

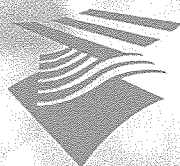
**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet,
houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Teuge
alsmede vaststelling van de geluidszones.**

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

maart 2000

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst



Datum

10 maart 2000

Nummer

DGRDL/VI/L 99.350436

Onderwerp

Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende heroverweging van het besluit d.d. 19 april 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.002562 tot 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 1994 (Stb. 1994, 601) en artikel 27 alsmede de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet, het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Stb. 1992, 315);

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;

Gelet op de bezwaren die zijn ingediend tegen het besluit van 19 april 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.002562;

Gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 augustus 1998, no. E01.97.0200;

BESLUIT

Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Teuge, gelegen in de gemeente Voorst in de provincie Gelderland, ten behoeve van 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.
2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats met inachtneming van het gestelde in de artikelen 6, 7 en 8 van dit besluit:
 - a. overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden, met dien verstande dat les- en oefenvluchten overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften buiten de periode van 8.00 tot 20.00 uur plaatselijke tijd verboden zijn, en
 - b. overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften tussen 07.00 en 23.00 uur plaatselijke tijd, voorzover deze periode valt buiten de daglichtperiode, met dien verstande dat les- en oefenvluchten overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften verboden zijn.

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 en vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg, 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 en vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg, 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 luchtvaartuig, gebruikt, doet of laat het luchtvaartterrein gebruiken, met inachtneming van de in het tweede en derde lid bedoelde maatregelen en het gestelde in de artikelen 2, 6, 7 en 8.

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 100 bewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg toe.
3. In afwijking van het tweede lid staat de exploitant tot uiterlijk 1 januari 2002 maximaal 4.500 bewegingen met hefschroefvliegtuigen per jaar toe.



Artikel 7

1. Het uitvoeren van rondvluchten met hefschroefvliegtuigen is verboden.
2. Het uitvoeren van les- en oefenvluchten met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving of met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg is verboden.

Artikel 8

1. Ten aanzien van 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 les-, oefen- en rondvluchten 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;
 - b. het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen 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;
 - c. het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen met hefschroefvliegtuigen is verboden op zaterdagen en zon- en erkende feestdagen;
 - d. het opstijgen met burgervliegtuigen voor het uitvoeren van reclamesleepvluchten is verboden:
 - 1° op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
 - 2° op zaterdagen vóór 09.00 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;
 - 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, meer bedraagt dan 65 dB(A), is verboden:
 - 1° op werkdagen vóór 08.00 en na 20.00 uur;
 - 2° op zaterdagen vóór 09.00 en na 18.00 uur;
 - 3° op zon- en erkende feestdagen vóór 13.00 en na 16.00 uur, met dien verstande dat hiervan bij vooraf aangekondigde evenementen gedurende maximaal twee dagen in genoemde periode kan worden afgeweken met toestemming van de exploitant;
 - f. 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 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;



- g. 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;
2. het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein is afhankelijk van toestemming van de exploitant.

Artikel 9

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 een maand na afloop van de eerste periode van zes maanden en binnen een maand na afloop van de volledige periode van twaalf maanden 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, de aard en het tijdstip van de vlucht alsmede het baangebruik.
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 10

1. Aan degene die door dit besluit schade lijdt of zal lijden wordt op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toegekend, voor zover die schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd.
2. Op de behandeling van het verzoek is het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11

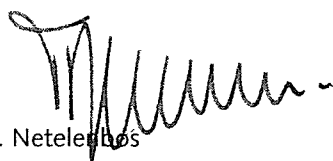
Het besluit van 19 april 1996 nr. DGR/LD/VI/L 96.002562 wordt ingetrokken.

Artikel 12

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, 10 maart 2000

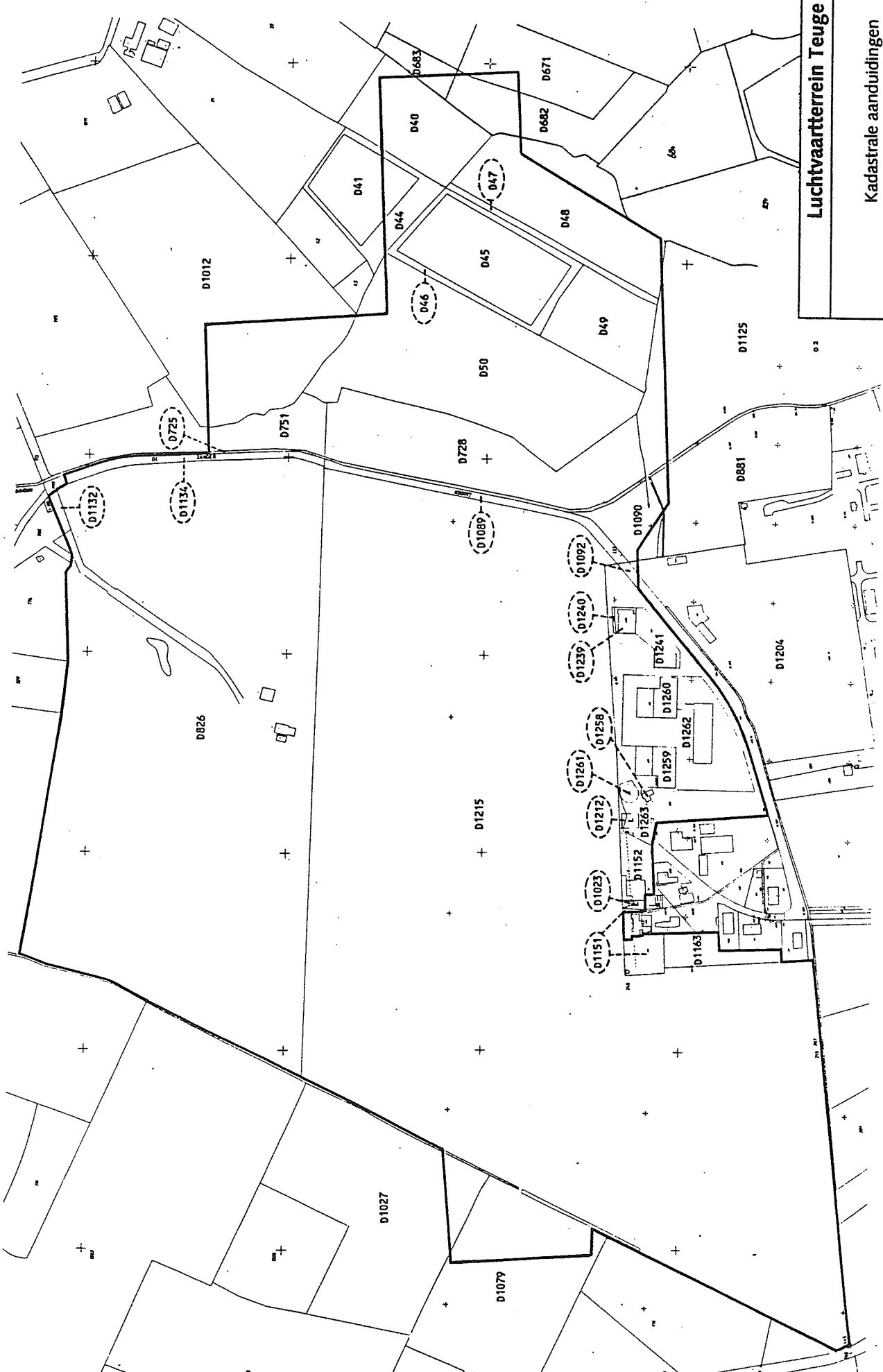
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



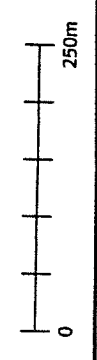
T. Netelebos



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



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





Bijlage A2. Lijst met kadastrale aanduidingen

volgnr	sectie	kad. nr.		totale grootte			binnen aanwijzing			eigenaar	noot	rechten
				ha	a	ca	ha	a	ca			
TWELLO												
1	D	826		22	76	43	22	76	43	Luchthaven Teuge	a	ged. MW
2	D	1089		-	35	90	-	35	90	gemeente Voorst	b	
3	D	1090	ged	-	57	20	-	51	50	Luchthaven Teuge	a	
4	D	1092	ged	-	66	0	-	3	65	gemeente Voorst	b	
5	D	1132		-	5	10	-	5	10	gemeente Voorst	b	
6	D	1134		-	27	30	-	27	30	gemeente Voorst	b	
7	D	1151	ged	-	46	0	-	24	74	Vereniging Vliegclub Teuge, Teuge	c	ZR
8	D	1152	ged	-	32	5	-	28	90	Vliegclub Teuge de Vereniging, Deventer	d	
9	D	1163	ged	-	64	30	-	42	70	Luchthaven Teuge	a	
10	D	1204	ged	5	1	75	-	-	75	gemeente Voorst	b	
11	D	1212		-	3	15	-	3	15	Air Towing-Air	e	ZR
12	D	1215		43	1	80	43	1	80	Luchthaven Teuge	a	
13	D	1239		-	8	75	-	8	75	Vliegschool Sigtenhorst	f	ZR
14	D	1240		-	1	0	-	1	0	Vliegschool Sigtenhorst	f	ZR
15	D	1241		-	22	35	-	22	35	Air Towing-Air	e	ZR
16	D	1258		-	1	27	-	1	27	Aviation Technics	g	ZR
17	D	1259		-	21	78	-	21	78	Aviation Technics	g	ZR
18	D	1260		-	21	80	-	21	80	Aviation Technics	g	ZR
19	D	1261		-	5	0	-	5	0	Handelsonderneming Evama	h	ZR
20	D	1262		1	45	70	1	45	70	Uniwest Vastgoed	i	ZR + ZR2
21	D	1267	ged	1	97	5	1	68	50	Luchthaven Teuge	a	ZR
VOORST												
22	N	359	ged	4	50	20	-	38	0	T. Baak	j	
23	N	360	ged	1	0	0	-	87	50	G.A. Teunissen	k	
24	N	369	ged	5	14	80	-	26	25	G.A. Teunissen	k	
VOORST												
25	P	334	ged	14	4	15	4	14	84	Schutte	l	ZR
26	P	335	ged	11	79	15	5	96	0	Luchthaven Teuge	a	
27	P	336	ged	1	27	90	-	73	3	Waterschap Oost- Veluwe	m	
28	P	337		6	64	65	6	64	65	Luchthaven Teuge	a	
29	P	338		1	39	30	1	39	30	Luchthaven Teuge	a	
30	P	339	ged	2	47	20	-	18	63	Hervormde Gemeente van Twello	n	
31	P	340	ged	18	15	55	-	36	75	van Voorst tot Voorst	o	
32	P	351	ged	1	45	0	-	36	75	Waterschap Oost- Veluwe	m	
33	P	352	ged	3	2	10	-	2	79	Schutte	l	
34	P	370	ged	12	29	30	-	45	89	Witteveen	p	
totaal							93	78	45			

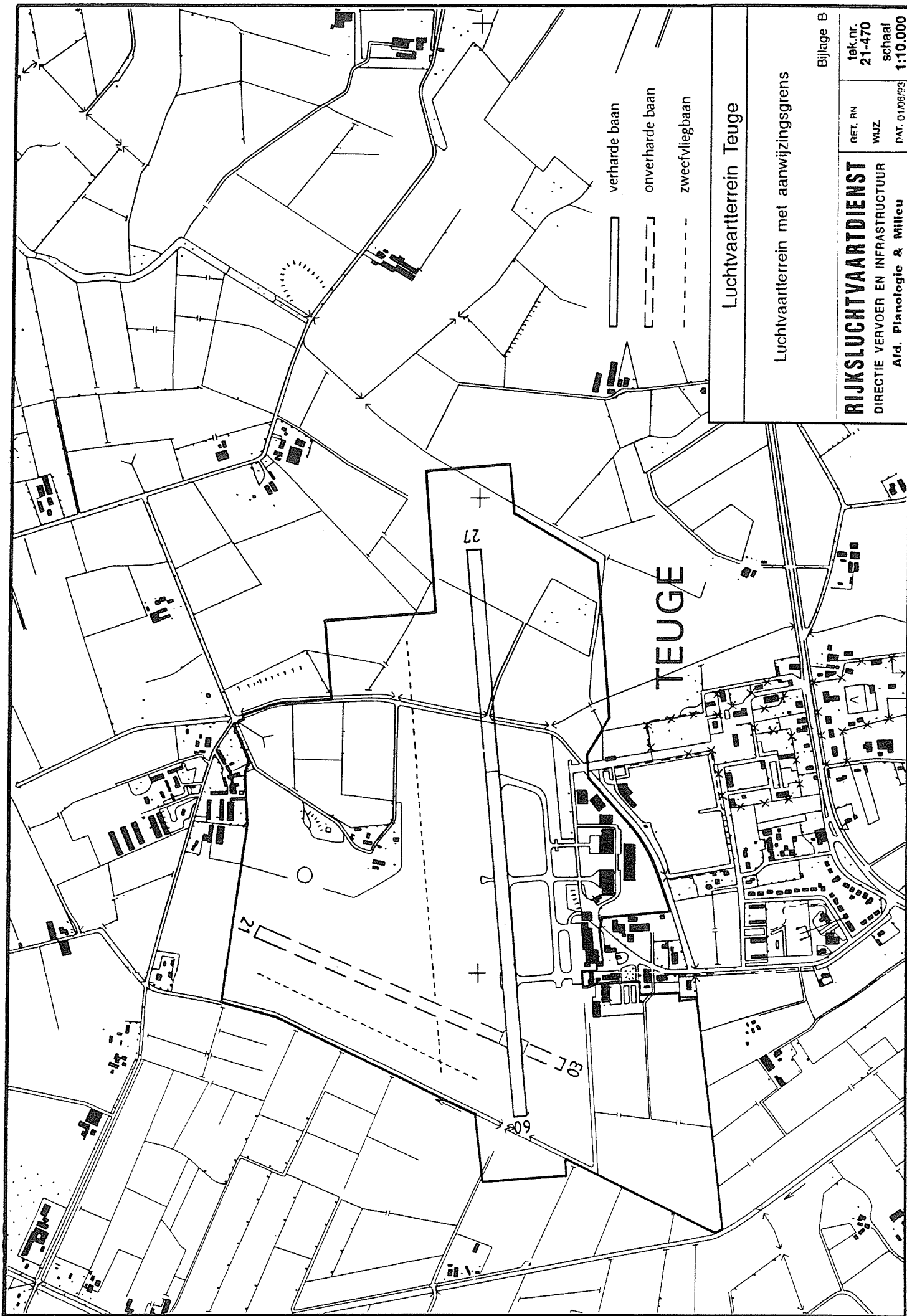


afkortingen

MW	MONUMENTENWET
ZR	ZAKELIJK RECHT als bedoeld in art. 5, Lid 3, onder b, van de Belemmeringenwet Privaatrecht t.b.v. NV PGEM Energiemaatschappij voor Gelderland en Flevoland, Postbus 9039, 6800 EZ Arnhem
ZR2	idem tbv Luchthaven Teuge

