



**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet,
houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Teuge
alsmede vaststelling van de geluidszones.**

**Aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet
juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening
inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein Teuge**

**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet,
houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Teuge
alsmede vaststelling van de geluidszones.**

**Aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet
juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening
inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein Teuge**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

19 april 1996

Nummer

DGRLD/VI/L 96.002562

Onderwerp

Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Teuge alsmede vaststelling van de geluidszone.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354), houdende wijziging van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47), zoals gewijzigd bij wet van 7 juli (Stb. 1994, 601) 1994 en artikel 27 alsmede de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie nr. RPC 46 van 23 november 1993;

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 25 november 1994;

BESLUIT

Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Teuge, gelegen in de gemeente Voorst in de provincie Gelderland, ten behoeve van het rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam Luchthaven Teuge, na 1 mei 1996 de NV Luchthaven Teuge, hierna te noemen exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Teuge behoren de percelen en perceelsgedeelten die met opgave van de kadastrale aanduidingen zijn aangegeven in bijlage A, behorende bij dit besluit.
3. De percelen en perceelsgedeelten zijn onder vermelding van de gegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet aangegeven op de lijst in bijlage A, behorende bij dit besluit.

Artikel 2

1. Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal- en internationaal burgerluchtverkeer alsmede op ballonnen.
2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats:
 - a. overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften binnen de uniforme daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden en
 - b. overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften tussen 07.00 en 23.00 uur plaatselijke tijd, voorzover deze periode valt buiten de uniforme daglichtperiode,



b. overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften tussen 07.00 en 23.00 uur plaatselijke tijd, voorzover deze periode valt buiten de uniforme daglichtperiode, met dien verstande dat buiten de periode van 08.00 tot 20.00 uur plaatselijke tijd geen les- of oefenvluchten mogen worden uitgevoerd.

Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat onverminderd het recht op vergoeding van kosten, lokalen ter beschikking indien deze nodig worden geacht voor de van rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer.
2. De exploitant stelt op het luchtvaartterrein ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond ter beschikking voor de plaatsing en instandhouding van elektronische en meteorologische hulpmiddelen en de daarbij behorende werken ten dienste van het luchtverkeer, indien zulks van rijkswege noodzakelijk wordt geoordeeld.
3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van luchtreizigers en goederen, onverminderd het recht op vergoeding van kosten.

Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met het vierde lid.
2. In het landingsterrein zijn gelegen:
 - a. een verharde baan, gelegen in de geografische richting 086° - 266° , met een lengte van 1.199 meter en een breedte van 27 meter, met daarbij behorende verharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 2 en codeletter B;
 - b. een onverharde baan, gelegen in de geografische richting 027° - 207° , met een lengte van 700 meter en een breedte van minimaal 25 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B; een en ander zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), en zoals aangegeven op de kaart in bijlage B behorende bij dit besluit;
 - c. twee onverharde zweefvliegbanen gelegen in de geografische richting 086° - 266° en in de geografische richting 027° - 207° , een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage B, behorende bij dit besluit.
3. De bij de in het vorige lid, onder a en b bedoelde banen behorende aan- en uitvliegroutes, zoals deze voor de berekening van de geluidszone, bedoeld in artikel 6, zijn gehanteerd, zijn aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.
4. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Teuge, en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door vliegtuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens zijn opgenomen bij bijlage B, behorende bij dit besluit.

Artikel 5

1. De exploitant laat, met inachtneming van het gestelde in artikel 7, op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6 bedoelde geluidszone, niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaats vindt dat een overschrijding van de in artikel 6 bedoelde geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het in artikel 6, tweede lid bedoelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen of met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving, is de exploitant



gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van die geluidszone, dan wel het vastgestelde aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen of met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving, te voorkomen.

3. Maatregelen als bedoeld in het tweede lid worden genomen, overeenkomstig het vigerende gebruiksplan, met inachtneming van het gestelde in artikel 30b, vijfde en zesde lid van de Luchtvaartwet.

4. Van een dreigende overschrijding, als bedoeld in het tweede lid is sprake, indien de geluidsbelasting behorende bij het feitelijk gebruik in een periode van zes maanden of langer vanaf de ingangsdatum van het geldende gebruiksplan, gevoegd bij de volgens het gebruiksplan voorziene geluidsbelasting in het resterende deel van de lopende gebruiksplan periode, de geluidszone als bedoeld in artikel 6 overschrijdt.

5. De gezagvoerder dan wel de eigenaar, de houder of de bezitter van een vliegtuig, gebruikt, doet of laat het luchtvaartterrein gebruiken, met inachtneming van de in het tweede en derde lid bedoelde maatregelen en het gestelde in artikel 7.

Artikel 6

1. De 50 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage D, behorende bij dit besluit.

2. De exploitant staat maximaal 400 bewegingen met hefschroefvliegtuigen per jaar en maximaal 50 bewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving met een maximum toegelaten startmassa van 6.000 kg toe.

Artikel 7

1. Aan het gebruik van het luchtvaartterrein Teuge gelden in de periode van 15 april tot 16 september de volgende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:

a. het uitvoeren van circuitvluchten dan wel het uitvoeren van afgebroken naderingsprocedures met burgervliegtuigen is verboden:

1° op werkdagen vóór 08.00 uur en na 20.00 uur;

2° op zaterdagen vóór 09.00 uur en na 18.00 uur;

3° op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 17.00 uur;

b. het uitvoeren van circuitvluchten met hefschroefvliegtuigen is verboden op zon- en erkende feestdagen;

c. het opstijgen met burgervliegtuigen voor het uitvoeren van reklamesleepvluchten is verboden:

1° op werkdagen vóór 08.00 uur en na 20.00 uur;

2° op zaterdagen vóór 09.00 uur en na 18.00 uur, met dien verstande, dat het afwerpen van het sleepnet is toegestaan tot 20.00 uur en dat bij vooraf aangekondigde evenementen gedurende maximaal drie zaterdagen in genoemde periode vanaf 08.00 uur mag worden opgestegen met toestemming van de exploitant;

d. het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 6 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, meer bedraagt dan 65 dB(A), is verboden:

1° op werkdagen vóór 08.00 uur en na 20.00 uur;

2° op zaterdagen vóór 09.00 uur en na 18.00 uur;

3° op zon- en erkende feestdagen vóór 13.00 uur en na 16.00 uur, met dien verstande dat hiervan bij vooraf aangekondigde evenementen gedurende maximaal twee dagen kan worden afgeweken met toestemming van de exploitant;

e. het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 6 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart,



minder dan 65 dB(A) bedraagt is verboden:

- 1° op zaterdagen vóór 09.00 en na 20.00 uur;
- 2° op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 en na 20.00 uur;

f. het uitvoeren van kunstvluchten met burgervliegtuigen is verboden:

1° boven het luchtvaartterrein beneden een hoogte van 1.500 ft, behalve bij het deelnemen aan een luchtvaartvertoning, waarvoor door de Minister van Verkeer en Waterstaat toestemming is verleend;

- 2° op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
- 3° op zaterdagen vóór 09.00 en na 18.00 uur;
- 4° op zon- en erkende feestdagen;

g. het uitvoeren van overlandvluchten is verboden:

- 1° op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
- 2° op zaterdagen vóór 09.00 en na 20.00 uur;
- 3° op zon- en erkende feestdagen vóór 10.00 en na 20.00 uur;

2. In de in het eerste lid genoemde perioden zijn, met inachtneming van het gestelde in artikel 5, eerste lid, afwijkende aankomst- en vertrektijden in incidentele gevallen mogelijk met toestemming van de exploitant.

3. het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein is afhankelijk van toestemming van de exploitant.

Artikel 8

1. Ten behoeve van de controle op de naleving van de geluidszone en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften, doet de exploitant binnen zes maanden voor de afloop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in het betreffende halfjaar is uitgevoerd, alsmede van het type vliegtuig en de aard en het tijdstip van de vlucht.

2. Het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet betreft de periode van 1 november van enig jaar tot 1 november van het daarop volgende jaar.

Artikel 9

1. De beschikking van 28 november 1972 wordt ingetrokken;

Artikel 10

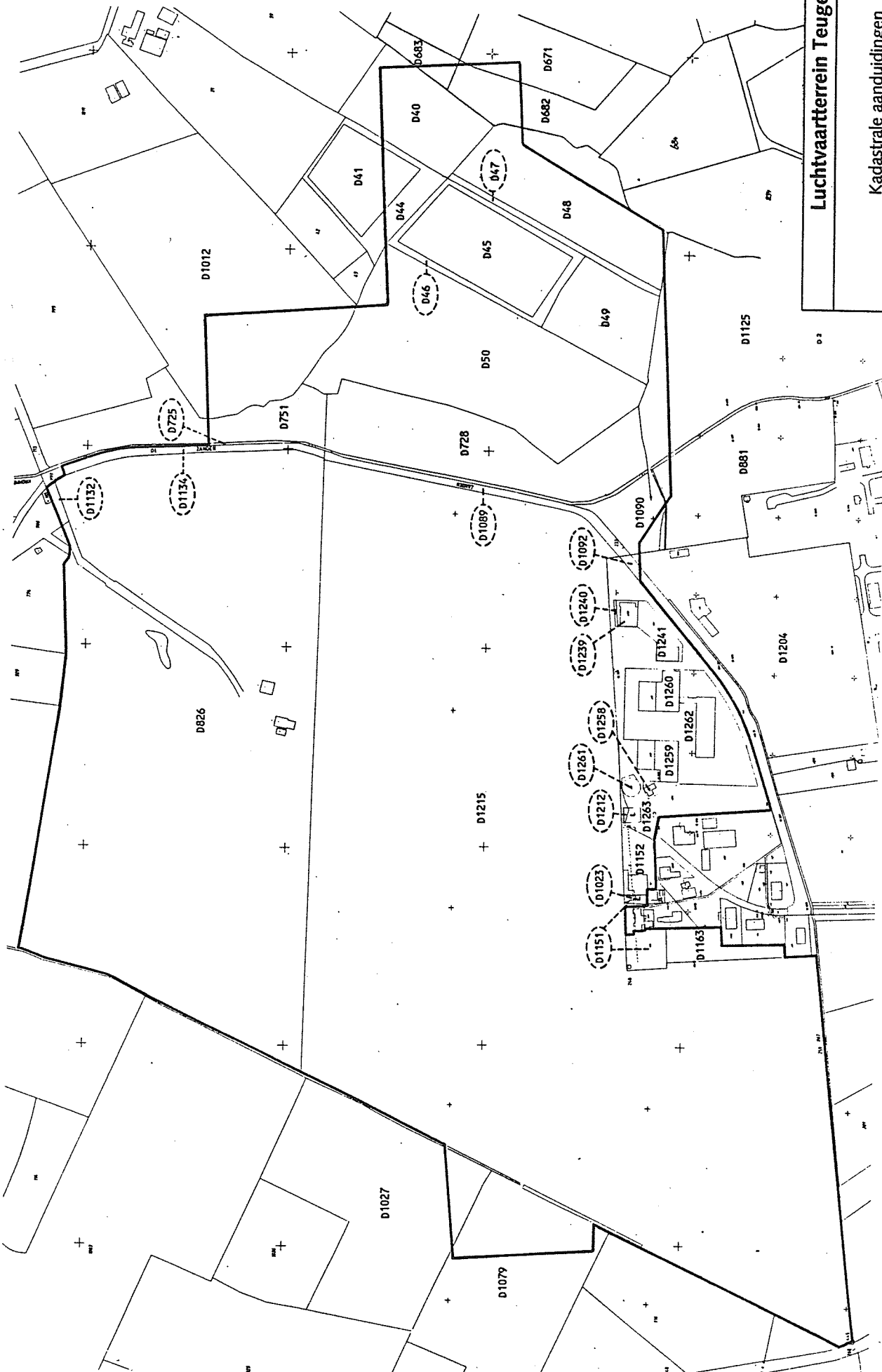
1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin de mededeling van het besluit wordt geplaatst.

