.t. wenselijke aan- en uitvliegroutes, minimale vlieghoogtes en circuitgebruik. Deze informatie moet voor zowel vliegers als omwonenden goed bereikbaar zijn.	Effectief als hulpmiddel voor gedragsverandering.	Eénmalige investering in goed ontsloten informatie, met groot effect op eenduidigheid naar vliegers en omwonenden.	Past in profiel. Zeer belangrijk voor draagvlak. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Luchthaven Teuge.
11	De luchthaven stimuleert inkomend verkeer dat onbekend is met de plaatselijke situatie zich voor vertrek goed te informeren over de te volgen routes	Effectief als hulpmiddel voor gedragsverandering.	Eénmalige inspanning, wel onderhouden.	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Luchthaven Teuge.

12	De Provincie leest van alle op luchthaven Teuge vliegende motorvliegtuigen de transpondergegevens uit en legt deze vast. De havendienst (of andere nader te bepalen dienst of organisatie) vergelijkt deze vluchtgegevens met het wenselijk gebruik van het luchtruim in de omgeving van de luchthaven.	Effectief als hulpmiddel voor gedragsverandering.	Kost éénmalige investering in uitleesapparatuur, maar is van essentieel belang ter voorkoming van discussie. Kosten zijn de moeite waard.	Past in profiel. Zeer belangrijk voor draagvlak. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Luchthaven Teuge.
13	Luchthaven Teuge en provincie Gelderland spannen zich in om met de KLPD overeen te komen dat zij op basis van de uitgelezen transpondergegevens bij overtreding van de wettelijke voorschriften tot vervolging overgaan.	Zeer effectief in vergelijking met 'heterdaadjes'.	Te automatiseren, weinig extra werk tegenover een gunstig effect.	Past in profiel. Extra belangrijk voor maatschappelijk draagvlak.	Luchthaven Teuge i.s.m. provincie Gelderland.
14	Luchthaven Teuge informeert omwonenden actief bij gepland of incidenteel afwijkend gebruik van het luchtruim rond Teuge.	Effectief in verwachtingenmanagement.	Kleine moeite, veel goodwill.	Past in profiel. Extra belangrijk voor maatschappelijk draagvlak.	Luchthaven Teuge.
15	Luchthaven Teuge legt ook aan de westelijke kop van de baan een run-up area met geluidswal aan.	Effectieve bestrijding aan de bron.	Eénmalige investering. Kan in low budget en met sponsoring.	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van stilste luchthaven.	Luchthaven Teuge.
16	Luchthaven Teuge ontwikkelt een beleid om vliegtuigen met een zeer hoge geluidsproductie op termijn van de luchthaven te weren en zet dit beleid ook om in een uitvoeringsstrategie.	Effectieve bestrijding aan de bron.	Binnen tarievenstelsel kosten neutraal.	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven.	Luchthaven Teuge.
17	Vliegclub Teuge en de op de luchthaven gevestigde onderhoudsbedrijven nemen het initiatief tot een "actie stille uitlaat".	Effectieve bestrijding aan de bron.	Inspanning staat in verhouding tot resultaat. Sponsoring via Clean Tech Regio?	Past in profiel. Sluit aan bij ambitie van relatief stilste luchthaven met plusje voor innovatie.	Vliegclub i.s.m. onderhoudsbedrijven.

18	a. Provincie Gelderland neemt in de vaststellingsprocedure voor het luchthavenbesluit de omzetting in de berekeningsmethode van BKl naar Lden alsnog expliciet mee. b. De provincie neemt in de afweging mee om naast de geluidsruimte ook een maximum aantal vliegbewegingen vast te stellen, het zgn. <i>dubbel slot</i> .	a. Effectief omdat het gevoel van onrecht weggenomen wordt b. Effectief omdat het als compensatie wordt gezien voor oude weegfactor 4 onder BKl,	a. Kan aparte gerechtelijke procedure voorkomen. b. contraproductief en buitenproportioneel omdat dit geen stimulans is voor beleid naar stillere vliegtuigen.	a. Extra belangrijk voor maatschappelijk draagvlak. b. Strijdig met profiel (solide bedrijfsvoering) en ambitie innovatie en duurzame ontwikkeling.	Provincie Gelderland.
19	Luchthaven Teuge stelt gedurende de zomerperiode een aantal stille zondagen in, waarop niet met motorvliegtuigen wordt gevlogen.	Effectief door periodiek totaal voorkomen geluidshinder.	Hoge kosten (Inkomstenderwing) luchthaven Teuge. Geen draagvlak onder gebruikers.	Strijdig met solide bedrijfsvoering. Past bij 'relatief stilste luchthaven'.	Initiatief luchthaven Teuge.
20	Vanuit haar landzijdige bevoegdheid beperkt de provincie Gelderland de openingstijden in de weekenden tot zaterdag van 10-18 uur en zondags van 10-17 uur.	Matig effectief in combinatie met verhoging van vlieghoogten.	Inkomstenderwing luchthaven Teuge. Geen draagvlak onder gebruikers.	Strijdig met solide bedrijfsvoering. Past bij 'relatief stilste luchthaven'.	Provincie Gelderland.
21	In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd dat vernieuwing van de openingstijden tot 23:00 uur slechts van toepassing is op inkomend verkeer.	Weinig effectief omdat gebruik al beperkt is tot 1 vliegbeweging per half uur.	Te zware maatregel met absolute werking voor een incidenteel gebruik.	Strijdig met solide bedrijfsvoering. Past bij 'relatief stilste luchthaven'.	Provincie Gelderland.