noot

- a) Luchthaven Teuge, De Zanden 15, 7395 PA Teuge
- b) gemeente Voorst, Postbus 9000, 7390 HA Twello
- c) Vereniging vliegclub Teuge, gevestigd te Teuge
- d) Vliegclub Teuge de Vereniging, Postbus 1275, 7301 BM Apeldoorn
- e) Air Towing-Air Service BV, De Zanden 27, Teuge
- f) V.O.F. Vlietschool Rob van den Sigtenhorst, De Zanden 59, 7395 PA Teuge
- g) Aviation Technics BV, De Zanden 31, 7395 PA Teuge
- h) Handelonderneming Evama Apeldoorn BV, Wilmersdorf 7, Apeldoorn
- i) Uniwest Vastgoed BV, gevestigd te Teuge
- j) T. Baak, Lochemsestraat 2a, 7396 PJ Terwolde
- k) G.A. Teunissen, Lochemsestraat 3, 7396 PJ Terwolde
- l) Maatschap H.J.G. en M.A.W. Schutte, Oude Wezeveldseweg 19, 7391 PA Twello
- m) Waterschap Oost-Veluwe, H.W. Iordensweg 27, 7391 KC Twello
- n) Kerkgenootschap de Hervormde Gemeente van Twello, Tromplaan 55, Twello
- o) 1/3 eig. Baron R.G.M. van Voorst Tot Voorst, Laan van Borgele 40, Deventer; 1/3 eig.
Baron H.J.M. van Voorst Tot Voorst;
en 1/3 eig. O.M.L. van Nispen Tot Pannerden, beide Oude Rijksstraatweg 65, Twello
- p) P.W. Witteveen, Rijksstraatweg 162, 7395 MD Teuge



Luchtvaartterrein Teuge

Luchtvaartterrein met aanwijzingsgrens

Bijlage B

RIJKSLUCHTVAARTDIENST	tek.nr. 21-470
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	OET. RN WJZ
Afd. Planologie & Milieu	DAT. 01/06/93
schaal 1:10.000	



Bijlage B2.

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.

Algemeen

Het luchtvaartterrein Teuge, dat sinds 60 jaar bestaat, wordt gebruikt voor kleine luchtvaart. Dat betreft een- en tweemotorige vliegtuigen met schroefaandrijving waarvan het maximum startgewicht in het algemeen niet boven de 6.000 kg ligt, daarnaast ook lichte hefschroefvliegtuigen en lichte straalvliegtuigen. Ook (motor)zweefvliegtuigen en ballonnen maken deel uit van het bestaande gebruik door de kleine luchtvaart.

Het luchtverkeer dat plaatsvindt op Teuge bestaat uit:

- zakelijke vluchten, chartervluchten en taxivluchten,
- les- en oefenvluchten,
- inspectievluchten
- fotovluchten
- positievluchten
- politievluchten
- brandweervluchten
- ambulancevluchten
- onderhoudsvluchten
- rondvluchten
- reclamesleepvluchten
- valschermvluchten
- kunstvluchten
- privé- en recreatieve vluchten.

Het verkeer bestaat voor 28% uit vluchten met een zakelijk of bedrijfsmatig doel, 60% uit lesvluchten, waarvan een groot deel beroepsopleiding is, en 12% uit privé- of recreatief gebruik.

Ontwikkeling zakelijke en overige 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 ontwikkeling alsmede van de regionale economische ontwikkeling. Ook voor de luchthaven Teuge wordt een groei van de zaken- en taxiluchtvaart voorzien, mede als gevolg van de keuze voor verlenging van de start- en landingsbaan tot 1.200 meter. Voor een nadere toelichting en onderbouwing van de verwachte ontwikkeling van de zakelijke en taxiluchtvaart op Teuge en de noodzaak van baanverlenging in dat verband wordt verwezen naar de toelichting op dit besluit.

De ontwikkeling van de privé- en recreatieve luchtvaart is vooral afhankelijk van de algemene economische ontwikkelingen en is qua omvang tamelijk constant.

Circa 60 % van de vluchten op de luchthaven Teuge bestaat uit les- en oefenvluchten. Ruim 40 % van de les- en oefenvluchten in de kleine luchtvaart in Nederland wordt gemaakt voor de (basis)opleiding van personen die (later) als Nederlandse verkeersvliegers in de grote luchtvaart werkzaam zijn. De rest van deze vluchten vindt plaats voor de opleiding van beroepsvliegers in de kleine luchtvaart en voor de opleiding



van privévliegers.

Voor de luchthaven Teuge, waarvoor al sinds 1979 een 'stand-still' geldt voor het aantal vliegtuigbewegingen, wordt geen groei van het aandeel recreatief, privé en lesverkeer voorzien.

Als gevolg van de toename van zakelijk verkeer zal de gebruiksruijme voor met name de recreatieve luchtvaart naar verwachting afnemen.

Berekening geluidszone

De invoergegevens voor de berekening van de geluidszone bestaan uit:

- aantallen vliegtuigbewegingen (een beweging is een start of landing)
- verdeling van de aantallen over de geluidscategorieën (BGKL)
- de baangebruikspercentages
- verdeling over de soorten vluchten (terrein, circuit, overland etc.)
- de aan- en uitvliegroutes en het luchtverkeerscircuit, met verdeling van het luchtverkeer over routes en circuit
- verdeling van het luchtverkeer in de tijd, over het jaar, maand, week en etmaal.

Bij de berekening van de geluidszone is wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen uitgegaan van 80.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving, dat is het sinds 1979 voor Teuge geldende plafond. Bij de zoneringsberekening zijn de sinds 1991 aangehouden vrijwillige beperkingen verdisconteerd. Uitgegaan is van de bestaande vlootsamenstelling en gebruik van het vliegveld.

Bij de berekening zijn vier categorieën vliegtuigen onderscheiden. De voor deze categorieën representatieve vliegtuigtypen zijn de Cessna 150 M (cat. 1, < 72 dB(A)), de Cessna 172 M (cat. 2, 72-75 dB(A)), de Cessna 182 P (cat. 3, 75-78 dB(A)) en de Cessna 310 R (cat. 4, > 78 dB(A)).

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°.

Voor de berekening van de geluidszone is uitgegaan van het voor Teuge vastgestelde circuitgebied met aan- en uitvliegpunten en procedures, zoals gepubliceerd in de luchtvaartgids, alsmede van de verder van het vliegveld gevolgde routes, die overigens geen verplicht karakter hebben. De routestructuur zoals gehanteerd voor de berekening van de geluidszone is weergegeven in bijlage C.

De zoneringsberekening is op basis van de invoergegevens uitgevoerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium en na controle vastgelegd in het rapport NLR CR 94578 L.

De geluidszone rond het luchtvaartterrein is aangegeven in bijlage D.

Ke-verkeer

Het luchtvaartterrein Teuge wordt eveneens gebruikt door lichte hefschroefvliegtuigen en, in beperkte mate, ook door lichte vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door deze categorieën luchtvaartuigen worden gebruikt.



In het bestuurlijk overleg zoals bedoeld in artikel 19 Luchtvaartwet is vanuit de regio als voorwaarde gesteld een beperking van het gebruik door hefschroefvliegtuigen tot in totaal maximaal 400 vliegtuigbewegingen per jaar, teneinde het bestaande, structurele gebruik ten behoeve van les- en oefenvluchten op termijn te beëindigen. Voor een overgangperiode van maximaal vijf jaar wordt voortzetting van het bestaande gebruik op basis van 4.500 vliegtuigbewegingen toegestaan.

Daarnaast is een aantal van 100 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg of vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving als maximum aantal bewegingen per jaar vastgelegd. Voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar de toelichting op dit besluit.



Luchtvaartterrein Teuge

Aan- en uitvliegeroutes baan 03

Bijlage C1

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

RIJSLUCHTVAARTDIENST	tek.nr. 21-471A
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	GET. RN WIZ.
Afd. ROL	schaal 1:50000
	DATE: 22-03-96



Luchvaartterrein Teuge

Aan- en uitvliegroutes baan 09

Bijlage C3

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

RIJSLUCHTVAARTDIENST	GET. NR.	21-473A
	WIZ.	schaal
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR	AIJ. ROL	1:50000



Luchtvaartterrein Teuge

Aan- en uitvliegroutes baan 27

Bijlage C4

DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN
GELEED DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE ENNEN

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

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

RIJSLUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL



Luchthaven Teuge

Geluidszone

NLA BEREKENINGNUMMER: 9104023700
DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST LUCANTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN
GELIJKVOORDEELIG VERVOLGDE TOPOGRAFISCHE DIENST TE BANEN

Bijlage D

tek. nr.
21-475A
schaal
1:50000
GET. RN
WIZ.
DAT. 22-03-96

RIJKSLUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL

TOELICHTING

1. Algemeen

Aanwijzingsbesluit

Het voorliggende besluit is het nieuwe heroverwegingsbesluit, nadat het oorspronkelijke heroverwegingsbesluit van 20 maart 1997 naar aanleiding van de bezwaren tegen het besluit d.d. 19 april 1996, nr DGRDL/VI/L/96.002562, door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij uitspraak van 6 augustus 1998, no. E01.97.0200, is vernietigd.

In het besluit van 19 april 1996 is het besluit d.d. 28 november 1972, nr. LT/L 26336, gewijzigd. Bij laatstgenoemd besluit was het luchtvaartterrein Teuge laatstelijk aangewezen.

Het voorliggende besluit omvat:

- een uitbreiding van het aangewezen luchtvaartterrein, met name ten behoeve van verlenging van de verharde oostwest baan in oostelijke richting tot 1.200 meter;
- de vaststelling van de geluidszone (bkl);
- de vaststelling van de maximum aantallen vliegtuigbewegingen die met Ke-verkeer mogen worden uitgevoerd (hefgeschroefvliegtuigen, lichte straalvliegtuigen en vliegtuigen met schroefaandrijving zwaarder dan 6.000 kg);
- de sinds 1991 gehanteerde vrijwillige beperkingen in het gebruik, ter vermindering van de geluidhinder (enigszins gewijzigd);
- de mogelijkheid voor een beperkt gebruik tussen 07.00 uur en 23.00 uur (voor zover vallend buiten de daglichtperiode) volgens de instrumentvliegvoorschriften met uitzondering van les- en oefenvluchten; de mogelijkheid van IFR-gebruik is met name bedoeld voor zakelijk luchtverkeer en luchtverkeer met een maatschappelijk doel, zoals met name politie- brandweer- inspectie en ambulancevluchten en blijft in beginsel beperkt tot maximaal drie vluchten (zes vliegtuigbewegingen) per etmaal;
- de gebruikelijke handavingsbepalingen voor aanwijzingsbesluiten voor kleine luchtvaartterreinen;
- de vervanging van de algemene gewichtslimiet van 6.000 kg door de gebruikelijke ICAO-baancode;
- wijzigingen naar aanleiding van de schriftelijk en mondeling ingediende bezwaren tegen het aanwijzingsbesluit.

De status van het luchtvaartterrein Teuge als klein luchtvaartterrein blijft ongewijzigd.

Luchthaven Teuge

De luchthaven Teuge ligt centraal in de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, nabij de kruising van de autosnelwegen A1 en A50. Het is het enige burgerlijke luchtvaartterrein voor de kleine luchtvaart in midden-oost Nederland. De luchthaven Teuge is eigendom van en wordt (middels de NV Luchthaven Teuge) geëxploiteerd door de vier gemeenten Apeldoorn, Deventer, Voorst en Zutphen.

