



Datum
9 december 1999

Nummer
DGRDL/VI/L 99.350220

Onderwerp

Besluit als bedoeld in artikel 27 Luchtvaartwet houdende wijziging van de aanwijzingen van negen kleine luchtvaartterreinen ten behoeve van de verandering van de grenswaarde in de aanwijzingen van 50 bkl naar 47 bkl.

DIRECTORAAT-GENERAAL
RIJSLUCHTVAARTDIENST

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

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

Gelet op artikel 27 van de Luchtvaartwet en artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;

Besluit:

Artikel I

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Ameland, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 maart 1961, nr. LT/11642 (Stcrt 1961, 66), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 26 april 1996, nr. DGRDL/VI/L96.002563 (Stcrt 1996, 83) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde "50" vervangen door :47.
2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Ameland.

Artikel II

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Budel, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 27 maart 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.001276 (Stcrt 1996, 64) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde "50" vervangen door :47.
2. De kaart in bijlage D1 bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Budel.

Artikel III

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Hoogeveen, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 3 mei 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.002946 (Stcrt 1996, 88), laatstelijk gewijzigd op 10 december 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.007188 (Stcrt 1997, 17) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde "50" vervangen door :47.



2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Hoogeveen.

Artikel IV

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 23 april 1991, nr. RLD/VI/L 91.004141 (Stcrt 1991, 83) wordt artikel 5 vervangen door: "De 47 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage E, behorende bij dit besluit."
2. De kaart in bijlage E wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Lelystad.

Artikel V

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Noordoostpolder, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 november 1966 nr. LT/16247 (Stcrt 1966, 231), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 19 april 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.001388 (Stcrt 1996, 219) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde "50" vervangen door :47.
2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Noordoostpolder.

Artikel VI

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Seppe, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 15 oktober 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.006779 (Stcrt 1996, 199) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde "50" vervangen door :47.
2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Seppe.

Artikel VII

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Terlet, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 april 1964, nr. LT/12058 (Stcrt 1964, 79), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 10 december 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.007189 (Stcrt 1997, 15), wordt in artikel 5, eerste lid, de waarde "50" vervangen door :47.
2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Terlet.

Artikel VIII

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Teuge, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 april 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.002562 (Stcrt 1996, 80), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 20 maart 1997, nr. DGRDL/ JBZ/L 97.500077 (Stcrt 1997, 61), wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde "50" vervangen door :47.



2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Teuge.

Artikel IX

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Texel, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 29 oktober 1965, nr. RLD/LT/15505 (Stcrt 1965, 217), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 10 mei 1996, nr. DGR/LD/VI/L 96.001381 (Stcrt 1996, 93) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde "50" vervangen door :47.
2. De kaart in bijlage C2 bij dat besluit wordt vervangen door de bijlage opgenomen behorende bij dit besluit geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Texel.

Artikel X

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Artikel XI

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2000.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

5.1.2e

T. Netelerbos.

AFSCHRIFT

BIJLAGEN:

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Ameland
Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Budel
Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Hoogeveen
Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Lelystad
Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Noordoostpolder
Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Seppe
Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Terlet
Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Teuge
Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Texel



TOELICHTING

Dit besluit geeft uitvoering aan artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl). Voor alle velden met een vigerende bkl-geluidszone wordt de grenswaarde vervangen. In 1991 is de grenswaarde van de geluidszone vastgesteld op "50" bkl, vanaf 1 januari 2000 geldt de grenswaarde van 47 bkl. Omdat de waarde van de grenswaarde is opgenomen in de aanwijzingsbesluiten en in de geluidszonekaarten, is onderhavig besluit de voorwaarde voor het per luchtvaartterrein van kracht worden van de nieuwe grenswaarde.

De aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl betekent een halvering van de geluidsbelasting op de grens van de geluidszone. De exploitant van een luchtvaartterrein zal er op moeten toezien dat de totale geluidsbelasting per jaar op zijn luchtvaartterrein deze waarde niet overstijgt. Mogelijke maatregelen van de kant van de eigenaar zijn het stiller maken van de vliegtuigen door geluiddempers of nieuwe stillere motoren en van de kant van de piloot het gebruiken van stillere vliegtuigen. Mogelijke maatregelen van de kant van de exploitant zijn het beperken van de meest hinderlijke vluchten op de meest hinderlijke tijden. Per gezoneerd luchtvaartterrein is daartoe een beleidsvoornemen vastgesteld.

Dit besluit volgt de procedure van artikel 27 van de Luchtvaartwet, waarbij het tweede lid niet van toepassing is en ook niet de artikelen 18, tweede lid, tot en met 26. Omdat met dit besluit uitvoering wordt gegeven aan artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart wordt volstaan met het bieden van de mogelijkheid om op grond van de Algemene wet bestuursrecht een bezwaarschrift in te dienen. De procedure in artikel 6 van het Bgkl is op dit besluit niet van toepassing, omdat er van wordt afgezien de aanwijzingen te wijzigen ten behoeve van de maatregelen die op grond van artikel 4 genomen kunnen worden, en er dus ook geen sprake kan zijn van gevolgen voor het ruimtelijk beleid en voor de belangen van provincies en gemeenten.

Handhaving

Handhaving van de aangescherpte grenswaarde door middel van de controle met behulp van een jaarberekening van het bkl-verkeer op een luchtvaartterrein kan eerst plaatsvinden vanaf 2000 als er voor dat luchtvaartterrein sprake is van een gebruiksplanperiode die geheel na 1 januari 2000 ligt. Dit heeft te maken met het feit dat de geluidsbelasting door bkl-verkeer wordt berekend over een gebruiksplanperiode van 12 maanden. Een geluidsbelastingsberekening over een gedeelte van een jaar voor de grenswaarde van 50 bkl heeft geen wettelijke status, net zo min als een berekening over de rest van dat jaar voor de grenswaarde van 47 bkl.



Bij de meeste gezoneerde luchtvaartterreinen met bkl-verkeer begint de gebruiksplanperiode in het voorjaar en zal in de zomerperiode van het jaar 2000 het bkl-verkeer dus op de nieuwe norm worden gehandhaafd. De luchtvaartterreinen waarvan het gebruiksplan na 1 januari 2000 ingaat, zullen aangeven op welke wijze zij inhoud geven aan de aanscherping van de normstelling tussen 1 januari 2000 en de ingangsdatum van hun gebruiksplan. Het verschil tussen kalenderjaar en gebruiksplanjaar zal daardoor niet leiden tot grote problemen ten aanzien van de handhaving.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

5.1.2e

T. Netelenbos.

AFSCHRIFT



Bezwaar

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een bezwaarschrift, gericht aan de minister van Verkeer en Waterstaat, indienen bij het

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst,
Stafafdeling Juridische en Bestuurlijke Zaken,
Postbus 90771,
2509 LT DEN HAAG.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en moet tenminste bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is;
- d. de gronden van het bezwaar.

Indien onverwijlde spoed dat vereist, is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzitter van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend.

Bekendmaking wijziging aanwijzings-besluiten luchtvaartterreinen

*Wijziging aanwijzingsbesluiten van negen
luchtvaartterreinen ten behoeve van de
verandering van de grenswaarde van de
geluidszone van 50 naar 47 bkl.*

De Minister van Verkeer en Waterstaat
maakt mede namens haar collega van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer bekend dat de aanwij-
zingen van de luchtvaartterreinen Ame-
land, Budel, Hogeveen, Lelystad,
Noordoostpolder, Seppe, Terlet, Teuge
en Texel zijn gewijzigd ten behoeve van
de verandering van de grenswaarde van
de geluidszone van 50 naar 47 bkl.

De wijziging van de aanwijzingen ligt
vanaf 6 januari 2000 gedurende 4
weken ter inzage op de volgende plaat-
sen:

- de provinciehuizen van Drenthe, Fle-
voland, Friesland, Gelderland, Lim-
burg, Noord-Brabant en Noord-Hol-
land.

- de gemeentehuizen van Ameland,
Apeldoorn, Arnhem, Cranendock, De
Wolden, Haldenberge, Hogeveen,
Lelystad, Midden-Drenthe, Noordoost-
polder, Roosendaal, Rucphen, Texel,
Voorst en Weert.

- de bibliotheek van het ministerie van
Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1,
Den Haag;

- Bureau Persoonlijke Voorlichting van
het ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Rijnstraat 8, Den Haag.

Binnen zes weken ingaand op de dag
na die waarop dit besluit in de Staats-
courant is bekendgemaakt kunnen
belanghebbenden daartegen een
bezwaarschrift indienen.

Het bezwaarschrift dient te worden
ondertekend en bevat tenminste:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit
waarop het bezwaar betrekking heeft;
- d. de gronden voor het bezwaar.

Tevens kan men aangeven of men mon-
deling wil worden gehoord.

Het adres voor het indienen van het
bezwaarschrift is:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat Generaal Rijksluchtvaart-
dienst

Stafafdeling Juridische en Bestuurlijke
Zaken,

Postbus 90771

2509 LT Den Haag.

Indien onverwijlde spoed dat vereist is
het mogelijk een voorlopige voorziening
te vragen bij de voorzitter van de Afde-
ling Bestuursrechtspraak van de Raad
van State te Den Haag, onder voor-
waarde dat een bezwaarschrift is inge-
diend. Bij de Raad van State is griffie-
recht verschuldigd.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.*

Wijziging aanwijzing negen kleine luchtvaartterreinen i.v.m. de verandering grenswaarde in de aanwijzingen van 50 bkl naar 47 bkl

9 december 1999/Nr. DGRLD/VI/L 99.350220

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
Gelet op artikel 27 van de Luchtvaartwet en artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;

Besluit:

Artikel I

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Ameland, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 maart 1961, nr. LT/11642 (Stcrt. 1961, 66), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 26 april 1996, nr. DGRLD/VI/L96.002563 (Stcrt. 1996, 83) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.
2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Ameland.

Artikel II

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Budel, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 27 maart 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.001276 (Stcrt. 1996, 64) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.
2. De kaart in bijlage D1 bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Budel.

Artikel III

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Hogeveen, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volks-

huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 3 mei 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.002946 (Stcrt. 1996, 88), laatstelijk gewijzigd op 10 december 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.007188 (Stcrt. 1997, 17) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.
2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Hogeveen.

Artikel IV

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 23 april 1991, nr. RLD/VI/L 91.004141 (Stcrt. 1991, 83) wordt artikel 5 vervangen door: 'De 47 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage E, behorende bij dit besluit.'
2. De kaart in bijlage E wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Lelystad.

Artikel V

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Noordoostpolder, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 17 november 1966 nr. LT/16247 (Stcrt. 1966, 231), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 19 april 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.001388 (Stcrt. 1996, 219) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.
2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Noordoostpolder.

Artikel VI

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Seppe, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstem-

ming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 15 oktober 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.006779 (Stcrt. 1996, 199) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.
2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Seppe.

Artikel VII

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Terlet, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 april 1964, nr. LT/12058 (Stcrt. 1964, 79), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 10 december 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.007189 (Stcrt. 1997, 15), wordt in artikel 5, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.
2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Terlet.

Artikel VIII

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Teuge, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 19 april 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.002562 (Stcrt. 1996, 80), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 20 maart 1997, nr. DGRLD/ JBZ/L 97.500077 (Stcrt. 1997, 61), wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.
2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Teuge.

Artikel IX

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Texel, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 oktober 1965, nr. RLD/LT/15505 (Stcrt. 1965,

217), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volks-huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 10 mei 1996, nr. DGRDL/VI/L 96.001381 (Stcrt. 1996, 93) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage C2 bij dat besluit wordt vervangen door de bijlage opgenomen behorende bij dit besluit geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Texel.

Artikel X

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Artikel XI

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2000.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.*

Bijlagen:

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Ameland

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Budel

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Hoogeveen

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Lelystad

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Noordoostpolder

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Seppe

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Terlet

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Teuge

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Texel
liggen ter inzage.

Toelichting

Dit besluit geeft uitvoering aan artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl). Voor alle velden met een vigerende bkl-geluidszone wordt de grenswaarde vervangen. In 1991 is de grenswaarde van de geluidszone vastgesteld op '50' bkl, vanaf 1 januari 2000 geldt de grenswaarde van 47 bkl.

Omdat de waarde van de grenswaarde is opgenomen in de aanwijzingsbesluiten en in de geluidszonekaarten, is onderhavig besluit de voorwaarde voor het per luchtvaartterrein van kracht worden van de nieuwe grenswaarde.

De aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl betekent een halvering van de geluidsbelasting op de grens van de geluidszone. De exploitant van een luchtvaartterrein zal er op moeten toezien dat de totale geluidsbelasting per jaar op zijn luchtvaartterrein deze waarde niet overstijgt. Mogelijke maatregelen van de kant van de eigenaar zijn het stiller maken van de vliegtuigen door geluidempers of nieuwe stillere motoren en van de kant van de piloot het gebruiken van stillere vliegtuigen. Mogelijke maatregelen van de kant van de exploitant zijn het beperken van de meest hinderlijke vluchten op de meest hinderlijke tijden. Per gezoneerd luchtvaartterrein is daartoe een beleidsvoornemen vastgesteld.

Dit besluit volgt de procedure van artikel 27 van de Luchtvaartwet, waarbij het tweede lid niet van toepassing is en ook niet de artikelen 18, tweede lid, tot en met 26. Omdat met dit besluit uitvoering wordt gegeven aan artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart wordt volstaan met het bieden van de mogelijkheid om op grond van de Algemene wet bestuursrecht een bezwaarschrift in te dienen. De procedure in artikel 6 van het Bgkl is op dit besluit niet van toepassing, omdat er van wordt afgezien de aanwijzingen te wijzigen ten behoeve van de maatregelen die op grond van artikel 4 genomen kunnen worden, en er dus ook geen sprake kan zijn van gevolgen voor het ruimtelijk beleid en voor de belangen van provincies en gemeenten.

Handhaving

Handhaving van de aangescherpte grenswaarde door middel van de controle met behulp van een jaarberekening van het bkl-verkeer op een luchtvaartterrein kan eerst plaatsvinden vanaf 2000 als er voor dat luchtvaartterrein sprake is van een gebruiksplanperiode die geheel na 1 januari 2000 ligt. Dit heeft te maken met het feit dat

de geluidsbelasting door bkl-verkeer wordt berekend over een gebruiksplanperiode van 12 maanden. Een geluidsbelastingsberekening over een gedeelte van een jaar voor de grenswaarde van 50 bkl heeft geen wettelijke status, net zo min als een berekening over de rest van dat jaar voor de grenswaarde van 47 bkl.

Bij de meeste gezoneerde luchtvaartterreinen met bkl-verkeer begint de gebruiksplanperiode in het voorjaar en zal in de zomerperiode van het jaar 2000 het bkl-verkeer dus op de nieuwe norm worden gehandhaafd. De luchtvaartterreinen waarvan het gebruiksplan na 1 januari 2000 ingaat, zullen aangeven op welke wijze zij inhoud geven aan de aanscherping van de normstelling tussen 1 januari 2000 en de ingangsdatum van hun gebruiksplan. Het verschil tussen kalenderjaar en gebruiksplanjaar zal daardoor niet leiden tot grote problemen ten aanzien van de handhaving.

Bezwaar

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een bezwaarschrift, gericht aan de minister van Verkeer en Waterstaat, indienen bij het Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst, Stafafdeling Juridische en Bestuurlijke Zaken, Postbus 90771, 2509 LT Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en moet tenminste bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is;
- d. de gronden van het bezwaar.

Indien onverwijlde spoed dat vereist, is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzitter van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend.