Alle 21 opties overwegende lijken de opties 18b, 19 en 20 onvoldoende te voldoen aan de criteria om tot aanbeveling te worden verheven. Van optie 21 is dat twijfelachtig gezien de mate van proportionaliteit. Optie 21 wordt in aangepaste vorm als aanbeveling geformuleerd. De afweging leidt tot de volgende aanbevelingen voor hinderbeperkende maatregelen:

Aanbevelingen

Aanbeveling 1

Omwille van het grote gunstige maatschappelijk effect wordt aanbevolen boven onbebouwd gebied een minimale vlieghoogte van 1000 voet (300 meter) aan te houden.

Aanbeveling 2

De provincie Gelderland besteedt in het te nemen luchthavenbesluit aandacht aan de noodzaak om vanuit een goede ruimtelijke ordening en met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving in Nederland in algemene zin de minimale vlieghoogte boven onbebouwd gebied te verhogen tot 1000 voet.

Aanbeveling 3

Voor luchthaven Teuge wordt de circuithoogte vastgesteld op 1000 voet (300 meter).

Aanbeveling 4

Regio Stedendriehoek en provincie Gelderland spannen zich er landelijk voor in het oefengebied voor noodlandingen boven de westelijke IJsseluiterwaarden tussen Zutphen en Deventer te verplaatsen.

Aanbeveling 5

Onderzoek of en op welke wijze herontwerp van het circuit, aan- en uitvliegroutes en bebakening kan leiden tot vermindering van geluidshinder.

Aanbeveling 6

Vliegers houden zich aan de gedragscode voor de recreatieve luchtvaart (2007, KNVvL en AOPA), zowel in algemene zin als ook specifiek: zij dienen natuurbeschermingsgebieden in principe zo veel mogelijk te vermijden. Hetzelfde geldt m.b.t. verzamelingen van mensen en evenementen.

Aanbeveling 7

Provincie gelderland zoekt naar mogelijkheden om voor de luchtacrobatiek landelijk geschikte oefengebieden aan te wijzen.

Aanbeveling 8

Ten behoeve van het verkeer overland worden ook voor de langere afstand aanbevolen routes naar en van luchthaven Teuge ontworpen en gepubliceerd. Daarbij wordt zo veel mogelijk uitgegaan van bundeling met het hoofdwegenet.

Aanbeveling 9

De provincie Gelderland besteedt in het te nemen luchthavenbesluit aandacht aan de noodzaak om vanuit een goede ruimtelijke ordening verkeersroutes voor de kleine luchtvaart zo te leggen dat zij in principe samenvallen met het hoofdwegenet.

Aanbeveling 10

Luchthaven Teuge zorgt voor goede openbare beschikbaarheid van alle informatie m.b.t. wenselijke aan- en uitvliegroutes, minimale vlieghoogtes en circuitgebruik. Deze informatie moet voor zowel vliegers als omwonenden goed bereikbaar zijn.

Aanbeveling 11

De luchthaven stimuleert inkomend verkeer dat onbekend is met de plaatselijke situatie zich voor vertrek goed te informeren over de te volgen routes

Aanbeveling 12

De Provincie leest van alle op luchthaven Teuge vliegende motorvliegtuigen de transpondergegevens uit en legt deze vast. De havendienst (of andere nader te bepalen dienst of organisatie) vergelijkt deze vluchtgegevens met het wenselijk gebruik van het luchtruim in de omgeving van de luchthaven.