De luchthaven beschikt na de uitbreiding over een verharde baan van 1.199 meter en een grasbaan van 700 meter. Het luchtvaartterrein biedt tevens mogelijkheden voor het oppikken en afwerpen van reclamesleepnetten, het zweefvliegen en het parachutespringen, alsmede het ballonvaren. De luchthaven is tevens aangewezen voor internationaal luchtverkeer en beschikt over douane-faciliteiten.

Jaarlijks worden circa 75.000 vliegtuigbewegingen gemaakt, waarvan 2.500 internationaal met een rechtstreekse bestemming naar of herkomst uit 13 verschillende landen. Ruim 6.000 passagiers passeren jaarlijks de douanepost op Teuge. Als gevolg van de betere faciliteiten door de baanverlenging en daarmee samenhangende voorzieningen wordt, zoals elders aangegeven, een stijging verwacht van het aandeel zakelijk en taxiverkeer en de zakelijke passagiers.

De op de luchthaven gevestigde bedrijven (in totaal 20) bieden werkgelegenheid aan circa 75 personen. Dit betreft vliegsholen, verhuurbedrijven, bedrijven gespecialiseerd in charters, milieuvluchten, brandweerpatrouillevluchten, rondvluchten, reclamesleepvluchten, vluchten t.b.v. omroepmaatschappijen, luchtfotografie en opsporingsvluchten t.b.v. de overheid. Daarnaast bedrijven gericht op onderhoud, reparaties en modificaties van vliegtuigen. Tenslotte betreft dit het Nationaal Paracentrum Teuge, de vliegclub Teuge, zweefvlieg- en kunstvliegactiviteiten.

De activiteiten op de luchthaven trekken jaarlijks circa 150.000 recreatieve bezoekers.

2. Onderbouwing baanverlenging

Algemeen

In het voorliggende besluit wordt de geluidszone rond het luchtvaartterrein Teuge vastgesteld en wordt tevens de grens van het aangewezen luchtvaartterrein gewijzigd. De wijziging van de grens van het luchtvaartterrein geschiedt ten behoeve van verlenging van de huidige verharde baan in oostelijke richting tot 1.200 meter alsmede ten behoeve van het opnemen in de aanwijzing van terreingedeeltes waarvoor ontheffingen zijn verleend (zie onder 'Intrekking oude besluiten').

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 baancodering en door de baanbreedte. Een wijziging in het karakter van het luchtvaartterrein wordt niet beoogd.

In de regio bestaat bestuurlijke overeenstemming over de noodzaak van baanverlenging voor de binnen het bestaande verkeersvolume gewenste versterking van de zakelijke functie van de luchthaven Teuge (zakelijk verkeer, taxiverkeer, charterverkeer) en de daarmee gemoeide positieve gevolgen voor de regionale economische ontwikkeling en werkgelegenheid. Zulks blijkt uit de resultaten van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19 van de Luchtvaartwet en uit de financiële en bestuurlijke betrokkenheid van de vier in de NV Luchthaven Teuge participerende gemeenten Apeldoorn, Zutphen, Deventer en Voorst. Daarnaast heeft ook de provincie Gelderland ingestemd met de ontwikkeling van de luchthaven Teuge tot een meer zakelijk vliegveld. Ook het bedrijfsleven in de regio steunt deze ontwikkeling. Twee Kamers van Koophandel in het verzorgingsgebied van Teuge hebben toegezegd te zullen participeren in de NV Luchthaven Teuge, na verbetering van de outillage. De voorziene ontwikkeling past binnen het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen en het overige rijksbeleid (NMP (2), stand still 1992 afspraak). De baanverlenging is de resultante van een in de eerste plaats regionaal-bestuurlijke afweging met betrekking tot de bestemmingen en functies van het luchtvaartterrein Teuge in relatie tot die van de omgeving.

De baanverlenging is met name vereist voor tweemotorige zakenvliegtuigen met schroefaandrijving (indien deze verkeersvluchten uitvoeren) en daarnaast voor een beperkt gebruik door lichte straalvliegtuigen. In geval van verkeersvluchten (commercieel personen- en goederenvervoer) gelden er zwaardere eisen ten aanzien van de beschikbare startlengte dan in geval van eigen vervoer. Dit segment is relatief gezien niet groot maar is van wezenlijk belang voor de maatschappelijke en vervoersfunctie van het vliegveld.

Marktonderzoeken

Er zijn in 1985 en 1989 marktonderzoeken uitgevoerd door NACO bv en de HEAO Zwolle bij het bedrijfsleven in het verzorgingsgebied van de luchthaven Teuge. Hiertoe behoren naast de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen tevens de stedelijke knooppunten Arnhem-Nijmegen en Zwolle. Op grond van beide marktonderzoeken wordt, inclusief de verwachte toename van buitenlandse toestellen, op jaarbasis een toename van 3.500 zakelijke vliegtuigbewegingen (ofwel 1.750 landingen en 1.750 starts) verwacht. Dit getal komt neer op circa 4 a 5 % van het totaal aantal vliegtuigbewegingen. Ten aanzien van de zakenchartermarkt wordt uitgegaan van een marktpotentieel van 1 % van het aantal inwoners in het verzorgingsgebied. Dit houdt in, dat in een regio met 1 miljoen inwoners in potentie circa 10.000 passagiersbewegingen kunnen worden uitgevoerd, ofwel 2.000 vertrekkende toestellen met gemiddeld vijf passagiers. Het verzorgingsgebied van Teuge omvat circa anderhalf miljoen inwoners en een met andere regio's vergelijkbaar aantal importerende en exporterende bedrijven en bedrijven in de zakelijke dienstverlening.

In het kader van het haalbaarheidsonderzoek inzake uitbreiding van de faciliteiten t.b.v. de zaken- en taxiluchtvaart op Teuge werd vervolgens door het dagelijks bestuur van de (toenmalige) Gemeenschappelijke Regeling Luchthaven Teuge in november 1990 een werkgroep ingesteld. Deze Werkgroep 'Infrastructuur' kreeg als taak het bestuur te adviseren over de gewenste opzet van de luchthaven bij verlenging van de oost-west baan.

Conclusies werkgroep infrastructuur

In 1991 heeft deze Werkgroep Infrastructuur Luchthaven Teuge een bedrijfsplan uitgebracht onder voorzitterschap van de wethouder voor Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling van de gemeente

Deventer. Dit onder meer na een voorafgaande milieu-aspectenstudie, uitgevoerd door de TU-Delft. De conclusies van de Werkgroep Infrastructuur waren, voor zover hier van belang:

1. In het verzorgingsgebied van de luchthaven Teuge is voldoende potentieel voor een volwaardige voorziening voor de zaken- en taxiluchtvaart.
2. Een dergelijke voorziening past in het door de wetgever voorgestane spreidingsbeleid van luchtverkeersvoorzieningen (SBL) in Nederland en sluit aan bij het voorgestane regionale economische beleid van de regering (4e Nota Ruimtelijke Ordening).
3. Toenemende internationalisering van economische bedrijvigheid vraagt in de naaste toekomst om snelle verbindingen met belangrijke buitenlandse economische centra. Dit geldt naast voor de regio zelf tevens voor de in het verzorgingsgebied van de luchthaven Teuge liggende twee stedelijke knooppunten Arnhem-Nijmegen en Zwolle.
4. Een goed geoutilleerde luchthaven voor de zaken- en taxiluchtvaart is mede bepalend voor de locatiekeuze van het bedrijfsleven.
5. Aanpassing van de voorzieningen op de luchthaven Teuge zal positieve effecten hebben op de directe en indirecte werkgelegenheid (in totaal 200 arbeidsplaatsen).
6. De verwachte toename van het aantal zaken- en taxiluchten zal bij een te verlengen oost-westbaan niet tot een grotere geluidsbelasting leiden dan bij het huidige toegestane gebruik en voldoet hiermee aan de door de vier deelnemende gemeenten en de provincie Gelderland op dit punt gestelde voorwaarde.
7. Terugdringing van geluidhinder is in goed overleg met de commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet, gebruikers en omwonenden mogelijk gebleken na het invoeren van gebruiksbeperkingen op gevoelige dagen en tijdstippen en het treffen van operationele maatregelen.
8. Internationale normen en richtlijnen alsmede de door luchtvaartmaatschappijen aan te houden limieten maken een baanlengte van 1.199 meter noodzakelijk. Alsdan kan praktisch het gehele aanbod van zaken- en luchttaxivliegtuigen beneden de 6.000 kg worden geacommodeerd (etcetera).'

Regionale beleidskeuze voor ontwikkelingsvariant 'Teuge ingetogen' (businessplan)

Na de rapportage door de werkgroep Infrastructuur is in opdracht van het bestuur een 'business plan' opgesteld door Radix bv te Velp (regionaal economisch adviesbureau, opgericht door de NV Geldersche Ontwikkelingsmaatschappij en de Overijsselse Ontwikkelingsmaatschappij NV).

In dit businessplan d.d. 28 september 1993 is een aantal mogelijke ontwikkelingsvarianten voor de luchthaven Teuge onderzocht. De in het luchthavenbestuur samenwerkende gemeenten hebben gekozen voor de variant 'Teuge ingetogen'.

In deze variant wordt, uitgaande van een gewenste omvorming en professionalisering van de luchthaven met uitbreiding van het zakelijke luchtverkeer naar en vanaf Teuge, met name uitgegaan van verlenging van de verharde baan als vereiste voor het kunnen aantrekken van meer zakenvluchten. Dit is uit het oogpunt van luchthavengebonden bedrijvigheid en milieubeleid (minder recreatief verkeer) gewenst. Naar het oordeel van Radix is het mogelijk om in deze variant 'uitgaande van de sterke kanten van het huidige Teuge en van een kostendekkende tarifiering, een basis te leggen voor een structureel winstgevend bedrijf en voor een verantwoord beleid, dat gefaseerd werkt aan een versterking van de regionaal economische betekenis van de luchthaven. Naar het oordeel van Radix is deze optie de meest reële voor de verdere ontwikkeling van Teuge in de nabije toekomst' (a.w., pag. 22).

Financiële onderbouwing

De Kamers van Koophandel en Fabrieken te Apeldoorn en Deventer hebben in 1988 besloten met f 4 miljoen te participeren in het aandelenkapitaal van de NV Luchthaven Teuge, mits de voorzieningen op de luchthaven worden aangepast t.b.v. de zaken- en taxiluchtvaart. Mede op basis van het business plan en de vaststelling van het bestemmingsplan voor de luchthaven Teuge eind juni 1996 door de gemeenteraad van Voorst is kort daarop besloten om dit aanbod gestand te doen.

In een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeenten Apeldoorn, Deventer, Voorst en Zutphen en de Kamers van Koophandel is vastgelegd, dat de Kamers van Koophandel als aandeelhouders zullen toetreden op het tijdstip, waarop het bestemmingsplan rechtskracht heeft gekregen. Van de zijde van de provincie Gelderland en de Geldersche Ontwikkelingsmaatschappij (G.O.M.) is de toezegging gedaan om een bijdrage á fonds perdu te verstrekken respectievelijk te participeren in de NV Luchthaven Teuge.

In de gemeenteraden van de aan de gemeenschappelijke regeling luchthaven Teuge deelnemende gemeenten Apeldoorn, Deventer, Voorst en Zutphen is in 1994 op hoofdlijnen besloten om de gemeenschappelijke regeling om te zetten in een NV Luchthaven Teuge. De definitieve besluitvorming (reactivering van de nog bestaande NV Luchtvaartterrein Teuge per 1 mei 1996) heeft inmiddels plaatsgehad.

De vier gemeenten nemen in de eerste fase deel in het aandelenkapitaal tot een bedrag van f 2 miljoen, nodig om de exploitatie schuldenvrij te maken (overname van de vaste geldleningen). De begroting van de NV Luchthaven Teuge voor het jaar 2000 sluit met een positief bedrijfsresultaat van ruim f 30.000,-, terwijl in de achterliggende jaren ook een positief bedrijfsresultaat werd bereikt. De vier gemeenten hebben tevens besloten in de tweede fase (nadat het bestemmingsplan rechtskracht heeft gekregen) hun aandelenkapitaal uit te breiden met f 2,3 miljoen. Vermeerderd met het aandelenkapitaal van de Kamers van Koophandel, provincie Gelderland en de G.O.M. is in totaal f 8 miljoen beschikbaar. Hiermee kunnen de geraamde investeringen worden gefinancierd uit eigen vermogen en wordt na realisering van het ontwikkelingsplan een minimaal kostendekkende exploitatie verwacht (uitgaande van een geluidszone op basis van 80.000 vliegtuigbewegingen).

Toetsing aan SBL

Het SBL gaat voor wat betreft kleine luchtvaart uit van het behoud en optimale benutting van de bestaande voorzieningen, rekening houdend met lokale knelpunten. Het SBL omvat geen contouren voor kleine luchtvaartterreinen, noch kaarten met begrenzingen voor de aangewezen luchtvaartterreinen. Aan de luchthaven Teuge kent het SBL (deel a) de status 'klein luchtvaartterrein' toe.