**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

DGRLD/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. DGRLD/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. DGRLD/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 08.00 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. DGRLD/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,

5.1.2e

T. Netele

5.1.2e



Bijlage A:	Kaart en lijst met kadastrale aanduidingen	tek.nr. 21-469A
Bijlage B:	Kaart van het luchtvaartterrein Teuge met ligging van de banen	tek.nr. 21-470
	Beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer.	
Bijlage C:	Kaart met de aan- en uitvliegroutes 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



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	
14	D	1240		-	1	0	-	1	0	Vliegschool Sigtenhorst	f	
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			

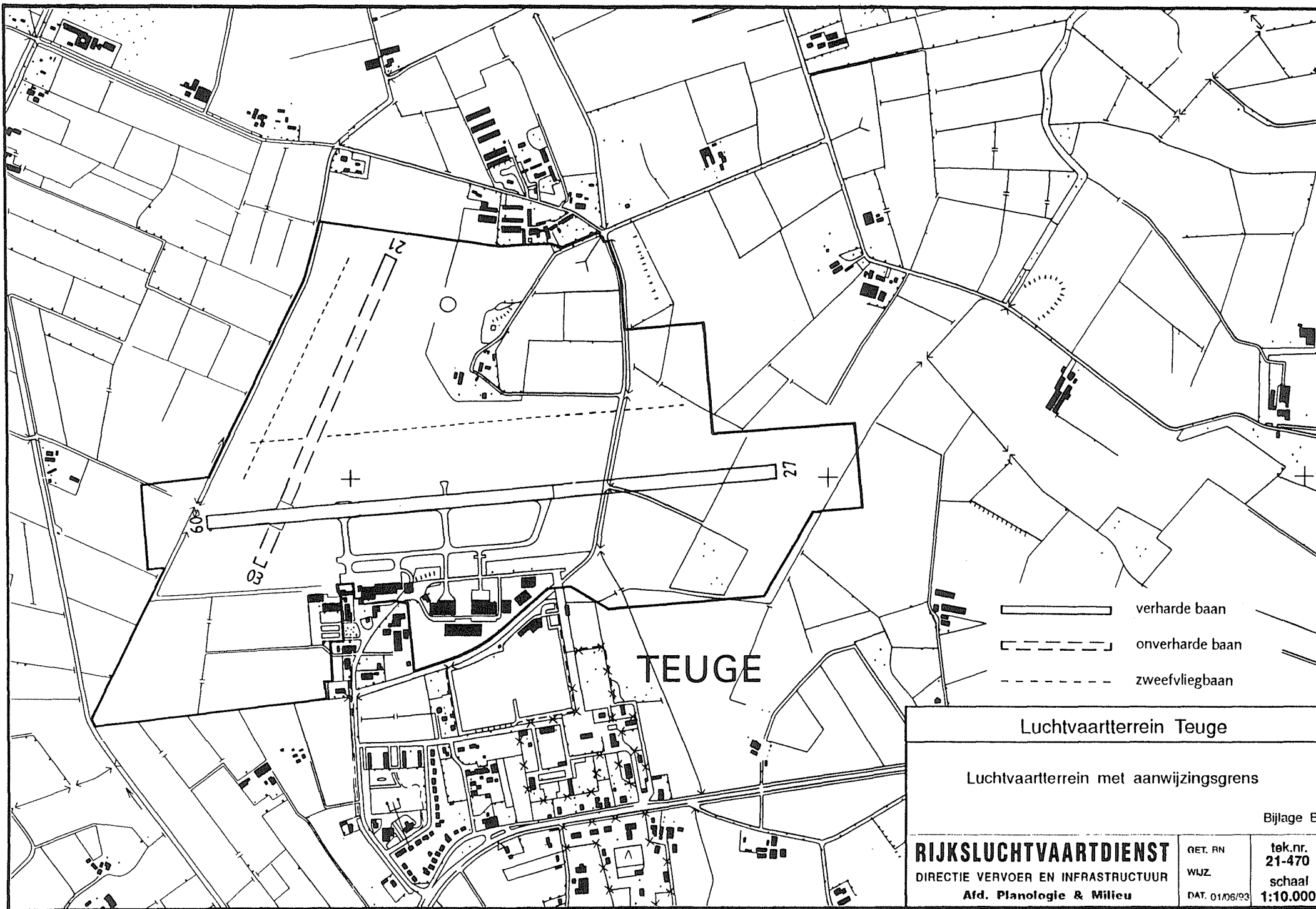


afkortingen

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) Handelsonderneming 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





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 gebruikruimte 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 baangebruikpercentages
- 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.

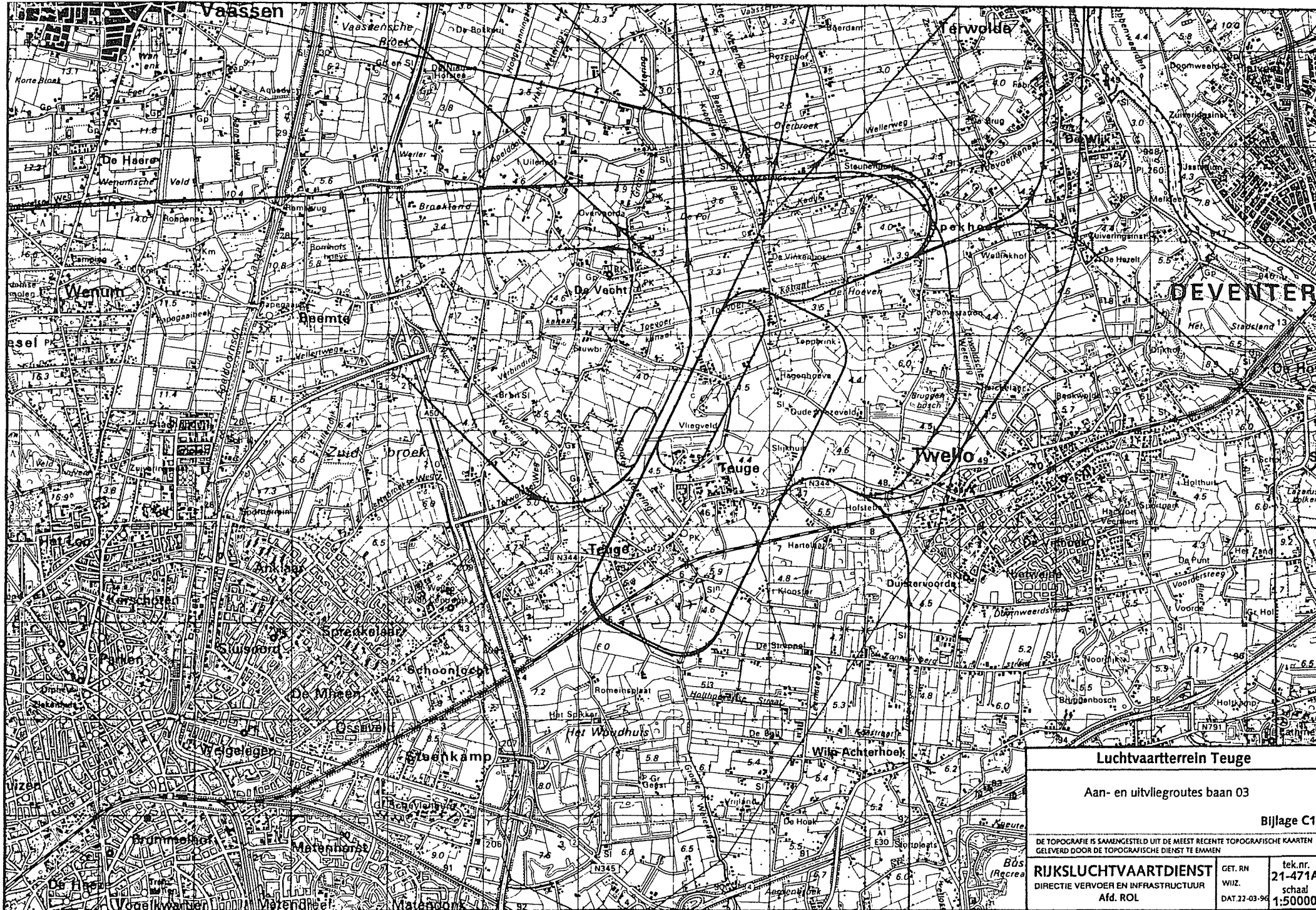
Ke-verkeer

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.

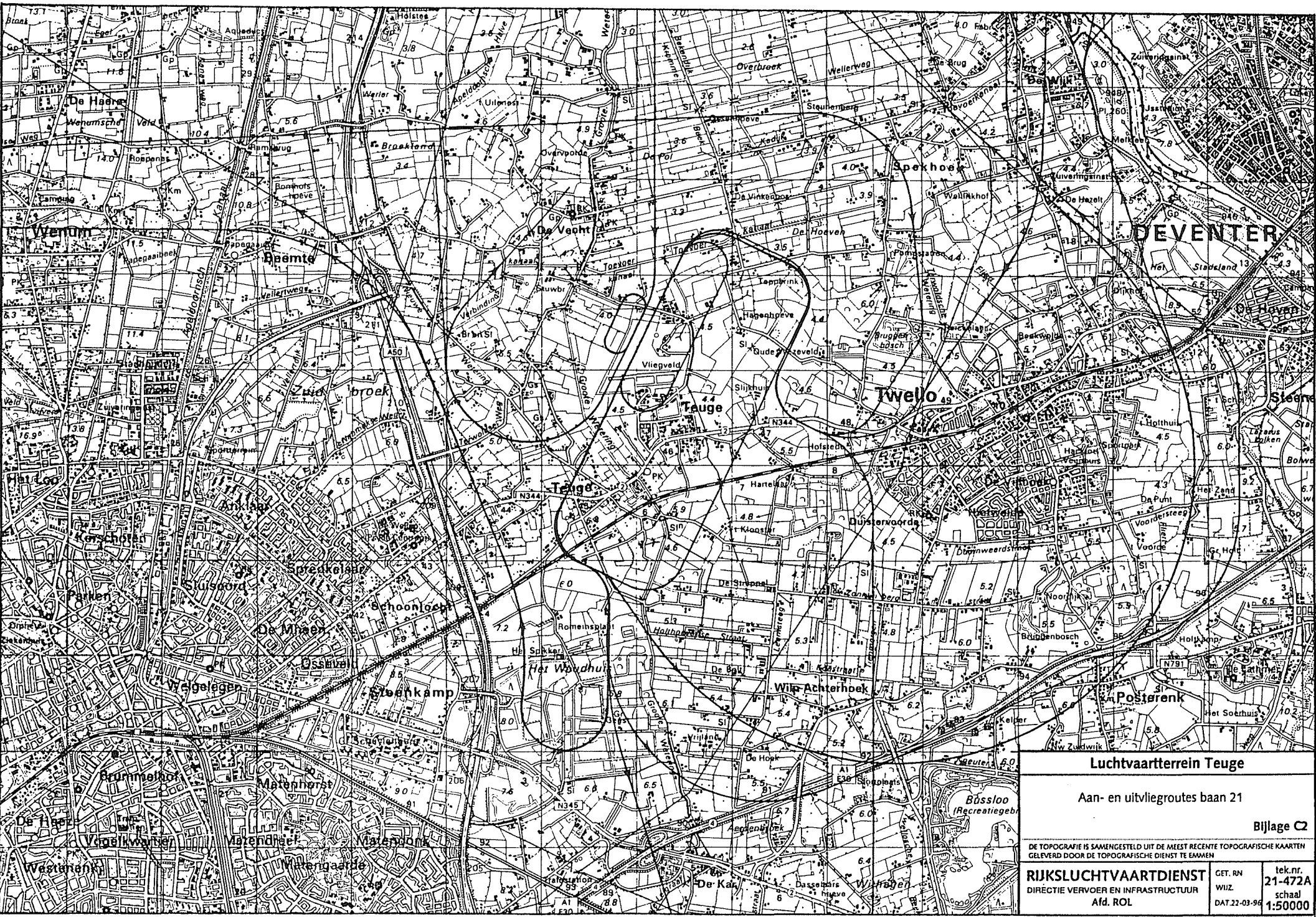


In het bestuurlijk overleg zoals bedoeld in artikel 19 Luchtvaartwet is vanuit de regio als voorwaarde gesteld een beperking van het gebruik door hefschroefvliegtuigen tot in totaal maximaal 400 vliegtuigbewegingen per jaar, teneinde het bestaande, structurele gebruik ten behoeve van les- en oefenvluchten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

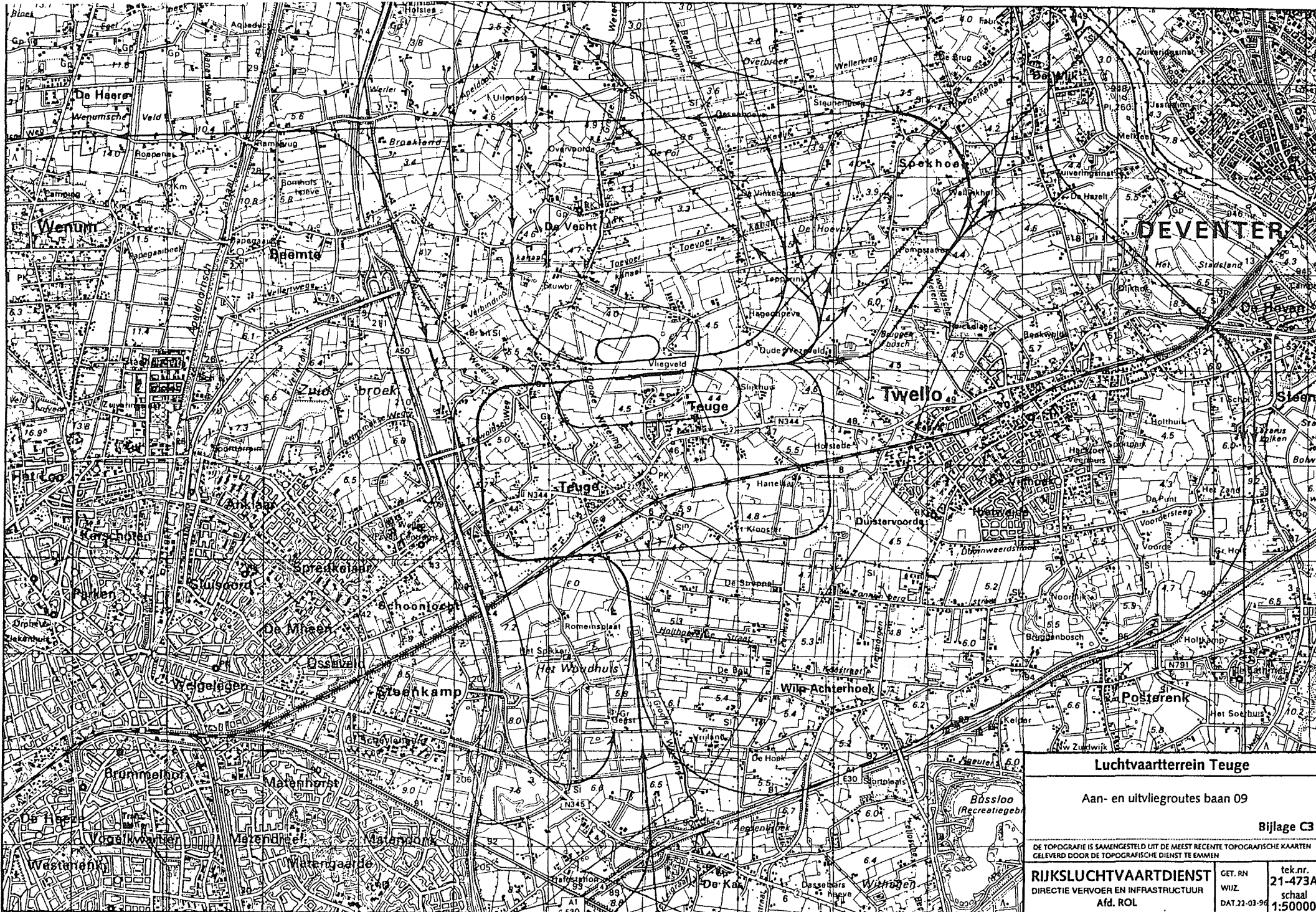
Daarnaast is een aantal van 100 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een maximum toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg of vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving als maximum aantal bewegingen per jaar vastgelegd. Voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar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



Luchtvaartterrein Teuge		
Aan- en uitvliegroutes baan 03		
Bijlage C1		
DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN		
RIJKSLUCHTVAARTDIENST DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR Afd. ROL	GET. RN WIJZ. DAT.27-03-96	tek.nr. 21-471A
		schaal 1:50000



Luchtaarterrein Teuge		
Aan- en uitvliegroutes baan 21		
Bijlage C		
DE TOPOGRAFIE IS SAMENGESTELD UIT DE MEEST RECENTE TOPOGRAFISCHE KAARTEN GELEVERD DOOR DE TOPOGRAFISCHE DIENST TE EMMEN		
RIJKS LUCHTVAARTDIENST DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR Afd. ROL		GET. RW WUZ. DAT.22-03-96
		tek.nr. 21-472A schaal 1:50000



