

Vastgesteld verslag afsluitend gesprek over het stuurgroep- en klankbordgroep-traject rond luchthaven Teuge, op 11 januari 2016

Aanwezig waren:

- **John Berends** (voormalig voorzitter stuurgroep Teuge, zit ook dit gesprek voor);
- **Meiltje de Groot** (directeur luchthaven Teuge);
- **Joost Reijnen** (adjunct-directeur Gelderse Natuur en Milieu Federatie);
- **Carel Braakman** (vertegenwoordiger Platform Vlieghinder Teuge in stuurgroep Teuge);
- **Harry Elzinga** (vertegenwoordiger inwoners Zevenhuizen-Zuidbroek in klankbordgroep Teuge);
- **Edwin Boerkamp** (vertegenwoordiger het Nationaal Paracentrum Teuge in stuurgroep Teuge);
- **Gertjan Woudstra** (vertegenwoordiger bedrijfsmatige luchthavengebruikers in stuurgroep Teuge);
- **Jan van Muyden** (voorzitter klankbordgroep Teuge);
- **Jos van Nuenen** (gemeentelijk adviseur in klankbordgroep Teuge);
- **Henk Zenderink** (gemeentelijk adviseur in stuurgroep Teuge);
- **Gertjan van Eijk** (provinciaal adviseur in stuurgroep en klankbordgroep/verslag).

Bericht van verhindering ontvangen van:

- Anne Pannekoek (vertegenwoordiger Algemeen Belang Teuge in klankbordgroep Teuge);
- Jolien Zwarts (vertegenwoordiger Platform Vlieghinder Teuge in klankbordgroep Teuge);
- Agave Kruijssen (vertegenwoordiger inwoners landgoederenzone Brummen in klankbordgroep Teuge);
- Olga Cevaal (gemeentelijk adviseur in klankbordgroep Teuge);
- Anouk ter Avest (gemeentelijk adviseur in klankbordgroep Teuge);
- Marleen Schuijl-Oltvoort (gemeentelijk adviseur in klankbordgroep Teuge);
- Martin Klompjan (vertegenwoordiger Platform Vlieghinder Teuge in klankbordgroep Teuge);
- Jean-Louis Hoefnagels (gemeentelijk adviseur in de klankbordgroep Teuge);
- Gideon Alewijnse (vertegenwoordiger namens ROC Aventus in stuurgroep Teuge);
- Wim Iding (vertegenwoordiger recreatieve luchthavengebruikers in stuurgroep Teuge);
- Jan-Willem Stegeman (vertegenwoordiger Algemeen Belang Teuge in stuurgroep Teuge);
- Gerard Timmer (vertegenwoordiger inwoners Twello in klankbordgroep Teuge);
- Marcel Udink (gemeentelijk adviseur in klankbordgroep Teuge);
- Stefan te Velde (gemeentelijk adviseur in klankbordgroep Teuge).

1. Aanleiding voor dit gesprek

John Berends licht toe dat dit afsluitende gesprek is georganiseerd om een eerdere afspraak in te lossen dat er een afsluitend gezamenlijk overleg zou plaatsvinden tussen de Stuurgroep en de Klankbordgroep toekomstvisie Teuge, ter afronding van het onderzoeks- en overlegtraject rond Teuge dat sinds november 2014 heeft plaatsgevonden. Bij de vergadering die hiertoe gepland was op 8 december 2015 moest John noodgedwongen verstek laten gaan; vandaar zijn initiatief voor dit gesprek.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om de onderhandelingen te heropenen welke hebben geleid tot de Nota van aanbidding die op 14 december 2015 is gepresenteerd. Wel geeft John Berends aan de mogelijkheden te willen aftasten om op bepaalde punten wellicht nog overeenstemming te bereiken tussen de verschillende partijen. Uitgangspunt voor de gedachtenwisseling hierover is de Nota van

aanbieding, waarin de meest relevante thema's en gespreksonderwerpen immers zijn samengebracht.

2. Terugblik op het overlegproces in de Stuurgroep en Klankbordgroep toekomstvisie Teuge

Bij de reacties die op dit punt worden gegeven komen met name twee punten naar voren.