Aanbeveling 13

Luchthaven Teuge en provincie Gelderland spannen zich in om met de KLPD overeen te komen dat zij op basis van de uitgelezen transpondergegevens bij overtreding van de wettelijke voorschriften tot vervolging overgaan.

Aanbeveling 14

Luchthaven Teuge informeert omwonenden actief bij gepland of incidenteel afwijkend gebruik van het luchtruim rond Teuge.

Aanbeveling 15

Luchthaven Teuge legt ook aan de westelijke kop van de baan een run-up area met geluidswal aan.

Aanbeveling 16

Luchthaven Teuge ontwikkelt een beleid om vliegtuigen met een zeer hoge geluidsproductie op termijn van de luchthaven te weren en zet dit beleid ook om in een uitvoeringsstrategie.

Aanbeveling 17

Vliegclub Teuge en de op de luchthaven gevestigde onderhoudsbedrijven nemen het initiatief tot een "actie stille uitlaat".

Aanbeveling 18

Provincie Gelderland neemt in de vaststellingsprocedure voor het luchthavenbesluit de omzetting in de berekeningsmethode van BKL naar Lden alsnog expliciet mee.

Aanbeveling 19

In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd dat verruiming van de openingstijden tot 23:00 uur in algemene zin slechts van toepassing is op inkomend verkeer en bij uitzondering op uitgaand verkeer.

7. Goede bedoelingen in uitvoering

Van besluitvorming naar uitvoering

De aanbevelingen verschillen sterk in de wijze waarop en het tempo waarin zij uitgevoerd zouden kunnen worden. Waar de éne aanbeveling slechts een informatieve aanpassing op de website van luchthaven Teuge vraagt, moet voor de andere aanbeveling een langdurig overlegcircuit worden doorlopen op bestuurlijk en rijks niveau. Bij de besluitvorming gaat het er om richting te kiezen en processen ter uitvoering in gang te zetten.

Vrijwillig maar niet vrijblijvend

De aanbevelingen die betrekking hebben op minimale vlieghoogten, te volgen routes en gebieden waarvan het wenselijk is die te ontzien, hebben uiteindelijk allemaal te maken met het gedrag van individuele vliegers. Bovendien vragen de meeste van die aanbevelingen meer dan wat wettelijk is verankerd. In de interviews onder gehinderden is regelmatig naar voren gekomen dat de wettelijke basis en dus de grondslag voor handhavend optreden tegen in dit kader als ongewenst ervaren vlieggedrag ontbreekt. Dat betekent dat er een beroep gedaan moet worden op de vrijwillige medewerking van de vliegers op luchthaven Teuge. Gehinderden ervaren dat als een te zwakke basis.

Luchthaven Teuge en zijn gebruikers hebben echter een welbegrepen eigenbelang bij een groot maatschappelijk draagvlak voor het gebruik van de luchthaven. Het gaat er hier om een *licence to produce* te verwerven en te onderhouden. Dat is niet vrijblijvend. Doe je dat niet goed, dan is het

resultaat een slecht maatschappelijk draagvlak en blijvende stroom van klachten, in strijd met de ambitie van de luchthaven en zijn gebruikers. De uitdaging is de ambitie van de gemeenschap *Luchthaven Teuge en zijn gebruikers* over te brengen op de individuele gebruikers.

Implementatie wenselijk gebruiksgedrag

Een goed vertrekpunt voor de ontwikkeling van het gewenste gebruiksgedrag rond luchthaven Teuge is de gedragscode voor de Recreatieve Kleine Luchtvaart *Verantwoord vliegen*, van de KNVvL en de AOPA. Voor de situatie rond Teuge zou deze gedragscode in lijn met de aanbevelingen aangevuld moeten worden met de gewenste minimale vlieghoogten, te volgen routes en de gebieden waarvan het wenselijk is die te ontzien. Als daarmee de basis voor maatschappelijk verantwoord vliegen rond Teuge gelegd is dienen zich de volgende processtappen aan:

Informeren

Luchthaven Teuge informeert via de website de vliegers. Publiceert daar de gedragscode *Verantwoord vliegen* inclusief de aanvulling m.b.t. Teuge. Geeft ook aan dat vliegers door op Teuge te vliegen aangeven kennis te hebben genomen van deze informatie.

Monitoren

Van alle op luchthaven Teuge vliegende motorvliegtuigen worden de transpondergegevens uitgelezen. Deze worden geanalyseerd op afwijkingen van het gewenste vlieggedrag.