Luchtvaartterrein Teuge

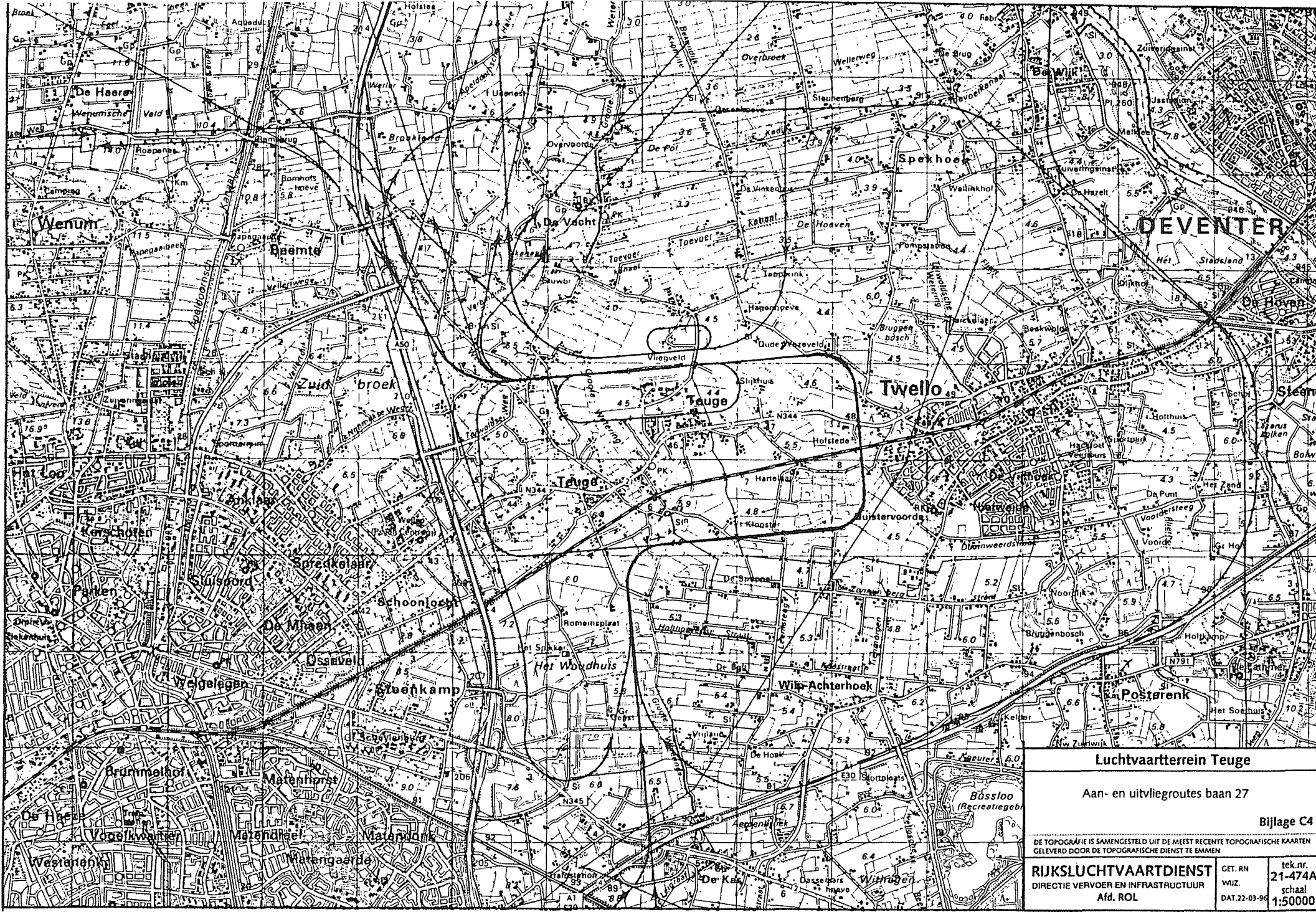
Aan- en uitvliegroutes baan 09

Bijlage C3

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

RIJKS LUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL

GET. RN WIJZ. DAT. 22-03-96	tek.nr. 21-473A schaal 1:50000
-----------------------------------	---



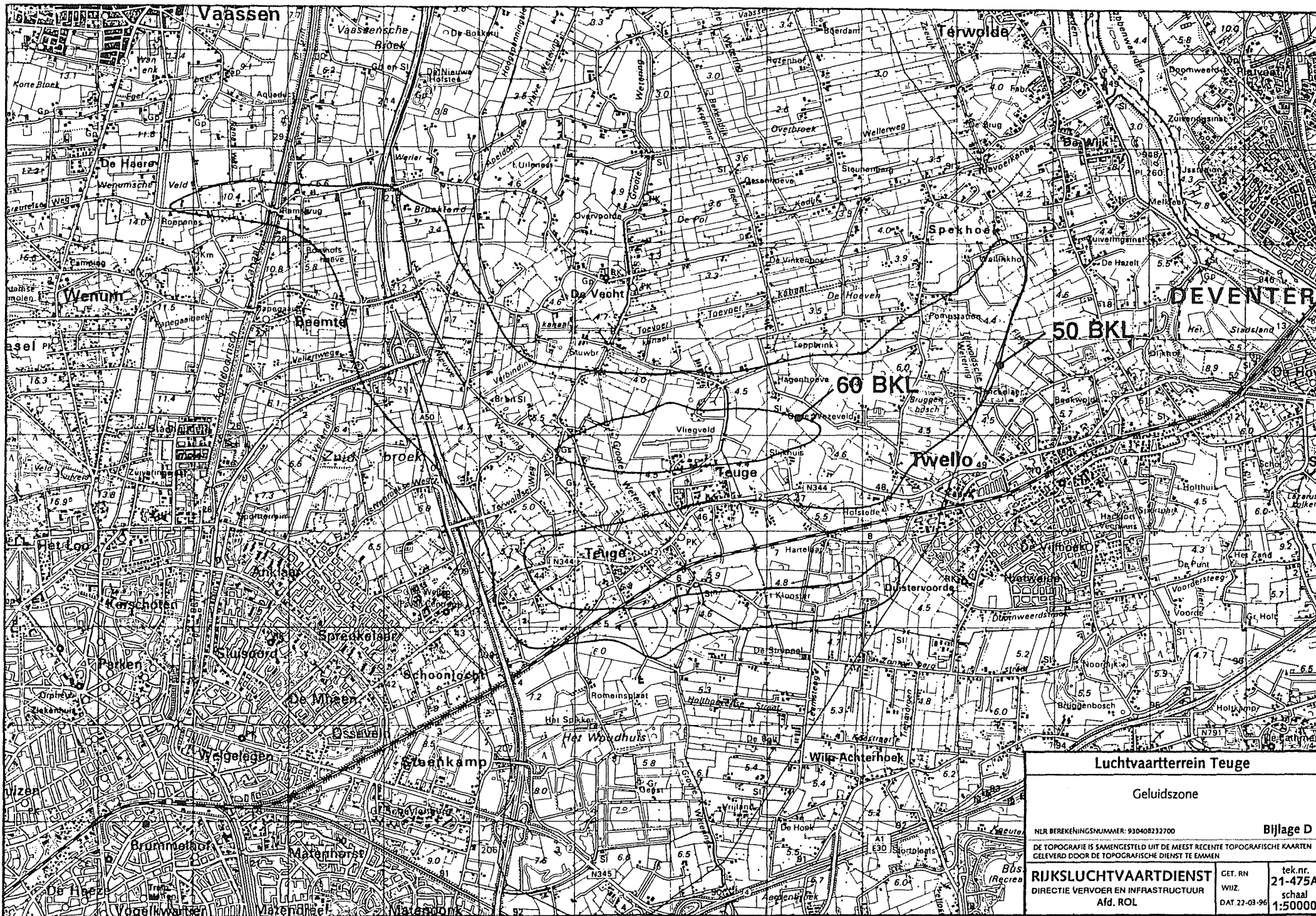
Luchtaarterrein Teuge

Aan- en uitliegroutes baan 27

Bijlage C4

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

RIJKSLUCHTVAARDIENST DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR Afd. ROL	GET. RN	tek.nr.
	WIJZ.	21-474A
	DAT. 22-03-96	schaal 1:50000



Luchtvaartterrein Teuge

Geluidszone

NLR BEREKENINGSNUMMER: 930408232700

Bijlage D

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

RIJKSLUCHTVAARTDIENST
DIRECTIE VERVOER EN INFRASTRUCTUUR
Afd. ROL

GET. RN
WIJZ.
DAT 22-03-96

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

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 DGRD/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 (hefschroefvliegtuigen, 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 handhabingsbepalingen 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 vliegcholen, 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 zoneringen 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 daalprofielen, 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 uitvliegpunten 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%).

Weekendweegfactor

In de zonering is tevens de weekendweegfactor verwerkt overeenkomstig artikel 1 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. De weekendweegfactor 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 weekendweegfactor.

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 weekendweegfactor. Overigens is de weekend-weegfactor 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 weekendweegfactor 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 zonering wordt de gebruikruimte gebaseerd op 80.000 vliegtuigbewegingen gehandhaafd. Uitgaande van een lichte groei van het zakelijke verkeer blijft er in beginsel voldoende gebruikruimte 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 milieucommissie 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 DGRLD/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 gebruiksbepalingen 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 gebruiksbepalingen 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 Milieucommissie Teuge (commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet), welk voorstel op 28 januari 1991 door de Milieucommissie is aangenomen. De beperkingen in het gebruik van het luchtvaartterrein worden sedert april 1991 reeds op vrijwillige basis uitgevoerd. De operationele maatregelen zijn 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 gebruiksbeperkingen 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 afgeleid 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, verwijderd;
- 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. DGRD/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 geprognosticeerde 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 handhavingsvoorschrift, dat op basis van artikel 30a van de Luchtvaartwet per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld.

In het handhavingsvoorschrift zal worden aangegeven op welke wijze toezicht en controle plaatsvindt. In dit voorschrift wordt tevens aangegeven op welke wijze de voor het berekenen van de geluidsbelasting benodigde gegevens worden verzameld.

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 Zonering luchtvaartterrein Teuge' heeft op 25 november 1994 advies uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat omtrent de ingebrachte bezwaren. Volgens de Memorie van Toelichting bij de wijziging van de Luchtvaartwet van 1978 wordt de Commissie ex artikel 21 LVW advies gevraagd omtrent de aard en het gewicht van de binnengekomen bezwaren en de draagwijdte welke ten aanzien van de ontwerp-aanwijzing als zodanig, of ten aanzien van de inhoud daarvan, aan die bezwaren zou behoren te worden toegekend. Hieronder wordt het advies per punt doorgenomen en aangegeven waar, 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-zoneringsstukken 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 zonering 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 zonering.

Oordeel: De bezwaren zijn niet gegrond, omdat alle wettelijk voorgeschreven stukken ter inzage zijn gelegd. Voor de topografische ondergrond is gebruik gemaakt van het meest recente materiaal van de Topografische Dienst in Emmen. De omvang en de consequenties van de zone is ook op een niet volledig actuele ondergrond goed inzichtelijk. Woningtellingen binnen de geluidszone zijn een instrument om de hinder te beschrijven, maar worden niet voorgeschreven in artikel 20, lid 2 LVW. In het kader van 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 zonering. 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 zonering 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 zonering is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, het NMP2 en het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart. In geen van deze stukken wordt voorgeschreven te zoneren op basis van de 'huidige' situatie. De geluidszone is gebaseerd op een verkeersomvang van 80.000 bewegingen, een plafond dat sinds 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 zonering 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 zonering uit te gaan van de actuele omvang van het vliegveld bij de start van de zoneringsprocedure en het gebruik van het luchtvaartterrein gebaseerd op het gemiddelde gebruik van de luchthaven in de afgelopen 10 jaren 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 wetgevingsongelijkheid: de luchtvaart hoeft zich niet te houden aan strengere milieu-eisen.

Advies: Ongegrond

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-zonering 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 vlieschool) 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 vergoederde 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> | zonering moet op huidige situatie
het vigerende beleid gaat niet uit van zonering op basis van de huidige
situatie, overigens wordt gezoned 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 zonering 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 zonering, 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 zonering te beëindigen in verband met inhoudelijke en procedurele omissies. Dit advies wordt niet overgenomen. In het advies is niet aannemelijk gemaakt dat het opnieuw opstarten van de procedure zou leiden tot een betere besluitvorming.

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 zonering 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 zonering 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 zonering van Teuge en heeft in een motie aangedrongen op een spoedige afronding van de zonering 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.

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



00.420966

Aan

-

Zie verzendlijst!

Classificatienummer

Inje / 433.1

Contactpersoon

5.1.2e

5.1.2e

Datum

16/10 41 oktober 2000

Ons kenmerk

DGRLD/DLB/L 00.420966

Onderwerp

Rectificatie grenswaarde geluidszone luchtvaartterrein Teuge

Doorkiesnummer

(070) 5.1.2e

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

Getipt door/paraaf

5.1.2e

13/10

Verzonden door/paraaf

5.1.2e

Verzonden door/paraaf

5.1.2e

Onderaan door/paraaf

5.1.2e

Mede door/paraaf

5.1.2e

Afschrift aan

archief.Regio 5.1.2e

Vervolg op

Rappeldatum

Verzenddatum

16/10/2000

Verzendwijze

Na verzending retour aan

Adres

-

5.1.2e



Aan

-

Contactpersoon

5.1.2e

Datum

16-10-2000

Ons kenmerk

- DGRLD/RLB/420966

Onderwerp

Rectificatie grenswaarde geluidszone luchtvaartterrein Teuge

Doorkiesnummer

(070) 5.1.2e

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

LS,

In de Aanwijzing luchtvaartterrein Teuge van 10 maart 2000 (DGRLD/VI/L 99.350436) is een storende fout geslopen. In artikel 6, eerste lid, van de Aanwijzing en op de daarbij horende kaart in bijlage D, is abusievelijk nog een geluidszone met een grenswaarde van 50 Bkl opgenomen, terwijl bij besluit van 9 december 1999 (DGRLD/VI/L 99.350220) de 50 Bkl geluidszone met ingang van 1 januari 2000 is vervangen door een 47 Bkl geluidszone. Voor de juiste grenswaarde (47 Bkl) dient te moeten worden uitgegaan van hetgeen bij besluit van 9 december 1999 is vastgesteld.

De rectificatie is op 12 oktober 2000 in de Staatscourant (nr 198) geplaatst.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

5.1.2e DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJSLUCHTVAARTDIENST,

2e

5.1.2e

ir. J.P.J.M. Kemmen

Programma RKL

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon (070) 5.1.2e

Telefax (070) 5.1.2e

E-mail 5.1.2e @rld.minvenw.nl

rel 00-420966

Inspectie Milieuhygiëne Oost
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 60083
6800 JB ARNHEM

Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland
Postbus 9070
6800 ED ARNHEM

Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening
in Gelderland en Overijssel
5.1.2e
Postbus 9013
6800 DR ARNHEM

Gemeente Apeldoorn
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 9033
7300 ES APELDOORN

Rijksplanologische Dienst
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 30940
2500 GX DEN HAAG

DG Milieubeheer
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 30945
2500 GX DEN HAAG

Handhavingsdienst Luchtvaart
Postbus 75788
1118 ZX Schiphol Centrum

Rijksluchtvaartdienst
de heer 5.1.2e
althier

Nederlandse Luchtvaartautoriteit
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 575
2140 AN HOOFFDORP

Nederlandse Luchtvaartautoriteit
t.a.v. dhr 5.1.2e
Postbus 575
2130 AN HOOFFDORP

Provincie Gelderland
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Provincie Gelderland
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

5.1.2e

Luchthaven Teuge
De Zanden 15
7395 PA TEUGE



TEUGE AIRPORT

Minister van Verkeer en Waterstaat
Regionale en kleine luchtvaart
t.a.v. 5.1.2e
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

DG LUCHTVAART
 SDI nr. *inbr v*
 Ons kenmerk: 04 APR 2002 Datum: 29 maart 2002
 002 / 188
 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
 576 16

Onderwerp:
Ontheffing helikopterkeer 2002

Geachte 5.1.2e

Aansluitend bij eerdere gesprekken verzoeken wij u ons ontheffing te verlenen voor het bestaan van ten hoogste 1.500 helikopterbewegingen op onze luchthaven gedurende het jaar 2002 (inclusief de 400 die in de aanwijzing zijn opgenomen). Het met dit extra helikopterverkeer gepaard gaande geluid dient, tezamen met het overige geluid van vliegtuigen, te blijven binnen de geluidsruimte die thans in totaal beschikbaar is voor het verkeer dat van de luchthaven gebruik maakt. In de bij dit verzoek bijgesloten notitie van 5 maart 2002 wordt ingegaan op de achtergronden die aanleiding vormen voor dit verzoek en de daarbij te stellen voorwaarden.

Deze notitie is op 28 maart j.l. besproken in de vergadering van de art. 28 commissie van de luchthaven. De commissie keurde het plan binnen de gestelde geluidsrandvoorwaarde goed. Het desbetreffende advies zal u een week na de paasdagen toegestuurd worden.

Wij stellen ons voor dat alleen inkomende en uitgaande vluchten worden vergund. Circuitverkeer dient in de vergunning te worden uitgesloten.

Op dit moment is van het bestaande quotum bewegingen van 400 stuks nog 50 bewegingen over. Hierom vragen wij u om spoed bij de behandeling van het verzoek.

Graag lichten wij ons verzoek nader aan u toe.