Interactie tussen stuurgroep en klankbordgroep ontbrak

Van een echte onderhandelings situatie tussen stuurgroep en klankbordgroep is geen sprake geweest, en met name de GNMF en het PVT (en ook diverse andere organisaties uit de klankbordgroep, zoals landgoederenzone Brummen) beschouwen dit als een gemiste kans om een nog groter draagvlak te bewerkstelligen voor de uiteindelijke inhoud van de Nota van aanbidding. Joost Reijnen wijst er in dit verband op dat de GNMF goede ervaringen heeft opgedaan in situaties waar het daadwerkelijk kwam tot onderhandelingen met private partijen; hij betreurt het dat hiertoe op Teuge niet de ruimte is geboden.

Discussie over de exacte gebruiksruimte van Teuge bleef boven de markt hangen

Bovendien blijft er een onnodig grote onzekerheid bestaan over de uiteindelijke invulling van het luchthavenbesluit, bijvoorbeeld ten aanzien van het aantal vliegbewegingen waarop de berekening van de geluidwaarden op de handhavingspunten zal worden gebaseerd. Carel Braakman en Joost Reijnen lichten toe dat het door de klankbordgroep wordt betreurd dat de provincie niet bereid is gebleken om al in het najaar van 2015 een onderzoek door een onafhankelijk adviesbureau te laten bekostigen naar de maximale geluidruimte die werkelijk beschikbaar is op Teuge. Hierdoor bleef onnodig onduidelijkheid bestaan, hetgeen de discussie heeft vertroebeld. Het wachten is nu op de expertmeeting die de provincie hierover nog gaat organiseren.

3. Organisatie van/rond de CRO-vergaderingen

Duidelijk is dat het werk van de door Provinciale Staten ingestelde Commissie Regionaal Overleg Teuge (met Wim Burgering als onafhankelijk voorzitter en Ilona den Ouden als secretaris) zal toenemen in intensiteit en impact. Om goed invulling te kunnen geven aan de afspraken die zijn vastgelegd in de Nota van aanbidding wordt de taak van de CRO voortaan een stuk zwaarder dan voorheen. Naast de reguliere, op milieu(hinder) gefocuste CRO-agenda die er altijd al was, worden hieraan namelijk ook de volgende onderwerpen toegevoegd:

- a) bespreken van andere invalshoeken dan alleen milieu(hinder);
- b) monitoren hoe het staat met de uitvoering van de werkafspraken over met name hinderbeperking die voortvloeien uit de Nota van aanbidding en uit andere toekomstgerichte activiteiten waarbij de luchthaven het voortouw neemt.

Naast deze structurele nieuwe CRO-taken speelt in 2016 ook de advisering door de CRO over het (ontwerp)luchthavenbesluit dat eind 2016 genomen moet worden door Provinciale Staten.

Van gedachten wordt gewisseld over de manier waarop het best invulling kan worden gegeven aan de nieuwe rol van de CRO. Hierbij kristalliseert de volgende lijn uit.

Het is belangrijk dat de CRO wordt gevoed door een professionele organisatie die het de CRO mogelijk maakt om haar onpartijdige rol goed uit te voeren. Dit kan gebeuren door zowel het intensiveren van de ondersteuning uit het provinciehuis als het toevoegen van een aantal agendaleden vanuit beleidsachtergronden die tot dusverre nog niet zo aan bod kwamen in de CRO-vergaderingen. Daarbij valt met name te denken aan economie, recreatie en toerisme en duurzaamheid/clean tech.

Bovendien moet de organisatie van de CRO dusdanig strak en professioneel zijn dat de vergaderingen bijtijds kunnen worden voorbereid, omdat de stukken al (pakweg tien tot veertien dagen van tevoren) beschikbaar zijn. Dat geeft de CRO-leden voldoende ruimte om hun werk goed te kunnen doen, bijvoorbeeld door bijtijds vooroverleg te kunnen voeren met hun achterban. Daarbij is het van essentieel belang dat de penvoerders van notities voor de CRO betrouwbaar zijn in wat ze produceren, en kunnen worden beschouwd als onafhankelijke adviseurs die inhoudelijke kwaliteit kunnen leveren. In voorkomende gevallen is het noodzakelijk dat de CRO technische specialismen inhuint, bijvoorbeeld met geluidskennis. Verder is het wenselijk dat de CRO jaarlijks over haar onderwerpen en adviezen communiceert naar bewoners in de omgeving. Dit kan door middel van publicaties in de beschikbare media van de gemeenten Apeldoorn en Voorst.