's-Gravenhage, 19 april 1996

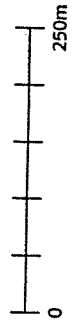
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma/Lebbink

- Bijlage A: Kaart en lijst met kadastrale aanduidingen (tek.nr. 21-469)
- Bijlage B: Kaart van het luchtvaartterrein Teuge met ligging van de banen (tek.nr. 21-470)
Beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer.
- Bijlage C: Kaart met de aan- en uitvliegroutes. (tek.nrs. 21-471 t/m 474)
- Bijlage D: Kaart met de geluidszone. (tek.nr. 21-475)



Luchtvaartterrein Teuge	
Kadastrale aanduidingen	
Bijlage A	
RIJKSLUCHTVAARTDIENST	tek.nr. 21-469A
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	GET. RN WIZ.
Afd. ROL	DAT. 22/03/96
	1:



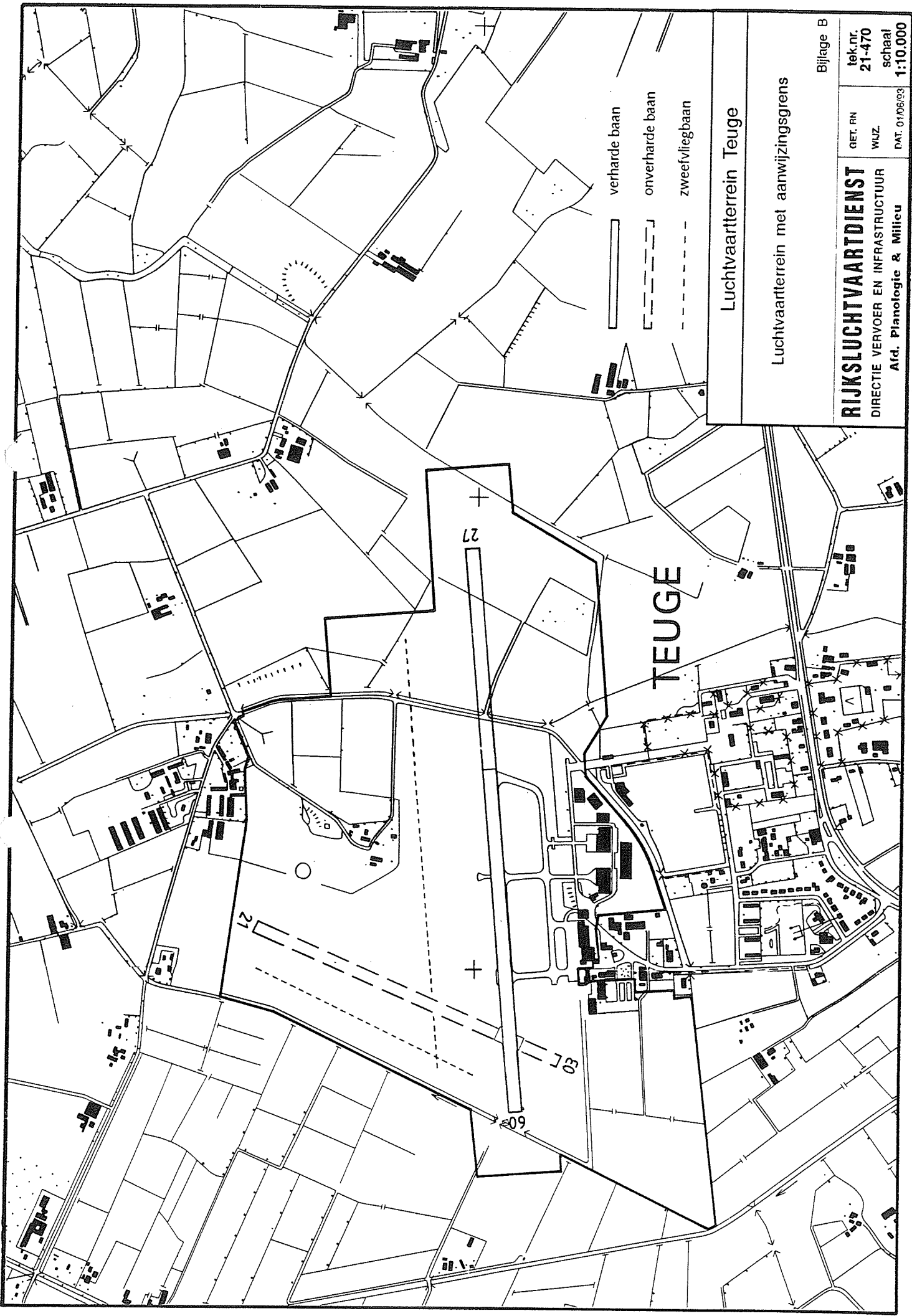
Lijst met kadastrale aanduidingen

volg nr	sec-tie	kad nr.	totale grootte ha a ca	binnen aanwijzing ha a ca	eigenaar	rechten
1	D	40	1 57 20	1 25 0	Hovell 1)	WR
2	D	41	1 0 0	- 20 70	Maatschap 2)	WR
3	D	44	- 60 70	- 35 70	Maatschap 2)	WR
4	D	45	1 73 50		Luchthaven Teuge	WR
5	D	46	- 51 20		Luchthaven Teuge	WR
6	D	47	- 21 40		Hovell 1)	WR
7	D	48	2 56 70	2 3 90	Hovell 1)	WR
8	D	49	1 38 40		Luchthaven Teuge	WR
9	D	50	5 29 90	5 12 50	Luchthaven Teuge	WR
10	D	671	1 51 20	- 8 90	P.A. van Essen/Teuge	WR
11	D	682	1 46 90	- 51 0	P.A. van Essen/Teuge	WR
12	D	683	- 34 30	- 8 20	A.G. Nieuwenhuis/Wilp	WR
13	D	725	- 51 50	- 19 90	Twello Het Kerspel	WR
14	D	728	3 19 0		Luchthaven Teuge	WR
15	D	751	1 93 50	- 74 0	Luchthaven Teuge	WR
16	D	826	22 76 43		Luchthaven Teuge	WR
17	D	881	3 4 5	- 14 70	Herv. gem. Twello	MW (ged)
18	D	1012	7 47 60	1 73 0	Luchthaven Teuge	WR
19	D	1023	- 3 7		Luchthaven Teuge	WR
20	D	1027	4 92 50	- 2 92	G.A. Teunissen/Terwolde	WR
21	D	1079	4 30 80	- 10 50	T. Baak/Terwolde	WR
22	D	1089	- 35 90		Gem. Voorst/Twello	
23	D	1090	- 57 20	- 51 50	Luchthaven Teuge	
24	D	1092	- 66 0	- 3 65	Gem. Voorst	
25	D	1125	9 26 20	- 63 70	3)	WR
26	D	1132	- 5 10		Gem. Voorst	
27	D	1134	- 27 30		Gem. Voorst	

volg nr	sec-tie	kad nr.	totale grootte ha a ca	binnen aanwijzing ha a ca	eigenaar	rechten
28	D	1151	- 46 0	- - 74	A) Ver. "Vliegclub	
29	D	1152	- 32 5	- 24 0	B) Teuge" gev. te Teuge Vliegclub Teuge	ZR
30	D	1163	- 64 30	- 42 70	de Vereniging/Deventer Luchthaven Teuge	
31	D	1204	5 1 75	- - 75	Gem. Voorst	
32	D	1212	- 3 15		Air Towing-Air 4)	ZR
33	D	1215	43 1 80		Luchthaven Teuge	
34	D	1239	- 8 75		V.O.F. 5)	ZR
35	D	1240	- 1 0		V.O.F. 5)	ZR
36	D	1241	- 22 35		Air Towing-Air 4)	ZR
37	D	1258	- 1 27		Aviation 6)	ZR
38	D	1259	- 21 78		Aviation 6)	ZR
39	D	1260	- 21 80		Aviation 6)	ZR
40	D	1261	- 5 0		Evema 7)	ZR
41	D	1262	1 45 70		Uniwest 8)	ZR
42	D	1263 (ged)	1 97 5		Luchthaven Teuge	ZR
43	D	1263 (ged)	- 1 87	1 68 50	S.N.Z. Holding BV te Apeldoorn	ZR

WR = WETTELIJKE RIJLVERKAVELING
 ZR = ZAKELIJK RECHT ALS BEDOELD IN ART. 5, LID 3, ONDER B, VAN DE BELEMMERINGENWET PRIVAATRECHT
 MW = MONUMENTENWET

- 1) C.C.M. van Hovell van Wezenveld en Westerflinter te Arnhem
- 2) Maatschap H.J.G. en M.A.W. Schutte te Twello
- 3) 1/3 eig. R.G.M. van Voorst Tot Voorst(Deventer), 1/3 eig. H.J.M. van Voorst Tot Voorst (Twello) en 1/3 eig. O.M.L. van Nispen Tot Panmerden (Twello)
- 4) Air Towing-Air Service BV te Teuge
- 5) V.O.F.: Vlietschool Rob van den Sigtenhorst te Teuge
- 6) Aviation Technics BV te Teuge
- 7) Handelsonderneming Evema Apeldoorn BV te Apeldoorn
- 8) Uniwest Vastgoed BV gevestigd te Teuge



Luchvaartterrein Teuge

Luchvaartterrein met aanwijzingsgrens

Bijlage B

RIJKS LUCHTVAARDIENST	tek.nr. 21-470
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	WUZ
Afd. Planologie & Milieu	DAT: 01/06/93
	schaal 1:10.000



Beschrijving van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens.
als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onderdeel d, onder 2 en 3, van de Luchtvaartwet.

Het luchtverkeer dat thans op het luchtvaartterrein Teuge plaatsvindt wordt met name ingevuld vanuit de zakenluchtvaart, zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart, vanuit lesvluchten en vanuit de recreatieve luchtvaart.

De toenemende internationalisering binnen Europa en het wegvallen van de (binnen)grenzen in de EU geven aan dat groei van de zakenluchtvaart zal plaatsvinden. Daarbij is de mate waarin van groei sprake zal zijn mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen.

De autonome groei van de recreatieve luchtvaart is vooral mede afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen.

De ontwikkeling van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Teuge zal zich met name voordoen in de zaken- en taxiluchtvaart.

Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 80.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving in het jaar 2000.

Bij de berekening zijn vier categorieën vliegtuigen onderscheiden. De voor deze categorieën representatieve vliegtuigtypen zijn de Cessna 150 M, de Cessna 172 M, de Cessna 182 P en de Cessna 310 R. Wat betreft het baangebruik is uitgegaan van 48,40% voor de baan gebruikt in de geografische richting 086° en 50,57% voor de baan gebruikt in de geografische richting 266° en van 0,26% voor de baan gebruikt in de geografische richting 027° en 0,77% voor de baan gebruikt in de geografische richting 207°.