Hoogachtend,
NV LUCHTHAVEN TAEGE

5.1.2e

onkheffig verband doen
5.1.2e op 7/6

5.1.2e

N.V. LUCHTHAVEN TEUGE

De Zanden 15, 7395 PA Teuge
Telefoon: 055 - 323 85 86 (havendienst)
055 - 323 85 80 (directie)
Telefax: 055 - 323 25 09 (havendienst)
055 - 323 85 81 (directie)
Internet: www.teuge-airport.nl

BANKEN:

ABN-Amro: 43.76.35.481
Postbank: 2401398

HANDELSREGISTER:

K.v.K. Apeldoorn, nr. 08011482



luchthaven teuge

HELIKOPTERVliegEN

Met ingang van januari 2002 is op grond van de aanwijzing voor het luchtvaartterrein het aantal helikopterbewegingen op de luchthaven van 4.500 stuks teruggebracht naar 400 bewegingen per jaar. De beperkingen aan het helikoptervliegen werden vooral veroorzaakt door het geluid dat werd veroorzaakt door intensief helikopterlesverkeer en hiermee verband houdende activiteiten (zoals het hoveren). Sinds het vaststellen van deze tekst van de aanwijzing in 1996 heeft zich een aantal ontwikkelingen in het helikopterleesverkeer voorgedaan, die het nodig maken een nieuw beeld te vormen over bepaalde vormen verkeer. In deze notitie worden de ontwikkelingen geschetst, gevolgd door een verzoek tot een uitspraak door de art.28 cie.

In de ontwikkelingen sinds 1996 zijn navolgende punten van belang voor deze notitie:

- 1 de Luchtvaartpolitie heeft recent besloten haar vloot vleugelvliegtuigen (Cessna 182) te vervangen door helikopters (MD900). Deze vervanging zal in de loop van het jaar 2002 gestalte krijgen. De politie wil de luchthaven Teuge blijven gebruiken voor de uitvoering van haar maatschappelijke taak. In 2000-2001 werden 240 politievvluchten met vleugelvliegtuigen uitgevoerd.
- 2 voor de controle van het leidingennet van de Gasunie worden op jaarbasis vanaf de luchthaven maandelijks tussen 40 bewegingen gemaakt, terwijl jaarlijks rond 30 bewegingen genoteerd zijn voor de controle van hoogspanningsleidingen. Dit betekent op jaarbasis minstens 550 bewegingen.
- 3 minder dan een decennium geleden werd gestart met proeven voor helikopterleesverkeer voor ambulancedoeleinden. De luchthaven vormt voor dit verkeer geen thuisbasis, maar dient wel voor dit verkeer in geval van ongeval of calamiteit beschikbaar te zijn. Jaarlijks heeft Teuge rond 50 bewegingen in verband met dit verkeer ten behoeve van brandstofleveringen.
- 4 de luchthaven dient op verzoek van overheden bij bijzondere omstandigheden (zoals situaties van extreme wateroverlast) beschikbaar te zijn voor het accommoderen van helikopters.
- 5 de omvang van het leesverkeer met helikopters is op de luchthaven drastisch afgenomen, mede door de verhuizing van een aantal medewerkers van het betreffende bedrijf op de luchthaven naar het vliegveld Lelystad en de start van een bedrijf op die luchthaven. Als gevolg hiervan worden de hoveractiviteiten die een onderdeel van het leesprogramma vormen en in grote mate verantwoordelijk waren voor de door diverse belanghebbenden aangegeven overlast, vrijwel niet meer op de luchthaven uitgevoerd.
- 6 de luchthaven dient beschikbaar te zijn voor vluchten in verband met veiligheid op de grond en in de lucht, waaronder het periodieke onderhoud van helikopters ook valt.



luchthaven teuge

Al met al ligt de vraag naar helikoptervluchten daarmee al snel op 1.000 tot 1.500 bewegingen per jaar, een niveau dat vergelijkbaar is met diverse andere vliegvelden voor kleine luchtvaart in ons land.

Aan de milieucommissie wordt gevraagd zich uit te spreken over het toestaan van helikopterverkeer in deze omvang, **onder de voorwaarde** dat de totale beschikbare geluidsruimte en het totale aantal bewegingen van heli's en vliegtuigen niet toeneemt. Dit houdt in dat

- 1 als op jaarbasis meer dan 400 helikopterbewegingen worden gemaakt, de extra geluidbelasting die hiervan het gevolg is, in mindering komt op de geluidsruimte die voor het overige verkeer beschikbaar is.
- 2 De hiermee verband houdende berekeningen worden in de periodieke rapportage aan de Handhavingsdienst Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verwerkt.

Het advies van de milieucommissie zal door de Minister van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu betrokken worden bij het vormen van een oordeel over een ontheffingsaanvraag voor dit helikopterverkeer door luchthaven teuge.

5 maart 2002, 5.1.2e



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Geadresseerde

Contactpersoon

5.1.2e

Datum

9 januari 2003

Ons kenmerk

DGL/02.422164

Onderwerp

Beslissing op Bezwaar inzake Herziening Aanwijzingsbesluit en RO-besluit
Luchthaven Teuge

Doorkiesnummer

070-5.1.2e

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

-

Geachte mevrouw / mijnheer,

Hierbij ontvangt u een nieuwe beslissing op bezwaar inzake Herziening
Aanwijzingsbesluit en RO-besluit luchthaven Teuge.

Deze beslissing is genomen naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het beroep tegen het besluit van 10 maart 2000 (het H-besluit) van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot gedeeltelijke wijziging van het besluit van 19 april 1996, no. DGRD/VI/L96.002562 tot vaststelling van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Teuge (het A-besluit) en het beroep tegen het besluit van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 10 maart 2000 tot het ongewijzigd handhaven van het besluit van 19 april 1996, no. M 167 tot het geven van een aanwijzing aan de gemeenteraden van Apeldoorn en Voorst als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (het RO-besluit).

1. Voorgeschiedenis

Op 6 maart 2002 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State schriftelijk uitspraak gedaan in het geding, waarbij u als appellant betrokken was, tussen:

1. 5.1.2e wonend te 5.1.2e
2. 5.1.2e wonend te 5.1.2e
3. 5.1.2e, wonend te 5.1.2e, Bruggenbosch B.V., gevestigd te Twello, en 5.1.2e, wonend te 5.1.2e (5.1.2e e.a.),
4. de Stichting Nationaal Parachutistencentrum Teuge, gevestigd te Teuge,
5. de verenigingen "Algemeen Belang", gevestigd te Voorst, en

Postadres postbus 20901, 2509 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon (070) 5 1 2e

Telefax (070) 5 1 2e



6. 5.1.2e beiden wonend te 5.1.2e ,
appellanten,

en

1. de Minister van Verkeer en Waterstaat,
2. de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, verweerders.

In bovengenoemde uitspraak verklaart de Afdeling bestuursrechtspraak het beroep van 5.1.2e niet ontvankelijk en verklaart de beroepen van 5.1.2e e.a. en de verenigingen "Algemeen Belang" tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit gedeeltelijk, het beroep van de Stichting tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit geheel en de beroepen van 5.1.2e e.a. en de verenigingen 'Algemeen Belang' tegen de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel gegrond;

en vernietigt de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit, voor zover het betreft de geluidszone voor de grote alsmede kleine luchtvaart en artikel 8, eerste lid, onder e, sub 2 en 3, en de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel;

en verklaart de beroepen van 5.1.2e e.a. tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit geheel en de beroepen van 5.1.2e en de verenigingen "Algemeen Belang" tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit voor het overige ongegrond.

Het A-besluit betreft: het bij besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 april 1996, no. DGR/LD/VI/L96.002562, onder intrekking van de aanwijzing van 28 november 1972, opnieuw vaststellen van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Teuge.

Het RO-besluit betreft: het bij besluit van 19 april 1996, no. M 167, in samenhang met het A-besluit, door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geven van een aanwijzing aan de gemeenteraden van Apeldoorn en Voorst als bedoeld in artikel 26 van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het H-besluit betreft: het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 maart 2000, no. DGR/LD/VI/L 99.350436, houdende de heroverweging van het A-besluit, tot wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Teuge alsmede vaststelling van de geluidszone.

2. De hoogte van de meteotoeslag, de geluidhinder vanwege grote luchtvaart (begrenzing KE-verkeer) en geluidsproductie valschermvliegtuigen.

Onder Overwegingen Geluidszonering 2.6.4. in de uitspraak geeft de Afdeling aan; "Met betrekking tot de hoogte van de meteo-toeslag ziet de Afdeling evenwel niet in waarom deze voor het vliegveld Teuge gelijk zou dienen te zijn aan die voor de luchthaven Schiphol." "Gelet op het hiervoor overwogene is de Afdeling van oordeel dat het bestreden besluit in zoverre niet berust op een deugdelijke motivering.



De beroepen van 5.1.2e e.a. en de verenigingen zijn op dit punt dus gegrond, zodat de beslissing op bezwaar aangaande het A-besluit wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb dient te worden vernietigd wat betreft de geluidszone."

Onder Overwegingen Geluidszonering 2.6.5 in de uitspraak overweegt de Afdeling ten aanzien van de geluidhinder vanwege grote luchtvaart dat: "In voorliggend geval is van belang dat ten aanzien van grote luchtvaart slechts een beperking is opgenomen voor hefschroefvliegtuigen en vliegtuigen met een toegelaten massa van meer dan 6.000 kg. Voor de vliegtuigen met een toegelaten massa van 6.000 kg en minder, geldt ingevolge het bestreden besluit geen beperking. Uit artikel 25, eerste lid, van de Lvw volgt evenwel dat deze vliegtuigen ook als grote luchtvaart moeten worden aangemerkt, indien de totaal massa meer dan 390 kg bedraagt en de aan- en uitvliegroutes dan wel vliegpatronen overeenkomen met die van vliegtuigen met een toegelaten startmassa van meer dan 6.000 kg. Dit alles in aanmerking genomen acht de Afdeling onvoldoende gemotiveerd dat de geluidszone behorend bij de grenswaarde voor grote luchtvaart blijft binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein.

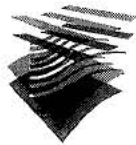
Gelet op het vorenstaande oordeelt de Afdeling dat het bestreden besluit op dit punt niet berust op een deugdelijke motivering. De beroepen van 5.1.2e e.a. en de verenigingen zijn in zoverre dan ook gegrond, zodat de beslissing op bezwaar aangaande het A-besluit wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb dient te worden vernietigd voorzover geen geluidszone behorend bij de grenswaarde voor grote luchtvaart is vastgesteld."

Onder Overwegingen Beperking vluchten 2.18 betreffende geluidsbeperkingen ten aanzien van valschermluchten, overweegt de Afdeling dat:

"Onder vorengenoemde omstandigheden is de Afdeling niet duidelijk geworden waarom volgens verweerders sub 1 bij gebruik van hetzelfde vliegtoestel valschermluchten plaatselijk meer geluidsoverlast veroorzaken dan circuit- en rondvluchten. Derhalve is zij van oordeel dat verweerders onvoldoende hebben gemotiveerd waarom een onderscheid in vliegmogelijkheden tussen valschermluchten enerzijds en circuit- en rondvluchten anderzijds gerechtvaardigd is".

"Verder overweegt de Afdeling dat de Lvw in samenhang gezien met het BGKL ter beperking van de geluidsoverlast vanwege een luchtvaartterrein uitgaat van de bkl normering. Verweerders hebben niet duidelijk gemaakt waarom daarnaast aanleiding bestaat tot een beperking op grond van dB(A)-normen die voorts nog beperkt blijven tot valschermluchten. Het voorgaande in aanmerking genomen hebben verweerders onvoldoende aangegeven waarom zij bij de normstelling voor valschermluchten een nader onderscheid maken tussen vliegtuigen die meer dan 65 dB(A) en vliegtuigen die minder dan 65 dB(A) aan geluid voortbrengen, en waarom dit onderscheid alleen dienaangaande wordt toegepast."

"Gelet op het hiervoor overwogene is de Afdeling van oordeel dat het bestreden besluit in zoverre niet berust op een deugdelijke motivering. Het beroep van de Stichting is derhalve gegrond, zodat de beslissing op bezwaar aangaande het A-besluit wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de



Awb dient te worden vernietigd wat betreft artikel 8, eerste lid, onder e, sub 2 en 3."

Samengevat bepaalt de uitspraak van de Afdeling dat:

- de toepassing van een meteomarge bij de berekening van de geluidszone mogelijk is, maar dat het toegepaste percentage onvoldoende onderbouwd is;
- ten aanzien van de geluidhinder vanwege grote luchtvaart onvoldoende gemotiveerd is dat de 35 Ke-geluidsbelastinglijn binnen het luchtvaartterrein valt;
- niet voldoende is gemotiveerd waarom dB(A)-beperkingen worden gesteld aan de geluidsproductie van valschermvliegtuigen.

De beslissingen op bezwaar ten aanzien van het H-besluit en ten aanzien van het RO-besluit worden op deze punten vernietigd.

Ten gevolge van de hierboven genoemde vernietigingen door de Afdeling bestuursrechtspraak neemt de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een nieuwe beslissing op bezwaar inzake het H-besluit en neemt de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een nieuwe beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit.

3. Motivering van de beslissing op bezwaar

De motivering van de beslissing op bezwaar inzake het H-besluit betreft de hoogte van de meteotoeslag, de geluidhinder vanwege grote luchtvaart (de begrenzing van het KE verkeer) en de geluidsbeperkingen ten aanzien van valschermvluchten.

De motivering van de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit betreft de aanwijzing aan de raden van de gemeenten Apeldoorn en Voorst om de bkl-geluidszone uit het H-besluit op te nemen in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Gelet op de ontvankelijkheid van de ingediende bezwaren, gelet op de niet-ontvankelijkheid van het beroep van **5.1.2e**, gelet op de inhoud en het dictum van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 maart 2002,

gelet op artikel 20, tweede lid, onderdeel d, onder 2 en 3, van de Luchtvaartwet, gelet op artikel 25 en 25a van de Luchtvaartwet en het daarop gebaseerde Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart Stb 1991, 22; laatste wijziging gepubliceerd in Stb 1998, 413,

gelet op de constatering dat in het kader van beslissingen op bezwaar ten gevolge van gedeeltelijke vernietiging van het besluit door de rechter, ter voorbereiding van het te nemen nieuwe besluit op bezwaar niet de verplichting bestaat de wettelijke voorgeschreven voorbereidingsprocedures te volgen,

gelet op het bestuurlijk overleg dd 9 oktober 2002 met de provincie Gelderland, de gemeente Apeldoorn en de gemeente Voorst, waarin instemmend is gereageerd op de voorgenomen beslissing op bezwaar, en de behandeling van het voornemen in de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet voor het luchtvaartterrein Teuge,

hebben wij met inachtneming van feiten en omstandigheden zoals die ons nu bekend zijn, in overeenstemming met elkaar een nieuwe beslissing op bezwaar genomen inzake het H-besluit en inzake het RO-besluit.



3.1 De hoogte van de meteotoeslag

Voor het bepalen van de hoogte van de meteotoeslag heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een onderzoek laten uitvoeren. Het rapport inzake het toepassen van een meteomarge voor kleine luchthavens is bijgevoegd (Meteomarge kleine luchthavens, april 2002).

Voor Teuge zelf zijn geen windgegevens beschikbaar. Daarom zijn de gegevens van het KNMI van de meteostations op de vier grote luchthavens gebruikt. Hieruit blijkt dat voor de vier baanrichtingen op Teuge een meteomarge van ca 20% gewenst is:

baanrichting	meteo% Beek L	meteo% Eelde	meteo % Schiphol	meteo % Zestienhoven
03-21	123,7	122,0	122,2	121,9
09-27	120,2	123,8	119,9	120,4

Hierbij zijn de maximale percentages wind uit de twee tegengestelde windrichtingen (30..40° en 210..220°) bij elkaar opgeteld.

Uit de gerealiseerde baangebruikscijfers voor Teuge (1983, 1985, 1994...2001) zou een grotere meteomarge volgen:

baanrichting	%gemiddeld	%maximum	%minimum	%marge
03	2,3	5,5	0,0	123,8
09	37,5	44,4	29,9	
21	2,1	4,5	0,1	
27	58,2	69,4	50,1	

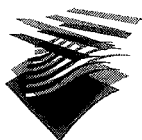
De gebruikte meteomarge is de som van de maximale baangebruikspercentages ($5,5 + 44,4 + 4,5 + 69,4 = 123,8$).

Over het algemeen blijkt dat de kleine luchtvaart veel windgevoeliger is dan de grote luchtvaart. Piloten in de kleine luchtvaart zullen bij start of landing geen rugwind toelaten.

Op grond van de gegevens in het rapport kan worden geconcludeerd dat het aanhouden van een meteomarge van 20% voor het luchtvaartterrein Teuge niet onredelijk is. De gegevens in het rapport over de toepassing van een meteomarge voor kleine luchthavens en het aanhouden van een meteomarge van 20% voor het luchtvaartterrein Teuge leiden niet tot een aanpassing van de bkl-geluidszone.