Carel Braakman is van mening dat de CRO bovendien moet kunnen terugvallen op een website die up to date is. Hij acht het van belang dat er niet te lang wordt gewacht met het opstellen van vergaderverslagen. Concreet zou Carel de vergaderverslagen binnen twee weken na de vergadering beschikbaar willen hebben. In dit verband wijst hij er op dat de bewonersorganisaties geen professionele organisatie achter zich hebben staan, en in hun vrijwilligerswerk dus eigenlijk gefaciliteerd zouden moeten worden. In dit verband geeft Gertjan Woudstra aan dat de vertegenwoordigers in de CRO namens de luchthavengebruikers in een vergelijkbare situatie zitten.

John Berends vat de gevoerde discussie samen. John is van mening dat er door zowel de provincie als de luchthaven veel vertrouwen zal worden gewonnen in de omgeving als op korte termijn (bijvoorbeeld in de eerstvolgende vergadering van de CRO Teuge op 3 februari) kan worden aangetoond dat er al meerdere concrete stappen zijn gezet om de afspraken die zijn opgetekend in de Nota van aanbidding tot uitvoering te kunnen brengen. Bovendien stelt hij dat de behoefte aan een verdere professionalisering van de CRO dusdanig breed wordt gedragen onder de aanwezigen, dat de provincie zich dit signaal echt ter harte zou moeten nemen als instantie die verantwoordelijkheid draagt voor het functioneren van dit door Provinciale Staten ingestelde overlegorgaan. Ten tijde van de eerstvolgende CRO-vergadering (gepland op 3 februari) zullen hierover waarschijnlijk nog geen definitieve afspraken zijn gemaakt, maar door de provincie zou er dan al wel een perspectief geschetst moeten kunnen worden ten aanzien van de toekomstige aanpak.

Als dit alles goed geregeld is, wordt financiële ondersteuning van de individuele CRO-leden (en geledingen binnen de CRO) verder niet nodig geacht.

4. Uitvoering van de afgesproken hinderbeperkende maatregelen

Uit de discussie hierover kwam het volgende naar voren.

Ogenschijnlijk is er een mooi pakket van hinderbeperkende maatregelen afgesproken tussen de luchthaven, haar gebruikers en de bewoners- en milieuorganisaties, maar de zwakte hiervan is volgens Carel Braakman en Joost Reijnen wel dat al deze afspraken op basis van vrijwilligheid moeten worden uitgevoerd.

Daarnaast wordt met name betreurd dat in de Nota van aanbidding met stelligheid wordt beweerd dat een vlieghoogte van 1500 voet onuitvoerbaar zou zijn, terwijl het volgens het PVT en de GNMF wel degelijk mogelijk zou moeten zijn om hierover op vrijwillige basis afspraken te maken. Gertjan Woudstra legt uit hoe de landelijke regelgeving er op dit punt uit ziet, en waar de kwetsbare punten zitten. In het verlengde hiervan licht Gertjan toe dat de relatie tussen vlieggedrag en (geluid)belasting van de omgeving dusdanig nauw luistert dat ogenschijnlijke verbeteringen voor de hindersituatie soms averechts kunnen uitpakken.

Dit geldt bijvoorbeeld voor het aanpassen van de circuithoogte van 700 naar 1000 voet. Op een dag dat het zicht op zeg maar 800 voet hoogte beperkt is, kan dit ertoe leiden dat een vliegbedrijf de

eigenlijk geplande vlucht achterwege laat, om deze alsnog uit te voeren op een dag met mooi weer (waarop veel omwonenden juist buiten genieten van de rust). Een vlucht die op dat moment plaatsvindt op 1000 voet hoogte brengt hoogstwaarschijnlijk méér geluidhinder teweeg dan de vlucht op 700 voet hoogte die anders zou zijn uitgevoerd bij bewolkt weer.

Dit voorbeeld geeft aan dat de effecten van een bepaalde vlieghandeling goed onderzocht moeten worden, om onbedoelde negatieve gevolgen te voorkomen. Een ander voorbeeld waaraan je in eerste instantie niet zou denken is volgens Gertjan Woudstra dat een vliegtuig dat met vol vermogen overkomt op 2000 voet hoogte méér hinder kan geven dan rustig overvliegen met een lager motorvermogen op 1000 voet.