Een baanverlenging tot 1.200 meter en bijbehorende uitbreiding van het aangewezen luchtvaartterrein met bedrijfsterreinen en infrastructuur geldt als een normale ontwikkeling en normaal voorzieningen-niveau voor een klein luchtvaartterrein met een regionale en zakelijke vervoersfuncties voor luchtverkeer met lichte vliegtuigen (zoals ook bij de luchthavens Budel en Lelystad) en past qua status en type luchtverkeer geheel binnen het SBL.

Een baanlengte van 700 meter is te kort voor de lichte vliegtuigen in gebruik voor zakelijke en taxivluchten, met name vanwege de voor de uitvoering van verkeersvluchten (commercieel personen- of goederenvervoer) geldende, zwaardere eisen m.b.t. de lengte van de baan.

Van een optimale benutting van de capaciteit van de luchthaven Teuge is daarbij geen sprake, immers de geluidszone gaat uit van 80.000 vliegtuigbewegingen maar de technische capaciteit van de luchthaven omvat circa 120.000 vliegtuigbewegingen. Het zoneren op basis van een lagere capaciteit is ingegeven door de wensen van de regio en past binnen het SBL (en NMP), waarbij echter de exploitatie niet in gevaar mag komen.

Ten aanzien van het gebruik door hefschroefvliegtuigen ten behoeve van de opleiding van beroepsvliegers wordt hier verwezen naar het gestelde onder par. 5 van de toelichting.

SBL, NMP (2) en stand-still

Over het 'stand-still' beginsel voor kleine luchtvaartterreinen bestaat veel onduidelijkheid.

De Tweede Kamer heeft begin 1996 in een motie aangegeven dat 1992 het referentiejaar voor 'stand-still' kleine luchtvaart is. Het 'stand-still' beginsel betreft in principe het totaal aantal vliegtuigbewegingen dat in de kleine luchtvaart als uitgangspunt wordt genomen voor het vaststellen van de geluidszones. Dit betekent niet dat per luchtvaartterrein afzonderlijk een stand-still geldt. Voor Teuge geldt vrijwel een stand-still wanneer het aantal vliegtuigbewegingen in de zone met het aantal bewegingen in 1992 wordt vergeleken. Het aantal bewegingen mag zeker toenemen, mits de totale geluidsbelasting blijft binnen de nu vastgestelde zone.

Het SBL gaat niet uit van 'stand-still' maar geeft aan dat er binnen de planperiode (tot 2000) in geen behoefte lijkt aan nieuwe kleine luchtvaartterreinen. Het NMP heeft voor het 'thema verstoring' het algemene referentiejaar 1985 aangegeven. Dat is echter een generieke referentie die niet specifiek per sector geldt. Voor de kleine luchtvaart is 1985 geen referentiejaar, omdat 1985 geen representatief jaar was. In het NMP2 is aangegeven dat voor de luchtvaart afzonderlijke verstoringstaakstellingen worden geformuleerd en dat deze verstoringstaakstelling wordt ingevuld via de zonering.

Milieu-effecten onderzoek baanverlenging

Er is bij de voorbereiding van besluitvorming in de regio over de ontwikkeling van de luchthaven tevens een tweetal milieu-onderzoeken uitgevoerd. Daarnaast is milieu-onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerd.

De eerste milieustudie betrof een in 1989 uitgevoerde studie naar de milieu-aspecten van een eventuele verlenging van baan 03/21 (de noord-zuid grasbaan). De conclusie van deze eerste studie was dat verlenging van deze baan gunstiger qua geluid zou uitvallen dan verlenging van de (verharde) oost-west baan. Nadien is het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL, besluit van 27 december 1990, Stb. 1991, nr. 22) met de bijbehorende rekenmethodiek en berekeningsvoorschriften vastgesteld.

Raadpleging van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium wees uit, dat, afgemeten aan het BGKL,

aan de eerste studie ernstige manco's kleefden voor wat betreft de berekende geluidsbelasting. Onder meer was geen rekening gehouden met het cumulatieve effect van overlappende contouren. De conclusie dat verlenging van de noord-zuid baan gunstiger zou zijn kwam daarmee op losse schroeven te staan.

Daarop heeft het bestuur van de luchthaven opdracht gegeven tot een tweede milieu-studie conform de berekeningsmethode en berekeningsvoorschriften van het BGKL, met onderzoek van diverse varianten. Deze 'Milieu-aspecten studie' dateert van september 1990. Bij de besluitvorming omtrent de uitbreiding en baanverlenging is uitgegaan van deze studie.

In deze tweede studie zijn scenario's onderzocht en onderling vergeleken waarbij is uitgegaan van:

- huidige situatie
- situatie met baanverlenging 03/21
- situatie met baanverlenging 09/27.

De bestudeerde effecten betroffen de geluidsbelasting, grondonttrekking en ingrepen in de bestaande infrastructuur.

Uit de geluidsberekeningen bleek, dat de variant waarvoor gekozen is - verlenging van baan 09/27 in oostelijke richting - gunstiger scoort qua aantallen woningen binnen de 50 bkl-zone dan de variant met verlenging van baan 03/21 (te weten 315 woningen versus 476 woningen). De gekozen variant omvat meer ha. landgoederen (95) dan de variant 03/21 (51). De gekozen variant omvat geen bos, de variant 03/21 omvat 9 ha bos. Vergeleken is met de jaarsituatie 1989 (344 woningen binnen de 50 bkl-contour, 94 ha landgoederen, 0 ha bos).

De variant met verlenging van baan 03/21 zou met name in de bebouwde kom van Teuge tot een aanzienlijk hogere geluidsbelasting leiden in verband met de overheersende zuid-westelijke windrichting.

De uitkomsten van de ter voorbereiding van de herziening van het bestemmingsplan uitgevoerde milieu-studie zijn in overeenstemming met de (tweede) milieu-aspectenstudie.

Overigens is de baanverlenging niet m.e.r.-plichtig, de milieu-studies droegen derhalve geen verplicht karakter. Ten behoeve van de zonering zijn de berekeningen door het NLR uitgevoerd.

De milieu-aspecten zijn uitvoerig onderzocht in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Het voorliggende besluit is gebaseerd op deze regionale afweging en besluitvorming met de onderbouwing zoals beschreven. Met de onderzochte milieu-aspecten is ook in het kader van het voorliggende besluit rekening gehouden.

Dit betreft allereerst de keuze om de geluidszone te baseren op een situatie met verlenging van baan 09/27, die vanuit het oogpunt van geluidsbelasting op geluidgevoelige gebouwen en bos gunstiger is dan een keuze voor verlenging van baan 03/21 en ten opzichte van de bestaande situatie een lichte daling van het aantal woningen binnen de 50 bkl-contour met zich meebrengt en daarnaast de stringente gebruiksbeperkingen (de strengste van Nederland).

Buiten het kader van de aanwijzingen betreft dit de positionering en markering van het circuitgebied met uitvliegpunten aan de (dunbevolkte) noordzijde en de te vermijden gebieden bij Apeldoorn, Twello en Teuge.

3. Geluidszone

Algemeen

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.

Het maximum aantal vliegtuigbewegingen waarop de geluidszone is berekend is het plafond dat sinds 1979 voor het vliegveld heeft gegolden. Het gemiddelde gebruik op jaarbasis bedroeg de laatste vijf jaar ruim

75.000 vliegtuigbewegingen. Op basis van 80.000 vliegtuigbewegingen is een rendabele exploitatie mogelijk.

Nadat de geluidszone is vastgesteld speelt het aantal vliegtuigbewegingen waarmee de geluidszone berekend is, overigens geen rol meer. Het is dan de geluidszone die bepalend is voor de gebruiksruimte. De verlaging van de grenswaarde van 50 bkl naar 47 bkl (per 1.1.2000) betekent een halvering van de nu vastgestelde gebruiksruimte.

Bij de Kamerbehandeling van de zonerings van kleine vliegvelden is er voor de vaststelling van de geluidszones een algemeen stand-still vastgelegd ten opzichte van 1992. Per veld kan de geluidszone groter of kleiner zijn dan de situatie in 1992.

Het aantal vliegtuigbewegingen heeft zich als volgt ontwikkeld:

jaar	totaal	jaar	totaal	jaar	totaal
		1980	71.941	1990	75.434
		1981	64.863	1991	66.154
		1982	56.698	1992	75.586
		1983	51.753	1993	71.620
		1984	46.727	1994	78.625
1975	71.816	1985	49.656	1995	76.787
1976	79.936	1986	59.205	1996	74.405
1977	70.509	1987	58.661	1997	81.871
1978	61.325	1988	65.710	1998	75.617
1979	72.594	1989	72.764	1999	

(bron: CBS)

De hoogte van de geluidsbelasting wordt overeenkomstig het berekeningsvoorschrift van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) berekend uit het aantal en type vliegtuigen en bijbehorende klim- en dalprofielen, de vlieghoogte, de verkeersverdeling, de diverse wegingsfactoren en de meteo-marge.

Voor de vaststelling van het circuitgebied en de aan- en uitvliegpunten en -procedures in het kader van de Wet Luchtverkeer en het Luchtverkeersreglement (derhalve niet in het kader van de aanwijzingen) is de vlieg- en verkeersveiligheid bepalend en daarnaast het vermijden van aaneengesloten woonbebouwing en, in de tweede plaats, van landgoederen en natuur.

Qua routestructuur is de zone gebaseerd op het vastgestelde circuitgebied en de voorgeschreven aan- en uitvliegpunten en -procedures, waarbij de bebouwde kommen van Apeldoorn, Teuge en Twello dienen te worden vermeden. Daarnaast op de (niet-voorgeschreven maar in de praktijk veelal gevolgde) verder gelegen routes van en naar het luchtvaartterrein.

Doordat de uitvliegpunten aan de noordwestelijke en noordoostelijke zijde zijn gelegen, ligt de contour aan de westzijde ter hoogte van de A50 richting Veluwe. Dit is het gevolg van het vermijden van de bebouwde omgeving.

De baanverlenging is alleen van belang voor het starten met vliegtuigen voor verkeersvluchten, hetgeen qua aantallen vliegtuigbewegingen relatief gering is. Het bestaande circuitgebied is overigens niet vergroot vanwege de baanverlenging. Het aantal woningen binnen de zone na baanverlenging neemt iets af vergeleken met een zone zonder baanverlenging.

Ter plaatse van Twello is de geluidszone open, hetgeen het gevolg is van de ter plaatse meer dalende dan opstijgende vliegtuigen in verband met overheersende westenwind. De geluidsbelasting ligt rond de 49 bkl. Het BGKL is echter niet van toepassing op gebieden met een geluidsbelasting lager dan 50 bkl.

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 6.000 kg. De betreffende berekeningen zijn door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium uitgevoerd en herhaaldelijk gecontroleerd.

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 voorheen geldende aanwijzing stond dit ook toe (burgerluchtvaartuigen tot 6.000 kg). 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.

In artikel 6, tweede lid, van de aanwijzing is gelet op de regionaal-bestuurlijke afweging een aantal van 400 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen (tot 1.1.2002: 4.500) en 100 bewegingen per jaar met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving dan wel vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een maximum toelaatbare startmassa van meer dan 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 (tot 1.1.2002: 4.500) respectievelijk 100 bewegingen per jaar niet wordt overschreden. Voor dit Ke-verkeer is een berekening uitgevoerd door het NLR op basis van 5.500 vliegtuigbewegingen met hefschroefvliegtuigen. De bijbehorende 35 Ke-contour ligt ruimschoots binnen de grenzen van het luchtvaartterrein.

De geluidsbelasting in Ke behorende bij een aantal van 100 vliegtuigbewegingen met lichte straalvliegtuigen is dermate marginaal dat deze niet kan worden teruggevonden in een contour.

Op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet behoeft 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. Voor de luchthaven Teuge wordt derhalve geen Ke-zone vastgesteld.

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 buiten 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. In beginsel zal dit moeten worden bereikt door het gebruik van meer geluidarme vliegtuigen en verschuivingen in het gebruik naar minder hindergevoelige dagen en tijden. Mogelijk ook door operationele beperkingen. Per 1.1.2000 gaat in plaats van de 50 bkl de grenswaarde van 47 bkl gelden voor de nu vastgestelde contour.

De aan- en uitvliegroutes

Bij een klein luchtvaartterrein wordt een circuitgebied vastgesteld waarbinnen de circuitvluchten in beginsel moeten worden uitgevoerd. Tevens worden aan- en uitvliegpunten en -procedures vastgesteld voor het naderen dan wel het verlaten van het circuit. Dit alles wordt niet in het kader van de aanwijzingen vastgesteld maar op basis van de Wet luchtverkeer en het Luchtverkeersreglement.

Voor Teuge zijn binnen het circuitgebied voor baan 09/27 circuitmarkeringen geplaatst, langs welke het circuit dient te worden gevlogen. Aldus wordt de bebouwing van Teuge en Twello zoveel mogelijk vermeden. Het systeem is nog in ontwikkeling en wordt waar nodig bijgesteld.

Op basis van een aantal proefberekeningen is voor Teuge 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 aan- en uitvliegpunten en -procedures is waar mogelijk rekening gehouden met het aantal gehinderden. Dit heeft ertoe geleid, dat het circuitgebied en de aan- en uitvliegpunten 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, zijn in het te volgen verkeerscircuit binnen het circuitgebied op de grond markeringsborden aangebracht, om aan te geven op welk punt het verkeerscircuit moet worden aangevlogen dan wel het verkeerscircuit moet worden verlaten.