De geluidszone rond het luchtvaartterrein is aangegeven in bijlage D.

Het luchtvaartterrein Teuge wordt thans eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door hefschroefvliegtuigen en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving worden gebruikt.

In de aanwijzing van het luchtvaartterrein Teuge is derhalve een aantal van 400 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen en een aantal van 50 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg of met straalaandrijving als maximum toelaatbaar aantal bewegingen per jaar vastgelegd.



Luchtvaartterrein Teuge

Aan- en uitvliegroutes baan 03

Bijlage C1

DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN
GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN

tek.nr.	21-471A
GET. RN	WIZ.
schaal	1:50000
DATE	22-09-96

RIJSLUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Alf. ROL



Luchtaarterrein Teuge	
Aan- en uitliegroutes baan 21	
Bijlage C	
DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELIJD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN	
tek. nr. 21-472A	GET. NV WIJZ.
schaal 1:50000	DAT 22-03-96
RIJSLUCHTVAARTDIENST DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR Afd. ROL	



Luchtvaartterrein Teuge

Aan- en uitvliegroutes baan 09

Bilage C3

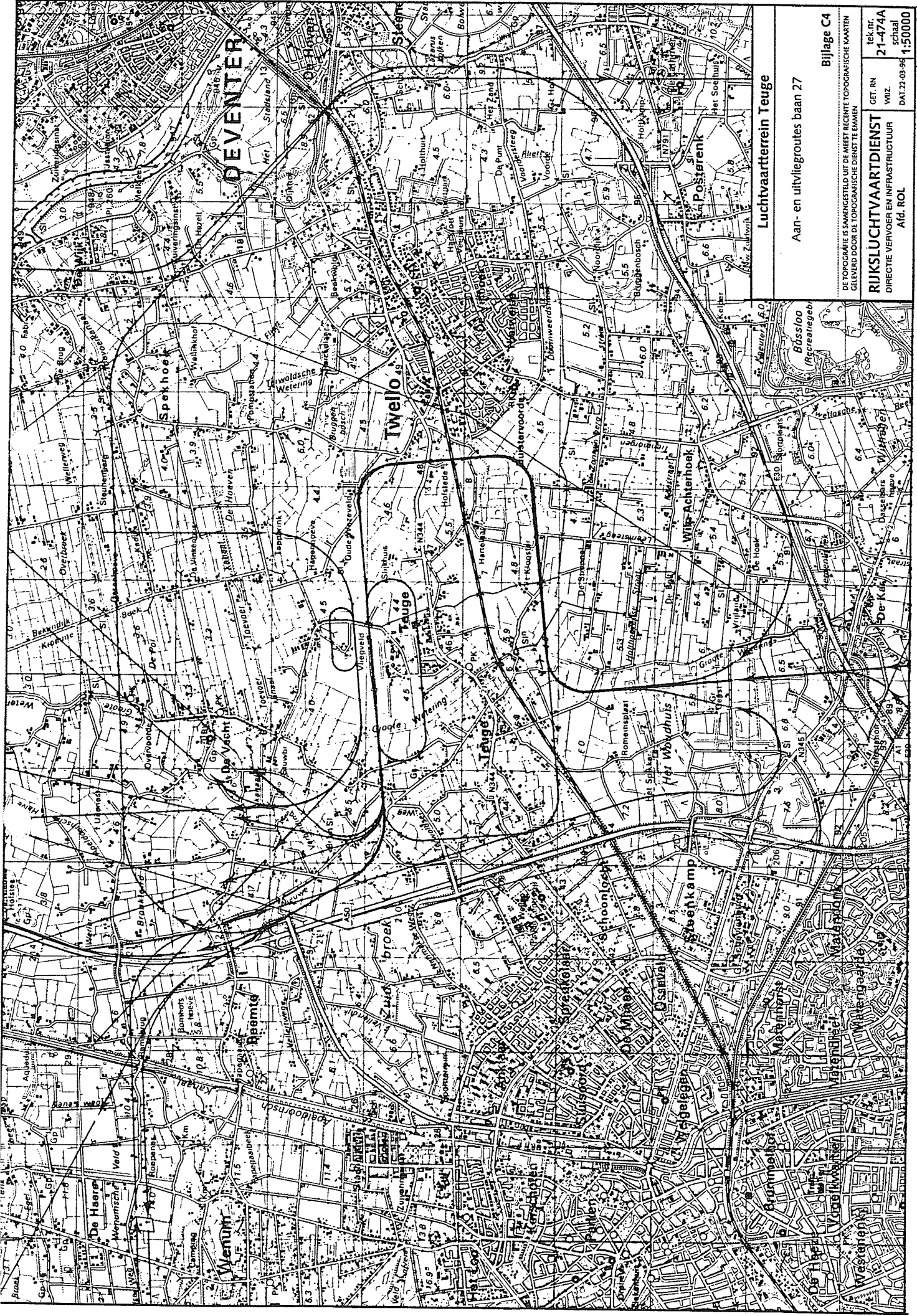
DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELIJD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN

GET. NR.	21-473A
WIZ.	schaal
DAT. 22-09-96	1:50000

RIJSLUCHTVAARTDIENST

DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR

Afd. ROL



Luchtaarterrein Teuge

Aan- en uitvliegeroutes baan 27

Bijlage C4

DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN
GELIEFDER DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN

RIJKSLUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL

tek. nr.
21-474A
schaal
1:50000

GET. RN
WIZ.
DAT. 22-03-96



Luchtvaartterrein Teuge

Geluidszone

NL: BEKEKINGSNUMMER: 33040832700
 NL: TOPOGRAFIE EN SANITESTELLEN: 1:50000
 GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE ENNEN

Bijlage D

tek.nr. 21-475A
 schaal 1:50000

GET. RN
 WIZ.
 DAT: 22-09-96

RIJSLUCHTVAARTDIENST
 DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
 Ad. ROL



Toelichting

Wijziging van de aanwijzing

Op grond van artikel VII, eerste en tweede lid, van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354) juncto artikel 25a van de Luchtvaartwet dient rond het luchtvaartterrein een geluidszone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Dat een geluidszone rond bestaande luchtvaartterreinen dient te worden vastgesteld staat vermeld in de overgangsbepaling artikel VII van de Luchtvaartwet. In het tweede lid van artikel 25 is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is voor wat betreft de kleine luchtvaart uitvoering gegeven met het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22). Tenslotte dienen op grond van artikel 25g van de Luchtvaartwet regels te worden vastgesteld omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting. De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125 U "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart", d.d. 21 september 1990.

Per 1 mei 1996 wordt de rechtsvorm van de exploitant gewijzigd, waarbij de gemeenschappelijke regeling omgezet wordt in een naamloze vennootschap, de NV Luchthaven Teuge. In artikel 1, eerste lid, is hiermee rekening gehouden.

Baanverlenging

Naast vaststelling van de geluidszone rond het luchtvaartterrein Teuge wordt tevens de grens van het aangewezen luchtvaartterrein gewijzigd. Hiertoe is een wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 27 van de Luchtvaartwet opgesteld. De wijziging van de grens van het luchtvaartterrein geschiedt ten behoeve van het opnemen in de aanwijzing van bestaande ontheffingen (zie onder "Intrekking oude besluiten"), alsmede ten behoeve van verlenging van de huidige verharde baan in oostelijke richting tot 1.199 meter.

De verlenging van de verharde baan wordt noodzakelijk geacht teneinde de voorziene ontwikkeling van de zaken- en taxiluchtvaart te kunnen accommoderen. Door de verlenging zullen geen grotere burgervliegtuigen van het luchtvaartterrein gebruik maken, omdat de maximale grootte van de vliegtuigen is beperkt op grond van de in aanwijzing gegeven codering. Een wijziging in het karakter van het luchtvaartterrein wordt niet beoogd.

Intrekking oude besluiten

De beschikking van 28 november 1972, nr. LT/L 26336, houdende aanwijzing van het luchtvaartterrein Teuge wordt bij dit besluit ingetrokken.

Bij beschikking van 11 juni 1982, nr. LT/L 22894 is aan het rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam Luchthaven Teuge ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 14 van de Luchtvaartwet voor het hebben van vliegtuig-werkplaatsen op een terreingedeelte grenzend aan het aangewezen luchtvaartterrein alsmede voor het terreingebruik door vliegtuigen. Bij de beschikkingen van 3 februari 1986, nr. LT/L 20533 en 11 oktober nr. LI/LT 8760, is ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 14, eerste lid, onder c, van de Luchtvaartwet voor het hebben



van gebouwen te doen gebruiken als werkplaatsen en stallingsruimte voor vliegtuigen alsmede voor het hebben, inrichten en uitrusten van platform met bijbehorende rijbaan en parkeerplaatsen te doen gebruiken door vliegtuigen. De voornoemde gebieden waarvoor ontheffing van de verbodsbepalingen als bedoeld in artikel 14 van de Luchtvaartwet is verleend, zijn thans mede als luchtvaartterrein in de aanwijzing opgenomen.

Bij beschikking van 6 juni 1967, nr. LT/13053, is aan de N.V. Luchtvaartterrein Teuge ontheffing verleend van de verbodsbepaling als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet om van het luchtvaartterrein Teuge vrije bemande ballonnen te laten opstijgen, een en ander onder voorwaarden. Het laten opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein Teuge wordt thans in de aanwijzing opgenomen. De voorwaarden waaronder het opstijgen van ballonnen kan geschieden worden in het aanvullend luchthavenreglement op grond van artikel 132, eerste lid, van de Regeling toezicht luchtvaart opgenomen.

Bij beschikking van 14 februari 1986, nr. LT/L 20895, is op grond van artikel 120 van de Regeling Toezicht Luchtvaart de lengte van de banen op het luchtvaartterrein Teuge vastgesteld. De lengte van de banen is thans in de aanwijzing opgenomen.

Tegelijk met het nemen van het onderhavige besluit worden bedoelde ontheffingen ingetrokken door middel van een besluit van de Directeur-Generaal Rijksluchtvaartdienst.

Procedure

Deze aanwijzing op verzoek heeft de procedure zoals gegeven in de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet doorlopen. Dit besluit is tevens aangepast aan de gewijzigde Luchtvaartwet (Stb. 1994, 601) en de Algemene wet bestuursrecht.

Ten aanzien van de doorlopen procedure volgens de Luchtvaartwet heeft op 18 december 1992 bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de Luchtvaartwet plaatsgevonden met Gedeputeerde Staten van Gelderland en de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Voorst en Apeldoorn.

De ontwerp-aanwijzing en de ontwerp-aanwijzingen als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de ruimtelijke ordening, waarbij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de gemeenten aanwijzingen geeft inzake het opnemen van de geluidszone in de bestemmingsplannen, hebben met de bijbehorende stukken van 14 februari 1994 tot 14 mei ter inzage gelegen bij de provincie, de hierboven genoemde gemeenten en het luchtvaartterrein Teuge. Bij de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet zijn schriftelijk bezwaren naar voren gebracht en tijdens de door genoemde commissie op 30 maart 1994 en op 5 april 1994 gehouden hoorzittingen zijn ook mondeling bezwaren naar voren gebracht.

Het aantal ingebrachte bezwaren bedroeg circa 58.