3.2 Geluidhinder vanwege grote luchtvaart (begrenzing KE-verkeer)

Het kleine verkeer dat gebruik maakt van de routes van de grote luchtvaart wordt niet in de bkl maar in de KE meegerekend. Deze bepaling uit het berekeningsvoorschrift voor de grote luchtvaart (Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden, Stcrt 1996, nr 231) is eigenlijk alleen bedoeld voor de regionale luchthavens, waar klein verkeer met name 's avonds IFR (Instrument Flight Rules) vliegend toch van de luchthaven gebruik kan maken. Kleine luchthavens hebben over het algemeen geen verkeersleiding en dus ook geen voorgeschreven verkeerspatronen voor de grote luchtvaart.



In artikel 2, tweede lid, onder b, van het H-besluit is de mogelijkheid opgenomen buiten de daglichtperiode tot 23.00 uur op beperkte schaal vluchten onder instrument-vliegvoorschriften toe te laten. Hierbij is geen onderscheid gemaakt naar maximaal startgewicht. In theorie kan het dus voorkomen dat kleine vliegtuigen, die normalerwijs onder de bkl zouden vallen, van deze mogelijkheid gebruik maken en daarmee onder de KE vallen, maar niet onder de beperking van artikel 6, tweede lid (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). Om die mogelijkheid uit te sluiten is aan artikel 6 een nieuw derde lid toegevoegd waarin het aantal IFR-bewegingen wordt beperkt tot maximaal 100 per jaar.

3.3 Geluidsbeperkingen ten aanzien van valschermsvluchten

In artikel 8 van het H-besluit zijn in het eerste lid onder e en f beperkingen opgenomen ten aanzien van de toegestane uren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen, waarbij voor de zaterdag en zondag onderscheid wordt gemaakt naar de geluidsproductie van het gebruikte vliegtuig. Gesteld is dat op grond van de verbeteringen in de vliegprocedures in de laatste jaren het niet verantwoord is in de milieumaatregelen een onderscheid te maken tussen vluchten ten behoeve van valschermspringen en bijvoorbeeld rondvluchten (beperkingen artikel 8, eerste lid, onder a). De Raad van State heeft dit beroep gehonoreerd. Op grond hiervan zal aan artikel 8, eerste lid, onder a een zinsnede over vluchten ten behoeve van parachutespringen worden toegevoegd. De beperkingen van artikel 8, eerste lid, onder e en f vervallen. Dit betekent tevens een oplossing voor de eerdere vervanging van de twee stille paravliegtuigen door één met een driemaal grotere capaciteit en een ca 3 dB(A) hogere geluidsproductie, waarover de Commissie 28 onlangs positief heeft geadviseerd.

3.4 Motivering beslissing op bezwaar RO-besluit

De bezwaren voor zover het betreft de vaststelling van de bkl-geluidszone hebben niet geleid tot de vaststelling van een nieuwe geluidszone, alleen de onderbouwing van de geluidszone is aangepast. De bezwaren tegen de aanwijzing tot het opnemen van deze geluidszone in de gemeentelijke bestemmingsplannen zijn eveneens ongegrond. Het RO-besluit wordt aangepast conform de aanpassing van de motivering van de bkl-geluidszone in het H-besluit.

4. Besluit

Gelet op het voorgaande verklaart de Staatssecretaris van verkeer en Waterstaat:

- de bezwaren die de motivering van de geluidszone in het H-besluit betreffen, gegrond;
- de bezwaren die de geluidhinder vanwege de grote luchtvaart (de begrenzing van het KE-verkeer) betreffen, gegrond;
- de bezwaren die het bepaalde aangaande de dB(A)-beperkingen die worden gesteld aan de geluidsproductie van valschermvliegtuigen in artikel 8, eerste lid, onder e en f, in het H-besluit, gegrond;



d. de overige bezwaren ten aanzien van het H-besluit ongegrond;

Gelet op het voorgaande verklaart de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

e. de bezwaren ten aanzien van het RO-besluit ongegrond.

Naar aanleiding van de heroverweging:

4.1.

herroept de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de alinea "Meteomarge" op pagina 8 van de Toelichting van het H-besluit en vervangt dit door bijgevoegd rapport Meteomarge kleine luchthavens. De bkl-geluidszone van het H-besluit (berekeningsnr NLR 930408.232700, waarbij 50 bkl veranderd is in 47 bkl, als bijlage bijgevoegd) wordt hierbij vastgesteld.

4.2.

vervalt het bepaalde in artikel 8, eerste lid, onder e en f van het H-besluit, en wordt in artikel 8, eerste lid onder a, de zinsnede beginnend met "het uitvoeren van les-, oefen- en rondvluchten" en eindigend met "is verboden:" gewijzigd door tussen "rondvluchten en" en "is verboden:" de volgende zinsnede in te voegen: "en van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen".

4.3.

wordt aan artikel 6 van het H-besluit een nieuw derde lid toegevoegd dat luidt als volgt:

"3. De exploitant staat maximaal 100 IFR-bewegingen per jaar toe."

4.4.

wijzigd de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat het besluit van 19 april 1996, M 167 als volgt: In de 8^e regel van de toelichting wordt na 'DGRDL/VI/L 96.30000526' toegevoegd: 'laatstelijk gewijzigd bij besluiten van heden, nr. DGL-0202.42142'.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

5.1.2e

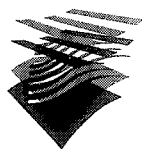
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN
MILIEUBEHEER

5.1.2e

DRS. P.L.B.A. VAN GEEL

5.1.2e



Rechtsmiddelvermelding

Binnen zes weken na de dag waarop de beslissing is bekendgemaakt kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift tevens een fotokopie te worden gevoegd van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft.

Eveneens kan, indien onverwijlde spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling.

Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

VW

VW

79267

Bekendmaking

Beslissingen op bezwaar inzake de zonering van luchtvaartterrein Teuge

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat maakt mede namens de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bekend dat er met betrekking tot het luchtvaartterrein Teuge, gelegen aan de Zanden 15 te Teuge beslissingen op bezwaar zijn genomen inzake de aanwijzingen op grond van artikel 24 van de Luchtvaartwet en op grond van artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Hierbij is bkl-geluidszone opnieuw vastgesteld.

De beslissingen op bezwaar inzake de aanwijzingen liggen vanaf 9 januari 2003 gedurende 4 weken ter inzage op de volgende plaatsen:

- provinciehuis Gelderland
Markt 11, Arnhem
- gemeentehuis Apeldoorn
Marktplaats 1, Apeldoorn
- gemeentehuis Voorst
H.W. Lordensweg 17, Twello
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1, Den Haag
- de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Rijnstraat 8, Den Haag.

Binnen zes weken na de dag waarop de beslissingen zijn bekendgemaakt kunnen belanghebbenden ingevolge artikel 30 van de Luchtvaartwet beroep

instellen bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift tevens een fotokopie te worden gevoegd van het besluit, waarop het geschil betrekking heeft.

Eveneens kan, indien onverwijld spoed dit vereist, een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzitter van voormelde Afdeling. Voor het instellen van een beroep en het vragen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
namens deze,
de Directeur-Generaal Luchtvaart

prof. dr. F.L. Bussink



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

Bekendmaking

Wet verontreiniging oppervlaktewateren

Rivier de Maas, Lateraalkanaal Linne-Buggenum; besluit ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewateren inzake Willem-Alexander Centrale voor Nuon Power Buggenum B.V.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat maakt ter voldoening aan de Algemene wet bestuursrecht het volgende bekend.

Bij besluit van 19 december 2002, nr. DLB 2002/27967 is door mij aan Nuon Power Buggenum B.V. onder het stellen van voorschriften vergunning verleend voor het op de met het Lateraalkanaal Linne-Buggenum in open verbinding staande haven en de rivier de Maas lozen van afvalwater afkomstig van de Willem-Alexander Centrale (elektriciteitscentrale) te Buggenum.

Tegelijkertijd is bij voornoemd besluit de aan NV Elektriciteits-Produktie maatschappij Zuid-Nederland EPZ te Eindhoven verleende beschikking van 22 maart 1990, nr. 3329 (thans op naam van rechtsopvolger Nuon Power Buggenum B.V.) voor het op de met het Lateraalkanaal Linne-Buggenum in open verbinding staande haven en de rivier de Maas lozen van koelwater, bedrijfsafvalwater en hemelwater afkomstig van de demo KV-STEG, ingetrokken. De daarin genoemde en nog resterende lozingen zijn in het vigerende besluit geïncorporeerd.

Ingebrachte bedenkingen

Naar aanleiding van de bekendmaking van het ontwerpbesluit zijn binnen de daarvoor gestelde termijn bedenkingen ontvangen van het Ecologisch Kennis Centrum B.V. als gemachtigde van de Stichting tot behoud leefmilieu Buggenum e.o. en een tiental burgers, alsmede van en namens de Stichting studiegroep Leudal e.o.. Los van enkele bedenkingen van meer procedurele aard hadden deze met name betrekking op het toestaan van een grotere lozing van chloride op oppervlaktewater dan in de vigerende vergunning is gereguleerd. In mijn overwegingen dienaangaande erken ik dat de hogere chloride lozing - gezien de beperkte omvang, alsmede niet significante milieuhygiënische impact daarvan - onvoldoende mijn aandacht heeft gehad, maar dat dit niet afdoet aan de vergunbaarheid daarvan, zowel gedurende de afgelopen elf jaar, alsmede thans in het kader van onderhavige besluit.

De ingebrachte bedenkingen hebben - met uitzondering van enkele tekstuele onvolkomenheden - dan ook niet tot wijzigingen van het besluit ten aanzien van het ontwerp geleid.

2. bij de gemeente Haalen bij het gemeentesecretarie van het gemeentehuis, Raadhuisplein 1, 6080 AA Haalen, van maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot 12.00 uur, op donderdag van 17.30 uur tot 19.00 uur en op woensdag van 14.00 uur tot 16.00 uur.

Beroep en voorlopige voorziening

Ingevolge de artikelen 16, lid 1, Wet verontreiniging oppervlaktewateren en de artikelen 20.1, eerste lid, en 20.6 van de Wet milieubeheer staat tot en met 21 februari 2003 tegen voornoemd besluit beroep open bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State voor:

- a. degene die bedenkingen hebben ingebracht tegen het ontwerp van het besluit;
- b. belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen bedenkingen te hebben ingebracht tegen het ontwerp van het besluit.

Het gemotiveerde beroepschrift dient te worden gezonden naar de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag, met ten minste een vermelding van de naam en het adres van de indiener, de dagtekening van het beroep, een vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en de datum en het kenmerk van het besluit.

Het besluit treedt op 22 februari 2003 in werking tenzij vóór deze datum beroep is ingesteld en een verzoek wordt gedaan tot het treffen van een voorlopige voorziening. Het verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening moet worden gericht aan de voorzitter van voornoemde afdeling. Het besluit treedt niet in werking voordat op een dergelijk verzoek is beslist.

Van de indiener van een beroepschrift/verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffie-geld geheven. Omtrent de hoogte hiervan, de wijze waarop en de termijn waarbinnen u dit dient te betalen, kunt u zich in verbinding stellen met de hiervoor genoemde instanties.

Inlichtingen

Voor het verkrijgen van nadere inlichtingen en/of toezicht



Meteomarge kleine luchthavens

5.1.2e

april 2002

Het begrip meteomarge

Bij de bepaling van geluidszones voor luchtvaartgeluid wordt meteomarge of meteotoeslag toegepast. In de geluidszone wordt een reserve opgenomen die nodig is om het verschil op te vangen in gebruik van de twee richtingen van een start-/landingsbaan, dat veroorzaakt wordt door veranderingen in het windregime per jaar. Het is onveilig als een vliegtuig vanwege het vollopen van de geluidszone zou moeten starten of landen met een grotere staartwindcomponent dan gewenst is. Bij kleine vliegtuigen moet landen en starten met staartwindcomponent uit het oogpunt van veiligheid worden vermeden.

Elke baan heeft in principe twee gebruiksrichtingen, en op Schiphol met vijf banen zijn er theoretisch tien gebruiksrichtingen. Bij extreme wind zal zonder meteotoeslag de geluidszone aan de ene zijde van het luchtvaartterrein vol zijn terwijl er aan de andere kant van het luchtvaartterrein nog ruimte over is. Er kan dan minder gevlogen worden dan de ruimte die de luchthaven gekregen heeft bij de afspraken die ten grondslag liggen aan de berekening van de geluidszone.

De Luchtverkeersleiding op Schiphol houdt al jaren de statistiek van het baangebruik op Schiphol bij. Het KNMI afdeling Luchtvaartmeteorologie heeft vanaf 1950 een statistiek van de windrichting en de windsterkte per uur. Eind zestiger jaren ontstond het idee om rond luchthavens geluidszones te berekenen en deze als maximum voor de toelaatbare geluidsbelasting voor een jaar vast te stellen. Daarbij werd vanaf het begin rekening gehouden met de verschillen tussen de jaren van windrichting en windsterkte. Deze opslag op de grootte van de geluidszone werd meteomarge of meteotoeslag genoemd. Bij het gemiddelde gebruik van de baangebruiksrichtingen, samen 100%, werd een waarde opgeteld zodat de som van de voor de berekening van de geluidszone gebruikte baangebruikspercentages uitkwam op ca 120%. De windstatistiek van het KNMI werd gebruikt om het theoretische baangebruik voor Schiphol af te leiden. Bij gebruikmaking van de meest recente gegevens leidt dit bij het criterium van niet meer overschrijdingen dan eens per vijf jaar tot een meteomarge van 22 tot 23%.

In 1978 is de geluidszonering in de Luchtvaartwet opgenomen. Een geluidszone legt de maximale geluidsbelasting vast die rond een luchthaven per jaar geproduceerd mag worden. Binnen een geluidszone gelden beperkingen ten aanzien van het opnemen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. In het wetsontwerp was aanvankelijk alleen rekening gehouden met de geluidszonering voor luchthavens met straalverkeer. Bij de Kamerbehandeling werd dit verruimd tot alle luchthavens met motorverkeer.

Alle studies over meteomarge zijn uitgevoerd voor Schiphol. Eind zeventiger jaren zijn in het kader van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen de eerste geluidszones bepaald voor de regionale luchthavens. Hierbij is zonder verder onderzoek de 20% meteomarge van Schiphol overgenomen. Bij de berekening van de geluidszones voor de kleine luchthavens is ook, zonder verdere theoretische onderbouwing, gekozen voor een meteomarge van 20%. Er waren op dat moment weinig gegevens beschikbaar ten aanzien van baangebruik en vlootsamenstelling op de kleine luchthavens. Er was voor de kleine luchthavens alleen een NLR-onderzoek uit 1986 naar de gegevens van 1983..1985, vastgelegd in het rapport NLR TR 87037 L [lit 3]. Bij de zonering van de regionale en kleine

luchthavens is geen rekening gehouden met een overschrijding eens in de vijf jaar op grond van afwijkende weersomstandigheden. De huidige anti-gedoogcultuur laat hiervoor geen enkele ruimte.

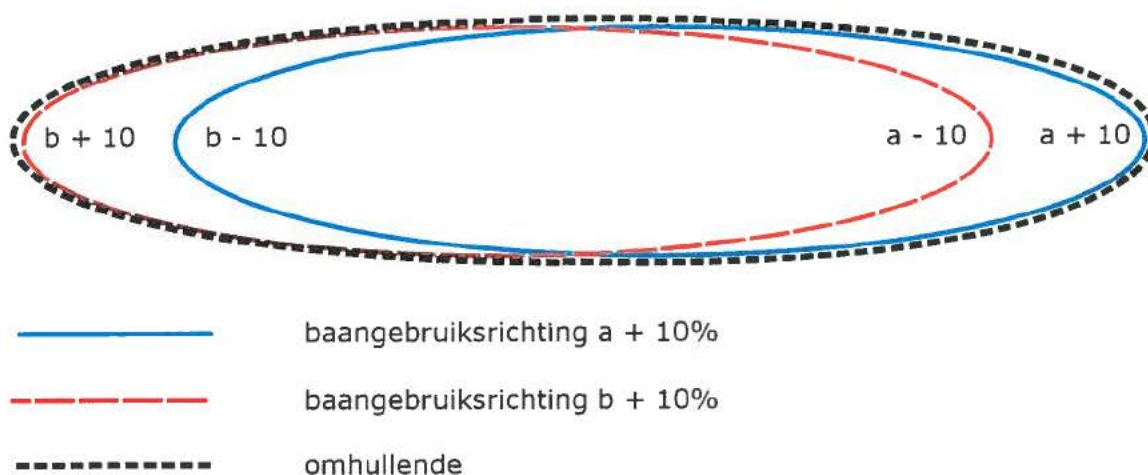
Toepassing van de meteomarge.

De meteomarge wordt in de berekening van de geluidszone als volgt meegenomen:

- 1 de geluidsbelasting wordt eenmaal berekend met 10% extra baangebruik in de ene baangebruiksrichting en 10% minder in de andere baangebruiksrichting;
- 2 de geluidsbelasting wordt vervolgens berekend met 10% extra baangebruik in de andere baangebruiksrichting en 10% minder in de eerste baangebruiksrichting;
- 3 de geluidszone wordt bepaald als de omhullende van deze twee berekeningen.