De routes zoals aangegeven in bijlage C van dit besluit zijn de routes zoals het NLR heeft gehanteerd voor de berekening van de geluidsbelasting, dat wil zeggen als invoergegeven voor de zonering.

Deze 'invoer-routes' vormen een modelmatige weergave van het circuitgebied en de aan- en uitliegpunten en -procedures zoals deze voor Teuge gelden en zijn gepubliceerd in de luchtvaartgids. Dit betreft de onmiddellijke omgeving van de luchthaven. Daarnaast zijn ook de verder van de luchthaven in de praktijk veelal gevolgde routes van en naar de luchthaven gebruikt als invoer voor de zonering, deze hebben overigens geen verplicht karakter.

De routestructuur zoals gehanteerd bij de berekening van de geluidszone vormt derhalve een modelmatige benadering van de werkelijkheid die niet perfect is maar de best mogelijke voor de wijze van berekening van de geluidsbelasting.

Het weergeven van de routes zoals gebruikt voor de berekening van de geluidsbelasting in de aanwijzing heeft een informatieve functie: het is derhalve niet zo dat deze routes in de aanwijzing worden vastgesteld of op grond van de aanwijzing dienen te worden nageleefd.

Meteo-marge

Bij de berekening van de definitieve geluidscontouren door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (rapportage CR 94578 L) is uitgegaan van de gegevens omtrent het bestaande gebruik, onder andere: het baangebruik. Het baangebruik zoals gebruikt voor de invoergegevens wordt gebaseerd op de gemiddelde weersituatie, met een in Nederland overheersende westenwind. Bij kleine luchtvaartterreinen is de windrichting van belang, omdat kleine vliegtuigen tegen de wind in moeten starten en landen. De zogenoemde meteo-marge wordt naar vast gebruik toegepast om rekening te houden met uitzonderlijke windcondities. Indien in een bepaald jaar meer oostenwinden voorkomen dan gemiddeld, dan zal dat jaar meer gestart en geland worden in oostelijke richting. De vorm van de contour wordt daardoor anders dan gemiddeld. Zonder meteo-marge zou er dat jaar minder verkeer mogelijk zijn en minder geluidsbelasting mogen worden geproduceerd dan bij gemiddelde wind.

Door afwijkingen ten opzichte van de gemiddelde wind is het mogelijk dat in een bepaald jaar wordt afgeweken van het verwachte nominale baangebruik. Deze mogelijke variatie in baangebruik wordt in rekening gebracht door een tweetal geluidsbelastingsberekeningen uit te voeren, elk met andere baangebruikspersentages. De zone is de omhullende van die twee berekeningen.

Bij de zoneringsberekening van Teuge is uitgegaan van de volgende percentages:

	nominiaal gebruik %	baangebruik bij meteo-toeslag:	
		west %	oost %
Baan 09:	38,40	28,40	48,40
Baan 27:	60,57	70,57	50,57

(voor baan 03/21 is geen meteo-marge bepaald vanwege het zeer geringe gebruik van deze baan, nominaal resp. 0,26% en 0,77%).

Weekendweefactor

In de zonering is tevens de weekendweefactor verwerkt overeenkomstig artikel 1 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. De weekendweefactor is bedoeld om de meest hinderlijke vliegtuigbewegingen zwaarder mee te laten tellen, met name het aantal bewegingen in de weekends en erkende feestdagen in de zes drukste maanden. Deze bewegingen worden belast met een factor 5. Ook voor avondvluchten gelden straffactoren overeenkomstig het BGKL. De overige bewegingen in het jaar worden niet extra belast. Het totaal vormt invoer voor de geluidszone. Is deze zone eenmaal vastgesteld, dan is daarmee een maximum vastgesteld aan de toelaatbare geluidsbelasting. Het aantal vliegtuigbewegingen waarmee de geluidszone berekend is speelt dan geen rol meer. Vluchten door de week veroorzaken minder hinder dan in het weekend en er kunnen er meer plaatsvinden voordat de geluidszone 'vol' is.

De periode van vijf maanden (van 15 april tot 15 september) tijdens welke beperkingen gelden die, aanvankelijk vrijwillig en nu krachtens de aanwijzing, dienen te worden nageleefd, zijn verdisconteerd in de invoergegevens en de weekendweefactor.

Uitgegaan wordt van de verkeersverdeling ten tijde van de berekening van de geluidszone. De feitelijke verdeling over de week en weekend in de drukste zes maanden bij de luchthaven Teuge kan afwijken van die bij andere kleine luchtvaartterreinen. Dat hangt samen met de aard van het vliegveld en het daar plaatsvindende luchtverkeer.

Er is derhalve geen sprake van een vaste, voor alle luchtvaartterreinen geldende verdeling van het verkeer over de week/weekend of van een vaste weekendweefactor. Overigens is de weekend-weefactor voor Teuge relatief laag (1,9 voor lesvluchten, 2,2 voor het overige verkeer) vergeleken met velden als Budel (2,6), Seppe (2,5) en Texel (2,5).

De weekendweefactor is niet meer aangepast aan het na de berekening van kracht geworden zondagsverbod van de regeling reclamesleepvliegen; een herberekening was niet zinvol omdat de invloed van dit soort vluchten op de geluidszone in verband met het relatief geringe aantal marginaal is en niet in de contour kan worden teruggevonden.

Avondstraffactor

Bij de verkeersverdeling over het etmaal t.b.v. de zoneringsberekening is uitgegaan van:

- 0% verkeer in de periode tussen 23.00 uur en 07.00 uur
- 7% van het zakenverkeer en 2,53% van het overige verkeer in de periode tussen 19.00 uur en 23.00 uur (de bijbehorende nachtstraffactor NSF is 3,16)
- 93% van het zakenverkeer en 97,47% van het overige verkeer in de periode tussen 07.00 uur en 19.00 uur (de bijbehorende NSF is 1).

4. Afweging

Algemeen

Bij de vaststelling van de geluidszone en de beslissing om deze te baseren op de door de regio gewenste situatie met verlengde start- en landingsbaan 09/27 is de regionaal-bestuurlijke afweging tussen sociaal-economische belangen, gemoeid met de ontwikkeling van het vliegveld, en overige regionale belangen (geluidhinder, natuur, ruimte) getoetst aan het rijksbeleid, zoals met name vastgelegd in het SBL, Vierde Nota ruimtelijke ordening en NMP2. De ontwikkeling van Teuge tot meer zakelijk vliegveld met verlengde baan met geluidszone op basis van 80.000 bewegingen en een zwaar pakket van hinderbeperkende voorschriften past binnen het rijksbeleid. Beëindiging van de les- en oefenvluchten met hefschroefvliegtuigen is eerst mogelijk na een redelijke overgangstermijn.

Belangen omwonenden

In het kader van dit aanwijzingsbesluit is waar mogelijk rekening gehouden met belangen van omwonenden. De mogelijkheden daartoe zijn met name gezocht in de weekendbeperkingen en avondbeperkingen in de periode van 15 april tot 15 september, daarnaast in het uitgangspunt van stand-still. Ook buiten het kader van het aanwijzingsbesluit is rekening gehouden met omwonenden, met name door de positionering van het circuitgebied en van de aan- en uitvliegpunten. De volgende maatregelen zijn in het kader van de aanwijzingen, mede naar aanleiding van de ingediende bezwaren, en in het kader van andere besluiten in het belang van de omgeving genomen:

1. De zonering is gebaseerd op een aantal van 80.000 vliegtuigbewegingen, zijnde het sinds 1979 geldende plafond dat de laatste jaren reeds dicht wordt genaderd.
2. Op grond van de aanwijzing gelden algemene beperkingen, deze zijn opgenomen in artikel 2, 6 en 7. Daarnaast worden sinds 1991 vrijwillig stringente beperkingen nageleefd met name voor het vliegen in de weekends van 15 april tot 15 september. Deze zijn nu deels gewijzigd in de aanwijzing opgenomen onder artikel 8. Deze beperkingen, waaronder een aantal absolute verboden, zijn de strengste van Nederland.
3. Naar aanleiding van de ingebrachte bezwaren zijn diverse beperkingen in de aanwijzing verder aangescherpt. Dit betreft:
 - het verbod op rondvluchten met hefschroefvliegtuigen;
 - het verbod op circuitvluchten met hefschroefvliegtuigen op zaterdagen in de periode 15/4-15/9;
 - het verbod op les- en oefenvluchten met straalvliegtuigen of met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving zwaarder dan 6.000 kg;
 - het verbod op IFR les- en oefenvluchten en het verbod op VFR - les- en oefenvluchten na 20.00 uur;
 - het schrappen van de ontheffingsmogelijkheid voor de exploitant t.a.v. het avondvliegen (art. 8).
4. Het circuitgebied, het (gemarkeerde) circuit voor baan 09/27 en de aan- en uitvliegpunten en -procedures zijn zodanig vastgesteld, dat primair aaneengesloten woonbebouwing wordt vermeden en

secundair ook natuur en landgoederen, hoewel het overvliegen van de laatste in de nabijheid van de luchthaven niet geheel kan worden vermeden.

5. Teneinde de hinder zoveel mogelijk te beperken zijn circuitmarkeringen aangebracht, die zoveel mogelijk dienen te worden gevolgd.
6. Het vliegen boven Apeldoorn (incl. 't Loo), Teuge en Twello dient te worden vermeden (een en ander zoals gepubliceerd in de luchtvaartgids).
7. De klachtenregeling is verbeterd. Na de baanverlenging zal de havendienst een beter overzicht hebben over het circuitgebied en eerder per radio waarschuwingen kunnen geven.
8. De openstellingstijden zijn beperkt, waardoor met name het avondvliegen 's zomers wordt beperkt.
9. Voor de zondagen geldt een verbod voor reclamevluchten (regeling reclamevliegen).
10. Per 1 januari 2000 gaat de grenswaarde van 47 bkl gelden (BGKL).

Belangen gebruikers luchthaven Teuge

Met de belangen van de bestaande gebruikers is mede naar aanleiding van de ingediende bezwaren op de volgende wijze rekening gehouden:

1. Bij de zonerings wordt de gebruiksruimte gebaseerd op 80.000 vliegtuigbewegingen gehandhaafd. Uitgaande van een lichte groei van het zakelijke verkeer blijft er in beginsel voldoende gebruiksruimte voor de bestaande overige gebruikers, zonder dat de luchthaven wezenlijk van karakter verandert.
2. De beperkingen van artikel 8 gelden niet gedurende het gehele jaar maar met name in de zomerweekends en zomeravonden (periode 15/4 - 15/9), zijnde de tijden tijdens welke de meeste hinder wordt ervaren.
3. In de aanwijzing is een overgangsregeling voor de heli's opgenomen (tot 1.1.2002).
4. In de aanwijzing is het maximum aantal bewegingen met lichte straalvliegtuigen verhoogd van 50 naar 100 (het aantal van 100 maakt gemiddeld één vlucht per week mogelijk met dit type vliegtuigen, hetgeen minimaal vereist is voor de bestaande onderhoudsactiviteiten)
5. In de aanwijzing is bepaald dat overeenkomstig de bestaande en door de milieuc commissie geaccordeerde praktijk in de periode van 15 april tot 15 september vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen mogen worden uitgevoerd met geluidarme vliegtuigen vanaf 10.00 uur in plaats van 11.00 uur op zon- en erkende feestdagen.

5. Gebruik van het luchtvaartterrein

Algemeen

Het luchtvaartterrein Teuge is bij besluit van 28 november 1972, nr. LT/L 26336, zoals gewijzigd door het besluit van 19 april 1996, nr DGRD/VI/L 96.002562, laatstelijk aangewezen.

Het luchtvaartterrein Teuge is geopend van 08.00 tot 20.00 uur plaatselijke tijd en buiten deze tijden beperkt geopend. Buiten deze tijden zijn les- en oefenvluchten en rondvluchten niet toegestaan. Het gebruik buiten deze tijden is met name bedoeld voor zakenvluchten, taxivluchten, chartervluchten, politievluchten, brandweervluchten, inspectievluchten en ambulancevluchten. Het vliegen volgens zichtvliegvoorschriften is uitsluitend toegestaan tijdens de daglichtperiode (periode tussen 15 minuten voor zonsopkomst en 15 minuten na zonsondergang).

Het gebruik volgens instrumentvliegvoorschriften is uitsluitend tussen 7.00 uur en 23.00 uur (plaatselijke tijd) toegestaan, voorzover deze periode buiten de daglichtperiode valt, en is niet toegestaan voor les- en oefenvluchten.

De gebruiksbeperkingen van artikel 2, tweede lid, en artikel 6 en 7, zijn algemeen: deze gelden gedurende het gehele jaar voor het gebruik van het luchtvaartterrein overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften dan wel voor het gebruik overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften.

De gebruiksbeperkingen van artikel 8 gelden daarenboven voor de periode van 15 april tot 16 september. Dat wil zeggen dat gedurende die periode zowel de bepalingen van artikel 2, tweede lid, en artikel 6 en 7, als de bepalingen van artikel 8 van toepassing zijn. De genoemde vluchtsoorten zijn in het navolgende gedefinieerd. Indien een vluchtsoort in meer dan één categorie valt (bijv. les- en oefenvlucht naast circuitvlucht t.b.v. het oefenen van het starten en landen) geldt steeds de strengste bepaling.