Het advies van voornoemde commissie is op 29 november 1994 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Nagenoeg alle adviezen van de commissie zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat overgenomen. Op basis van een aantal proefberekeningen is de optimale geluidscontour bepaald, rekening houdend met bestaande en toekomstige woonbebouwing en met de vliegveiligheid. Met de keuze van de ligging van het circuit en de vliegroutes van en naar het luchtvaartterrein is daartoe terdege rekening gehouden met het aantal gehinderden. Dit heeft ertoe geleid, dat het verkeerscircuit en de routes voor het binnenvliegen en verlaten van het circuitgebied zijn aangepast, zover als mogelijk van enige woonbebouwing.



De standaard procedure voor het verlaten van het circuitgebied in de richting 270° is, dat onder een hoek van 45° halverwege het dwarswindbeen het circuit moet worden uitgevlogen. Hierbij zou het uitvliegen over de gemeente Apeldoorn plaats vinden. Om dit te voorkomen is van de standaard circuit procedure afgeweken en gekozen voor de uitvliegroute naar het noord-westen aan het einde van het startbeen om zodoende het vermijden van geluidhinder en van geluidgevoelige gebieden te bewerkstelligen. Hetzelfde geldt voor de uitvliegprocedure in oostelijke richting, waarbij gekozen is voor een uitvliegprocedure naar het noordoosten om geluidhinder boven de kern Twello te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Teneinde deze procedures voor de vliegers nog duidelijker te maken, zullen in het te volgen verkeerscircuit binnen het circuitgebied op de grond markeringsborden worden aangebracht, om aan te geven op welk punt het verkeerscircuit moet worden aangevlogen dan wel het verkeerscircuit moet worden verlaten.

Ten aanzien van het terugdringen van geluidhinder kan verder worden verwezen naar het gestelde in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, waarin is aangegeven dat met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde van de maximaal toegelaten geluidsbelasting wordt gesteld op 47 Bkl. Dit terugdringen van de norm kan in belangrijke mate worden bereikt door het treffen van operationele maatregelen. Daarnaast spelen technische ontwikkelingen een rol.

Wat betreft het aandachtspunt met betrekking tot handhaving en controle zijn de in de aanwijzing opgenomen voorschriften getoetst op handhaafbaarheid en daar waar nodig aangepast.

Met betrekking tot het openbaar maken van gegevens wordt opgemerkt dat het gebruiksplan alsmede de contourenkaart waarop de contouren staan die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven, openbaar zijn.

In de bij de toelichting gevoegde bijlage is gedetailleerd op het advies van de commissie ingegaan.

Gebruik van het luchtvaartterrein

Het luchtvaartterrein Teuge is bij beschikking van 28 november 1972, nr. LT/L 26336, laatstelijk aangewezen.

In artikel 7 zijn operationele maatregelen opgenomen die aangeven op welke tijden de aldaar genoemde vluchtsoorten zijn verboden dan wel dienen te worden beperkt. Deze beperkingen zijn voorgesteld door de Milieucommissie Teuge (commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet), welk voorstel op 28 januari 1991 door de Milieucommissie is aangenomen. De beperkingen in het gebruik van het luchtvaartterrein worden sedert april 1991 reeds op vrijwillige basis uitgevoerd. De operationele maatregelen zijn thans getoetst op hun wettelijke basis en aldus in de aanwijzing van het luchtvaartterrein opgenomen. De beperkingen op het gebruik van het luchtvaartterrein zijn van toepassing in de periode van 15 april tot 16 september, zijnde de zes drukste kalendermaanden van het jaar zoals bedoeld in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1992, 22).

Wat betreft het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein Teuge worden de voorschriften gegeven in het aanvullend luchthavenreglement op grond van artikel 132, eerste lid van de Regeling Toezicht Luchtvaart.

Er zijn twee banen aanwezig, een verharde en een onverharde baan. De geografische richting, lengte en breedte van de banen zijn in artikel 4 aangegeven.

Tevens zijn twee onverharde zweefvliegbanen aanwezig ten behoeve van het gebruik door zweefvliegtuigen. De geografische richtingen van deze banen zijn eveneens in artikel 4 aangegeven.

Voor het doen opstijgen van de zweefvliegtuigen wordt gebruik gemaakt van de liermethode of wordt opgestegen met behulp van een sleepvliegtuig dan wel een motorzweefvliegtuig.

Het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein vindt slechts incidenteel plaats en is afhankelijk



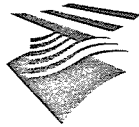
van toestemming van de exploitant.

Het gebruik van het luchtvaartterrein Teuge door ultra lichte vliegtuigen is niet toegestaan.

Het vliegverkeer vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de uniforme daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden. De luchtruimte boven Nederland is in dit kader verdeeld in luchtruimklassen, waarin per luchtruimklasse onderscheid wordt gemaakt in zichtweersomstandigheden. Voor het luchtvaartterreinverkeer op Teuge geldt een luchtruimklasse G, waarbij een minimaal vliegzicht geldt van 1,5 km. De vluchten worden uitgevoerd onder de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules, VFR) en vinden plaats overeenkomstig de aan- en uitvliegroutes zoals aangegeven op de kaarten in bijlage C.

In de aanwijzing is ook de mogelijkheid opgenomen buiten de uniforme daglichtperiode IFR-vluchten uit te voeren. Van 1 april tot 16 september omvat de uniforme daglichtperiode de periode van 08.00 tot 20.00 uur. De voorzieningen voor IFR-vluchten zijn nodig om ook in de periode van 17 september tot 31 maart de luchthaven van 08.00 tot 20.00 uur open te kunnen houden voor zakenverkeer. Voordat van deze mogelijkheid gebruik gemaakt kan worden moet baanverlichting geïnstalleerd worden en moeten IFR-procedures vastgesteld worden en gepubliceerd in de Luchtvaartgids Nederland. Ook zal de Milieucommissie ex art 28 LVW om advies worden gevraagd. De capaciteit voor dit soort vluchten is gering, naar verwachting maximaal 3 per etmaal. Het is echter van groot belang voor de vervoersfunctie van de luchthaven voor de regio.

In de praktijk hanteert het luchtvaartterrein Teuge de openstellingstijden van 08.00 tot 20.00 uur plaatselijke tijd. In incidentele gevallen kan de exploitant een uitzondering maken voor zakenvluchten. Les- en oefenvluchten zijn buiten de periode van 08.00 tot 20.00 uur, dan wel de uniforme daglichtperiode, waarbij de kortste periode maatgevend is, niet toegestaan. Hiervoor is ook geen uitzonderingsclausule opgenomen. Zoals hiervoor is aangegeven, wordt door artikel 7 van de aanwijzing in de periode van 15 april tot 16 september het gebruik van het luchtvaartterrein nader beperkt.



Het aantal vliegtuigbewegingen heeft zich als volgt ontwikkeld:

jaar	totaal
1975	71.816
1976	79.936
1977	70.509
1978	61.325
1979	72.594
1980	71.941
1981	64.863
1982	56.698
1983	51.753
1984	46.727
1985	49.656
1986	59.205
1987	58.661
1988	65.710
1989	72.764
1990	75.434
1991	66.154
1992	75.586
1993	71.620
1994	78.625

(bron: Luchthaven Teuge)

Berekening van de geluidsbelasting

Als basis voor de berekening van de geluidsbelasting wordt gehanteerd:

- het aantal vliegtuigbewegingen, gecorrigeerd voor het tijdstip van de dag en voor het weekend;
- een verdeling van het aantal over categorieën, routes, baangebruik en vluchtsoort (start, circuit, landing);
- het tijdsgeïntegreerd geluidsniveau (waarin de factor snelheid is verwerkt).

In bijlage D is de geluidszone opgenomen. De geluidszone is berekend voor vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg, doch niet hoger dan 6000 kg. Op grond van Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt door middel van een codenummer en codeletter, gerelateerd aan de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van het luchtvaartterrein gebruik kan maken.

Het luchtvaartterrein Teuge wordt thans eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door hefschroefvliegtuigen en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving worden gebruikt.

De bewegingen met hefschroefvliegtuigen en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving kunnen niet onder de berekeningsmethode van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart worden gebracht en zijn ook in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart niet begrepen. Derhalve zijn tevens de geluidscontouren berekend volgens de Ke-berekeningsmethode.

Het resultaat van deze berekening levert, gelet op het aantal bewegingen, een 35 Ke-geluidscontour op welke binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein is gelegen. Op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet heeft dan ook geen vaststelling van de Ke-geluidszone plaats te



vinden indien deze geheel ligt binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein en voor dat luchtvaartterrein de Bkl-geluidszone wordt vastgesteld.

In artikel 6, tweede lid, van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Teuge is daarentegen wel een aantal van 400 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen en 50 bewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving met een maximum toelaatbare startmassa van maximaal 6.000 kg als maximum toelaatbaar aantal vastgelegd. De exploitant dient in overleg met de betreffende gebruikers van de van het luchtvaartterrein gebruik makende hefschroefvliegtuigen en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving afspraken te maken, opdat het aantal van 400 respectievelijk 50 bewegingen per jaar niet wordt overschreden.

Het resultaat van de uitgevoerde zoneringsberekening is opgenomen in een door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium opgestelde rapportage.

In artikel 4, tweede lid, van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart is aangegeven dat met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde voor de maximum toegestane geluidsbelasting die binnen de zone niet mag worden overschreden op 47 Bkl wordt vastgesteld. Hoe hiermee dient te worden omgegaan is aangegeven in de artikelen 5 en 6 van het voornoemde besluit en de bij het besluit behorende toelichtingen.

Uit artikel 6 van het genoemde besluit blijkt niet dat bij voorbaat vaststaat dat de gehele aanwijzingsprocedure van de Luchtvaartwet dient te worden gevolgd.

Handhaving van de geluidszone

Het doel van de handhaving zoals dat in de Luchtvaartwet is opgenomen, is het voorkomen van overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. In de onderhavige aanwijzing zijn in verband hiermee voorschriften opgenomen. Voor een goed begrip van deze voorschriften zal hierna het systeem van de Luchtvaartwet kort worden uiteengezet.

In artikel 25a van de Luchtvaartwet is bepaald, dat bij de aanwijzing van luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In artikel 24, derde lid, van de Luchtvaartwet is bepaald, dat in de aanwijzing van het luchtvaartterrein in ieder geval voorschriften worden gesteld om overschrijding van de geluidszone te voorkomen. Deze voorschriften moeten derhalve betrekking hebben op elementen, die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals het baangebruik en de aan- en uitvliegroutes. De handhaving van de geluidszone vindt dus plaats door middel van handhaving van de voorschriften, die zijn opgenomen in de aanwijzing. Naast deze voorschriften moeten in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen ter beperking van de geluidshinder. Overigens: de voorschriften ter voorkoming van overschrijding van de geluidszone zullen vaak tevens dienen ter beperking van geluidshinder. De Luchtvaartwet stelt overtreding van het verbod om een luchtvaartterrein in strijd met de voorschriften van de aanwijzing te gebruiken, strafbaar (artikel 62 juncto artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet).

Een belangrijk instrument voor het bereiken van de handhavingdoelstelling ligt op het preventieve vlak. Op grond van artikel 30b van de Luchtvaartwet is de exploitant van een luchtvaartterrein verplicht een voorstel voor een gebruiksplan in te dienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het gebruiksplan bevat onder meer een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein naar verwachting het komende jaar zal worden gebruikt. Het zal een reële indicatie moeten zijn, waarbij de exploitant zich baseert op zijn bedrijfsgegevens, zoals die betreffende baangebruik, types vliegtuigen en de aard en tijdstip van de vluchten.