In tabel en figuur ziet dit er voor een luchthaven met één baan als volgt uit:

%	richting a	richting b	totaal
gemiddeld	60	40	100
maximaal richting a	70	30	100
maximaal richting b	50	50	100
meteomarge	70+50		120



Het totale gebruik van de luchthaven kan niet meer zijn dan de 100% van de optelling van baangebruik richting a en baangebruik richting b. De breedte van de geluidszone niet is toegenomen en deze is daarmee maatgevend voor de maximale omvang van het verkeer. De reserve heeft geen betrekking op het totaal van de geluidsbelasting, maar op de plaats waar de geluidsbelasting optreedt.

De getallen van de tabel moeten als volgt gelezen worden. Stel een luchthaven heeft een oostwestbaan met gemiddeld 60% gebruik vanuit het oosten en 40% vanuit het westen. Het overvliegend verkeer aan de westkant van de luchthaven bestaat voor 60% uit startend verkeer en voor 40% uit landend verkeer. Aan de oostzijde is dat gemiddeld 40% startend en 60% landend verkeer. Gebruik van een meteotoeslag van 20% betekent dat in een bepaald jaar aan de westkant van de luchthaven 70% startend en 30% landend verkeer kan voorkomen, in een ander jaar 50% startend en 50% landend verkeer, zonder dat dit leidt tot een overschrijding van de geluidszone.

Grote luchtvaart versus kleine luchtvaart

Kleine vliegtuigen zijn gevoeliger voor zij- en rugwind dan de grote passagierstoestellen. Voor Schiphol geldt het preferent baangebruikssysteem, waarbij een zijwind van 15 à 20 knopen en een rugwind van 5 knopen worden toegelaten. Op kleine luchthavens wordt de te gebruiken baanrichting zo bepaald dat gestart kan worden zonder rugwind. Men onderscheidt rugwind (wind uit de halve cirkel met een component in de vliegrichting) en kopwind (wind uit de halve cirkel met een component tegen de vliegrichting). Variabele dwarswind kan daardoor leiden tot het vaak omdraaien van de gebruiksrichting.

Luchthavens met een baan versus luchthavens met meerdere banen.

Ook al heeft een luchthaven maar een baan, er zijn steeds twee baangebruiksrichtingen. Op een luchthaven met meerdere banen kan de variatie in windrichting opgevangen worden door een andere baan ter beschikking te stellen. Een luchthaven met bijvoorbeeld enkel een oostwestbaan is bij noordenwind erg gevoelig voor kleine veranderingen van windrichting. Een luchthaven met als tweede baan een noordzuidbaan kan bij die windomstandigheden de noordzuidbaan ter beschikking stellen en is daarmee minder afhankelijk van de windrichting.

De statistische gegevens ten aanzien van windrichting

De statistiek van wind naar windrichtingen is te vinden op de internetsite van het KNMI [lit 1]. Voor deze studie is gebruik gemaakt van de bestanden voor de verschillende luchthavens. Bij Schiphol zijn het de urengegevens per 10° over de periode van 1950 tot november 2001. Voor de andere luchthavens zijn die gegevens beschikbaar vanaf 1961. Het gaat in dit rapport om de kleine luchthavens, daarom is alleen de dagperiode van 08:00 tot 20:00 uur meegeteld. Uit de windgegevens is per jaar voor iedere sector van 10° het aantal uren bepaald dat de wind uit die sector gewaaid heeft. Nu moet bepaald worden of er voor een gegeven baanrichting sprake is van kopwind of rugwind. Bij een baanrichting a is de kopwind alle wind uit de halve cirkel $a+90$ tot $a+270$ en is de rugwind alle wind uit de halve cirkel van $a-90$ tot $a+90$. Per jaar is voor de hele periode van 51 resp. 40 jaar voor elke 10° baanrichting het aantal uren en het percentage kopwind bepaald. Optelling van de maxima voor de twee baanrichtingen (a en $180+a$) levert de theoretische meteomarge voor een luchthaven met één baan. Voor een luchthaven met meer banen kan zo'n berekening alleen uitgevoerd worden indien een preferent baangebruikssysteem gedefinieerd is. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

Theoretische meteomarges afgeleid uit de meteorologische gegevens van Schiphol (51 jaar) en van de regionale luchthavens (40 jaar) [percentages]

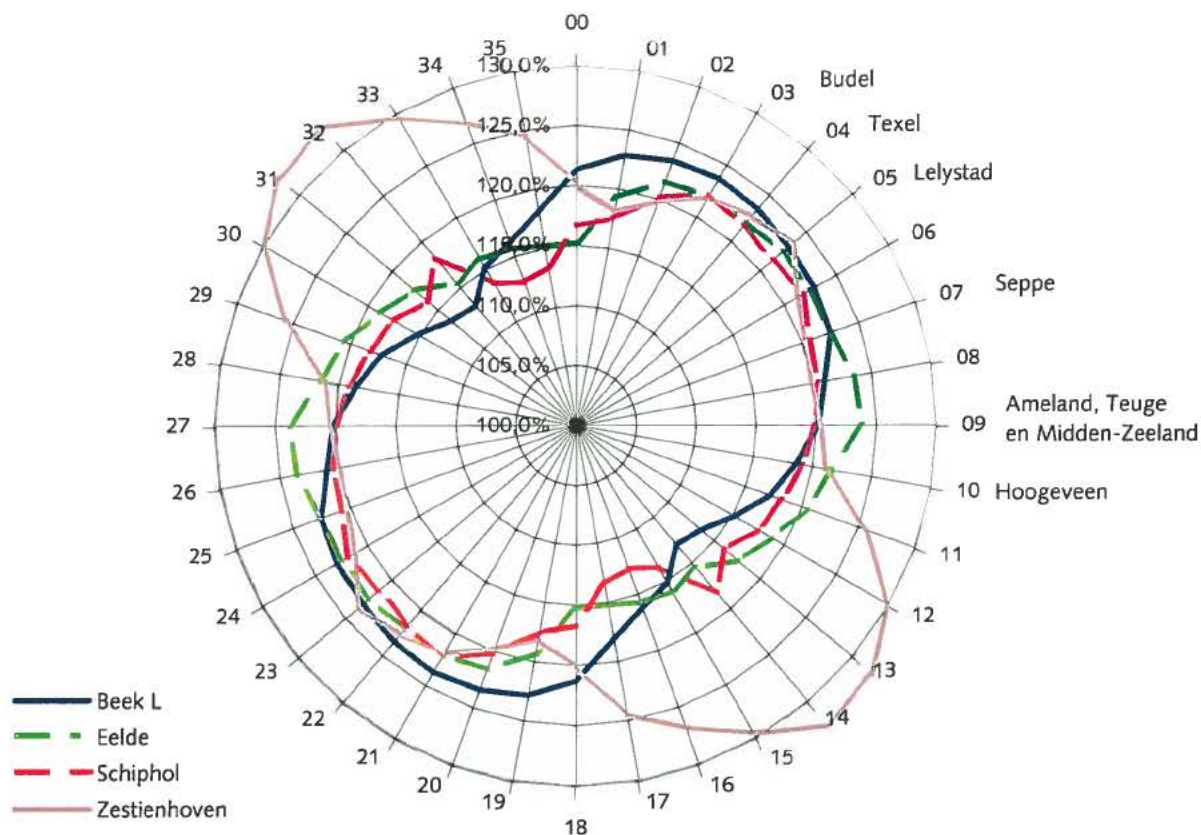
baanrichting	komt voor op luchthaven *)	meteo % Beek L	meteo % Eelde	meteo % Schiphol	meteo % Zestienhoven
00-18	Hilversum 700m	121,3	115,2	116,7	120,1
01-19		122,8	119,3	117,5	118,1
02-20		123,4	121,6	120,2	119,8
03-21		123,7	122,0	122,2	121,9
04-22	Texel 1115m	123,5	122,1	121,6	122,7
05-23	Lelystad	123,1	122,4	121,3	123,6
06-24	Seppe	122,9	122,4	121,9	121,2
07-25		122,5	122,5	120,7	120,3
08-26		121,0	123,5	120,5	119,9
09-27		120,2	123,8	119,9	120,4
10-28	Hoogeveen	118,6	121,6	119,2	121,1
11-29	Hilversum 660m	117,2	120,5	118,3	125,7
12-30		115,2	118,8	117,5	130,0
13-31		113,6	117,6	116,1	132,2
14-32		113,0	115,5	118,3	132,6
15-33		115,2	116,0	113,7	129,6
16-34		116,2	115,7	112,7	126,8

*) luchthavens met meer banen zijn alleen bij hun belangrijkste baanrichting vermeld

Uit bovenstaande tabel zou bijvoorbeeld voor Hoogeveen met baanrichting 10-28 een theoretische meteomarge tussen de 118,6% en 121,6% volgen en voor Ameland, Midden-Zeeland en Teuge met de baan in de richting 09-27 een marge tussen 119,9% en 123,8%.

Deze uitkomsten worden hieronder grafisch weergegeven. Het theoretische meteomarge geldt voor een baan en is dus gelijk voor de baanrichting a en $a+180$. Dit levert een symmetrische figuur op.

theoretische meteomarge op grond van windgegevens voor verschillende locaties in Nederland van 08:00 tot 20:00 uur



De statistische gegevens ten aanzien van baangebruikspercentages

Het CBS in Heerlen [lit 2] verzamelt de statistische gegevens ten aanzien van de luchtvaart. Ging het aanvankelijk voornamelijk om de economische gegevens, sinds 1992 worden ook veel gegevens bijgehouden die nodig zijn voor de berekening van de geluidsbelasting. Vanaf 1997 is de statistiek voor de kleine luchtvaart zo ingericht dat deze gegevens – mits volledig ingevuld - rechtstreeks gebruikt kunnen worden voor de geluidsberekeningen voor de handhaving van de geluidszones. Voor deze studie heeft CBS een bestand geleverd met per luchthaven per jaar de baangebruikspercentages. Verder is gebruik gemaakt van de studie van het NLR [lit 3] voor de jaren 1983..1985. Niet alle gegevens waren beschikbaar. Vanaf 1997 is de gegevensverzameling wel compleet. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

actuele baangebruiksgegevens volgens database CBS en NLR

luchthaven	richting	% gemiddeld	% maximum	% minimum	% marge	aantal jaren
Ameland	09	38,1	54,4	20,6	133,8	13
	27	61,7	79,4	45,1		
Budel	03	25,3	31,3	20,8	110,5	4
	07	74,7	79,2	68,7		
Hilversum	07	10,6	15,2	2,9	140,1	13
	13	12,6	16,9	8,3		
	18	19,9	30,3	13,4		
	25	27,2	37,9	20,1		
	31	15,9	21,1	9,4		
	36	13,2	18,8	8,6		

luchthaven	richting	% gemiddeld	% maximum	% minimum	% marge	aantal jaren
Hoogeveen	10	43,6	49,1	38,7	110,4	12
	28	55,8	61,3	48,7		
Lelystad	05	36,8	46,5	25,6	120,9	10
	23	61,2	74,4	51,7		
Midden-Zeeland	09	37,8	47,2	28,6	118,2	13
	27	60,9	71,0	52,9		
Seppe	07	39,9	49,0	23,9	125,1	13
	25	60,0	76,1	51,0		
Teuge	03	2,3	5,5	0,0	123,8	11
	09	37,5	44,4	29,9		
	21	2,1	4,5	0,1		
	27	58,2	69,4	50,1		
Texel	04	38,5	46,7	27,2	123,1	8
	13	2,2	4,5	1,0		
	22	55,5	65,8	47,2		
	31	3,7	6,2	1,7		

Voor Ameland zou op grond van de historische gegevens de meteomarge 133% moeten bedragen, voor Hoogeveen 110%, voor Midden-Zeeland 118%, voor Seppe 125%, voor Lelystad 121 %, voor Teuge 124% en voor Texel 123%. De gekozen 120% blijkt een goede benadering te zijn geweest.

Conclusie ten aanzien van de voor de zonering toegepaste meteomarge

Zowel de gegevens over de windrichting als de historische baangebruiksgegevens geven een onderbouwing van een meteomarge van ca 20%. De historische gegevens laten een grotere spreiding zien. Dit is mogelijk daarmee te verklaren dat er op de kleine luchthavens nooit de noodzaak is geweest het baangebruik zo te sturen dat binnen de geluidszone wordt gebleven. De grote variatie op Hilversum, waar met drie banen en zes baangebruiksrichtingen de grootste keuzevrijheid bestaat, lijkt in die richting te wijzen. De geringe lengte van de noordzuidbaan leidt er toe dat deze zo min mogelijk gebruikt wordt. De oostwestbaan zou eerst minder preferent kunnen worden op grond van duidelijke afspraken over de toelaatbare geluidsbelasting in verband met de woonbouwlocatie Ter Syde.

De meeste geluidszones zijn in 1996 vastgesteld, maar eerst knellend geworden na de aanscherping van de grenswaarde per 1 januari 2000 naar 47 bkl. Deze periode is te kort om gegevens uit af te leiden ten aanzien van mogelijke sturing van baangebruik op grond van het vollopen van de geluidszone. Zolang de geluidsruimte niet voor 100% benut is, is er meer ruimte over voor het opvangen van niet-gemiddelde windomstandigheden. De komende jaren zal dit duidelijk kunnen worden uit de gegevens die verzameld worden ten behoeve van de handhaving. Mogelijk moet bij een meteomarge van 20% net als bij Schiphol rekening gehouden worden met een overschrijding van eens in de vijf jaar.

Gebruikte bronnen

- 1 KNMI, Windgegevens voor diverse Nederlandse meetstations vanaf 1950 tot november 2001, beschikbaar op internetsite <http://www.knmi.nl/samenw/hydra>
- 2 CBS, Baangebruikspercentages voor de Nederlandse kleine luchthavens van 1992 tot 2001, gegevens op verzoek van DGL gehaald uit de databanken van het CBS.
- 3 NLR, G. Bekebrede, Verwerking van vliegplangegevens met betrekking tot de kleine luchtvaart op de tertiaire luchtvaartterreinen in 1983, 1984 en 1985, NLR TR 87037 L, 15 februari 1987.

Gebruikte bestanden van het KNMI:

s240.asc	Schiphol	1950..2001
s280.asc	Eelde	1961..2001
s344.asc	Zestienhoven	1961..2001
s380.asc	Beek L	1961..2001

De overige bestanden zijn doorgerekend met een programma in Delphi. De uitkomsten zijn opgenomen in het bestand marges.xls. De berekeningen voor de locatie Schiphol zijn ook uitgevoerd in Excel.

CBS-gegevens aangevuld met de gegevens van het NLR zijn verwerkt in het bestand gegevens rapport.xls

ru. 03.400757

Besluit

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

24 juni 2003

Nummer

DGL/03.U00752

Onderwerp

Wijziging Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Teuge ten behoeve van de uitbreiding van het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
handelende in overeenstemming met,
DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN
MILIEUBEHEER;

Gelezen het verzoek van de NV Luchthaven Teuge, d.d. 29 maart 2002, kenmerk 2002/188;

Gelezen het advies van d.d. 28 maart 2002 van de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet voor het luchtvaartterrein Teuge;

Gelet op artikel 27 van de Luchtvaartwet en artikel 6:18 van de Algemene wet bestuursrecht;

BESLUIT:

Artikel I

Het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 10 maart 2000 nr. DGR/LD/VI/L99.350436 (Stcrt. 2000, 198), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 januari 2003, nr. DGL/02.422164 (Stcrt. 2003, 6), wordt als volgt gewijzigd:

A

De in artikel 6, eerste lid, genoemde topografische kaart bijlage D, betreffende de bkl-geluidszone wordt vervangen door de bij dit besluit opgenomen bijlage D.

B

In artikel 6, tweede lid, wordt de zinsnede '400 bewegingen met hefschroefvliegtuigen' vervangen door: 1500 bewegingen met hefschroefvliegtuigen.

C

In artikel 6 wordt een vierde lid toegevoegd dat komt te luiden:

4. De in het tweede lid genoemde 1500 bewegingen mogen niet worden gebruikt om circuitvluchten, rondvluchten en lesvluchten uit te voeren.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 november 2002 met uitzondering van onderdeel C.

Dit besluit wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst.



DE STAATSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

5.1.2e

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Bezwaar:

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is, gemaakt, een bezwaarschrift indienen bij Directoraat-generaal Luchtvaart, Programma Capaciteit, Postbus 90771, 2509 LT DEN HAAG. Het bezwaarschrift dient te bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is;
- d. de gronden van het bezwaar.

Indien onverwijlde spoed dat vereist, is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend.