In artikel 8 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 Milieuc commissie Teuge (commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet), welk voorstel op 28 januari 1991 door de Milieuc commissie is aangenomen. De beperkingen in het gebruik van het luchtvaartterrein worden sedert april 1991 reeds op vrijwillige basis uitgevoerd. De operationele maatregelen zijn getoetst op hun

wettelijke basis en in de aanwijzing van het luchtvaartterrein opgenomen. Naar aanleiding van de bezwaren zijn de beperkingen deels aangescherpt, deels gewijzigd en op enkele punten versoepeld.

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 om veiligheidsredenen afhankelijk van toestemming van de exploitant. Volgens de huidige gebruikbeperkingen van ultra lichte vliegtuigen is het gebruik van deze luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein Teuge niet toegestaan.

Het luchtverkeer vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de 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 dienen plaats te vinden overeenkomstig de aan- en uitvliegprocedures zoals gepubliceerd in de luchtvaartgids.

Gebruik volgens instrumentvliegvoorschriften

In de aanwijzing is in artikel 2 ook de mogelijkheid opgenomen buiten de daglichtperiode vluchten volgens instrumentvliegvoorschriften uit te voeren, met name in de uren tussen 07.00 uur en 23.00 uur, voorzover deze niet binnen de daglichtperiode vallen. (De daglichtperiode begint een kwartier voor zonsopkomst en eindigt een kwartier na zonsondergang).

Het gestelde onder art. 2, tweede lid, onder b, inhoudend een gebruik volgens de instrumentvliegvoorschriften tussen 7.00 en 23.00 uur, voorzover deze periode valt buiten de daglichtperiode, was aanvankelijk opgenomen in de ontwerp-aanwijzing maar na de zienswijzen-procedure geschrapt uit de Kamerversie.

De regeling is wederom opgenomen in het besluit naar aanleiding van het Algemeen Overleg tussen de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Tweede Kamer d.d. 14 maart 1996. In bedoeld overleg bleek dat een meerderheid van de Tweede Kamer geen overwegende bezwaren had tegen de beperkte mogelijkheid (immers het vliegveld is in principe voor 8.00 uur en na 20.00 uur gesloten) om ook buiten de daglichtperiode, tussen 7.00 uur en 23.00 uur, te kunnen starten en landen en tegen de in de eerdere ontwerp-aanwijzing genoemde aanleg van baan- en naderingsverlichting, die daarvoor vereist is.

Deze ook voor de overige kleine, zakelijk georiënteerde vliegvelden als Lelystad en Budel (in voorbereiding) gebruikelijke voorziening is vereist om niet alleen in de lente en zomer -zoals nu- maar ook in de herfst- en winterperiode op beperkte schaal dagrandvluchten mogelijk te maken. Dagrandvluchten hebben een zakelijk karakter en houden in, dat 's-ochtends vroeg vertrokken wordt naar verder gelegen (internationale) bestemmingen en in de loop van de avond de retourvlucht plaatsvindt. Deze voorziening is met name bedoeld voor de zaken-, charter- en taxivluchten en kan daarnaast eventueel ook worden gebruikt voor inspectie-, politie- brandweer- en ambulancevluchten.

Het gebruik volgens instrumentvliegvoorschriften is niet toegestaan voor les- en oefenvluchten.

Voorzover buiten de daglichtperiode wordt gevlogen, vindt de vlucht plaats volgens de instrumentvliegvoorschriften. Overigens dient de landing op zicht te worden uitgevoerd, met behulp van baan- en naderingsverlichting en eventuele andere visuele hulpmiddelen.

NB: Hoewel de aanwijzing de mogelijkheid biedt voor IFR-vluchten, zijn nog diverse andere maatregelen en voorzieningen vereist voordat daadwerkelijk IFR-vluchten van en naar Teuge kunnen plaatsvinden. Dit betreft onder meer de in de luchtvaartgids te publiceren procedures en routes alsmede het overige voorzieningenniveau van Teuge, zoals baan- en naderingsverlichting en indien nodig een vorm van luchtverkeersdienstverlening. Deze zaken worden niet in het kader van de aanwijzingen geregeld. Zonder deze voorzieningen zijn IFR-vluchten nog niet mogelijk noch toegestaan. De Milieucommissie ex art 28 LVW

zal daarbij om advies worden gevraagd. De capaciteit voor dit soort vluchten is gering, naar verwachting maximaal 3 per etmaal (6 vliegtuigbewegingen). Het is echter van groot belang voor de vervoersfunctie en maatschappelijke functie van de luchthaven voor de regio.

Baancode

De voorheen geldende aanwijzing d.d. 28 november 1972 stond burgerluchtverkeer met een maximaal toegelaten totaalgewicht van 6.000 kg toe (behoudens ontheffing). Dat wil zeggen dat ook onder de voorheen geldende aanwijzing het gebruik door vliegtuigen met schroefaandrijving, hefschroefvliegtuigen en vliegtuigen met straalaandrijving was toegestaan voor zover niet zwaarder dan 6000 kg.

De in de nieuwe aanwijzing opgenomen ICAO-baancode geeft aan, welke vliegtuigen gebruik kunnen maken van het luchtvaartterrein. De codering is gebaseerd op de prestatiekenmerken van het meest kritische vliegtuig in relatie met de bepaalde baanlengte. Het oude systeem van een maximum startgewicht wordt in alle aanwijzingsbesluiten losgelaten, zo ook in het aanwijzingsbesluit voor Teuge. Dat betekent dat binnen de gegeven baancodering ook toestellen met een enigszins hoger gewicht dan 6.000 kg van het luchtvaartterrein gebruik zullen kunnen maken. Gebruik door grote vliegtuigen blijft echter onmogelijk. De breedte en lengte van de strook om een baan, de breedte van taxibanen en de afstand daarvan ten opzichte van de baan zijn afgeleiden van de baancode. In de code is tevens de maximale spanwijdte of spoorbreedte van het grootste vliegtuig, dat van die baan gebruik mag maken, begrepen.

Gebruik door Ke-verkeer

De luchthaven Teuge is ingevolge artikel 25 van de Luchtvaartwet in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (BGGL, besluit van 15 juli 1981, Stb. 504 zoals gewijzigd bij besluit van 1 april 1988, Stb. 150) niet aangewezen als luchtvaartterrein waarvoor de Ke-grenswaarde is vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen en waarvoor mitsdien een Ke-zone dient te worden vastgesteld. Reden daarvoor is dat het gebruik van het luchtvaartterrein door Ke-verkeer dermate beperkt is dat de bijbehorende 35 Ke-contour binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein valt. Op grond van artikel 25, tweede lid, LVW behoeft er geen Ke-zone te worden vastgesteld indien deze geheel binnen de grenzen van het luchtvaartterrein valt en er voor dat terrein een bkl-zone is vastgesteld. Deze situatie doet zich bij Teuge voor, zoals hiervoor, onder 4, toegelicht. Wel worden in dat geval maximum aantallen vliegtuigbewegingen voor het Ke-verkeer (te weten hefschroefvliegtuigen, vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving zwaarder dan 6.000 kg en straalvliegtuigen) vastgesteld in de aanwijzing, zodat geen overschrijding van de grenzen van het luchtvaartterrein kan plaatsvinden.

Gebruik door hefschroefvliegtuigen

In het bestuurlijk overleg zoals bedoeld in artikel 19 Luchtvaartwet is vanuit de regio als voorwaarde gesteld een beperking van het gebruik door hefschroefvliegtuigen tot in totaal maximaal 400 vliegtuigbewegingen per jaar, teneinde het bestaande, structurele gebruik ten behoeve van les- en oefenvluchten op termijn te beëindigen.

Ingevolge het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) vindt voor kleine luchtvaartterreinen primair een regionale afweging plaats tussen functies van luchtvaartterrein en functies van de omgeving en dient deze vervolgens te worden getoetst aan het rijksbeleid. De regionale bestuurlijke afweging past in beginsel in het rijksbeleid voor kleine luchtvaartterreinen, met dien verstande dat van beëindiging van de les- en oefenvluchten met hefschroefvliegtuigen op Teuge alleen sprake kan zijn indien elders een alternatieve locatie in gebruik kan worden genomen.

In afwijking van het besluit van 19 april 1996 is een overgangsregeling opgenomen om een abrupte beëindiging van de les- en oefenvluchten en inbreuk op de daarbij betrokken belangen te voorkomen.

De beroepsvliegopleidingen voor hefschroefvliegtuigen op Teuge, die daar reeds waren gevestigd ten tijde van het bestuurlijk overleg, maken een niet onbelangrijk deel uit van de landelijke opleidingscapaciteit voor militaire en civiele beroepspiloten. In die zin is ook in zekere mate een nationaal belang verbonden aan het instandhouden van voldoende opleidingsfaciliteiten.

Gelet op de betrokken belangen is in dit besluit een overgangsregeling opgenomen op basis van het bestaande gebruik voor een periode van vijf jaar, tot 1.1.2002, gedurende welke de les- en oefenvluchten op Teuge kunnen worden voortgezet en kan worden gezocht naar een alternatieve locatie. Hierbij is mede in aanmerking genomen:

- de uitkomsten van het bestuurlijk overleg,
- het belang van voldoende faciliteiten voor de opleiding tot beroepsvlieger op hefschroefvliegtuigen,
- het geringe aantal klachten over deze vluchten,

- het gegeven dat deze met relatief geluidarme en lichte hefschroefvliegtuigen worden uitgevoerd,
- het gegeven dat binnen de regio een alternatieve locatie voor het 'hooveren' wordt gezocht,
- de in de aanwijzing opgenomen beperkingen,
- het vooralsnog ontbreken van een geschikt ander luchtvaartterrein en
- de lange duur die aanwijzingsprocedures voor luchtvaartterreinen in beslag nemen.

In de aanwijzing van het luchtvaartterrein Teuge is daarom een aantal van 400 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen opgenomen met een overgangsregeling tot 1.1.2002 voor maximaal 4.500 vliegtuigbewegingen per jaar. Daarbij wordt er van uitgegaan dat deze periode voldoende is om een alternatieve locatie te vinden voor de helicopter vliegopleiding en de daartoe vereiste procedures te doorlopen.

De wettelijke grondslag voor het opnemen van maximum aantallen vliegtuigbewegingen voor Ke-verkeer is te vinden in artikel 24 lid 2 Luchtvaartwet, op grond waarvan het gebruik van een luchtvaartterrein door bepaalde soorten luchtvaartuigen (geheel en -bij een redelijke uitleg- ook gedeeltelijk) kan worden verboden, juncto artikel 25 tweede lid Luchtvaartwet, indien geen aparte Ke-zone wordt vastgesteld. In de toelichting op de tweede nota van wijziging (Kamerstukken II 1993-1994, 22570 nr. 13) staat ten aanzien van artikel 25 tweede lid vermeld dat 'indien deze bepaling in een concreet geval wordt toegepast, in de aanwijzing van het betreffende luchtvaartterrein het maximum aantal bewegingen wordt opgenomen dat op dat luchtvaartterrein mag worden uitgevoerd met vliegtuigen die niet onder de eerderbedoelde definitie van kleine luchtvaart vallen'.

Overzicht gebruiksbeperkingen

In de navolgende tabel wordt een overzicht gegeven van vluchtsoorten en beperkingen:

Les- en oefenvluchten zijn gedurende het gehele jaar verboden buiten de periode van 08.00 tot 20.00 uur, dan wel de daglichtperiode, waarbij de kortste periode maatgevend is. Zoals hiervoor is aangegeven, gelden de beperkingen van artikel 2, 6 en 7 gedurende het gehele jaar. Daarenboven wordt door artikel 8 het gebruik van het luchtvaartterrein nader beperkt in de periode van 15 april tot 15 september.

Met circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen worden bedoeld die les- en oefenvluchten uitgevoerd door luchtvaartterreinverkeer, tijdens welke herhaaldelijk een luchtverkeerscircuit wordt gevolgd. Circuitvluchten zijn in de luchtvaartregelgeving niet gedefinieerd. De begrippen luchtvaartterreinverkeer en luchtverkeerscircuit zijn gedefinieerd in het op de Wet Luchtverkeer gebaseerde Luchtverkeersreglement.

Les- en oefenvluchten omvatten mede deze circuitvluchten. De algemene beperkingen en verboden ten aanzien van les- en oefenvluchten gelden daarom ook voor deze circuitvluchten. Daarnaast gelden voor deze circuitvluchten nog de genoemde specifieke beperkingen van artikel 8.

In de Regeling Toezicht Luchtvaart, artikel 1, (RTL) zijn de navolgende definities opgenomen van diverse soorten vluchten:

- kunstvlucht: vlucht waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd welke een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig medebrengen, art. 1 RTL;
- oefenvlucht: een solovlucht voor het verkrijgen dan wel het behouden van vliegvaardigheid;
- overlandvlucht: een vlucht waarbij een vliegtuig dan wel een zweefvliegtuig zich in rechte lijn gemeten verder dan 28 km, onderscheidenlijk 5 km van de grens van het terrein waarvan werd opgestegen, verwijdert;
- rondvlucht: een verkeersvlucht welke aanvangt en eindigt op hetzelfde terrein en welke een tijdsduur heeft van ten hoogste 60 minuten.