Het gebruiksplan wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vastgesteld, indien is aangetoond, dat de prognose van het gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. In dit gebruiksplan kunnen onder andere tevens de openstellingstijden van het vliegveld worden vastgelegd.

Indien het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geprognoseerde gebruik, moet de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan indienen, dat wordt vastgesteld nadat is aangetoond dat ook het gewijzigde gebruik binnen de geluidszone past. Indien grenswaarden dreigen te worden overschreden, moet de exploitatie van het luchtvaartterrein worden aangepast.

De wijze waarop het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein wordt getoetst aan het geprognoseerde gebruik wordt vastgelegd in het handhavingsvoorschrift, dat op basis van artikel 30a van de Luchtvaartwet per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld. In het handhavingsvoorschrift zal worden aangegeven op welke wijze toezicht en controle plaatsvindt. In dit voorschrift wordt tevens aangegeven op welke wijze de voor het berekenen van de geluidsbelasting benodigde gegevens worden verzameld. Het handhavingsvoorschrift is openbaar.

Als uiterste middel, opgenomen in artikel 35 van de Luchtvaartwet, kan in geval van overschrijding van de geluidszone het luchtvaartterrein tijdelijk (geheel of gedeeltelijk) worden gesloten. De sluiting kan worden beperkt tot bepaalde soorten van vliegtuigen, bepaalde vormen van luchtvaart, bepaalde start of landingsbanen, voor bepaalde tijdsperioden of gericht tegen bepaalde vliegtuigen waarmee de gezagvoerder in een periode van 12 maanden twee keer het verbod bedoeld in artikel 34, eerste lid, van de Luchtvaartwet heeft overtreden.

De systematiek van de handhaving, met een combinatie van preventieve en repressieve instrumenten, beoogt voldoende waarborgen te bieden waardoor de kans op overschrijding van de vastgestelde grenswaarden gering is.

Op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet wordt bij een luchtvaartterrein waarvoor de geluidszone is vastgesteld een commissie ingesteld ten behoeve van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond het luchtvaartterrein. Deze commissie brengt, gevraagd en ongevraagd, advies uit over alle maatregelen en voorschriften ter vermindering van de geluidsbelasting rond het luchtvaartterrein. De commissie kan daarnaast tevens aanbevelingen doen om in het gebruiksplan maatregelen te doen opnemen teneinde risico's in te perken. Tevens kan de commissie de afweging van belangen van sportvliegers en omwonenden aan de orde stellen.

Voor het luchtvaartterrein Teuge is een dergelijke commissie reeds ingesteld.

BEOORDELING VAN HET ADVIES VAN DE BEZWARENCOMMISSIE EX ART. 21 VAN DE LUCHTVAARTWET VOOR HET LUCHTVAARTTERREIN TEUGE

De "Bezwarencommissie Zonering luchtvaartterrein Teuge" heeft op 25 november 1994 advies uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat omtrent de ingebrachte bezwaren. Volgens de Memorie van toelichting bij de wijziging van de Luchtvaartwet van 1978 wordt de Commissie ex artikel 21 LVW advies gevraagd omtrent de aard en het gewicht van de binnengekomen bezwaren en de draagwijdte welke ten aanzien van de ontwerp-aanwijzing als zodanig, of ten aanzien van de inhoud daarvan, aan die bezwaren zou behoren te worden toegekend. Hieronder wordt het advies per punt doorgenomen en aangegeven waar het niet wordt opgevolgd. Aan het einde van deze beoordeling wordt een conclusie geformuleerd.

A. PROCEDURELE ASPECTEN

1. De stukken betreffende de bestuurlijke standpuntbepaling van de gemeenteraad van Apeldoorn behoren bij de officiële ontwerp-zoneringstukken te worden gevoegd.

Advies: Gegronnd

Oordeel: Niet gegrond. Het bestuurlijk overleg is gevoerd vóór de wetwijziging van augustus 1994, en is dus gevoerd met het College van B&W. Eerst sinds de wijziging van de LVW van augustus 1994 wordt het bestuurlijk overleg over de aanwijzing ex artikel 18 en 27 LVW gevoerd met de gemeenteraad.

Het concept voor het verslag is aan de deelnemers aan het bestuurlijk overleg voorgelegd en het definitieve verslag is vastgesteld op basis van gemaakte opmerkingen. De standpuntbepaling van de gemeenteraad van Apeldoorn is niet in het bestuurlijk overleg overlegd en er is aldaar niet afgesproken dat dit stuk onderdeel zou moeten uitmaken van dit verslag.

2. De informatie aan de bewoners is onvoldoende geweest.

Advies: Ongegrond

3. De ligging van 40 of de 45 bkl-contour blijkt niet uit de stukken.

Advies: Ongegrond, met de kanttekening dat wordt geadviseerd dit inzicht toch te geven.

Oordeel: De kanttekening wordt niet overgenomen omdat op grond van het BGKL alleen de contourwaarden van 50 en 60 bkl in de aanwijzing worden vastgesteld.

4. De bepaling van de routes is oncontroleerbaar.

Advies: Ongegrond, met de kanttekening dat wordt geadviseerd nadere informatie op aanvraag beschikbaar te stellen.

Oordeel: Ten aanzien van de kanttekening kan worden opgemerkt dat de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet de beschikking kan krijgen over elke gewenste informatie op dit punt.

5. De ter visie gelegde stukken zijn niet volledig: op de kaarten ontbreken wijken van Apeldoorn er zijn geen woningtellijsten ter inzage gelegd en het advies van de Commissie 28 ontbreekt.

Advies: Gedeeltelijk gegrond, de wijken Welgelegen en Woudhuis moeten worden aangegeven en de tellijst moet worden bijgevoegd; de Commissie adviseert voorts de Commissie 28 om advies te vragen over de zonering.

Oordeel: De bezwaren zijn niet gegrond, omdat alle wettelijk voorgeschreven stukken ter inzage zijn gelegd. Voor de topografische ondergrond is gebruik gemaakt van het meest recente materiaal van de Topografische Dienst in Emmen. De omvang en de consequenties van de zone is ook op een niet volledig actuele ondergrond goed inzichtelijk. Woningtellingen binnen de geluidszone zijn een instrument om de hinder te beschrijven, maar worden niet voorgeschreven in artikel 20, lid 2 LVW. In het kader van het bestuurlijk overleg is de Commissie 28 in de gelegenheid gesteld haar oordeel te geven over de voorgenomen zonering. Dit advies wordt niet genoemd in artikel 20, lid 2 LVW.

B. INHOUDELIJKE ASPECTEN

I. BASIS VOOR DE ZONERING

6. De zonering dient plaats te vinden op de huidige situatie.

Advies: Gegrond, met de kanttekening dat wordt geadviseerd alsnog inzicht te geven in de actuele geluidszones, gebaseerd op een stand-still.

Oordeel: Het bezwaar is niet gegrond. Basis voor de zonering is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, het NMP2 en het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart. In geen van deze stukken wordt voorgeschreven te zoneren op basis van de "huidige" situatie. De geluidszone is gebaseerd op een verkeersomvang van 80.000 bewegingen, een plafond dat sinds 1980 geldt voor het vliegveld. Het advies van de Commissie bij de zonering uit te gaan van de actuele omvang van het vliegveld bij de start van de zoneringsprocedure en het gebruik van het luchtvaartterrein gebaseerd op het gemiddelde gebruik van de luchthaven in de afgelopen 10 jaren ontbeert elke grond. De door de Commissie gevraagde gegevens zijn te vinden in de (openbare) milieu-aspectenstudies die de Luchthaven heeft laten uitvoeren.

7. Er is wetgevingsongelijkheid: de luchtvaart hoeft zich niet te houden aan strengere milieueisen.

Advies: Ongegrond

8. Vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en helikopters horen niet op Teuge.

Advies: Gegrond, het aantal van 400 helikopterbewegingen is niet onderbouwd, bovendien moet voor dit type vliegtuigen een afzonderlijk zoneringsproces komen.

Oordeel: Het advies wordt niet overgenomen omdat reeds de huidige aanwijzing helikopters en kleine straalvliegtuigen toelaat, de enige beperking is het maximale startgewicht. Op dit ogenblik worden er per jaar 2.000 bewegingen het helikopters uitgevoerd. Uit de berekening van het in het ontwerp-aanwijzingsbesluit opgenomen aantal van maximaal 400 helikopterbewegingen blijkt dat de Ke-geluidszone binnen de grenzen van het luchtvaartterrein valt. Op grond van artikel 25 lid 2 is een afzonderlijke KE-zonering derhalve niet nodig. Het aantal van 400 is (na ampel beraad) vastgelegd in het bestuurlijk overleg, waar onder andere van de zijde van de gemeenten en de provincie het aanvankelijke voorgestelde aantal van 2.000 helikopterbewegingen (in verband met de aanwezigheid van de vlieschool) werd afgewezen.

9. Er dient niet vooruitgelopen te worden op nieuwe regelgeving.

Advies: Gegrond (zie punt 8)

Oordeel: Het advies wordt niet gevolgd. Er is niet vooruitgelopen op nieuwe regelgeving. De ontwerp-aanwijzing was weliswaar gebaseerd op regelgeving die nog niet van kracht was, maar bij de ter inzage legging van dit ontwerp is daarover informatie verstrekt. De wijziging van de Luchtvaartwet is in augustus 1994 van kracht geworden. De definitieve aanwijzing, die nu is vastgesteld, is derhalve gebaseerd op van kracht zijnde regelgeving.

10. Het is gewenst dat het luchtvaartterrein wordt gesloten.

Advies: Ongegrond

11. De zonering is ten onrechte gebaseerd op het gebruik van een verharde baan.

Advies: Ongegrond

II. HUIDIGE SITUATIE

12. Er is te veel geluidhinder, zeker in de weekends.

Advies: Gegronnd, met de kanttekening dat wordt geadviseerd het recreatieve verkeer in de weekends te beperken.

Oordeel: Hierin wordt in de zonering juist voorzien. In artikel 7 van de aanwijzing worden gevraagde maatregelen reeds genomen. Met de geluidszonering wordt de geluidhinder beperkt tot een aanvaardbaar niveau. De bkl-norm kent extra hoge straffactoren toe aan het weekendverkeer. Tenslotte schrijft het BGKL nog voor dat in het jaar 2000 de grenswaarde met 3 bkl wordt teruggebracht. Voor het reclameslepen zie verder onder punt 16.

13. Het kunstvliegen veroorzaakt onveiligheid en moet worden verboden.

Advies: Ongegronnd, met de kanttekening dat wordt geadviseerd het kunstvliegen nader te reglementeren.

Oordeel: Overnemen advies, niet de kanttekening. Kunstvliegen kan niet geregeld worden op grond van artikel 24, lid 2 en 3 LVW. Kunstvliegen wordt landelijk geregeld in artikel 16 van het Luchtverkeersreglement.

14. Het opnemen van de zonering in de bestemmingsplannen leidt tot schade.

Advies: Ongegronnd. De bezwarencommissie merkt op dat gedupeerden een schadeclaim kunnen indienen op basis van artikel 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening (planschade) nadat het betreffende bestemmingsplan onherroepelijk is.

Oordeel: Overnemen advies. In de aanwijzing ex artikel 26 LVW is in artikel 5 bepaald hoe en in welke gevallen de gemeente deze planschade kan verhalen bij de minister van Verkeer en Waterstaat.