Terugkoppelen

Waar de uitgelezen vluchtgegevens afwijken van het gewenste vlieggedrag wordt de betreffende vlieger door de havendienst daarop aangesproken.

Openbaar maken

Op of via de website van luchthaven Teuge is per maand te zien hoeveel (absoluut en in %) afwijkingen van het gewenste vlieggedrag er zijn geconstateerd, ingedeeld naar de aard van de 'voorschriften'.

Belonen en straffen

De beoordeling van het vlieggedrag wordt in het openbaar getoond in de vorm van 'vlaggen' in de kleuren van het stoplicht. Vliegers die zich aan de gedragscode houden worden daarvoor beloond met een groene vlag, vliegers die dat niet doen (incidenteel of veelvuldig) worden daarvoor gestraft met een gele respectievelijk rode vlag. Dit wordt per jaar op of via de website van luchthaven Teuge bekend gemaakt.

Vrijwillig of verplicht?

Al eerder is gesteld dat verschillende aanbevelingen betrekking hebben op vlieggedrag dat niet wettelijk verankerd is. Handhaving door de KLPD is in die gevallen dus niet aan de orde. Gehinderden vinden dat een zwakke basis voor verbetering. "Geef de luchthaven instrumenten om goed gedrag af te kunnen dwingen" is een geluid dat in de interviews onder gehinderden meerdere keren naar voren kwam. De vraag is of dat echt nodig is. Evenzo is het de vraag of het veel toevoegt. Ook met handhavingsmaatregelen zal blijken dat 100% wenselijk gedrag niet gehaald zal worden. Zou 85% niet al een mooi resultaat zijn? Ook hier geldt weer het criterium proportionaliteit: Hoeveel extra kosten en moeite is het waard om de laatste 15% resultaat te behalen?

Een verplicht model

Toch is het goed om een mogelijkheid van 'handhaving' van vrijwillige toepassing van de gedragscode voor Teuge onder ogen te zien. De luchthaven heeft in feite één middel om daarin te sturen en dat is het tarievenstelsel voor landingsgelden. In geval dat vrijwillige hantering van de gedragscode tot onvoldoende resultaat leidt is het in principe mogelijk in de tarieven te differentiëren tussen de 'goeden' en de 'kwaden'. Een mogelijkheid daartoe is dat vliegers op Teuge toetreden tot een vereniging van gebruikers van luchthaven Teuge. Voorwaarde voor lidmaatschap is dat de leden de gedragscode onderschrijven en naleven. Leden die de gedragscode niet naleven, hetgeen zal blijken uit de monitoring, worden (al dan niet tijdelijk of voor een jaar) geroyeerd. Voor de leden van deze vereniging rekent de luchthaven de bestaande tarieven. Voor niet-leden worden de tarieven aanmerkelijk verhoogd. Vliegers van buiten die op Teuge vliegen kunnen zich voor aankomst als lid aanmelden onder onderschrijving van de gedragscode voor luchthaven Teuge.

Borging van nieuw beleid

De implementatie van die aanbevelingen die voor rekening van de luchthaven en zijn gebruikers komen, de mate waarin de vliegers de gedragscode voor Teuge hanteren en de mate waarin de luchthaven daartoe zijn communicatie voert, is geen éénmalige activiteit. Het gaat er immers om de *licence to produce* te verwerven en te onderhouden. Zowel om de verantwoordelijke partijen scherp te houden als ook om omwonenden daarbij te betrekken verdient het aanbeveling de Commissie Regionaal Overleg Teuge (CRO) hierop te laten toezien. Dit leidt tot een aanvullende aanbeveling:

Aanbeveling 20

Jaarlijks evalueert de CRO Teuge de mate waarin de vliegers de gedragscode voor Teuge hanteren en de wijze waarop de luchthaven daarover zijn communicatie voert. De CRO betreft bij deze evaluatie de aanbevelingen uit deze rapportage alsmede de wijze waarop de implementatie wordt uitgevoerd.