In reactie hierop stelt Joost Reijnen dat hiermee nog niet het laatste woord is gezegd. Immers rustig vliegen met lager motorvermogen op 2.000 voet geeft minder hinder dan vliegen met hetzelfde motorvermogen op 1.000 voet. Verder gaat het in de discussie over de minimale vlieghoogte niet alleen om het zo snel mogelijk op 1.500 voet komen, maar juist ook om het ook buiten het circuit aanhouden van een vlieghoogte van minimaal 1.500 voet. Dit is van belang voor zowel natuur (fauna en extensieve recreatie in natuur) als leefbaarheid.

Daarom hebben Joost Reijnen en Carel Braakman behoefte om (in een later stadium) nader in te gaan op de beide voorbeelden die Gertjan Woudstra heeft genoemd. Gezien alle nuances die hier aan de orde zijn is het hun namelijk niet duidelijk of een verhoging van de vlieghoogte naar 1.500 voet zal leiden tot meer of juist minder hinder. Indien uit nader, objectief uitgevoerd onderzoek zou blijken dat dit tot minder hinder kan leiden, dan moet aanpassing van de vlieghoogte naar 1.500 voet in niet op voorhand worden uitgesloten. Uit de discussie die hierover nu ter vergadering is gevoerd blijkt in ieder geval de bereidheid bij een ieder om hier in een later stadium serieus naar te kijken.

Resumerend stelt John Berends vast dat we over dergelijke zaken alleen maar meer kennis krijgen, als ze "in real life" beproefd gaan worden. Dit kan in ieder geval door praktijkervaringen op te gaan doen met de nu afgesproken circuithoogte van 1000 voet, en deze ervaringen goed te delen met/tussen alle betrokkenen. Daarbij worden ook de ervaringen met het vliegen op minimaal 1.500 voet betrokken, maar het moet wel duidelijk zijn dat de focus vooralsnog ligt op het 'praktijkrijp' krijgen van het vliegen op 1000 voet.

5. De lopende discussie over de geluidnormering en geluidsruijnte

Carel Braakman vraagt hoe ver de provincie is met het voorbereiden van de toegezegde expertmeeting over de exacte geluidruimte rond Teuge. Gertjan van Eijk werkt hier aan, en geeft het door zodra hierover meer informatie bekend is (*N.B.: inmiddels is dit gepland op 3 maart; gjve*).

In dit verband geeft Joost Reijnen aan dat hij het voor het vertrouwen in de omgeving een goede zaak zou vinden als de provincie bereid was om zelf richting te geven aan de toekomstige ontwikkeling van Teuge. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door in het luchthavenbesluit een bovengrens te stellen aan het aantal vliegbewegingen (al dan niet uitgesplitst per gebruikersgroep). Het geeft volgens Joost een stuk meer rechtszekerheid voor de omgeving als hierover iets wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit.

In reactie hierop geeft John Berends aan de achterliggende gedachte bij het steeds opnieuw focussen op het aantal vliegbewegingen wel te begrijpen, maar desalniettemin te bepleiten dat de integraliteit van alles dat er momenteel speelt rond Teuge niet uit het oog wordt verloren.

Voor de goede orde benadrukt Jan van Muyden nog dat alle onderwerpen uit het overlegtraject in de stuurgroep en klankbordgroep waarover nog geen consensus is bereikt (en het motto "agree to

disagree" dus geldt) te zijner tijd zullen terugkomen in de politieke besluitvorming over het luchthavenbesluit. Het provinciebestuur zal op deze punten knopen moeten doorhakken vanuit haar bevoegd gezag-rol over het landzijdige gebruik van Teuge.

Het zelfde geldt overigens voor het volgen van de voortgang bij het uitvoeren van de uitvoeringsafspraken die voortvloeien uit de onderwerpen waarover meer consensus was in de stuurgroep en klankbordgroep (en waar van de CRO wordt gevraagd om de ontwikkelingen kritisch te blijven volgen). Hier zal van de provincie te zijner tijd een faciliterende rol worden gevraagd; iets dat op meerdere manieren kan worden ingevuld. Een voorbeeld is het voorbereiden en tot uitvoering brengen van een vliegtuigvolgsysteem rond Teuge; hiermee is de luchthavendirectie inmiddels al begonnen.