Bijlage: Kaart D van het luchtvaartterrein Teuge

Deze kaart vervangt de kaart in bijlage D van het vigerende aanwijzingsbesluit



Toelichting

Bij de voorbereiding van de geluidszonering van luchtvaartterrein Teuge heeft de exploitant in 1992 aangegeven dat er rekening moest worden gehouden met 400 bewegingen met hefschroefvliegtuigen. Dit aantal is in het aanwijzingsbesluit van 1996 opgenomen. Aero Company Vliegschool Teuge BV, Teuge Helikopters BV, Star Air Services en Hilcon BV hebben een voorlopige voorziening aangevraagd ten aanzien van het maximale aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen. De Raad van State heeft eind 1996 bepaald dat er tot 1 januari 2002 4.500 bewegingen met hefschroefvliegtuigen per jaar op Teuge mochten plaatsvinden. Inmiddels is het lesbedrijf afgebouwd en verhuisd naar de luchthaven Lelystad. Er is wel groei geweest in het maatschappelijk gebruik van de hefschroefvliegtuigen, voornamelijk voor politiesurveillance, onderhoudsvluchten en ambulancevluchten. Het aantal van 400 is hiervoor niet toereikend. Tot 1 januari 2002 was dit geen probleem. Bij het weer van kracht worden van het kleinere aantal van 400 bewegingen per jaar wordt het tekort plotseling gevoeld.

De exploitant van het luchtvaartterrein Teuge heeft een aanvraag voor wijziging van het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Teuge ingediend betreffende de mogelijkheid om meer bewegingen met hefschroefvliegtuigen per jaar toe te staan. Voor de duur van een jaar (november 2001 – november 2002) is aan de exploitant van het luchtvaartterrein Teuge krachtens artikel 33, eerste lid, onder a, ontheffing verleend van de verbodsbepaling om ten hoogste 400 bewegingen met hefschroefvliegtuigen per jaar toe te staan. Dit betrof een tijdelijke situatie die door middel van dit wijzigingsbesluit een structureel karakter krijgt.

In de huidige aanvraag van de exploitant van luchtvaartterrein Teuge wordt, mede op advies van de Commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet voor het luchtvaartterrein, gevraagd om een compensatie voor de toename van het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen door de ruimte voor bewegingen met vaste vleugeltoestellen met een maximaal startgewicht groter dan 390 doch niet groter dan 6.000 kilogram (het zogenoemde bkl-verkeer) te beperken. Daartoe zijn in opdracht van de exploitant berekeningen gedaan door ADECS in Delft: 'Analyse van de mogelijkheden uitwisseling van overig verkeer voor helikopter verkeer binnen Lden zone'. Met de Lden kan de geluidsbelasting van al het verkeer berekend worden. Het is daarmee goed mogelijk klein verkeer en verkeer met hefschroefvliegtuigen met elkaar te vergelijken en met elkaar uit te wisselen.

In het rapport van ADECS is voor twee varianten voor het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen uitgerekend hoeveel het bkl-verkeer zou moeten krimpen om binnen de Lden-contour van 50 dB(A) compensatie te bieden voor de toename van het verkeer met hefschroefvliegtuigen. Een toename van 1100 bewegingen kan worden gecompenseerd door het bkl-verkeer met 4,5% te beperken. Deze invoer is gebruikt voor herberekening van de bkl-geluidszone.

Op basis van 4500 bewegingen met hefschroefvliegtuigen en 100 Ke bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen blijft de Ke-zone binnen de grenzen van het luchtvaartterrein (4500 bewegingen waren op basis van de aanwijzing mogelijk tot 1 januari 2002). Bij een toename van 1100 bewegingen met hefschroefvliegtuigen bovenop de huidige toegestane 400 bewegingen met hefschroefvliegtuigen kan op basis van bovenstaande worden geconcludeerd dat de Ke-zone eveneens binnen de grenzen van het luchtvaartterrein blijft en derhalve hoeft geen Ke-zone te worden vastgesteld.



Door middel van deze wijziging van de aanwijzing wordt de bkl-geluidszone aangepast. Er is geen sprake van een vergroting van de zone. Een uitbreiding van het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen wordt gecompenseerd door een vermindering van bewegingen van het bkl verkeer.

Gezien het feit dat aan het eind van het afgelopen gebruiksplanjaar de gebruikruimte niet maximaal is opgevuld bestaat de verwachting dat deze verkleining van de geluidszone voor het bkl-verkeer geen bezwaar oplevert.

De exploitant is verantwoordelijk voor het naleven van de geluidszone. De huidige gebruikers van het luchtvaartterrein zijn door de exploitant op de hoogte gesteld van de verkleining van de geluidszone.

Toegevoegd wordt de bepaling dat de bewegingen met hefschroefvliegtuigen niet mogen bestaan uit circuitvluchten, rondvluchten en lesvluchten.

Het advies van de Commissie 28 voor het luchtvaartterrein Teuge om de toename van bewegingen met hefschroefvliegtuigen te compenseren met een beperking voor het bkl-verkeer is in het onderhavige besluit verwerkt.

Uit artikel 27 van de Luchtvaartwet vloeit voort dat bij een wijziging van een aanwijzing, waarbij geen sprake is van een vergroting van een of meer geluidszones de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer niet gelijktijdig aanwijzingen geeft als bedoeld in artikel 37 van de Wet Ruimtelijke Ordening.

Dit besluit wordt vastgesteld met terugwerkende kracht tot 1 november 2002. Terugwerkende kracht is van belang voor het handhaven van de geluidszone. Om handhaving mogelijk te maken voor het gebruiksplanjaar 2002 – 2003 dat loopt van 1 november 2002 tot 1 november 2003 wordt terugwerkende kracht verleend tot de datum waarop het gebruiksplanjaar start. Deze inwerkingtredingdatum heeft de instemming van de exploitant van Teuge.

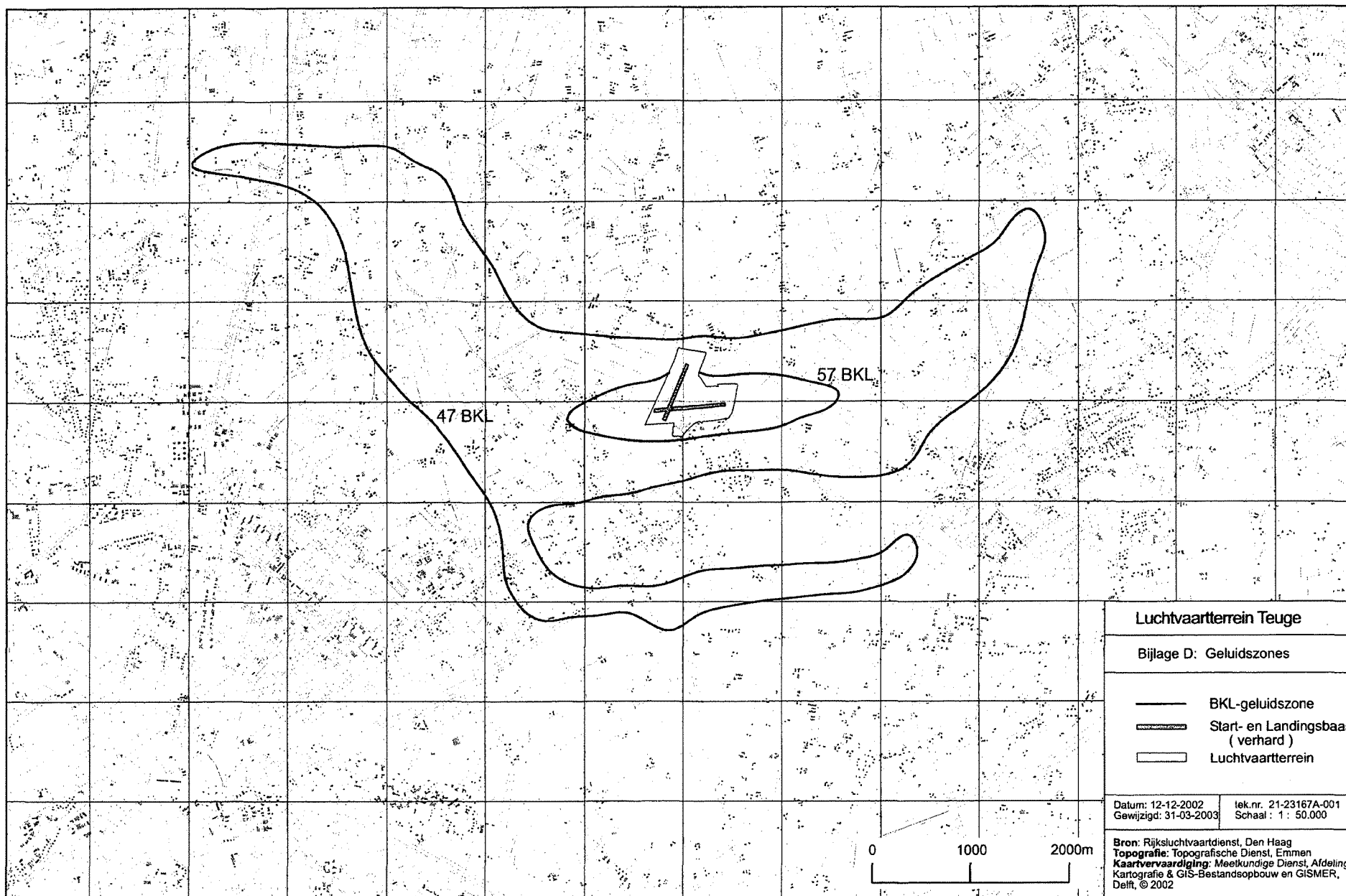
Deze datum geldt niet voor het verbod gesteld in onderdeel C. Dit onderdeel treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van dit besluit.

DE STAATSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

5.1.2e

M.H. Schultz van Haegen

ru. 03.400757



Luchtvaartterrein Teuge

Bijlage D: Geluidszones

- BKL-geluidszone
- - - Start- en Landingsbaan (verhard)
- ▨ Luchtvaartterrein

Datum: 12-12-2002 tek.nr. 21-23167A-001
Gewijzigd: 31-03-2003 Schaal: 1 : 50.000

Bron: Rijksluchtvaartdienst, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: Meetkundige Dienst, Afdeling.
Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,
Delft, © 2002

Luchthaven Teuge

Analyse van mogelijkheden uitwisseling van overig verkeer voor helikopter verkeer binnen Lden zone

Februari 2002

5.1.2e :

In opdracht van: Teuge International Airport

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
2	BEREKENINGSVARIANTEN.....	2
2.1	Berekeningsmethode	2
2.2	Referentieberekening.....	2
2.3	Berekeningsvariant 1	3
2.4	Berekeningsvariant 2	3
3	ANALYSE RESULTATEN	4
3.1	Overschrijdingen berekeningsvariant 1	4
3.2	Overschrijdingen berekeningsvariant 2	5
3.3	Vergelijking berekeningsvarianten	6
4	OPTIES UITWISSELING.....	7
4.1	Opties berekeningsvariant 1	7
4.2	Opties berekeningsvariant 2	8
5	CONCLUSIES & AANBEVELINGEN	9

1 INLEIDING

In opdracht van Teuge International Airport is door Adecs AirInfra BV. een analyse uitgevoerd naar de mogelijkheden voor uitwisseling van overig verkeer ten gunste van helikopter verkeer binnen de (toekomstige) milieugrenzen.

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor uitwisseling zijn twee door de luchthaven gedefinieerde berekeningsvarianten met een hoger aantal helikopter bewegingen dan de voorlopige Lden zone doorgerekend. Per variant zijn de overschrijdingen van de Lden zone bepaald en is een analyse uitgevoerd van de benodigde reductie van het overige verkeer om binnen de milieugrenzen te kunnen opereren.

Als milieugrens voor dit onderzoek is gekozen voor de in het kader van het MER SRKL/RRKL berekende Lden "geluidszone" voor luchthaven Teuge. Als referentie waarde is Lden 50 dB(A) aangehouden.

In hoofdstuk 2 volgt een korte beschrijving van de referentie berekening (Lden zone) en de twee varianten. Hoofdstuk 3 geeft de berekende geluidscontouren, de overschrijdingen en een nadere analyse m.b.t. deze overschrijdingen. Vervolgens zijn enkele opties voor de uitwisseling van het overig verkeer ten gunste van helikopter verkeer gegeven. Geconcludeerd wordt dat uitwisseling van overig verkeer ten gunst van het helikopter verkeer haalbaar is.

2 BEREKENINGSVARIANTEN

2.1 Berekeningsmethode

Omdat voor de Lden berekeningen voor de regionale en kleine velden nog geen voorschrift beschikbaar is, is gerekend volgens het "Voorschrift voor de berekening van de Laeq-geluidsbelasting in dB(A) ten gevolge van het nachtelijk vliegverkeer". Hoewel de rekenmethodiek gelijk is als die omschreven in het voorschrift (NLR-CR-2001-372-PT-1) voor de berekening van de Lden en Lnight voor Schiphol, zijn enkele berekeningsparameters (bijv. maaswijdte netwerk en geluid- en prestatiegegevens) anders voor de regionale- en kleine velden. Deze methode is ook gebruikt voor de referentieberekeningen in het MER-SRKL/RRKL.

2.2 Referentieberekening

Als referentie berekening is de in het kader van het MER SRKL berekende "Lden zone" gebruikt. Deze zone is gebaseerd op het BKL verkeer van het jaar 2000 waarbij de aantallen bewegingen zodanig gecorrigeerd zijn dat de oppervlakte van de resulterende contour gelijk is aan die van de vigerende geluidszone. Hieraan zijn daarna 400 helikopter bewegingen en 100 bewegingen Ke verkeer aan toegevoegd (MTOW > 6000 kg).

Voor het kleine verkeer is gebruik gemaakt van dezelfde routes als die voor de vigerende geluidszone, het Ke verkeer maakt uitsluitend gebruik van een straight-in en straight-out procedures. Opgemerkt wordt dat er geen gebruik meer wordt gemaakt van de para-routes en het betreffende verkeer, even als de helikopters, over de routes van het "gewone" verkeer zijn afgehandeld.

In onderstaande tabel zijn de werkelijke en effectieve aantallen vliegbewegingen, inclusief opschaling, per geluidscategorie gegeven:

Cat	Representatief vliegtuigtype	Werkelijke vliegbewegingen	Effectieve vliegbewegingen
001	Cessna C310 R	2724	3137
002	Cessna C182 P	2042	2106
003	Cessna C172 M	11582	12133
004	Piper PA28	3942	4038
005	Cessna C150 M	13035	13213
006	Grob G 115	13720	14348
007	Cessna C152	120	124
008	Katana DV20	678	686
Totaal aantal bewegingen Klein verkeer		47843	49785
010	Helikopter Type BO-105	200	211
011	Helikopter Type Robinson 22	200	211
Totaal aantal bewegingen Helikopter verkeer		400	422
070	Cessna Citation	100	105
Totaal aantal bewegingen Ke (straal) verkeer		100	105

2.3 Berekeningsvariant 1

Berekeningsvariant 1 verschilt van de referentieberekening v.w.b. het aantal helikopter bewegingen, alle overige gegevens zijn gelijk. In deze beschrijving wordt derhalve volstaan met de beschrijving van het aantal bewegingen dat bij deze variant is toegevoegd ten opzichte van de referentieberekening.

Cat	Vliegtuigtype	Werkelijke vliegbewegingen extra	Effectieve vliegbewegingen extra
010	Helikopter Type Robinson 44	90	95
011	Helikopter Type Robinson 22	410	431

2.4 Berekeningsvariant 2

Berekeningsvariant 2 verschilt van de referentieberekening v.w.b. het aantal helikopter bewegingen, alle overige gegevens zijn gelijk. In deze beschrijving wordt derhalve volstaan met de beschrijving van het aantal bewegingen dat bij deze variant is toegevoegd ten opzichte van de referentieberekening.