15. Het aantal in de ontwerp-aanwijzing opgenomen helikopterbewegingen is ongewenst (met als uitersten 0 en 6.000).

Advies: Gegronnd, voor dit type vliegtuigen moet een afzonderlijk zoneringsproces komen (zie punt 8).

Oordeel: Niet overnemen advies. Door het opnemen van een aantal bewegingen in de aanwijzing op grond van artikel 25 lid 2 LVW wordt aan de hinder een grens gesteld en wordt het lessen met helikopters onmogelijk gemaakt. Zie verder onder 8.

16. Het reclamevliegen veroorzaakt overlast.

Advies: Ongegronnd, met de kanttekening dat wordt geadviseerd om reclamesleep-vluchten nabij het luchtvaartterrein en boven dicht bevolkte gebieden te beperken.

Oordeel: Niet overnemen van de kanttekening. In artikel 24, lid 2 en 3 van de LVW wordt aangegeven wat in de aanwijzing geregeld kan worden: het gebruik van het vliegveld en voorschriften om te voorkomen dat de geluidszones worden overtreden. Voor reclamesleep-vluchten geldt sinds 26 oktober 1994 de Regeling reclamesleepvliegen, waarbij het onder meer verboden wordt op zondag reclamesleepvluchten uit te voeren, het aantal vliegtuigen in gesloten verband wordt beperkt tot drie en een hogere minimum-vlieghoogte wordt voorgeschreven.

In de Commissie 28 kan worden gezien of en hoe de hinder van reclamesleep-vluchten verder kan worden beperkt.

17. De keuze van de routes is niet gemotiveerd.

Advies: Gegronnd

Oordeel: Niet overnemen advies. De uitvliegroutes zijn op grond van herhaalde geluidsberekeningen zo gekozen dat het kleinste aantal woningen ligt binnen de contouren. In het ambtelijk en bestuurlijk overleg, alsmede tijdens voorlichtingsbijeenkomsten is duidelijk aangegeven hoe tot deze meest optimale routestructuur gekomen is, waarbij op basis van 80.000 vliegtuigbewegingen zo min mogelijk hinder wordt veroorzaakt en zo min mogelijk ruimtelijke beperkingen worden opgelegd.

18. De luchtballonvaart moet worden beperkt.

Advies: Ongegronnd

III. UITBREIDING

19. Er moet een milieu-effectrapportage komen.

Advies: Ongegrond, met de kanttekening dat wordt geadviseerd om een vrijwillige m.e.r. te doen maken.

Oordeel: De kanttekening wordt niet overgenomen. De luchthaven Teuge heeft ten behoeve van de besluitvorming over de baanverlenging een milieu-aspectenstudie laten uitvoeren, die zijn invloed heeft gehad op het voorgenomen besluit. De gemeente Voorst heeft bij de opstelling van het bestemmingsplan alle milieu-aspecten, van belang bij de ontwikkeling van de luchthaven, zoals vliegroutes, emissies, natuur, landschap en externe veiligheid, bestudeerd. Een vrijwillige milieu-effectrapportage heeft in deze fase van de procedure geen zin.

20. De uitbreiding is in strijd met het Verdrag van Rome (verstoring persoonlijk welzijn).

Advies: Ongegrond

21. De zonering is ten onrechte gekoppeld aan niet vastgestelde uitbreidingsplannen.

Advies: Gegrond

Oordeel: Het onderhavige besluit is voorwaarde voor het doorgaan van de uitbreidingsplannen. In het bestuurlijk overleg is de onderhavige geluidszone geaccordeerd in verband met de vergevorderde plannen van het luchtvaartterrein tot baanverlenging. Tevens is gebleken dat de omvang van de geluidszones bij een langere baan nagenoeg niet afwijkt van die bij niet-baanverlenging. Het zoneren op basis van de uitbreiding leidt slechts tot marginale verschillen ten opzichte van de ligging van de zone bij niet-uitbreiding. Bij uitbreiding liggen er binnen het 60 bkl-gebied 6 woningen minder en binnen het 50 bkl-gebied 8 woningen meer dan bij niet-uitbreiding van het luchtvaartterrein.

22. De uitbreiding is in strijd met het Structuurschema Burgerluchtvaart (SBL).

Advies: Gegrond, het structuurschema gaat uit van een stand-still.

Oordeel: Niet overnemen van het advies. Het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen gaat uit van het voortbestaan van de aanwezige voorzieningen (=luchtvaartterreinen), met de mogelijkheid tot volledige benutting van de bestaande faciliteiten, met inachtneming van eventuele knelpunten.

23. De uitbreiding is in strijd met het Streekplan Veluwe.

Advies: Gegrond

Oordeel: Niet overnemen advies. Een streekplan is niet maatgevend voor de procedure van de vaststelling van de geluidszone. De provincie Gelderland staat na kennisneming van de effecten van de bestaande baan en de baanverlenging, er niet afwijzend tegenover.

24. De uitbreiding van het terrein, het aanbrengen van baanverlichting en de toename van het aantal vliegtuigbewegingen zullen meer geluidhinder tot gevolg hebben.

Advies: Gegrond

Oordeel: Niet overnemen advies. Door het vaststellen van een geluidszone wordt er een bovengrens vastgesteld voor de toelaatbare geluidhinder. Zie verder de beoordeling van punt 21: het geluidhinder-effect van de baanverlenging is neutraal.

25. De wegenstructuur is onvoldoende in verband met de verkeersaantrekkende werking.

Advies: Ongegrond

IV. HANDHAVINGSASPECTEN

26. De handhaving is onvoldoende in het ontwerp-aanwijzingsbesluit gewaarborgd.

Advies: Gegrond

Oordeel: Overnemen advies. De handhavingsbepalingen zijn inmiddels in de nieuwe luchtvaartwet aangescherpt. Deze zijn ook van toepassing op Teuge, zo wordt onder andere het opstellen van een gebruiksplan in situaties als die van Teuge voorgeschreven. Handhaving geschiedt op grond van bepalingen in de LVW, met gebruiksvoorschriften in de aanwijzing (artikel 24, lid 3 LVW)

V. CONCEPT-BESCHIKKINGEN

27. De havenmeester en/of de exploitant heeft te grote mogelijkheden naar eigen inzicht te handelen en ontheffingen te verlenen.

Advies: Gegrond, de toetsingsgronden moeten nauw worden omschreven.

Oordeel: Zoals gesteld bij punt 26 zijn de handhavingsbepalingen ingrijpend gewijzigd, zodat dit bezwaar is ondervangen.

28. Tekstuele opmerkingen.

Advies: Gedeeltelijk gegrond

Oordeel: Voorzover zinvol overnemen advies. De bepalingen die voor meer dan één uitleg vatbaar zijn, worden verbeterd.

CONCLUSIE

Alle adviezen van de commissie over de ingebrachte bezwaren worden door de Minister overgenomen, met uitzondering van de adviezen:

- 1, 5 *Commissie:* ter inzage gelegde stukken zijn onvolledig
 Minister: er is juridisch correct gehandeld
- 6, 21, *Commissie:* zonering moet op huidige situatie
24 *Minister:* het vigerende beleid gaat niet uit van zonering op basis van de huidige situatie.
- 8, 9, *Commissie:* vraagtekens bij helikopter-bewegingen
15 *Minister:* het vliegveld wordt in de huidige situatie al door helikopters gebruikt en de in de aanwijzing opgenomen strenge beperking van het aantal is expliciet geaccordeerd in bestuurlijk overleg en in overeenstemming met de nu vigerende wet.
- 12, 24 *Commissie:* er is te veel geluidhinder
 Minister: de zonering waakt tegen een overmaat aan hinder
- 17 *Commissie:* de keuze van de routes is niet gemotiveerd
 Minister: de routekeuze is intensief en afgewogen geoptimaliseerd en besproken in ambtelijk en bestuurlijk overleg
- 22 *Commissie:* strijdigheid met het SBL
 Minister: het SBL gaat uit van maximale benutting van de bestaande vliegvelden
- 23 *Commissie:* strijdigheid met het Streekplan Veluwe
 Minister: een streekplan is ondergeschikt aan zonering

De adviezen op de punten 26, 27 en 28 hebben geleid tot wijzigingen in de aanwijzing, waardoor het besluit verbeterd is.

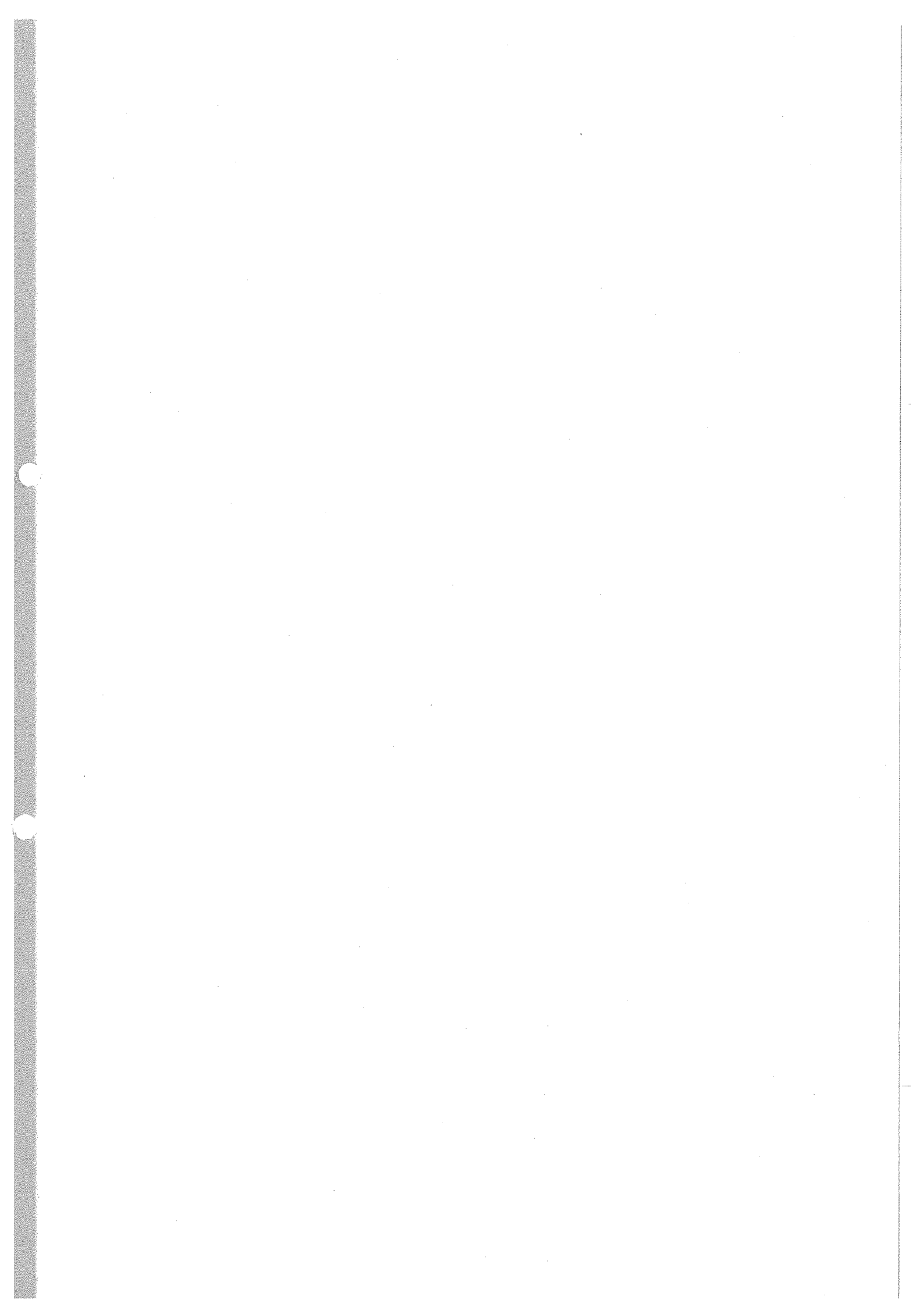
In de aanbiedingsbrief wordt door de meerderheid van de Bezwarencommissie geadviseerd de thans ingezette zonering te beëindigen in verband met inhoudelijke en procedurele omissies. Dit advies wordt niet overgenomen. In het advies is niet aannemelijk gemaakt dat het opnieuw opstarten van de procedure zou leiden tot een betere besluitvorming. Ten aanzien van de gesignaleerde tekortkomingen het volgende:

Het kaartmateriaal zou niet volledig zijn. (zie ook punt 5)

Het betreft hier het niet voorkomen op de topografische ondergrond van twee recente woonwijken in Apeldoorn. Voor de topografische ondergrond is gebruik gemaakt van het meest recente materiaal van de Topografische Dienst in Emmen. De woonwijken zelf liggen buiten de geluidszone en kunnen bij het aanvliegen van het vliegveld worden ontzien.