6. Wat verder ter tafel kwam

Twee dankwoorden

- Henk Zenderink spreekt namens de gemeente Voorst dank en waardering jegens John Berends en Jan van Muyden, voor hun werk als voormalig voorzitter van respectievelijk de stuurgroep en de klankbordgroep. Henk laat dit vergezeld gaan van een kleine attentie.
- Edwin Boerkamp geeft namens het Nationaal Paracentrum Teuge aan dat hij het tijdelijke overlegproces in stuurgroep en klankbordgroep erg op prijs heeft gesteld, en uniek acht voor de luchtvaartwereld. Edwin benadrukt dat het voor het paracentrum ernst is bij de inspanningen om de hinder ten gevolge van haar activiteiten zoveel mogelijk te beperken, en dat dit stellige voornemen ook in daden gestalte wordt gegeven..

Overleg helpt

Harry Elzinga geeft aan dat de Wijkraad Zevenhuizen-Zuidbroek met een positief gevoel terugkijkt op het overleg dat het afgelopen jaar heeft plaatsgevonden in de klankbordgroep. Hij acht het een goede zaak dat de luchthaven en haar gebruikers energie (blijven) steken in het zoeken naar draagvlak en naar manieren om de hinder die het vliegen teweeg kan brengen waar mogelijk te beperken. Zo heeft de wijkraad de toelichting die het paracentrum onlangs heeft gegeven over haar bedrijfsvoering erg gewaardeerd. Dit bleek ook al uit de positieve reacties op de website van de wijkraad waartoe deze toelichting aanleiding heeft gegeven.

Convenantsvormen

- Carel Braakman vraagt naar de stand van zaken bij de voorbereiding van het convenant waarin de gemaakte afspraken over hinderbeperking moeten worden vastgelegd. Meiltje de Groot geeft aan dat als eerste stap enkele afspraken gemaakt moeten worden over het in gang zetten van de daadwerkelijke uitvoeringsactiviteiten. Vervolgens gaat de luchthavendirectie in gesprek met de gebruikers van de luchthaven en de provincie, ter voorbereiding op het opstellen van het voorgenomen convenant.
- In het verlengde hiervan geeft Gertjan Woudstra aan dat er in de kleine luchtvaartsector ervaring is opgedaan met wel meer convenanten, bijvoorbeeld tussen de rijksoverheid en de bedrijven die werken met lucht reclame. Dit convenant rond lucht reclame is zeker niet vrijblijvend, omdat er sancties verbonden zijn aan het niet nakomen van afspraken.
- Joost Reijnen geeft aan dat het afsluiten van een convenant waarin ook sancties kunnen worden opgenomen, besproken zou moeten worden in het vervolgproces richting het luchthavenbesluit. In zo'n convenant kunnen dan regels worden afgesproken over zaken waartoe het luchthavenbesluit wettelijk geen mogelijkheden biedt, zoals het luchtruimgebruik.

Provinciale Raad Omgevingsbeleid

Joost Reijnen vraagt of de provincie bij de voorbereidingsprocedure van het luchthavenbesluit nog een adviserende rol in gedachten heeft voor de Provinciale Raad Omgevingsbeleid (dit is een

invloedrijk adviesorgaan rond uiteenlopende omgevingsvraagstukken, dat is ingesteld door Provinciale Staten). Gertjan van Eijk antwoordt dat hij dit intern heeft besproken, en dat het antwoord “nee” is. De reden hiervoor is dat de PRO zich niet zozeer richt op de casuïstiek van individuele bedrijfssituaties, maar zich meer begeeft op een wat hoger aggregatieniveau.

Tot slot

Ter afsluiting van deze bijeenkomst bedankt John Berends de aanwezigen voor de gedreven en gemotiveerde manier waarop zij hun inbreng hebben geleverd. Hij kijkt met genoegen terug op een bijzondere periode van overleg, waarin belangrijke stappen zijn gezet om de toekomstmogelijkheden van luchthaven Teuge te verbeteren met zowel mogelijk draagvlak in de omgeving. Hij benadrukt nogmaals dat het onderlinge vertrouwen rond Teuge flink kan groeien als de reeds gemaakte afspraken tot uitvoering worden gebracht, en als het daarbij lukt om Provinciale Staten en Josan Meijers als verantwoordelijk gedeputeerde hun formele en faciliterende rol goed te laten spelen. Van ‘gepaste afstand’ zal John de verdere ontwikkelingen rond Teuge zeker blijven volgen, iets waarbij zijn wethouders nauw betrokken zijn als aandeelhouder en bovendien als lid van de CRO Teuge.