Bronnen

Kort verslag gesprek gehinderden met piloten en hun organisaties, 2013-03-28, Platform Vlieghinder Teuge

Concept-verslag van overleg tussen omwonenden en gebruikers van luchthaven Teuge, op 28 januari 2014, GJ van Eijk

Inventarisatie General Aviation Nederland, Platform Nederlandse Luchtvaart, Lelystad, 2008

“Verantwoord Vliegen”, Gedragscode voor de Recreatieve Kleine Luchtvaart, KNVvL en AOPA, 2007

In het totaal 12 interviews met in het totaal 22 personen, februari-mei 2015

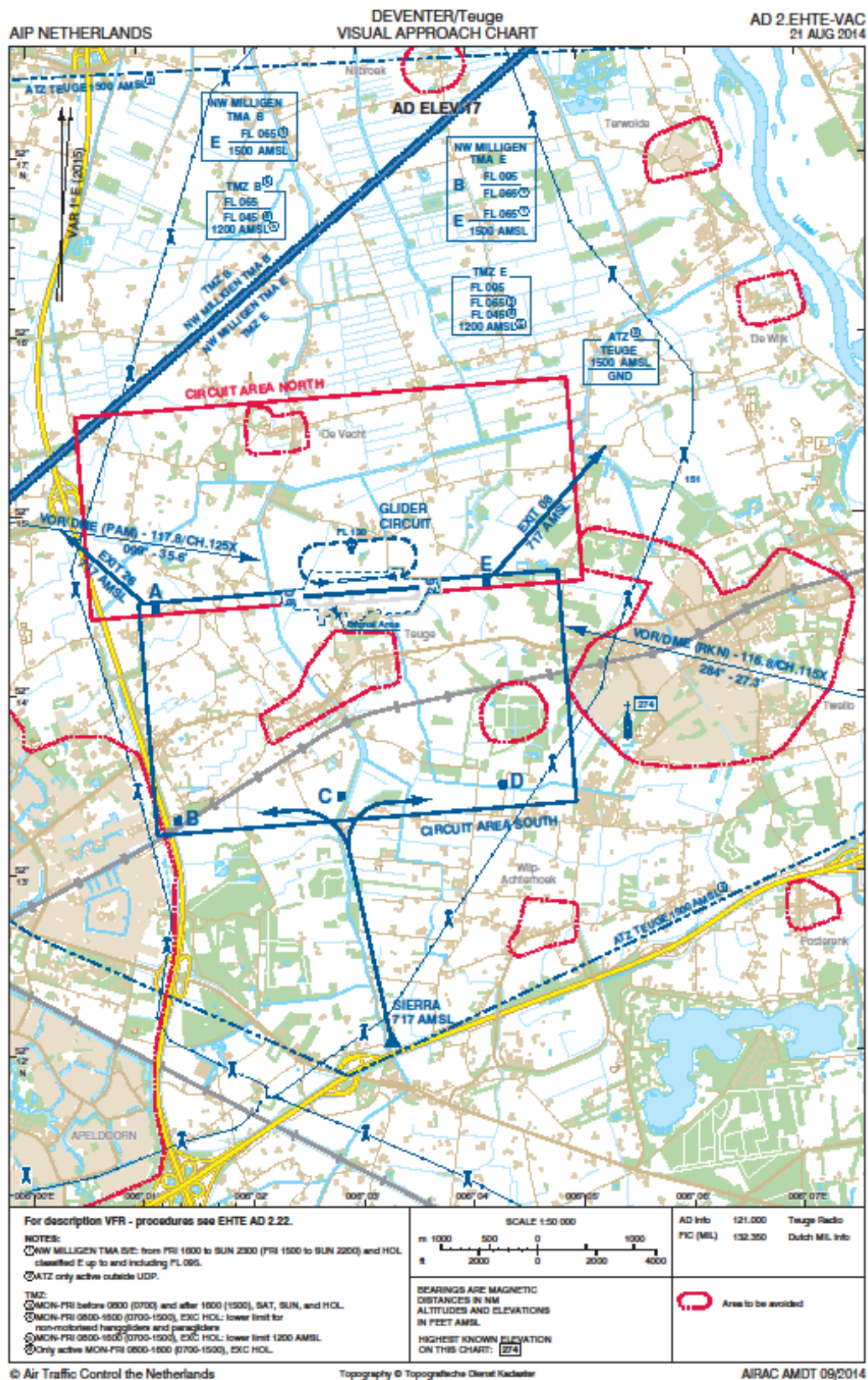
Dennis Vianen, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, schriftelijke mededeling m.b.t. area tob e avoided, juli 2015

<http://www.ais-netherlands.nl/aim/2015-05-14-AIRAC/eAIP/html/graphics/eAIP/EH-AD-2.EHTE-VAC.pdf> (Deventer/Teuge visual approach chart)

http://www.lvn-l-ohd.nl/content/bijzondere_vluchten/korte_fotovluchten/EHDL_fotovlucht.htm (control zone Deelen)

Bijlagen

Circuit Teuge



Control zone Deelen