Daarnaast zijn in de RTL ook omschrijvingen opgenomen van:

- spuitvliegen, waarbij stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu dan wel de land-, tuin- of bosbouw uit of van het vliegtuig worden verwijderd;
- sleepvliegen, waarbij een zweefvliegtuig dan wel een motorzweefvliegtuig door een vliegtuig wordt gesleept.

Overige omschrijvingen:

- reclamesleepvlucht: een vlucht waarbij een sleepnet wordt gesleept (Regeling reclamesleepvliegen);
- oefennadering: het met een vliegtuig uitvoeren van naderingsprocedures en procedures ter voorbereiding van een landing zonder dat deze procedures gevolgd worden door een landing waarbij de wielen het aardoppervlak raken, zulks in het kader van een vliegopleiding of het onderhoud van

- vliegvaardigheid (Regeling oefennaderingen, art. 1);
- verkeersvlucht: vlucht die vervoer door een luchtvaartmaatschappij ten doel heeft (art. 1 Luchtvaartwet);
- valschermspringen: het uit een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig springen met een valscherm.

Vluchtsoort	VFR/zicht	IFR/instrument	15/4-15/9	overigens
1. zakenvlucht chartervlucht taxivlucht	daglichtperiode	7-23 voorzover buiten daglichtperiode	geen beperkingen	
2. politievlucht	daglichtperiode	idem	idem	
3. inspectievlucht brandweervlucht	daglichtperiode	idem	idem	
4. ambulancevlucht	daglichtperiode	idem	idem	
5. rondvlucht	daglichtperiode	niet van toepassing	werkdagen 8-20 zaterdag 9-20 zon-/feest 10-20	niet met hefschroef- vliegtuigen
6. les- en oefenvlucht	daglichtperiode, niet buiten 8-20 uur	niet toegestaan	werkdagen 8-20 zaterdag 9-20 zon/feest 10-20	niet met straal- vliegtuigen of vliegtuigen met schroefaandrijving zwaarder dan 6000 kg
7. reclamevlucht	daglichtperiode niet op zondag	niet van toepassing	werkdagen 8-20 zaterdag 9-18	uitz. art. 8
8. vlucht t.b.v. valschermspringen	daglichtperiode	niet van toepassing	* minder dan 65 dB: werk 8-20, za 9-20, zo 10-20 * meer dan 65 dB: werk 8-20, za 9-18, zo 13-16	
9. circuitvlucht t.b.v. oefenen of lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen	daglichtperiode, niet buiten 8-20 uur	niet toegestaan	werkdagen 8-20 zaterdag 9-18 zon/feest 11-17;	niet met hef- schroefvliegtuigen op zaterdagen, zon- en erkende feestdagen
10. sleepvlucht (zweefvliegtuig)	daglichtperiode	niet van toepassing	daglichtperiode 8-20	
11. hefschroefvliegtuigen	daglichtperiode; geen rondvluchten; les- en oefen- vluchten tussen 8- 20		geen circuitvluchten op zaterdag, zondag en erkende feestdag	- max. 400 vliegtuigbewegingen per jaar (4500 tot 1.1.2002)
12. straalvliegtuigen en vaste vleugel- vliegtuigen met schroefaandrijving > 6000 kg	daglichtperiode, geen les- en oefenvluchten	geen les- en oefenvluchten	geen les- en oefenvluchten	max. 100 vliegtuigbewegingen per jaar
13. ballon	daglichtperiode	niet van toepassing	daglichtperiode 8-20	alleen met toestemming exploitant.
14. kunstvlucht	daglichtperiode	niet van toepassing	werk 8-20 za 9-18 niet zondags	niet beneden 1500 ft

6. Intrekking oude besluiten

De beschikking van 28 november 1972, nr. LT/L 26336, houdende aanwijzing van het luchtvaartterrein Teuge is ingetrokken bij besluit van 19 april 1996, nr. DGR/LD/VI/L 96.002562. Laatstgenoemd besluit wordt ingetrokken door het voorliggende besluit.

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.

Bij beschikking van 13 september 1988, nr. LT/L 24921, is ontheffing verleend voor gebruik door hefschroefvliegtuigen zwaarder dan 6.000 kg.

Na het onherroepelijk worden van deze aanwijzing worden bedoelde ontheffingen ingetrokken door middel van een besluit van de Directeur-Generaal Rijksluchtvaartdienst.

7. Procedure

Algemeen

Deze aanwijzing op verzoek heeft de procedure van 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.

Hoewel daartoe bevoegd, heeft de commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet geen advies uitgebracht.

Tervisielegging en zienswijzen

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 1994 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 60.

Advies commissie ex art. 21 Luchtvaartwet

Het advies van voornoemde commissie is op 29 november 1994 ontvangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De meeste adviezen van de commissie zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat overgenomen. Voor zover dit niet is gebeurd is zulks gemotiveerd (zie de bijlage van deze toelichting, waarin gedetailleerd op het advies van de commissie wordt ingegaan).

Bezwaren

Tegen het aanwijzingsbesluit d.d. 19 april 1996 zijn in mei en juni 1996 circa 50 bezwaarschriften ingediend, waarvan 21 standaard-bezwaarschriften. Na ontvangst en registratie van de bezwaarschriften zijn op 5 juli 1996 te Twello en 12 juli 1996 en op 18 november 1996 te Den Haag hoorzittingen gehouden in het kader van de bezwarenprocedure.

Tevens is door de op Teuge gevestigde bedrijven die met hefschroefvliegtuigen opereren bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State om schorsing en een voorlopige voorziening ten aanzien van het gestelde onder artikel 6, tweede lid, gevraagd en verkregen. Naar aanleiding van de schorsing is in het besluit een overgangsregeling opgenomen onder artikel 6, derde lid.

Alle schriftelijk en mondeling ingebrachte bezwaren zijn schriftelijk beantwoord. Naar aanleiding van de bezwaren is in een heroverwegingsbesluit van 20 maart 1997 het aanwijzingsbesluit d.d. 19 april 1996 gewijzigd en aangevuld.

Beroepen

Tegen het heroverwegingsbesluit van 20 maart 1997 zijn vervolgens bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een tiental beroepen ingediend. Bij uitspraak van 6 augustus 1998 heeft de Afdeling het heroverwegingsbesluit vernietigd wegens strijd met de wet. Hierdoor dient naar aanleiding van de reeds ingediende bezwaren wederom een heroverwegingsbesluit te worden genomen.

In het voorliggende heroverwegingsbesluit is het aanwijzingsbesluit d.d. 19 april 1996 gewijzigd en aangevuld. Ter informatie wordt opgemerkt dat ten opzichte van het vernietigde heroverwegingsbesluit van 20 maart 1997 slechts artikel 10 van de aanwijzing is aangepast, waarbij de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing is verklaard.

Overzicht maatregelen aanwijzingsbesluit Teuge naar aanleiding van de ingediende bezwaren:

De wijzigingen zijn in het voorgaande reeds uitvoerig behandeld. Een summier overzicht:

- het algeheel verbod op rondvluchten met hefschroefvliegtuigen
- het verbod op circuitvluchten t.b.v. het oefenen of lesgeven in starten en landen met hefschroefvliegtuigen op zaterdagen in de periode 15/4-15/9;
- het algeheel verbod op les- en oefenvluchten met straalvliegtuigen en propellorvliegtuigen zwaarder dan 6.000 kg;
- de bepaling om IFR-vluchten en VFR-avondvluchten niet toe te staan voor les- en oefenvluchten alsmede rondvluchten (VFR). Alleen toegestaan zijn zakelijk gebruik (zaken, taxi, charter vluchten) en maatschappelijk gebruik in de zin van politie- brandweer- ambulance, inspectie en soortgelijke vluchten;
- het schrappen van de ontheffingsmogelijkheid voor de exploitant t.a.v. het avondvliegen (art. 7).
- in de aanwijzing is een overgangsregeling voor de heli's opgenomen (tot 1.1.2002).
- de kadastrale gegevens en kaart zijn geactualiseerd en verbeterd;
- In de aanwijzing is het maximum aantal bewegingen met lichte straalvliegtuigen verhoogd van 50 naar 100 (het aantal van 100 maakt gemiddeld één vlucht per week mogelijk met dit type vliegtuigen, hetgeen minimaal vereist is voor de bestaande onderhoudsactiviteiten)
- overeenkomstig de bestaande en door de milieucommissie geaccordeerde praktijk mogen vluchten t.b.v. het valschermspringen met geluidarme vliegtuigen in de periode 15/4 - 15/9 vanaf 10.00 uur op zon- en erkende feestdagen worden uitgevoerd in plaats van 11.00 uur.
- aanvulling en verbetering van de toelichting op en motivering van het besluit.

8. Handhaving

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 de openingstijden en de beperkingen en voorschriften. 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 geluidhinder. 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 handhavingsdoelstelling ligt op het preventieve vlak. Op grond van artikel 30b van de Luchtvaartwet is de exploitant van een luchtvaartterrein verplicht 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. Indien het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geprognostiseerde 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 geluidszones zijn maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting de in artikel 6 bedoelde geluidszone niet overschrijdt. De exploitant is ingevolge artikel 5 verplicht om indien 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, 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.

De exploitant moet daartoe in overleg met de betreffende gebruikers van de van het luchtvaartterrein gebruik makende vliegtuigen en na advies van de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet, afspraken maken om bijvoorbeeld minder op zondag of in de avonduren te vliegen. Een wettelijke maatregel waarover de exploitant beschikt is het vaststellen van tarieven. Op grond van artikel 36 van de Luchtvaartwet dient de exploitant tarieven vast te stellen voor het gebruik dat door luchtvaartuigen wordt gemaakt van het luchtvaartterrein en van de zich daarop bevindende opstallen. Maatregelen als bedoeld in het tweede lid van artikel 5 worden genomen, overeenkomstig het vigerende gebruiksplan.

In de Luchtvaartwet is het gebruiksplan geïntroduceerd. Dit gebruiksplan legt vast op welke wijze de exploitant het luchtverkeer denkt af te wikkelen om binnen de geluidszone te blijven. Niet naleving van het gebruiksplan is niet strafbaar gesteld. Om de exploitant en gezagvoerders te kunnen houden aan de eigen verantwoordelijkheid die zij hebben ten aanzien van de naleving van de geluidszone, dienen op grond van artikel 24, derde lid LVW, in de aanwijzing voorschriften te worden opgenomen, gericht op de voorkoming van overschrijding van de geluidszone. Van belang is daarbij dat niet alleen wordt vastgelegd dat de exploitant gehouden is om luchtvaart te weren als door die luchtvaart de geluidszone zou kunnen worden overschreden, maar ook welke criteria daarbij door de exploitant gehanteerd moeten worden. Deze criteria moeten voldoende duidelijk zijn, maar ook voldoende flexibiliteit bieden voor de exploitant om een optimaal gebruik van het luchtvaartterrein binnen de grenzen van de geluidszone te realiseren. Er is om die reden voor gekozen bij de te treffen maatregelen een belangrijke plaats in te ruimen voor het

vigerende gebruiksplan, dat immers, waar nodig door de exploitant kan worden gewijzigd en door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer moet worden vastgesteld.

Voor alle duidelijkheid is expliciet vastgelegd dat het gebruik van het luchtvaartterrein is strijd met de gestelde beperkingen verboden is.

De Luchtvaartwet legt de in de artikelen 33 en 34 de exploitant, de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig, het verbod op om het luchtvaartterrein te gebruiken of doen of laten gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld.

Op zich is met deze bepalingen nog niet concreet vastgelegd welke exact de verplichtingen zijn waarop de exploitant, de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig kunnen worden aangesproken.

Het is duidelijk dat de exploitant niet zonder meer kan worden aangesproken op overschrijding van de geluidszone. Wel is duidelijk dat als op een bepaald moment de geluidszone 'vol' is of overschrijding van de geluidszone dreigt, op de exploitant de verplichting rust om het luchtvaartterrein niet meer of slechts beperkt te (doen of laten) gebruiken, aangezien het verdere gebruik strijd met de wet oplevert of zou kunnen opleveren.

De wijze waarop het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein wordt getoetst aan het geprognosticeerde gebruik wordt vastgelegd in het handavingsvoorschrift, dat op basis van artikel 30a van de Luchtvaartwet per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld.

In het handavingsvoorschrift 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.

Aan de hand van het halfjaarlijks overzicht dat de exploitant aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst moet overleggen, kan de ontwikkeling van het verkeer worden bijgehouden. De combinatie van de aantallen vliegtuigbewegingen, type vliegtuig en aard en tijdstip van de vlucht (met name: de verdeling over de week) bepaalt dan de geluidsbelasting. In de aanwijzingen van alle kleine luchtvaartterreinen wordt uitgegaan van deze halfjaarlijkse systematiek, gekoppeld aan preventieve toetsing via het gebruiksplan⁰. Voor de handhaving van de geluidszones van kleine luchtvaartterreinen biedt dit systeem voldoende en tijdige informatie.

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 de gebruikers van het luchtvaartterrein en omwonenden aan de orde stellen.

Voor het luchtvaartterrein Teuge is een dergelijke commissie ingesteld.

Wat betreft de handhaving en controle zijn de in de aanwijzing opgenomen voorschriften getoetst op handhaafbaarheid en daar waar nodig aangepast (bijvoorbeeld de uitbreiding van de door de exploitant te overleggen gegevens met gegevens over het baangebruik).