Het verslag van het bestuurlijk overleg zou niet volledig zijn. (zie ook punt 1)

Het concept voor het verslag is aan de deelnemers aan het bestuurlijk overleg voorgelegd en het definitieve verslag is vastgesteld op basis van gemaakte opmerkingen. De standpuntbepaling van de gemeenteraad van Apeldoorn is niet in het bestuurlijk overleg overlegd en er is aldaar niet afgesproken dat dit stuk onderdeel zou moeten uitmaken van dit verslag. Het verslag voldoet daarmee aan de wettelijke vereisten.





Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone rond het luchtvaartterrein Teuge

Datum: 19 april 1996
Kenmerk: M 167

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978, Stb. 354, houdende wijziging van de Luchtvaartwet, juncto artikel 26, eerste lid van de Luchtvaartwet (laatstelijk gewijzigd 25 november 1995, Stb. 1996, nr. 26) en op artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1985, 626);

Gelet op het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

Gezien het advies van 25 november 1994 van de commissie, bedoeld in artikel 21, vierde lid, van de Luchtvaartwet;

De Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie gehoord (advies van 23-11-1993, nr. RPC 46);

Besluit de raden van de gemeenten Apeldoorn en Voorst de volgende aanwijzingen te geven:

Aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen

Artikel 1

De gemeenteraden zijn conform het hieromtrent bepaalde in artikel 37, zevende lid van de Wet op de Ruimtelijke Ordening verplicht binnen een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de op bijlage A van dit besluit weergegeven geluidszones.

Indien tegen dit besluit of het bijbehorende, gelijktijdig genomen besluit ex artikel 27 Luchtvaartwet van de minister van Verkeer en Waterstaat of enkel tegen vorengenoemde besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat binnen de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, vangt vorengenoemde verplichting niet aan voordat en voorzover op dat verzoek afwijzend is beslist.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 38, eerste lid, van de WRO besluit de gemeenteraad zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen zes weken na het ontstaan van eerdergenoemde verplichting, omtrent medewerking aan de opgedragen vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen.

Bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de eerdergenoemde bijlage A de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaarten te worden aangegeven en dient de inhoud van dit besluit in acht te worden genomen bij het vaststellen van de bestemmingsregelingen.

Artikel 2

Ten aanzien van gronden, die volgens de plankaart een geluidsbelasting ondervinden van:

- a. meer dan zestig bkl, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die nieuwe geluidsgevoelige objecten toelaten;
- b. meer dan vijftig doch niet meer dan zestig bkl, mogen geen bestemmingsregelingen worden opgenomen, die nieuwe geluidsgevoelige objecten toelaten, behoudens de gevallen waarvoor de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde heeft vastgesteld, als bedoeld in artikel 7, tweede lid van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;
- c. meer dan vijftig bkl doch niet meer dan zestig bkl, mogen op grond van bestaande bestemmingsregelingen toelaatbare geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd indien de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde heeft vastgesteld als bedoeld in artikel 10, eerste lid van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Aanwijzingen met betrekking tot de wijze waarop aan de bestemmingsplannen uitvoering dient te worden gegeven

Artikel 3

Voor geluidsgevoelige objecten gelegen op gronden als bedoeld in artikel 2 kan met inachtneming van artikel 9 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart vervangende nieuwbouw in de plaats worden gesteld.

Aanwijzingen omtrent de wijze en het tijdstip waarop geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend

Artikel 4

De kosten die zijn gemoeid met het tot stand brengen of wijzigen van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 1 komen ten laste van de gemeente.

Artikel 5

De Minister van Verkeer en Waterstaat vergoedt aan de gemeente de kosten van vergoedingen bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, mits de toekenning daarvan is geschied met instemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat of bij een beslissing op een ingesteld beroep.

Artikel 6

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de bekendmaking ervan in de Staatscourant.
2. Een exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan de leden van de commissie, bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet.

Den Haag, 19 april 1996

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,



Margaretha de Boer.

TOELICHTING

Inleiding

1. Ten behoeve van de zonering rond (reeds bestaande) luchtvaartterreinen dienen volgens hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet jo. artikel VII van de Wet tot wijziging van de Luchtvaartwet een aantal nadere voorschriften te worden gegeven.
De in bijlage A weergegeven geluidszone als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47) rond het luchtvaartterrein Teuge, welke door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is vastgesteld bij beschikking nr. DGRDL/VI/L-96.002562, op grond van de Luchtvaartwet dient te worden verwerkt in bestemmingsplannen.
Het luchtvaartterrein Teuge is door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen bij beschikking van 28 november 1972, nr. RLD/LT/L26336 (Stcrt. 1972 nr. 240).
2. In artikel 25, eerste lid, van de Luchtvaartwet, is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur per luchtvaartterrein grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is uitvoering gegeven door uitgifte van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22).
3. Volgens artikel 25g, van de Luchtvaartwet, dient de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, regels vast te stellen omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting binnen en buiten de geluidszone. Deze regels zijn voor wat betreft de berekening van de kleine luchtvaart vastgelegd in het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, rapport NLR TR 88125 U van 21 september 1990.
4. Artikel 26b, van de Luchtvaartwet, schrijft voor, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een regeling inzake geluidswerende voorzieningen vaststelt. Een dergelijke regeling is in verband met de kleine luchtvaart niet nodig gebleken. In de Nota van toelichting bij het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) is aangegeven dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan geluidsgevoelige objecten niet nodig is.
5. Bij de vaststelling van de geluidszone dienen volgens artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet, door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Bij deze aanwijzingen kan worden aangegeven op welke wijze aan de aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering zal moeten worden gegeven. Voorts kan worden aangegeven op welke wijze en wanneer geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend.

6. Alle voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de zonering op zich zelf, zijn vervat in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, en de planologische aanwijzingen ex artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet. Deze aanwijzingen hebben als basis artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en vinden hun begrenzing in hetgeen in de overige uitvoeringsvoorschriften van de Luchtvaartwet is of wordt opgenomen.
Daaruit volgt dan, dat de onderhavige aanwijzingen vastleggen welke planologische maatregelen moeten worden getroffen, hoe daaraan uitvoering moet worden gegeven, voor welke zaken geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend alsmede op welke wijze en wanneer dat zal geschieden.
7. Uit de aard der zaak sluiten deze aanwijzingen nauw aan bij het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. Bij dat besluit zijn immers de grenswaarden bepaald, die voor de toelaatbaarheid van bestemmingen binnen de zone maatgevend zijn. In enkele artikelen van de onderhavige aanwijzingen wordt expliciet naar de voorschriften van dat Besluit verwezen.
8. Alvorens het onderhavige besluit is genomen, is overleg gevoerd met Gedeputeerde Staten van Gelderland en de raden van de gemeenten Apeldoorn en Voorst.
Door middel van terinzageligging van de ontwerp-aanwijzingen is de gelegenheid geboden tot het indienen van bezwaren. Voor zover bezwaren zijn ingediend, hebben deze voornamelijk betrekking op het besluit ex artikel 25a van de Luchtvaartwet inzake het luchtvaartterrein van de vliegbasis Teuge.
Gelet hierop is ervoor gekozen om alle ingediende bezwaren, met inbegrip dus van de bezwaren die betrekking hebben op de onderhavige aanwijzingen, in samenhang met het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet, te behandelen in het besluit ex artikel 25a van de Luchtvaartwet. In het kader van de aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet wordt volstaan met het daarnaar verwijzen. Voorts is de Tweede Kamer der Staten-Generaal van het voornemen tot het geven van de onderhavige aanwijzingen in kennis gesteld.
9. In de onderhavige aanwijzingen is aan de term "bestemmingsregelingen" de voorkeur gegeven boven de term "bestemming". Aldus wordt aangesloten bij de strekking van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Stb. 1985, 627). In dat Besluit is artikel 12 sterk gewijzigd ten opzichte van het voormalige artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1965, 339), onder meer door introductie van een nieuw planelement.
Dit betreft de beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop met het plan het per bestemming aangegeven doel of de doeleinden worden nagestreefd. Zoals uiteengezet in de toelichting op artikel 12 kunnen aldus min of meer concreet ingevulde, zij het kwalitatieve, doch wel als toetssteen te hanteren elementen uit de bij het plan behorende toelichting, die voor een goede realisatie van het in het plan vervatte ruimtelijk beleid van groot belang zijn, langs de weg van de beschrijving in hoofdlijnen onderdeel van het plan worden en als zodanig bindend zijn. Met de term "bestemmingsregeling" wordt het gehele planologische "plaatje" - plankaart, bestemming, voorschriften, in het bestemmingsplan opgenomen vrijstellings- en andere flexibiliteitsbepalingen en eventueel beschrijving in hoofdlijnen - bedoeld.

Bestemmingen en de voorschriften omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en de zich daarop bevindende opstallen zijn doorgaans uiterst gedetailleerd. Met het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, en met name met artikel 12 van dat besluit, is een

ontwikkeling ingezet die het mogelijk maakt om een bestemmingsplan globaler en flexibeler op te stellen. Als voorbeeld kan worden genoemd een mengbestemming voor wonen en werken. Met de beschrijving in hoofdlijnen kan worden aangegeven hoe de verschillende binnen die bestemming toegestane doeleinden zich tot elkaar verhouden en hoe de gemeente die doeleinden denkt na te streven. Dit betekent dat voor een eenvoudiger regeling kan worden gekozen en dat niet hoeft te worden geopteerd voor een uitgebreide doeleindenomschrijving met een zeer genuanceerd en vaak gedetailleerd voorschriftenregime. Door de introductie van het begrip bestemmingsregeling wordt in feite aangegeven dat de gemeenten meer mogelijkheden hebben om de onderhavige aanwijzingen in de bestemmingsplannen te verwerken.

Artikelsgewijze toelichting

Artikelen 1 en 2

In het kader van de voltooiing eerste fase van de rechterlijke organisatie (wet van 16 december 1993, stb 1993 650) is artikel 30 van de Luchtvaart gewijzigd in die zin dat bezwaar en beroep tegen het onderhavige besluit (de artikel 26 aanwijzing) nu kan "meeliften" met bezwaar en beroep tegen de artikel 27 Lvw aanwijzing.