Cat	Vliegtuigtype	Werkelijke vliegbewegingen extra	Effectieve vliegbewegingen extra
10	Helikopter Type Robinson 44	100	105
11	Helikopter Type Robinson 22	900	945

3 ANALYSE RESULTATEN

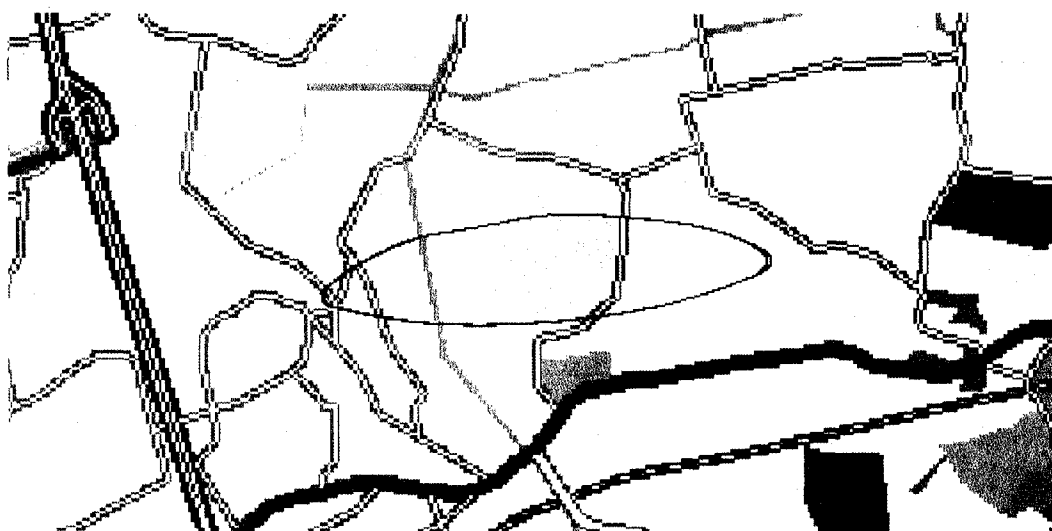
Voor de referentieberekening waren de berekeningsresultaten in de vorm van geluidscontouren reeds beschikbaar. Voor beide berekeningsvarianten zijn Lden berekeningen uitgevoerd welke in bijlage 1 en bijlage 2 zijn weergegeven ten opzichte van de referentieberekening.

Doel van de analyse is het bepalen van de benodigde reductie van het overig verkeer zodanig dat met de extra helikopters de referentieberekening niet wordt overschreden. Om de benodigde reductie van het overige verkeer te kunnen bepalen zijn de locaties van de overschrijdingen van de berekeningsvarianten t.o.v. de referentie contour bepaald. Essentieel is dat hier een keuze voor de toetsing aan de 50 Lden is gemaakt omdat deze waarschijnlijk als grenswaarde zal worden gebruikt bij invoering van de Lden. Opgemerkt wordt dat door een keuze van een andere grenswaarde de resultaten van deze analyse anders (kunnen) worden.

Nadat de overschrijdingen per variant zijn bepaald zijn deze overschrijdingspunten nader geanalyseerd.

3.1 Overschrijdingen berekeningsvariant 1

In onderstaande figuur zijn de 50 Lden contouren van de referentiecontour en de berekeningsvariant 1 gegeven. Zichtbaar is dat overschrijding uitsluitend plaatsvindt aan de uiterste "punten" van de contour.



Figuur 1: Overschrijdingen berekeningsvariant 1 t.o.v. referentiecontour.

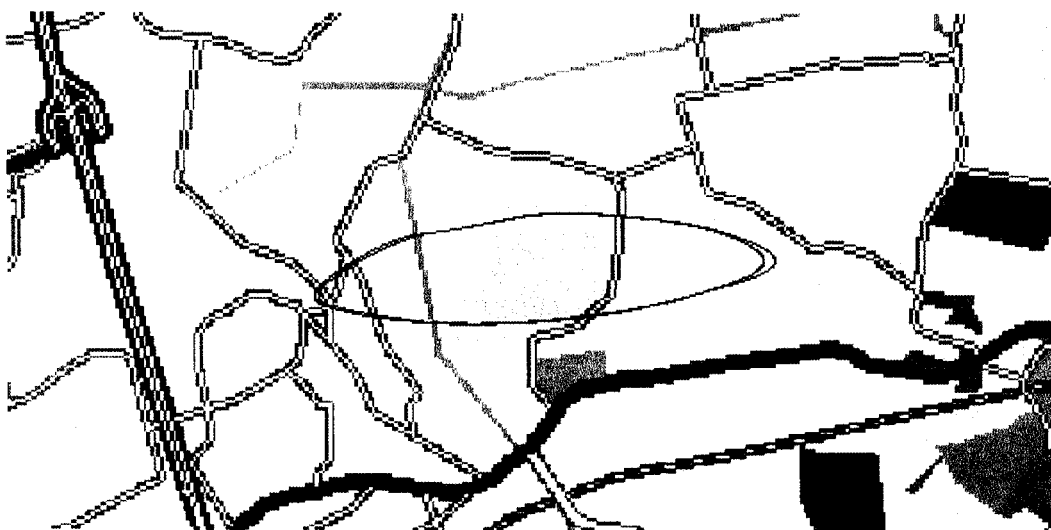
In beide "punten" zijn de bijdragen van de verschillende vliegbewegingen aan de geluidsbelasting ter plaatse bepaald. In onderstaande tabel zijn de procentuele bijdragen aan de totale hindersom per vliegtuigtype en de onderlinge verhouding van de bijdragen per beweging (van één type vliegtuig) gegeven. Voor de bijdrage per beweging/type is categorie 001 op waarde 1,0 genormaliseerd.

		Aandeel Hsom	Gem. bijdrage factor	Aandeel Hsom	Gem. bijdrage factor
		[%]	per beweging	[%]	per beweging
001	C310R	7.75	1.00	16.95	1.00
002	C182P	6.72	1.29	15.31	1.35
003	C172M	45.78	1.53	33.30	0.51
004	PA28	16.04	1.61	8.85	0.41
005	C150	9.80	0.30	10.61	0.15
006	G115	5.71	0.16	5.37	0.07
007	C152	0.05	0.15	0.02	0.03
008	DV20	0.07	0.04	0.08	0.02
010	HELI B0-105	4.67	7.20	5.15	3.63
011	HELI R22	2.64	1.56	3.03	0.82
070	CITATION	0.79	3.04	1.34	2.35
		100.00		100.00	

Zichtbaar aan bovenstaande tabel is dat de procentuele verhouding van de bijdrage aan de totale hindersom per type en per beweging/type in beide punten verschillend is. Oorzaak zijn de verschillende afstanden van beide punten tot start- en landingspunt wat (mogelijk) tot verschillende powersettings cq. geluidsbijdrage leidt.

3.2 Overschrijdingen berekeningsvariant 2

In onderstaande figuur zijn de 50 Lden contouren van de referentiecontour en de berekeningsvariant 2 gegeven. Zichtbaar is dat overschrijding uitsluitend plaatsvindt aan de uiterste "punten" van de contour.



Figuur 2: Overschrijdingen berekeningsvariant 2 t.o.v. referentiecontour.

In beide "punten" zijn de bijdragen van de verschillende vliegbewegingen aan de geluidsbelasting ter plaatse bepaald. In onderstaande tabel zijn de procentuele bijdragen aan de totale hindersom per vliegtuigtype en de onderlinge verhouding van de bijdragen per beweging (van één type vliegtuig) gegeven. Voor de bijdrage per beweging/type is categorie 001 op waarde 1,0 genormaliseerd.

Categorie \ Type		Berekening 1 (C/Nr. 201385-1/2999)		Berekening 2 (C/Nr. 201385-1/2999)	
		Aandeel Hsom [%]	Gem. bijdrage factor per beweging	Aandeel Hsom [%]	Gem. bijdrage factor per beweging
001	C310R	7.54	1.00	16.44	1.00
002	C182P	6.54	1.29	14.85	1.35
003	C172M	44.55	1.53	32.29	0.51
004	PA28	15.61	1.61	8.58	0.41
005	C150	9.53	0.30	10.28	0.15
006	G115	5.55	0.16	5.20	0.07
007	C152	0.04	0.15	0.02	0.03
008	DV20	0.07	0.04	0.08	0.02
010	HELI B0-105	5.45	7.20	5.99	3.63
011	HELI R22	4.34	1.56	4.97	0.82
070	CITATION	0.77	3.04	1.29	2.35
		100.00		100.00	

Evenals bij berekeningsvariant 1 is zowel de procentuele bijdrage aan de totale hindersom als bijdrage per beweging/type in beide punten om dezelfde reden verschillend.

3.3 Vergelijking berekeningsvarianten

Vergelijking van de gegevens van berekeningsvariant 2 met de gegevens van berekeningsvariant 1 geeft dat de bijdrage per beweging/type gelijk is. Dit komt omdat het exact dezelfde (analyse) punten betreft. De procentuele bijdrage van categorie 10 en 11 aan de totale hindersom is bij berekeningsvariant 2 uiteraard hoger door de hogere aantallen van deze typen.

Uit de stijging van de procentuele bijdrage van berekeningsvariant 1 t.o.v. berekeningsvariant 2 (verschil 500 helikopterbewegingen) blijkt de relatieve bijdrage door de verhoging van het aantal helikopterbewegingen t.o.v. de relatieve bijdrage van de andere vliegtuigcategorien.

4 OPTIES UITWISSELING

Uitgaande van het verschil tussen de Lden waarde van de referentiecontour en die van de berekeningsvarianten, kan bepaald worden met welke reductie per type er geen overschrijding van de referentiecontour plaatsvindt, welke geluidswinst behaald moet worden bij het BKL-verkeer om binnen de geluidsruijnte plaats te maken voor meer helikopterbewegingen.

Vervanging van het BKL-verkeer door helikopterbewegingen leidt tot een even lange, maar wel smallere geluidscontour. Omdat een oneindig aantal reducties door verschillende combinaties van reducties per vliegtuigtype bedacht kan worden is met de opdrachtgever afgesproken dat er ca. 5 mogelijke opties bepaald worden met uitsluitend reducties van vliegtuigen uit de categorieën 1 tot en met 3.

4.1 Opties berekeningsvariant 1

Uitgaande van beide overschrijdingen door het toevoegen van 500 helikopterbewegingen (10% cat 010 en 90% cat 011) kunnen de overschrijdingen voorkomen worden door reductie van het aantal bewegingen van categorie 1 tot en met 3 in de navolgende combinaties:

Opties Cat	nr. 1 %	nr. 2 %	nr. 3 %	nr. 4 %	nr. 5 %
1	-35.7			-5.0	-9.0
2		-41.1		-5.0	
3			-9.4	-5.0	-5.0

In onderstaande tabel staat de feitelijke reductie van deze combinaties in werkelijke aantallen bewegingen uitgaande van een straffactor van 1,0:

Opties Cat	nr. 1 #	nr. 2 #	nr. 3 #	nr. 4 #	nr. 5 #
1	972			136	245
2		839		102	
3			1089	576	579

Als eerder aangegeven zijn vele andere combinaties ook mogelijk.

4.2 Opties berekeningsvariant 2

Uitgaande van beide overschrijdingen door het toevoegen van 500 helikopterbewegingen (10% cat 010 en 90% cat 011) kunnen de overschrijdingen voorkomen worden door reductie van het aantal bewegingen van categorie 1 tot en met 3 in de navolgende combinaties:

Opties Cat.	nr. 1 %	nr. 2 %	nr. 3 %	nr. 4 %	nr. 5 %
1	-71.3			-10.0	-15.0
2		-82.2		-10.0	
3			-18.8	-10.0	-12.0

In onderstaande tabel staat de feitelijke reductie van deze combinaties in werkelijke aantallen bewegingen uitgaande van een straffactor van 1,0:

Opties Cat.	nr. 1 #	nr. 2 #	nr. 3 #	nr. 4 #	nr. 5 #
1	1942			272	409
2		1679		204	
3			2177	1158	1390

Als eerder aangegeven zijn vele andere combinaties ook mogelijk.

5 CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

Geluidstechnisch is uitwisseling van helikoptertraffic tegen het overig verkeer mogelijk. Hoewel dit altijd in beperkte mate mogelijk is, is het in het geval van Teuge een reële optie omdat zowel de helikopters als het overige verkeer gebruik maken van dezelfde vliegroutes.

Berekeningsvariant 1:

Om de 500 extra helikopterbewegingen binnen de Lden zone te kunnen verwerken is, afhankelijk van het type vliegtuig waarvan het aantal bewegingen wordt gereduceerd, een reductie van zo'n 850 a 1100 bewegingen nodig. Dit betekent ca. 2% van het totaal aantal bewegingen van de kleine luchtvaart.

Berekeningsvariant 2:

Om de 1000 extra helikopterbewegingen binnen de Lden zone te kunnen verwerken is, afhankelijk van het type vliegtuig waarvan het aantal bewegingen wordt gereduceerd, een reductie van zo'n 1600 a 2200 bewegingen nodig. Dit betekent ruim 4% van het totaal aantal bewegingen van de kleine luchtvaart.

Kanttekeningen:

- Voor deze berekeningen is ervan uitgegaan (beste inschatting op dit moment) dat de 50 Lden de contourwaarde is die uiteindelijk zal worden gehandhaafd. Indien dit later in het traject van het SRKL/RRKL een andere waarde blijkt te worden zullen de effecten voor die waarde nader bekeken moeten worden.
- De gehanteerde referentiecontour is (nog) niet de definitieve Lden zone voor Teuge. Indien later in het traject van het SRKL/RRKL wijzigingen worden doorgevoerd t.o.v. de toegepaste referentiecontour zullen deze gevolgen hebben voor de uitkomsten van de analyses.
- Omdat er nog geen aangewezen Lden zone met bijbehorende handhavingspunten beschikbaar is, is voor de analyse gekozen voor twee punten op de referentiecontour. Bij definitieve Aanwijzing zullen er handhavingspunten *buiten* de zone gedefinieerd worden. Indien de ligging van deze punten veel afwijken van de geanalyseerde punten zal de analyse mogelijk iets bijgesteld moeten worden.
- De voorgestelde reductie varianten hebben betrekking op de exacte uitkomsten en niet niet op het principe van een (geluidsbelastingsneutrale) uitwisseling.

BIJLAGE 1: Lden zone versus berekeningsvariant

ADVANCED
DECISION
SYSTEMS
adecs bv

EHTE Lden



Description = vergelijking 400 met 900 Hefis

Calculation ID =

Scale = 1 : 55000

■ 40 Lden +500 22.87 km ²	■ 40 Lden Zone 14.15 km ²	■ 50 Lden +500 1.29 km ²	■ 50 Lden Zone 1.27 km ²
--------------------------------------	--------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------

Adecs bv (Date: 18-02-2002 13:12:02)

BIJLAGE 2: Lden zone versus Lden berekeningsvariant 2

ADVANCED
DECISION
SYSTEMS
adecs bv

EHTE Lden



Description = *vergelijking 400 met 1400 Hells*

Calculation ID =

Scale = *1 : 55000*

■ 40 Lden +1000	25.78 km²	■ 40 Lden Zone	14.15 km²	■ 50 Lden +1000	1.31 km²	■ 50 Lden Zone	1.27 km²
-----------------	-----------	----------------	-----------	-----------------	----------	----------------	----------

Adecs bv (Date: 18-02-2002 13:10:09)

Besluit

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

AFSCHRIFT

Datum

6 september 2004

HOOFDDIRECTIE JURIDISCHE ZAKEN

Nummer

HDJZ/LUV/2004-1808

Onderwerp

Beslissing op bezwaar aanwijzing luchtvaartterrein Teuge

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

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

Gezien het besluit van 19 april 1996, nr. DGR/LD/VI/L 96.002562, ex artikel 27 juncto artikel 24 van de luchtvaartwet, inzake de aanwijzing van het luchtvaartterrein Teuge (A-besluit);

Gelezen de bezwaren die zijn ingediend tegen het besluit van 19 april 1996;

Gezien het besluit d.d. 10 maart 2000, nr DGR/LD/VI/L 99.350436, ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, inhoudende een heroverweging en intrekking van het besluit d.d. 19 april 1996 (H-besluit);

Gelezen de uitspraak van de Raad van State van 6 maart 2002, no. 200001849/1, inzake de beroepschriften tegen de beslissing op bezwaar van 10 maart 2000 inzake het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Teuge;

Gezien de Beslissing op bezwaar d.d. 9 januari 2003, DGL/02.422164 inzake het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Teuge;

Gelezen de uitspraak van de Raad van State van 21 april 2004, no. 200300957/1, inzake de beroepschriften tegen de beslissing op bezwaar van 9 januari 2003 inzake het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Teuge;

BESLUIT:**Artikel I**

De bezwaren van het Nationaal Paracentrum Teuge betrekking hebbend op het onderscheid tussen de dB(A) beperkingen die worden gesteld aan de geluidsproductie van valschermvliegtuigen in artikel 8, eerste lid, onderdeel e en f, in het besluit van 10 maart 2000, zijn gegrond.

Artikel II

Het besluit van 10 maart 2000, nr. DGR/LD/VI/L 99.350436, wordt als volgt gewijzigd:



A

In artikel 8, eerste lid, onderdeel a, wordt de zinsnede "het uitvoeren van les-, oefen- en rondvluchten is verboden" vervangen door: het uitvoeren van les-, oefen- en rondvluchten en van vluchten met het doel valscherspringen te beoefenen is verboden.

B

In artikel 8, eerste lid, komen de onderdelen e en f te vervallen.

Artikel III

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

Dit besluit wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

5.1.2e

AFSCHRIFT

Mw drs M.H. Schultz van Haegen

Op grond van artikel 30 van de Luchtvaartwet en de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een beroepschrift worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EX, Den Haag.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift een fotokopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.