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.

Verzending afschriften

Afschrift van dit besluit wordt gezonden aan het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het ministerie van Defensie, het ministerie van Justitie, het ministerie van Financiën en de secretaris van de Rijksplanologische Commissie respectievelijk van de Rijksmilieuhygiënische Commissie. Tevens wordt, gelet op artikel 24, eerste lid, van de Luchtvaartwet, en afschrift gezonden aan Gedeputeerde Staten van Gelderland, de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Apeldoorn en Voorst, de leden van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet en de leden van de commissie als bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet.

Bijlage

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

De 'Bezwarencommissie Zoning 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, en waarom, 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-zoningsstukken te worden gevoegd.

Advies: Gegrond.

Oordeel: Niet gegrond. Het bestuurlijk overleg is gevoerd vóór de wetswijziging 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 de Luchtvaartwet en het BGKL alleen de contouren behorende bij de grenswaarden van 50 en 60 bkl in de aanwijzing worden vastgesteld. Aan contouren behorende bij waarden van 40 en 45 bkl worden geen gevolgen verbonden.

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 in de toelichting op het aanwijzingsbesluit aanvullende informatie over de bepaling van de routestructuur en de status daarvan in het kader van de zoning is opgenomen. De invoergegevens zijn openbaar.

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 zoning.

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 de milieu-aspectenstudie zijn overigens woningtellingen verricht, de

betreffende gegevens zijn opgenomen in de toelichting op het aanwijzingsbesluit. In het kader van het bestuurlijk overleg is de Commissie ex art. 28 in de gelegenheid geweest haar oordeel te geven over de voorgenomen zoneringsplan. De minister is niet verplicht om advies te vragen aan de commissie ex artikel 28. De Commissie heeft kennelijk afgezien van het uitbrengen van een advies. Overigens wordt dit advies niet genoemd in artikel 20, lid 2 LVW.

B. INHOUDELIJKE ASPECTEN

I. BASIS VOOR DE ZONERING

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

Advies: Gegronde, 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 zoneringsplan is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, het NMP2 en het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart. In geen van deze stukken wordt voorgeschreven te zoneringsplan op basis van de 'huidige' situatie. De geluidszone is gebaseerd op een verkeersomvang van 80.000 bewegingen, een plafond dat sinds 1979 geldt voor het vliegveld en dat ook de laatste jaren dicht wordt benaderd. In feite is al sinds 1979 sprake van een 'stand still' beleid voor de luchthaven Teuge en is ook de zoneringsplan gebaseerd op dit algemene uitgangspunt. Een geluidszone op basis van bijvoorbeeld 75.000 of 70.000 vliegtuigbewegingen zou overigens qua omvang weinig verschil vertonen met de nu vastgestelde geluidszone, echter de exploitatie zou bij deze gebruiksruimte onder druk komen te staan.

Er bestaat geen aanleiding om het advies van de Commissie om bij de zoneringsplan 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 over te nemen. De door de Commissie gevraagde gegevens zijn te vinden in de (openbare) milieu-aspectenstudies die de Luchthaven heeft laten uitvoeren.

7. Er is wetgeviingsongelijkheid: de luchtvaart hoeft zich niet te houden aan strengere milieu-eisen.

Advies: Ongegronde

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

Advies: Gegronde, 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 hefschroefvliegtuigen en kleine straalvliegtuigen toelaat, de enige beperking is het maximale startgewicht. Op dit ogenblik worden er per jaar ca. 4.500 bewegingen met hefschroefvliegtuigen uitgevoerd.

Bij de voorbereiding van de aanwijzingen zijn berekeningen uitgevoerd op basis van 5.500 vliegtuigbewegingen met hefschroefvliegtuigen. Uit deze berekeningen is gebleken dat de 35 Ke-geluidscontour ruim binnen de grenzen van het luchtvaartterrein valt. Op grond van artikel 25 lid 2 is een afzonderlijke Ke-zoneringsplan derhalve niet nodig. Het in de aanwijzing opgenomen veel lagere aantal van 400 vliegtuigbewegingen is voortgekomen uit het bestuurlijk overleg, waar onder andere van de zijde van de provincie en gemeenten het aanvankelijke voorgestelde aantal van 2.000 helikopterbewegingen (in verband met de aanwezigheid van de vlietschool) werd afgewezen.

Tot 1.1.2002 geldt een overgangsregeling voor hefschroefvliegtuigen, inhoudend dat op jaarbasis maximaal 4.500 vliegtuigbewegingen met de bestaande vloot kunnen plaatsvinden (zijnde het aantal bewegingen van dit moment).

Voor lichte straalvliegtuigen is een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 100 vastgesteld. Het aanvankelijke aantal van 50 bewegingen is onvoldoende voor continuering van het bestaande onderhoudsbedrijf.

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

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

Oordeel: Hierin wordt in de zonering en het aanwijzingsbesluit 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: Ongegrond, met de kanttekening dat wordt geadviseerd het kunstvliegen nader te reglementeren.

Oordeel: Overnemen advies, niet de kanttekening. Kunstvliegen kan niet in de aanwijzing 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: Ongegrond. 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. Tevens wordt de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van overeenkomstige toepassing verklaard.

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

Advies: Gegrond, 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 op termijn geweerd. Zie verder onder 8.

16. Het reclamevliegen veroorzaakt overlast.

Advies: Ongegrond, 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: Gegrond

Oordeel: Niet overnemen advies. Het circuitgebied met de circuitmarkeringen alsmede de aan- en uitvliegpunten en -procedures zijn op grond van herhaalde geluidsberekeningen zo vastgesteld dat het kleinste aantal woningen ligt binnen de contouren. Buiten de onmiddellijke omgeving van de luchthaven en het circuitgebied is daarnaast voor de zonering uitgegaan van de routes die in de praktijk veelal worden gevolgd, deze hebben echter geen verplicht karakter. 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. In de toelichting op het besluit wordt op een en ander nader ingegaan.

18. De luchtballonvaart moet worden beperkt.

Advies: Ongegrond

III. UITBREIDING

19. Er moet een milieu-effectrapportage komen.

Advies: Ongegrond, met de kanttekening dat wordt geadviseerd om een vrijwillige MER 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, laten onderzoeken. Een extra vrijwillige milieu-effectrapportage voegt derhalve niets toe aan de reeds bestaande milieu-informatie. Van een wettelijke mer-plicht is uitsluitend sprake bij een baanverlenging tot 1.800 meter of meer. In de situatie bij Teuge speelt dat in het geheel niet.

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 gebaseerd op de regionaal-bestuurlijke overeenstemming over de ontwikkeling van de luchthaven Teuge tot een meer zakelijk vliegveld, waarvoor baanverlenging een vereiste is. De geluidszone is daarom gebaseerd op een situatie met verlengde baan. Het besluit is tevens voorwaarde voor het doorgaan van de uitbreidingsplannen. In het bestuurlijk overleg is de onderhavige geluidszone geaccordeerd in verband met de vergevorderde plannen van de regio en het luchtvaartterrein, waarin de vier betrokken gemeenten participeren, 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.

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. Het SBL gaat derhalve niet uit van een stand-still beginsel voor het luchtverkeer en de ontwikkeling van bestaande kleine luchtvaartterreinen binnen de aan deze velden toegekende status. Overigens wordt Teuge niet gezoneerd op basis van de maximale capaciteit, zijnde circa 120.000 vliegtuigbewegingen, maar op basis van het stand-still plafond dat sinds 1979 voor de luchthaven geldt.

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

Advies: Gegrond

Oordeel: Niet overnemen advies. Een streekplan is niet bepalend voor de vaststelling van de geluidszone maar is een richtinggevend toetsingskader voor de besluitvorming door bestuursorganen van de provincie. De provincie Gelderland heeft na kennisneming van de effecten van het bestaande gebruik en van het gebruik op basis van een situatie met verlengde baan de uitbreiding aanvaard in het bestuurlijk overleg zoals bedoeld in artikel 19 van de Luchtvaartwet. De aanwijzingen wijken overigens niet substantieel af van het streekplan.

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. Door de aanscherping van de grenswaarde van 50 bkl tot 47 bkl zal de geluidbelasting met de helft moeten afnemen (BGKL).

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 handhabingsbepalingen 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: In de heroverweging van het besluit naar aanleiding van de bezwaren zijn de criteria voor openstelling na 20.00 uur aangescherpt en in feite beperkt tot vluchten met een primair zakelijk of primair maatschappelijk doel in de zin van politie- brandweer- ambulance en inspectievluchten e.d. De ontheffingsmogelijkheid van artikel 8 voor wat betreft de vluchten na 20.00 uur is geschrapt.

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 | <i>Commissie:</i>
<i>Minister:</i> | ter inzage gelegde stukken zijn onvolledig
er is juridisch correct gehandeld |
| 6, 21,
24 | <i>Commissie:</i>
<i>Minister:</i> | zoneringsplan moet op huidige situatie
het vigerende beleid gaat niet uit van zoneringsplan op basis van de huidige
situatie, overigens wordt gezoneerd op basis van het sinds 1979 geldende
plafond, dat gemiddeld al dicht wordt genaderd |
| 8, 9,
15 | <i>Commissie:</i>
<i>Minister:</i> | vraagtekens bij helikopter-bewegingen
het vliegveld wordt in de huidige situatie al door helikopters gebruikt en de in
de aanwijzing opgenomen strenge beperking van het aantal is geaccordeerd
in bestuurlijk overleg en niet in strijd met de Luchtvaartwet. |
| 12, 24 | <i>Commissie:</i>
<i>Minister:</i> | er is te veel geluidhinder
de zoneringsplan en de beperkende voorschriften, die de zwaarste van Nederland
zijn, zijn juist vereist om geluidhinder te beperken. Op grond van het BGKL
wordt per 1.1.2000 de grenswaarde verscherpt tot 47 bkl. |
| 17 | <i>Commissie:</i>
<i>Minister:</i> | de keuze van de routes is niet gemotiveerd
de routekeuze is intensief en afgewogen geoptimaliseerd en besproken in
ambtelijk en bestuurlijk overleg en nader toegelicht in het besluit. |
| 22 | <i>Commissie:</i>
<i>Minister:</i> | strijdigheid met het SBL
het SBL gaat uit van maximale benutting van de bestaande vliegvelden,
rekening houdend met lokale knelpunten. Voor Teuge is de regionaal-
bestuurlijke afweging over functies en omvang van het vliegveld gevolgd,
deze past binnen de kaders van het SBL. |
| 23 | <i>Commissie:</i>
<i>Minister:</i> | strijdigheid met het Streekplan Veluwe
een streekplan is niet bepalend voor de zoneringsplan, maar richtinggevend voor
de provincie Gelderland zelf, die heeft ingestemd met de ontwikkeling van
het vliegveld tot een meer zakelijk vliegveld en met de daarvoor vereiste
baanverlenging. |

De adviezen op de punten 4, 14, 17, 26, 27 en 28 hebben geleid tot wijzigingen in de aanwijzing en toelichting.

Ten aanzien van het overdoen van de procedure

In de aanbiedingsbrief wordt door de meerderheid van de Bezwarencommissie geadviseerd de thans ingezette zoneringsplan 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.

Er is geen sprake van inhoudelijke of procedurele manco's die een nieuwe procedure (de bestaande procedure loopt reeds sinds 1991) zouden rechtvaardigen:

- bij de zoneringsplan is uitgegaan van de bestuurlijk-regionale afweging ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven Teuge
- de bestuurlijke besluitvorming in de regio is onderbouwd met economische en milieu-studies
- de zoneringsplan op basis van een situatie met baanverlenging is door de betrokken gemeenten en provincie

bestuurlijk geaccordeerd, deze is ook in overeenstemming met het rijksbeleid zoals vastgelegd in het SBL en NMP 2

- de aanwijzingsprocedures zijn correct en zorgvuldig gevolgd, ook in relatie tot het bestemmingsplan
- er wordt waar mogelijk rekening gehouden met het beperken van geluidhinder in de omgeving
- er is geen sprake van inhoudelijke of procedurele manco's
- de zoneringsprocedure loopt sinds 1991, de Tweede Kamer heeft begin 1996 ingestemd met de zonerings van Teuge en heeft in een motie aangedrongen op een spoedige afronding van de zonerings van kleine luchtvaartterreinen
- naar aanleiding van de bezwaren is het besluit op meerdere punten aangevuld en gewijzigd.

De commissie heeft, blijkens de memorie van toelichting op art. 22 LVW (wijziging Luchtvaartwet 1978), niet een zelfstandig adviserende taak maar dient zich te beperken tot een *advies 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*. De taakomschrijving is hiertoe beperkt omdat de commissie wettelijk niet is samengesteld met het oog op een evenwichtige belangenafweging.

De commissie is met haar additionele advies om de procedure opnieuw te starten niet binnen het kader van de wet en de ingebrachte zienswijzen gebleven.

Ten aanzien van de beweerde tekortkomingen

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. De bebouwde kom van Apeldoorn, Twello en Teuge geldt overigens als 'to be avoided' zoals aangegeven in de luchtvaartgids; ook boven deze wijken mag niet gevlogen worden.

De kadastrale gegevens zijn geactualiseerd en verbeterd naar aanleiding van de bezwaren.

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.