Voorts is bij wet van 22 december 1993 (Nimbywet) de WRO gewijzigd met name het instrumentarium van de aanwijzing. Deze beide wijzigingen hebben gevolgen voor het onderhavige besluit.

In artikel 1 van de aanwijzingen, waarin de verplichting tot aanpassing van bestemmingsplannen is geregeld, zijn deze wijzigingen verwerkt.

In deze (nieuwe) situatie ten aanzien van aanwijzingen moeten de gemeenteraden conform artikel 38 WRO binnen 6 weken aangeven of zij zullen meewerken aan de aanwijzing. Zijn zij dat niet van plan dan delen de gemeenteraden dat aan de minister mee. De gemeenten (maar ook andere belanghebbenden) kunnen overigens een verzoek tot voorlopige voorziening doen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na een negatieve uitspraak op het verzoek van schorsing heeft de minister ingevolge artikel 38 WRO een jaar om zelf een bestemmingsplan op te stellen. De sanctie daarop is dat de aanwijzing ex artikel 38, zesde lid van de WRO komt te vervallen als de minister niet binnen het jaar een plan heeft vastgesteld. Wordt de schorsing toegewezen dan schort ook deze verplichting voor de minister op tot in de zaak is voorzien. Indien de gemeenteraad heeft aangegeven de aanwijzingen te zullen uitvoeren, doch andere belanghebbenden een verzoek tot voorlopige voorziening hebben gedaan, geldt mutatis mutandis hetzelfde. Dezerzijds zal de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak bij toewijzing van het verzoek om voorlopige voorziening, analoog aan het bepaalde in artikel 28, achtste lid van de WRO, worden verzocht aan te geven op welke onderdelen van de aanwijzing de voorlopige voorziening betrekking heeft.

Conform artikel 30, tweede lid Luchtvaartwet, ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in deze aanwijzingsprocedure (anders dan bij de reguliere aanwijzing ex artikel 37, achtste lid WRO) in bezwaar en beroep tegen de aanwijzing zelf en niet in de bestemmingsplanprocedure.

Artikel 1 bevat dus de bepaling dat de gemeenteraden binnen een jaar na dagtekening van dit besluit hetzij het vigerende bestemmingsplan (de vigerende bestemmingsplannen) moeten herzien, hetzij, voorzover er voor die gronden nog geen bestemmingsplan van kracht is, alsnog een of meer nieuwe bestemmingsplannen moeten vaststellen.

Daarbij is aangegeven dat de geluidscontouren (de voor het ruimtelijk beleid relevante contouren, te weten die van 50 en 60 bkl) op de bestemmingsplankarten moeten worden opgenomen en dat bij de vaststelling van de bestemmingsregelingen de inhoud van het besluit in acht moet worden genomen. Daar dient vooral gedacht te worden aan mogelijke beperkingen in bestemmingsplannen zowel ten aanzien van het leggen van bestemmingen als ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden van grond en opstallen, gelegen binnen die geluidszone.

De geluidscontour is een geluidsbelastinglijn die voorkomt op de kaart die behoort tot de beschikking waarbij de zone is vastgesteld. Die kaart, die tevens is opgenomen als bijlage A bij deze aanwijzingen, is een met behulp van een computerberekening getekende kaart, waarvan de geluidscontouren een theoretisch globaal verloop hebben.

Bij het opnemen van de geluidscontouren op de bestemmingsplank kaart dient de globale theoretische computerlijn gedetailleerd te worden in een lijn die tot op het niveau van de perceelsgrenzen en de daarop geprojecteerde of bestaande bebouwing duidelijkheid schept omtrent het planologische en geluidsbelastingsregime dat ter plaatse zal gelden. Een en ander laat onverlet mijn bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

In artikel 2 zijn onder a, b en c de planologische consequenties weergegeven die voortvloeien uit de bepalingen van genoemd Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl), waarnaar ook wordt verwezen. Onder "geluidsgevoelige objecten" worden verstaan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen als scholen, ziekenhuizen e.d. en en woonwagendstandplaatsen, zoals aangegeven in artikel 2 van genoemd Bgkl.

Ten aanzien van de ontheffingsmogelijkheid in artikel 2 sub b kan het volgende worden opgemerkt. Ingevolge artikel 7 Bgkl kan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een hogere waarde tot maximaal 60 bkl vaststellen voor de in het derde lid van artikel 7 Bgkl genoemde gevallen:

- dringende noodzaak bij grond- en bedrijfsgebondenheid;
- opvullen van openplaatsen in bestaande bebouwing;
- vervanging van bestaande bebouwing.

Het gaat dus om incidentele beslissingen na afweging van alle belangen.

Als bij het opstellen van (de herziening van) het bestemmingsplan bouw mogelijkheden als in het derde lid van artikel 7 Bgkl reeds bekend zijn en het gemeentebestuur deze als zodanig in het bestemmingsplan wil opnemen dan zal vooraf de ontheffing door de minister moeten zijn verleend. Voor geval dergelijke wensen ten tijde van het tot stand brengen van (een herziening van) het bestemmingsplan nog niet bekend zijn en het bestuur deze mogelijkheid wel wil openhouden, bestaat er een mogelijkheid om in het bestemmingsplan voor de bedoelde gronden een vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheid op te nemen voor het bouwen van die toelaatbare geluidsgevoelige objecten met als voorwaarde dat van een dergelijke bevoegdheid uitsluitend gebruik kan worden gemaakt indien de minister een ontheffing voor die bebouwing heeft verleend.

Voor de goede orde wordt er hier op gewezen dat het Bgkl erin voorziet in de artikelen 4, eerste lid en 7, vierde lid, dat met ingang van 1 januari 2000 de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, welke nu in artikel 7, eerste en tweede lid op vijftig bkl respectievelijk zestig bkl is vastgelegd, zevenenveertig respectievelijk zevenenvijftig bkl zal bedragen. In de Nota van toelichting bij het Bgkl wordt daarop uitvoerig ingegaan. Ter voorkoming van onnodige herzieningen van de bestemmingsplannen is het praktisch bij de verwerking van de onderhavige aanwijzingen reeds op deze verplichting te anticiperen. Op de bestemmingsplankaart en in de voorschriften kan worden aangegeven dat voor de 50 bkl- en 60 bkl-belastingslijn met ingang van 1 januari 2000 47 bkl respectievelijk 57 bkl moet worden gelezen, mits deze geluidsbelastinglijnen op de plankaart ongewijzigd blijven. Uitgangspunt is dat dit het geval is; de artikelen 5 en 6 Bgkl beogen een goede overgang te waarborgen naar die scherpere grenswaarden in 2000. De aanscherping van de toelaatbare geluidsbelasting zal zoals ook in de toelichting op het Bgkl uitvoerig is verwoord vooral moeten worden gerealiseerd door vermindering van de geluidsemisatie van de vliegtuigen en door operationele maatregelen op het luchtvaartterrein. Mocht een wijziging van de zone worden overwogen dan dient wederom de procedure van artikel 27, tweede lid Luchtvaartwet te worden gevolgd.

Artikel 3

Onder vervangende nieuwbouw wordt in algemene zin verstaan nieuwbouw op een plaats waar voordien al geluidsgevoelige objecten aanwezig waren. In artikel 9 Bgkl is geregeld dat het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart niet van toepassing is op vervangende geluidsgevoelige gebouwen.

Met betrekking tot de vraag wanneer sprake is van vervangende nieuwbouw geldt dat, naar analogie van de hieraan toegekende interpretatie bij wegverkeers- en industrielawaai, hiervan niet alleen gesproken mag worden als in het nieuwe bestemmingsplan dezelfde maten en bestemmingsgrenzen worden aangehouden als in het oude, maar ook wanneer van beperkte veranderingen in maten en functies sprake is. Zie hiervoor het Indicatief Meerjaren Programma Geluid 1985-1989, blz. 62 en 63. Ook is het niet noodzakelijk dat de te vervangen geluidsgevoelige objecten op het tijdstip van vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan nog aanwezig zijn. Ingeval geplande nieuwbouw strekt tot het opvullen van open gaten, die recent als gevolg van bijvoorbeeld sloop van woningen zijn ontstaan, kan van vervangende nieuwbouw worden gesproken.

Wél moet steeds in dergelijke gevallen worden voorkomen, dat een ingrijpende wijziging van de stedenbouwkundige vorm of functie of een belangrijke toename van het aantal geluidgehinderden optreedt. Eveneens dient geen wezenlijke toename van de aan de gevel optredende geluidsbelasting te ontstaan. Deze aspecten zijn neergelegd in artikel 9 Bgkl.

Artikel 4

De kosten die zijn gemoeid met het tot stand brengen van (een herziening van) het bestemmingsplan worden door het Rijk niet vergoed. Weliswaar spreekt de Memorie van Toelichting bij artikel 26, derde lid, van de Luchtvaartwet, over de kosten van (de herziening van) de bestemmingsplannen, doch als reden waarom die kosten worden vergoed wordt aangegeven artikel 50 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud). Dat artikel had echter uitsluitend betrekking op hogere kosten "ten gevolge van" de in een bestem-

mingsplan opgenomen bepalingen. Uit de Memorie van Toelichting blijkt vervolgens dat hierbij niet de kosten zijn bedoeld, welke verbonden zijn aan het maken of herzien van het plan zelf. Een vergelijking kan worden gemaakt met de verplichting tot het maken van een beschermend bestemmingsplan na aanwijzing van een beschermd stads- en dorpsgezicht, waarbij de planvoorbereidingskosten ook niet worden vergoed.

Indien in dit geval hiervoor een vergoeding wordt toegekend kan dat een precedentwerking hebben voor andere aanwijzingen door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die tot nu toe de planvoorbereidingskosten nimmer heeft vergoed.

In de in artikel 26a, derde lid, van de gewijzigde Luchtvaartwet (juli 1994) is uitdrukkelijk sprake van kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzing gebrachte bestemmingsplannen. Bij deze wijziging is in bovenstaande lijn dus geen verandering gebracht.

Artikel 5

De tekst van artikel 5 spreekt voor zich. Wel zij hierbij aangetekend dat de gemeente in het kader van de voorbereiding van de vaststelling of herziening van bestemmingsplannen eventuele door haar toe te kennen schadevergoedingen op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 ter sprake dient te brengen. Dit in verband met de vergoeding van de planschadeclaims door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Voorts staat voor de gemeente de procedure open als bedoeld in art. 31a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, inhoudende een verzoek aan de Kroon om de hogere kosten ten gevolge van het bestemmingsplan welke redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de gemeente behoren te blijven geheel of gedeeltelijk aan de gemeente te vergoeden.

Uiteraard kan de gemeente ook een beroep doen op artikel 31b van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 6

In het eerste lid van artikel 6 is aangegeven wanneer het onderhavige besluit in werking treedt alsmede op welke plaatsen het ter inzage ligt. Het besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de bekendmaking van de nederlegging van het besluit in de Staatscourant.

Op grond van artikel 37, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zendt de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer afschrift van dit besluit aan de raden van de gemeenten Apeldoorn en Voorst, de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie, het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland en aan de inspecteur van de ruimtelijke ordening in de provincies Overijssel en Gelderland.

In aanvulling hierop is in het tweede lid van artikel 6 geregeld dat een afschrift van het onderhavige besluit eveneens wordt toegezonden aan de leden van de commissie, bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet.