

n.v. luchthaven **teuge**

Aan het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland  
Postbus 9090  
6800 GX ARNHEM

Onderwerp: Aanvraag Luchthavenbesluit Luchthaven Teuge

Datum: 8 januari 2020

Geacht College,

Op grond van artikel XIII van de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) heeft provinciale staten van de provincie Gelderland de wettelijke taak om voor 1 november 2014 een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart te nemen voor luchthaven Teuge en zo de Omzettingsregeling te vervangen. Via deze aanvraag verzoeken wij u uitvoering te geven aan deze verplichting.

Naar aanleiding van deze wettelijke verplichting inclusief de halvering van de geluidbelasting voor klein verkeer ten gevolge van de -3 Bkl-correctie, dienen wij middels deze brief een aanvraag in voor een Luchthavenbesluit Teuge. In deze aanvraag is tevens rekening gehouden met beperkt aangepaste vlieg-routes ten opzichte van de omzettingsregeling, een aanpassing van de baan-nummering en de sluiting van baan 03-21.

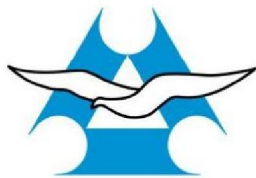
In de bijlagen van deze brief zijn de benodigde gegevens voor de aanvraag opgenomen. De aanvraag is op verzoek opgesteld door Adecs Airinfra.

De activiteit waarvoor het Luchthavenbesluit wordt aangevraagd bestaat uit:

- Luchtgebonden activiteiten (inclusief landen, warmdraaien, opstijgen en taxiën), zoals toegestaan in (en met het geheel van de effecten van) de Omzettingsregeling. Dit houdt in:
  - In totaal 78.383 vliegtuigbewegingen (exclusief 3.822 extra circuitbewegingen ten gevolge van zweefsleeplandingen, reclame-starts en reclamelandingen<sup>1</sup>), waaronder 1.365 helikopterbewegingen, 500 bewegingen groot verkeer en 114 bewegingen tussen 150 en 350 kg.

---

<sup>1</sup> Verder uitgelegd in 'Berekeningsrapportage voor het geluid, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit ten behoeve van het luchthavenbesluit Teuge' van Adecs Airinfra met kenmerk ehte181249rap/wH/kd.



n.v. luchthaven **teuge**

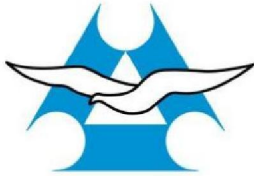
- De regels zoals opgenomen in artikel 4, 5, 6 en 7 van de Omzettingenregeling blijven van kracht. Noemenswaardig is wel de tekstuele wijziging in Artikel 4, 2<sup>e</sup> lid van 'militaire vliegtuigen' naar 'militaire luchtvaartuigen' en de in deze aanvraag opgenomen vraag aan de provincie (zie Bijlage C) om uitzonderlijke aanvragen die afwijken van artikel 6 tot een maximum van 12 keer per jaar toe te staan.
- De grenswaarden, zoals opgenomen in artikel 8 van de Omzettingenregeling, worden aangepast. Enerzijds met 3 dB verlaagd ten gevolge van de correctie van de omzettingenregeling waar de halvering van de Bkl-geluidsbelasting onbedoeld niet in toegepast was. Anderzijds verhoogd vanwege het opnemen van de geluidsbelasting ten gevolge van groot verkeer en helikopters. Dit resulteert in onderstaande grenswaarden:

Rekenpunt	Ongecorrigeerde Omzettingenregeling	Gecorrigeerde Omzettingenregeling	Luchthavenbesluit
HH 08	59,51 dB(A) L <sub>den</sub>	56,51 dB(A) L <sub>den</sub>	<b>57,99 dB(A) L<sub>den</sub></b>
HH 26	59,08 dB(A) L <sub>den</sub>	56,08 dB(A) L <sub>den</sub>	<b>58,01 dB(A) L<sub>den</sub></b>
HH 03	43,30 dB(A) L <sub>den</sub>	40,30 dB(A) L <sub>den</sub>	-
HH 21	41,16 dB(A) L <sub>den</sub>	38,16 dB(A) L <sub>den</sub>	-

In onderstaande de **belangrijkste gegevens** die voor de berekeningen van de beperkingengebieden (geluid en externe veiligheid) zijn toegepast;

- Een invoerscenario met in totaal 78.383 vliegtuigbewegingen, waaronder 1.365 helikopterbewegingen, 500 bewegingen groot verkeer en 114 bewegingen tussen 150 en 350 kg.
- Ten behoeve van de geluidbelasting zijn de geluidscategorieën van het kleine verkeer met 3 dB(A) stiller gemaakt, ter correctie van de omzettingenregeling waar de halvering<sup>2</sup> van de Bkl-geluidsbelasting onbedoeld niet in toegepast was.
- Ten opzichte van de Omzettingenregeling dd. 15 november 2015 zijn er kleine aanpassingen aangebracht in de routestructuur:
  - Baannummering 09-27 is aangepast naar 08-26.
  - Baan 03-21 en 03Z-21Z zijn buiten gebruik genomen, het verkeer dat op baan 03-21 gepland was is verplaatst naar baan 08-26.
  - Het kleine reclamecircuit op baan 08-26 is opgeheven; verkeer verplaatst naar standaardcircuit

<sup>2</sup> Geluidbelasting wordt uitgedrukt in decibel (dB). De decibelschaal is logaritmisch. Een halvering van de geluidbelasting komt daardoor overeen met een afname van 3 dB(A).



n.v. luchthaven **teuge**

- Het extra te vliegen zweefsleepcircuit voor het afwerpen van de sleepkabel is niet meer nodig; sleepvliegtuig kan de kabel inhalen.
- Ligging 08 circuit is gelijk gemaakt aan ligging 26 circuit
- Het naderingspunt Sierra voor al het kleine verkeer is verder weg van de luchthaven gekomen, boven snelweg A1.

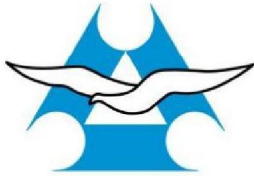
Als bijlage is o.a. een beschrijving van de (milieu)effecten opgenomen behorend bij het aan te vragen luchthavenbesluit. Daaruit volgt dat er weliswaar sprake is van een berekende toename van geluid en externe veiligheid, maar dat dit veroorzaakt wordt doordat verkeer dat in de referentiesituatie in een quota opgenomen zat nu ook in de berekening is opgenomen. Het totale aantal bewegingen blijft ongewijzigd ten opzichte van de referentie waardoor ook effecten op bijvoorbeeld geur en emissies, verkeer en vervoer en beschermde natuur (flora en fauna, stikstofdepositie) niet aanwezig zijn. Beperkingen op het gebied van ruimtelijke ordening blijven binnen de thans gehanteerde ruimtelijke beperkingen van de Bkl-contouren, waardoor er geen extra effecten op dat gebied te verwachten zijn.

Tevens verzoeken wij u om in het luchthavenbesluit het gebruiksjaar aan te passen van 1 november tot en met 31 oktober naar 1 januari tot en met 31 december.

Wij vinden communicatie met de omgeving van groot belang, daarom zullen wij een tweetal openbare bijeenkomsten organiseren voor geïnteresseerden waarbij toelichtingen worden gegeven op de aanvraag. Tevens zullen we overleggen met de omliggende gemeenten over ruimtelijke doorwerking van het Luchthavenbesluit en mogelijke knelpunten daarin. Ook zal de CRO inhoudelijk geïnformeerd worden.

De bijlagen geven de informatie als gevraagd. Wij verzoeken u met bijgaande informatie de procedure in gang te zetten. Heeft u wellicht nog vragen, verzoek ik u contact op te nemen met mij via de hiernavolgende gegevens.





n.v. luchthaven **teuge**

Wij zien uw reactie op onze aanvraag graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Matthijs de Haan  
Directeur Luchthaven Teuge

De Zanden 103  
7395 PG Teuge  
Tel: +31 (0)55 – 323 85 80  
Mail: @teuge-airport.nl

### **Bijlagen**

- Bijlage A Gegevens aanvrager
- Bijlage B Aanduiding terrein, kadastrale gegevens en eigendomssituatie
- Bijlage C Beschrijving van de aangevraagde situatie
- Bijlage D Kaart met vliegveiligheidsbeperkingen
- Bijlage E Plan gebruik voor de komende jaren
- Bijlage F Luchtverkeersleiding
- Bijlage G Kaarten met contouren
- Bijlage H Invoergegevens
- Bijlage I Passende beschrijving (milieu)effecten
- Bijlage J Luchtvaartbeleid beschrijving
- Bijlage K Verklaring veilig gebruik





n.v. luchthaven **teuge**

### **Bijlage A Gegevens aanvrager**

N.V. Luchthaven Teuge

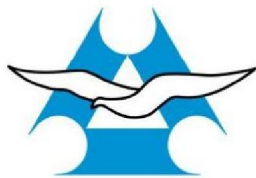
[REDACTED]  
Directeur

De Zanden 103

7395 PG Teuge

Tel: +31 (0)55 – 323 85 80

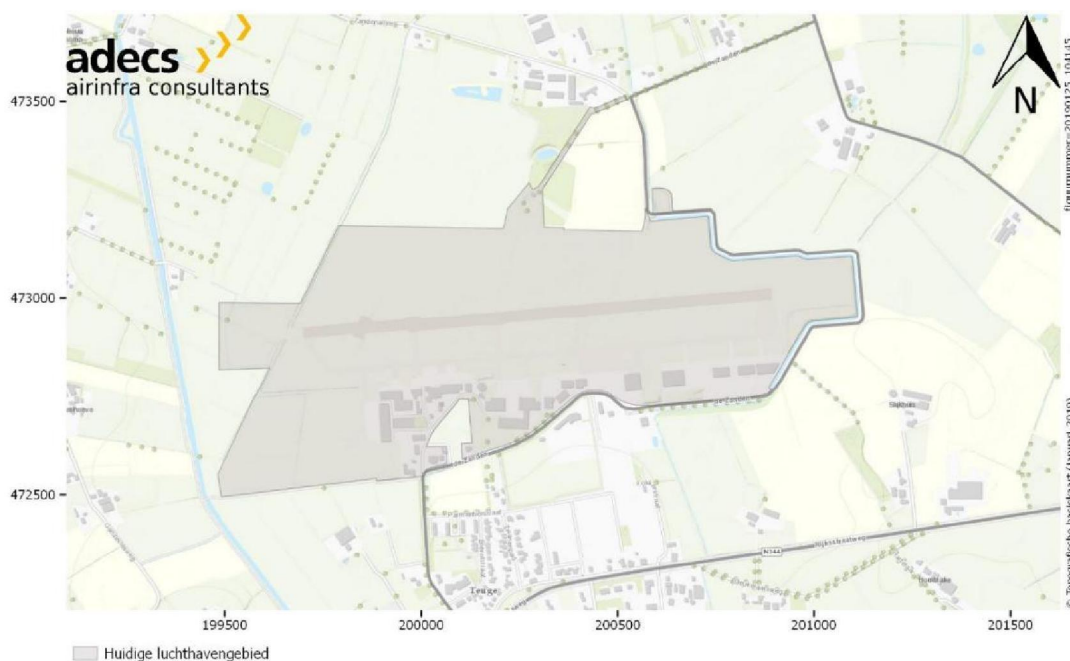
Mail: [REDACTED]@teuge-airport.nl



n.v. luchthaven **teuge**

## Bijlage B Aanduiding terrein, kadastrale gegevens en eigendomssituatie

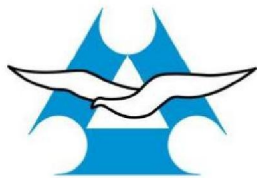
Ten opzichte van de huidige situatie zijn er enkele veranderingen op het gebied van de omvang/licging van het luchtvaartterrein en de kadastrale gegevens. Ten noorden van het luchtvaartterrein is een deel afgestoten i.v.m. het sluiten van de dwarsbaan. Daarnaast is ten westen van de landingsbaan een stuk terrein bijgekocht. In onderstaande figuren zijn beide gegevens te bekijken.



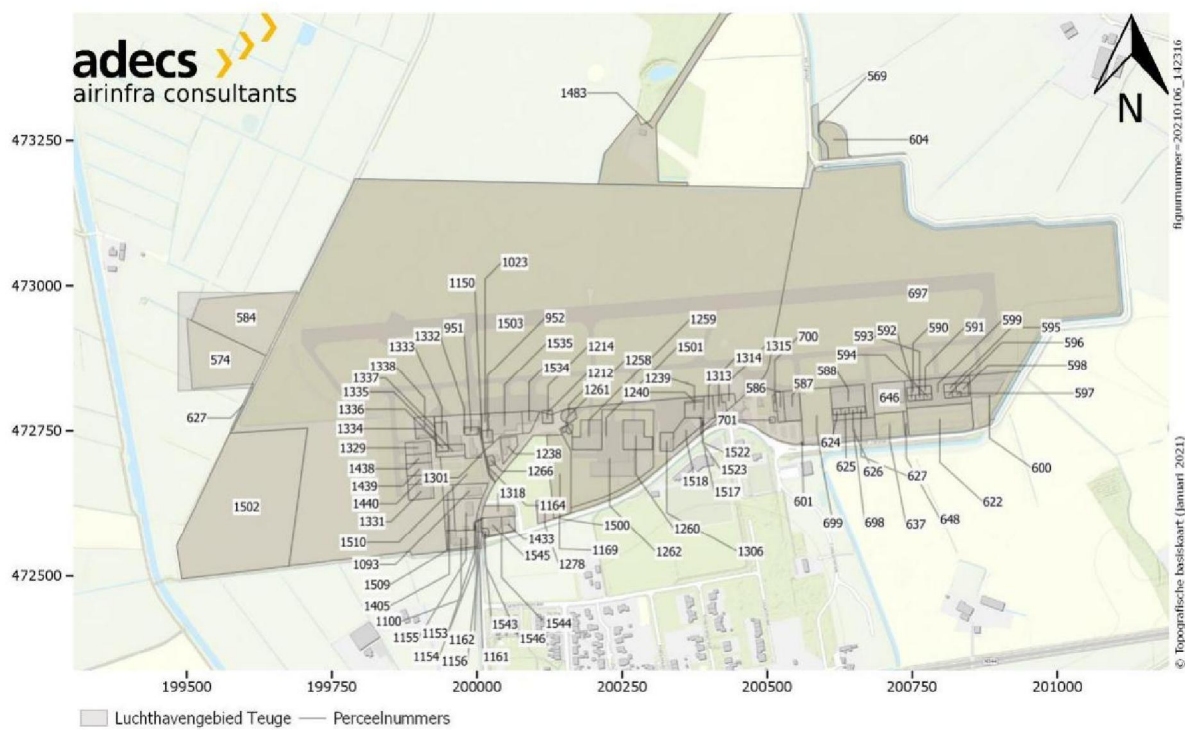
Figuur 1 Aanduiding van het luchtvaartterrein.

### Eigendom

De grond (secties 1503, 697, 574 en 584 – zie figuur 2) waarop de luchthaven gesitueerd is, is eigendom van N.V. Luchthaven Teuge. Dit bedrijf verzorgt tevens de exploitatie van de luchthaven. De bedrijven, stichtingen en clubs welke op het luchtvaartterrein gevestigd zijn, nemen geen deel in N.V. Luchthaven Teuge. Het Rijk is noch bestuurlijk noch financieel bij het terrein betrokken.

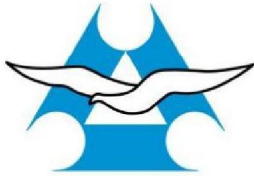


n.v. luchthaven **teuge**



Figuur 2 Achtergrondkaart met kadastrale aanduidingen.



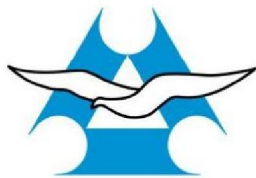


n.v. luchthaven **teuge**

## **Bijlage C Beschrijving van de aangevraagde situatie**

De aangevraagde situatie voor het luchthavenbesluit Teuge is gebaseerd op de huidige vergunde situatie gecorrigeerd voor een halvering van de geluidbelasting ten gevolge van de -3 Bkl-correctie. Hieronder is een overzicht opgenomen van deze aangevraagde situatie:

- Baannummering 09-27 is aangepast naar 08-26.
- Alleen de huidige verharde start- en landingsbaan 08-26 en de bijbehorende huidige zweefvliegbaan 08Z-26Z worden gebruikt, ten opzichte van de Omzettingsregeling is de baan 03-21 en 03Z-21Z gesloten.
- Het karakter van de luchthaven blijft ongewijzigd, voornamelijk commerciële luchtvaart en vluchten met een recreatief karakter.
- De gehanteerde vliegroutes zijn geactualiseerd aan het huidige gebruik:
  - Het kleine reclamecircuit is opgeheven en het verkeer dat hier in de omzettingsregeling op vloog is verplaatst naar het standaardcircuit.
  - Ook het gebruik van het zweefsleepcircuit op baan 08Z/26Z is veranderd. Vroeger was het nodig om een circuit te vliegen om de sleepkabel te laten vallen na de start. Tegenwoordig wordt er gebruik gemaakt van een sleepvliegtuig die de sleepkabel met een lier kan inhalen, waardoor het extra circuit niet meer gevlogen wordt.
  - Een deel van het 08 circuit is westelijker gelegen geweest in de Aanwijzing en Omzettingsregeling, terwijl in de AIP dit circuit oostelijker gevlogen wordt. Het voordeel van een oostelijker circuit is dat er hierdoor niet meer over het landgoed 't Hartelaer gevlogen wordt, maar dit ten oosten van het landgoed plaatsvindt. Tevens is hierdoor het 08 circuit gelijk qua ligging als het 26 circuit, hetgeen de veiligheid vergroot.
  - Het naderende GA verkeer moet tegenwoordig via het aanvliegpunt Sierra naar de luchthaven toekomen. In de Aanwijzing en Omzettingsregeling lag dit punt dichterbij de luchthaven. Punt Sierra is gesitueerd boven de snelweg A1. Vanaf dit punt naar de luchthaven toe, vliegt al het kleine verkeer op circuithoogte.
- Een invoerscenario met in totaal 78.383 vliegtuigbewegingen, waaronder 1.365 helikopterbewegingen, 500 bewegingen groot verkeer en 114 bewegingen tussen 150 en 350 kg.
- Ten behoeve van de geluidbelasting zijn de geluidscategorieën van het kleine verkeer met 3 dB(A) stiller gemaakt, ter correctie van de omzettingsregeling waar de halvering van de Bkl-geluidsbelasting onbedoeld niet in toegepast was.
- Gebruik van de luchthaven buiten reguliere openstellingstijden voor vluchten ten behoeve van maatschappelijk belang, waaronder de traumahelikopter en de politie. Verwachting is dat het aantal bewegingen zeer gering zal zijn doordat de luchthaven niet als basis wordt gebruikt door de politie-



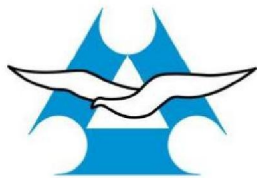
n.v. luchthaven **teuge**

of traumahelikopter. Indien dit veranderd zal mogelijk het luchthavenbesluit hierop aangepast moeten worden.

Deze aangevraagde situatie komt overeen met het scenario opgenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie van Adecs Airinfra met kenmerk ehte200411rap/wH/pH/kd – 2.0.

Los van de aangevraagde situatie streeft de luchthaven naar een betere balans tussen de luchtvaart en omgeving. De luchthaven bekijkt de mogelijkheden om binnen de vigerende wet- en regelgeving hinderbeperkende maatregelen toe te passen.

Op incidentele basis zijn er situaties/activiteiten denkbaar waardoor het wenselijk is om af te wijken van de vergunde openingstijden. Deze situaties/activiteiten hebben veelal een ad-hoc karakter, zoals het uitvoeren van valschermsvluchten omwille van een wereldrecordpoging of het uitvoeren van een vlucht ten behoeve van tv-opnames. Om reden van bovenstaande en soortgelijke uitzonderlijke aanvragen vraagt de luchthaven aan de provincie om het mogelijk te maken om deze type aanvragen (eenmalig verbreden van openingstijden) tot een maximum van 12 keer per jaar toe te staan zonder dat daar een ontheffing van de provincie voor noodzakelijk is. Indien dit maximum wordt overschreden of als een aanvraag niet voldoet aan het unieke karakter zal zoals gebruikelijk bij de provincie hiervoor een ontheffing worden aangevraagd.

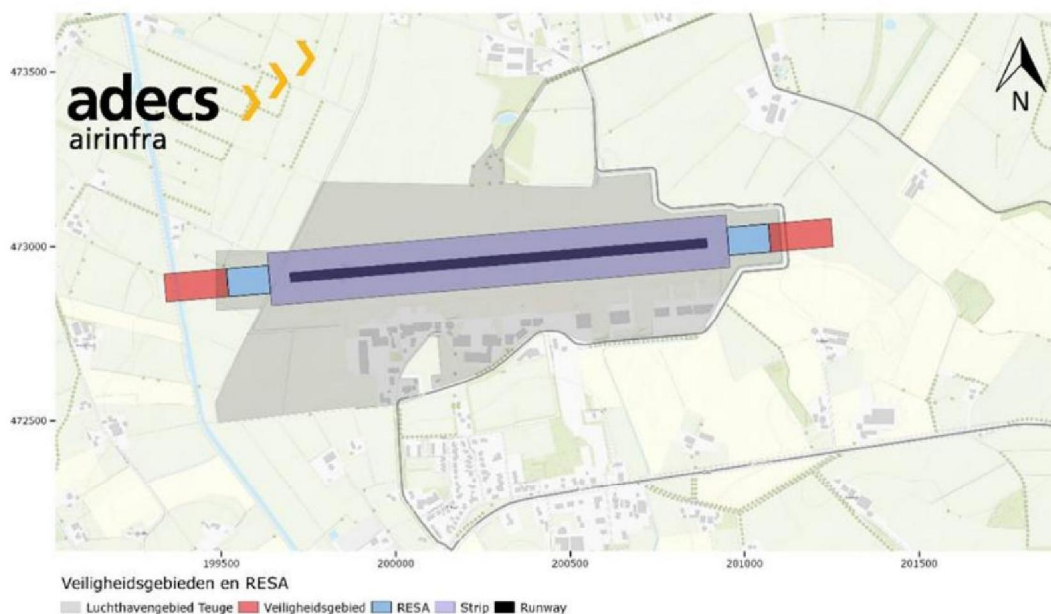


n.v. luchthaven **teuge**

## Bijlage D Kaart met vliegveiligheidsbeperkingen

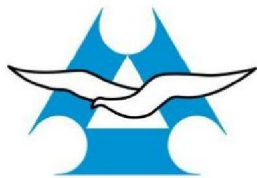
Ten opzichte van de huidige situatie zijn er geen veranderingen op het gebied van vliegveiligheidsbeperkingen. Ten opzichte van de Omzettingsregeling is het gebruik van baan 03-21 komen te vervallen, waardoor het aantal vliegveiligheidsbeperkende gebieden, conform ICAO Annex 14, is verminderd.

De afmetingen en ligging van baan 08-26 zijn niet aangepast en daarom veranderen de baanstrook, runway end safety area (RESA) en de extended runway end safety area voor deze baan niet. De bouwhoogtebeperkingen zijn ook aan de afmetingen van de start- en landingsbaan gekoppeld en veranderen daarom ook niet. Echter door het ontbreken van baan 03-21 zijn er wel veranderingen in het totale plaatje. In onderstaande figuren zijn het veiligheidsgebied en de bouwhoogtebeperkingen te bekijken.

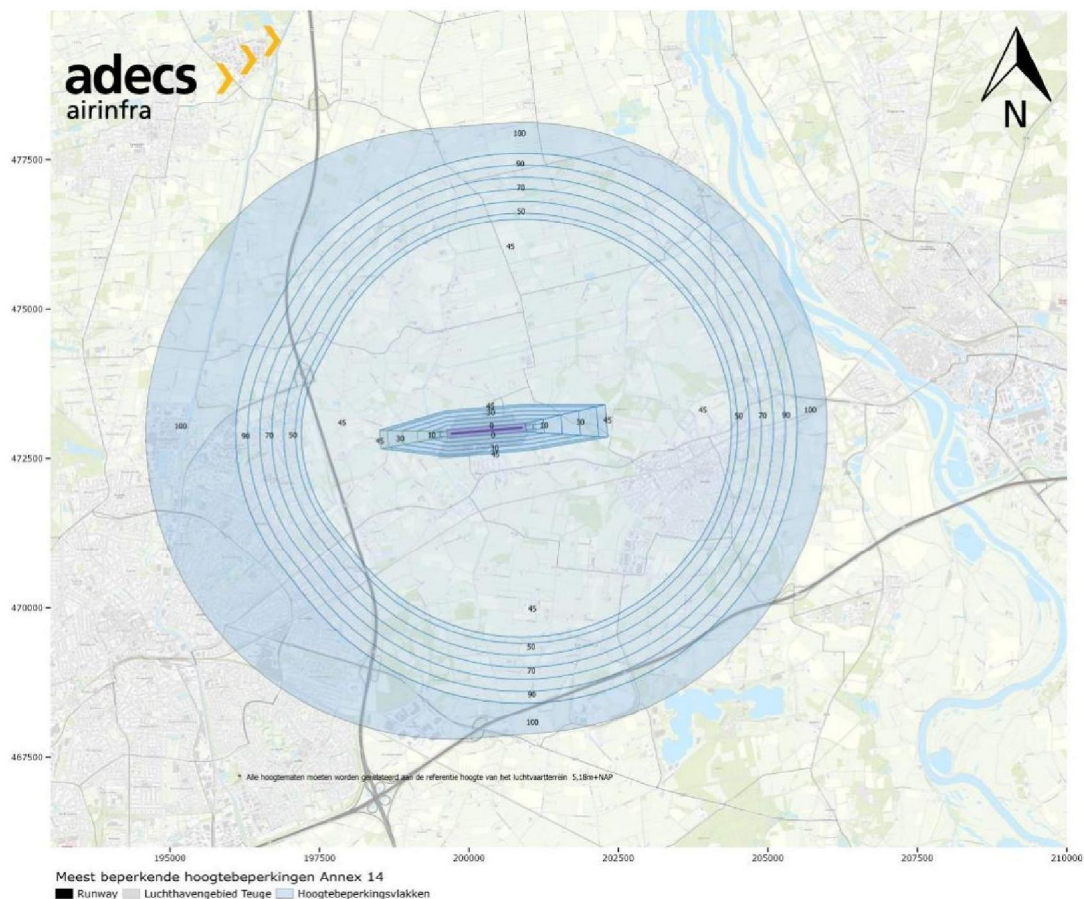


Figuur 3 Het veiligheidsgebied voor baan 08-26 (code 2B).





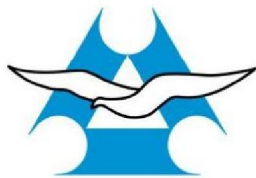
n.v. luchthaven **teuge**



Figuur 4 Bouwhoogtebeperkingen rondom luchthaven Teuge (vermelde hoogten in meters).

#### Opmerking

De niet-ronde vorm van de inner horizontal, conical en outer horizontal in Figuur 4. Dit wordt veroorzaakt doordat baan 26 een non-precision approach is en baan 08 juist non-instrument. Aan beide parameters hangen andere eisen vast conform ICAO Annex 14. De technische uitleg kunt u vinden in hoofdstuk 5 van Ruimtelijke (hoogte) beperkingen met kenmerk ehte181226rap/wH/pH/kd - 2.0 FINAL.



n.v. luchthaven **teuge**

## **Bijlage E Plan gebruik voor komende jaren**

### ***Recente ontwikkelingen in de luchtvaart***

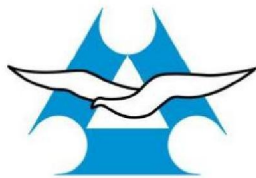
In de afgelopen decennia maakte de luchtvaart een enorme groei door met als gevolg dat overal in de wereld capaciteitsproblemen ontstonden, zowel in de lucht als op de grond. Deze ontwikkeling werd plotseling gestuit door het corona virus dat zich vanuit China in enkele maanden over de hele wereld verspreide en een grote bedreiging werd voor de volksgezondheid. Met name de (internationale) commerciële luchtvaart werd zwaar getroffen door de Covid-19 pandemie en de algemene veronderstelling is dat het enkele jaren zal duren voordat de industrie weer terug is op het niveau van begin 2020. Ook de Nederlandse commerciële luchtvaart heeft in alle segmenten zwaar te lijden van de pandemie.

De verwachting voor de General Aviation (GA) wijkt af van dit beeld:

- Het GA-segment lijkt minder gevoelig voor de internationale effecten van de pandemie zoals beperken/verbieden van vliegen naar bepaalde bestemmingen en substitutie effecten zoals digitaal vergaderen.
- Sport – en Zweefvliegen gebeurt meestal binnen één regio waarbij social distancing en beschermende maatregelen maatgevend zijn en niet de besmettingsrisico's in regio's of landen.
- Parachute springen blijft, als gevolg andere vrijetijdsbesteding, populair.
- Sommige segmenten, zoals ambulancevluchten en zakenreizen, vertonen groei.
- Vlieg scholen schalen slechts beperkt af om te kunnen blijven inspelen op de toekomstige vraag.

Op de Luchthaven Teuge wordt de eigen dynamiek van de GA bevestigd door de verkeerscijfers die tonen dat na de aanvankelijke lockdown de aantallen niet significant zijn teruggelopen. Dit geldt voor alle segmenten. Hiermee wijkt het beeld van de Luchthaven Teuge, als exponent van de Nederlandse GA-luchthavens, af van het beeld van de meeste regionale luchthavens: Rotterdam, Groningen, Eindhoven en Maastricht.





n.v. luchthaven **teuge**

Om onder de sterk gewijzigde omstandigheden toch een beeld te kunnen schetsen van de toekomstmogelijkheden voor de Luchthaven Teuge hebben Directie en Commissarissen een aantal recente documenten bestudeerd om daaruit een geactualiseerde visie te formuleren. Het betreft de volgende documenten:

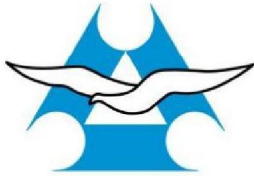
- Het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland van de Provincie (2009, herbevestigd in de Omgevingsvisie in 2014)
- Het onderzoek naar economische effecten en ontwikkelingsrichtingen (van Bureau Buiten; 2015)
- De Toekomstvisie Teuge (Meiltje de Groot; 2015)
- De marktverkenning van de Hogeschool van Amsterdam (HVA, 2017)
- Het visiedocument van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (2018)
- Het document “Opbrengst Luchtvaartgesprekken” van I&W in het kader van de totstandkoming van de luchtvaartnota (2018)
- Het Ontwikkelplan Luchthaven Teuge (UUM; 2019)
- De Luchtvaartnota 2020-2050

Met betrekking tot deze documenten kan worden gesteld dat zij allen relevant zijn, maar dat een aantal ervan een update behoeft als gevolg van de gewijzigde omstandigheden.

Naar aanleiding van de studie is een geactualiseerde notitie voor de toekomstige positie van de Luchthaven opgesteld die de basis vormt voor verdere besluitvorming voor de korte en middellange termijn. Hierbij is ervoor gekozen om het ontwikkelplan van UUM als basisdocument te gebruiken. De marktverkenning van de HVA en het visiedocument van de NVL zijn belangrijke ondersteunende documenten. Verder zijn de voor de luchthaven Teuge relevante passages uit de Luchtvaartnota 2020-2050 meegenomen en zal er een recente marktverwachting worden toegevoegd. De omgevingsvisie en het omgevingsbeleid van de Provincie Gelderland zijn belangrijk voor de omzetting van de Omzettingsregeling naar het Luchthavenbesluit en de inpassing binnen de Wet Natuurbescherming.

Onderstaande notitie is op 25 november 2020 in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van de Luchthaven Teuge besproken en goedgekeurd.





n.v. luchthaven **teuge**

### ***Toekomstige positie Luchthaven Teuge***

Voor de toekomstige positie van de Luchthaven Teuge zijn een aantal zaken relevant:

1. De ruimte die in de Luchtvaartnota wordt gereserveerd voor GA in Nederland
2. De vergunningverlening door de Provincie Gelderland
3. De voorziene marktontwikkeling voor de Luchthaven Teuge

#### **Ad 1. De toekomstige ruimte voor General Aviation en recreatieve luchtvaart in Nederland**

De minister van I&W heeft het beleid met betrekking tot de Nederlandse Luchtvaart vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050 die in november 2020 door het kabinet is vastgesteld en aangeboden aan de Tweede Kamer. Aan de totstandkoming van deze nota is een uitgebreide maatschappelijke discussie voorafgegaan.

Het nationale luchtvaartbeleid richt zich vooral op het grote commerciële vliegverkeer dat Nederland verbindt met de wereld en de inpasbaarheid daarvan binnen het uitgangspunt “slim en duurzaam” waarbij veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid belangrijke thema's zijn en innovatie wordt gezien als sleutel voor succes.

De rijksoverheid heeft geen beleidsmatige betrokkenheid bij de ontwikkeling van het civiele vliegverkeer, maar wel bij een aantal specifieke onderwerpen zoals: het toekomst vast accommoderen van parachuteverkeer in Nederland, de mogelijke uitplaatsing van (een deel) van het GA-verkeer op Lelystad en het mogelijk maken van experimenten of innovaties voor duurzaamheid.

Ten aanzien van het belang van **General Aviation** benadrukt de luchtvaartnota met name:

- De kraamkamerfunctie op het gebied van innovatie en verduurzaming. In de General Aviation worden op relatief korte termijn de eerste resultaten verwacht waar de grote luchtvaart voordeel van kan hebben.
- De rol bij het opleiden en getraind houden van vliegend personeel voor de gehele luchtvaart.

De regionale luchthavens en de provincies (als regionaal bevoegd gezag) ontwikkelen hiertoe samen met de rijksoverheid beleid dat zorgt voor voldoende ruimte.

Ten aanzien van het accommoderen van **recreatieve luchtvaart** voorziet de luchtvaartnota geen directe betrokkenheid voor de rijksoverheid, maar veel eerder voor de regionale luchthavens en provincies (als regionaal bevoegd gezag). De luchtvaartnota benadrukt het belang van samenwerking tussen



n.v. luchthaven **teuge**

luchthavens voor General Aviation, met name in verband met eventuele verdringingseffecten.

Bovenstaande elementen uit de luchtvaartnota zijn zeer relevant voor de Luchthaven Teuge gezien de ligging in de Clean Tech regio en het functioneren als thuisbasis voor DEAC en bedrijven die actief zijn op het gebied van General Aviation. Tevens is hier het grootste paracentrum van Europa gevestigd en levert de luchthaven een belangrijke faciliteit voor vliegersopleidingen. Daarnaast vervult de luchthaven een belangrijke rol voor de recreatieve luchtvaart en is er een mogelijke toekomstige taak bij de uitplaatsing van verkeer op Lelystad. Bij het toekomstig functioneren zal de luchthaven moeten passen binnen de uitgangspunten van de omgevingsvisie en het omgevingsbeleid van de Provincie Gelderland.

#### Ad 2. De vergunningverlening door de Provincie Gelderland

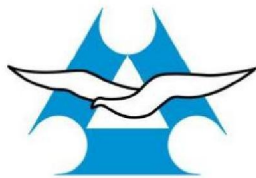
Om ook in de toekomst te kunnen functioneren is een vergunning noodzakelijk. Onder het regime van de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML, 2009) is de verantwoordelijkheid voor de regionale luchthavens bij de Provincie gelegd en werd de "oude" vergunning voor de Luchthaven Teuge door het toenmalige ministerie van I&M omgezet. In 2016 bleek dat door een administratieve fout een verdubbeling aan geluidsruimte was vergund. Gezien het huidige regime is de Provincie de aangewezen partij om deze fout te repareren.

Op 22 mei 2020 heeft de luchthaven een aanvraag ingediend voor een Luchthavenbesluit met daarnaast een aanvraag voor een vergunning Wet natuurbescherming (Wnb). Het uitgangspunt hierbij was een één op één omzetting van de vergunning uit de Omzettingsregeling met uitzondering van een halvering van de eerder vergunde geluidsruimte (-3Bkl correctie). Gedeputeerde Staten heeft besloten om beide aanvragen in samenhang te behandelen en dit te doen op basis van een verkenning naar scenario's op basis van drie denkrichtingen waarmee recht gedaan kan worden aan het complexe samenspel van belangen tussen alle betrokken partijen en op basis waarvan Provinciale Staten een afgewogen besluit kunnen nemen. Deze procedure moet medio 2021 tot een nieuw luchthavenbesluit en een Wnb-vergunning leiden. Het bestuur van de Luchthaven Teuge is van mening dat de omzetting van het luchthavenbesluit slechts een procedureel karakter heeft dat geen aanleiding geeft voor een nieuwe belangenafweging.

#### Ad 3. De voorziene marktontwikkeling voor de Luchthaven Teuge

Zoals hierboven reeds gemeld heeft de Luchthaven Teuge slechts een beperkte impact van de Covid-19 pandemie ervaren: na de implementatie van de personele beschermingsmaatregelen en de vereisten voor social distancing keerden de verkeerscijfers terug naar het normale niveau. Dit geldt





n.v. luchthaven **teuge**

zowel voor de lesvluchten, de business aviation, het recreatief vliegen, de cartografie als voor de para-activiteiten.

Er zal weer behoefte komen naar een (grote) verkeersvliegers opleiding, na het wegvallen van Stella Aviation op Teuge.

Additioneel aan het bestaande verkeer is er mede als gevolg van de pandemie de wens, door de nationale overheid (NZA) geuit, om een trauma helikopter en een mobiel medisch team (MMT) op Teuge te positioneren, zoals opgenomen in de Nationale Luchtvaart Nota.

Op basis hiervan zien Directie en RvC geen aanleiding om de toekomstverwachting voor het aantal vliegbewegingen naar beneden bij te stellen en wij zullen er bij de Provincie op aandringen om bij de vergunningsverlening uit te gaan van de ruimte die in mei van dit jaar is aangevraagd en niet van een lager scenario.

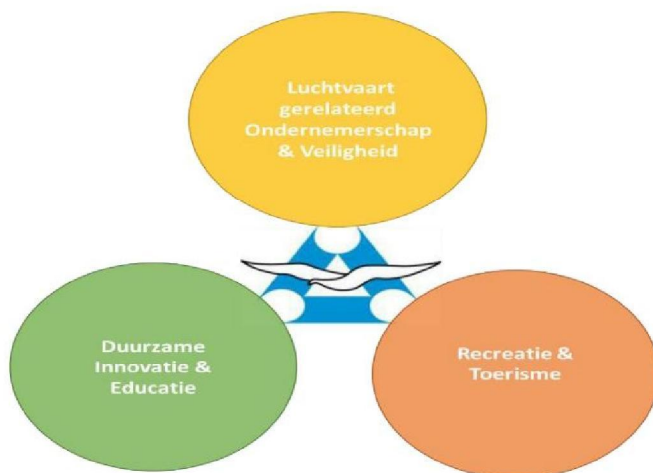
### ***Hoofdpijnen van beleid***

De Luchthaven Teuge wil een maatschappelijk relevante luchthaven zijn, met oog voor de eigen regio. Hét General Aviation vliegveld/center van Nederland.

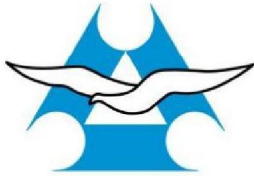
Dit betekent dat er gestreefd wordt naar het genereren van toegevoegde waarde voor de directe omgeving waarin de luchthaven is ingebed.

Er wordt daarom gekozen voor drie hoofdpijnen van beleid (drie pijlers):

- a) Duurzame Innovatie & Educatie
- b) Recreatie & Toerisme
- c) Luchtvaart gerelateerd Ondernemerschap & Veiligheid







n.v. luchthaven **teuge**

Waarbij de omgeving randvoorwaardelijk is voor deze drie pijlers c.q. het krachtenveld is waarbinnen deze drie pijlers opereren. Verbeteren van de leefbaarheid (door het beperken van hinder) is de basis voor de ontwikkeling op alle drie de pijlers.

Deze hoofdlijnen worden voor eind 2020 geoperationaliseerd in een actieplan (horizon 2021-2022) dat dient als ondersteuning van de aanvraag van het Luchthavenbesluit en de vergunning Wnb bij de provincie.

Ad a) Teuge transformeert zich in de komende jaren tot koploper in duurzaamheid. Dat betekent concreet:

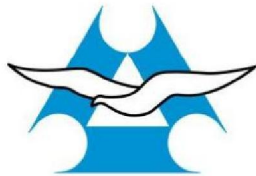
- met prioriteit minder vervuilende brandstofsoorten in assortiment: Mogas, biodiesel, faciliteit voor elektrisch vliegen
- broedplaats van praktijkgerichte technologieontwikkeling voor duurzame luchtvaart (triple helix van bedrijfsleven, onderwijs en overheid)
- proactieve werving van partijen die op commerciële basis bezig zijn met elektrische luchtvaart (retrofit, opleidingen, rondvluchten, para's, sleepvliegen enz.
- partners in deze zijn DEAC, CleanTechRegio, ELaad.NL. Maar ook de huidige ondernemers op het vliegveld. Vanuit het onderwijs zijn dit TU Delft, HVA en Deltion.

Ad b) Teuge verwerft een top of mind positie in toerisme en recreatie:

- de luchthaven voor bezoekers van de Veluwe en IJsselvallei (passieve recreanten, "kijken")
- avontuurlijke attractie voor toeristen op de Veluwe en IJsselvallei (actieve recreanten, "doen").
- de stop-over voor Europees recreatie vliegverkeer
- museale activiteiten
- Partners in deze zijn VisitVeluwe en de VVV's

Ad c) Binnen Gelderland vervult het vliegveld op het gebied van luchtvaart gerelateerd Ondernemerschap & Veiligheid een maatschappelijk relevante rol:

- De ruim dertig gevestigde bedrijven bieden werkgelegenheid aan meer dan 250 mensen.
- Traumazorg (MMA LifeLiner 5) beschikbaar maken voor een gebied met ca. 2 mio inwoners
- Veiligheid zijnde Politie en Douane surveillance en medical drones
- Dienstbaar voor Defensie



n.v. luchthaven **teuge**

Op basis van de drie pijlers is Teuge maatschappelijk relevant en levert het een bijdrage aan de economie en werkgelegenheid op de verschillende schaalniveaus:

**Lokaal:**

- Beleving landschap door rust- en zichtplekken
- Versterken verbinding dorp
- Cultuurhistorie inzetten voor vernieuwing

**Regionaal:**

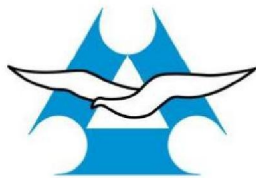
- Verkeersontsluiting (auto, OV, smart mobility)
- Verduurzamen landzijdige kant door duurzame bebouwing, energie en vergroening
- Recreatief knooppunt middels (fiets)netwerken Veluwe en IJsselvallei

**Nationaal:**

- Versterken paracentrum, vliegscholen, luchtfotografie
- Marketing en strategische ligging t.o.v. Randstad
- Samenwerking met bedrijfsleven

Dit in de context waarbij Teuge operaties optimaliseert en procedures uitbreidt/ inzet gericht op het verbeteren van de leefbaarheid rondom het vliegveld middels het beperken van hinder, middels intensief contact met de omgeving.

Tevens wordt op basis van het geactualiseerde UUM-rapport een korte termijn gebiedsplan ontwikkeld (2020-2025) en een lange termijn visie op de ontwikkelkansen tot 2040. Dit leidt tot een heldere investerings- en uitvoeringsstrategie voor de Luchthaven.



n.v. luchthaven **teuge**

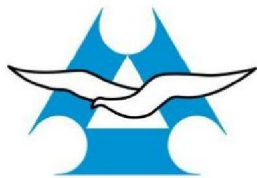
## **Bijlage F Luchtverkeersleiding**

De luchthaven Teuge behoort tot de categorie ongecontroleerde vliegvelden, wat inhoudt dat er geen luchtverkeersleiding wordt gegeven aan naderend en vertrekkend luchtverkeer. Er wordt voornamelijk op zicht gevlogen (VFR-vluchten), maar ook is het gebruik van GPS naderingen mogelijk.

De luchthaven Teuge kan buiten de daglichtperiode geopend zijn, waarmee artikel 17 (lid b) van het Besluit burgerluchthavens, dat betrekking heeft op instellen van een laserstraalvrij gebied, van toepassing is.

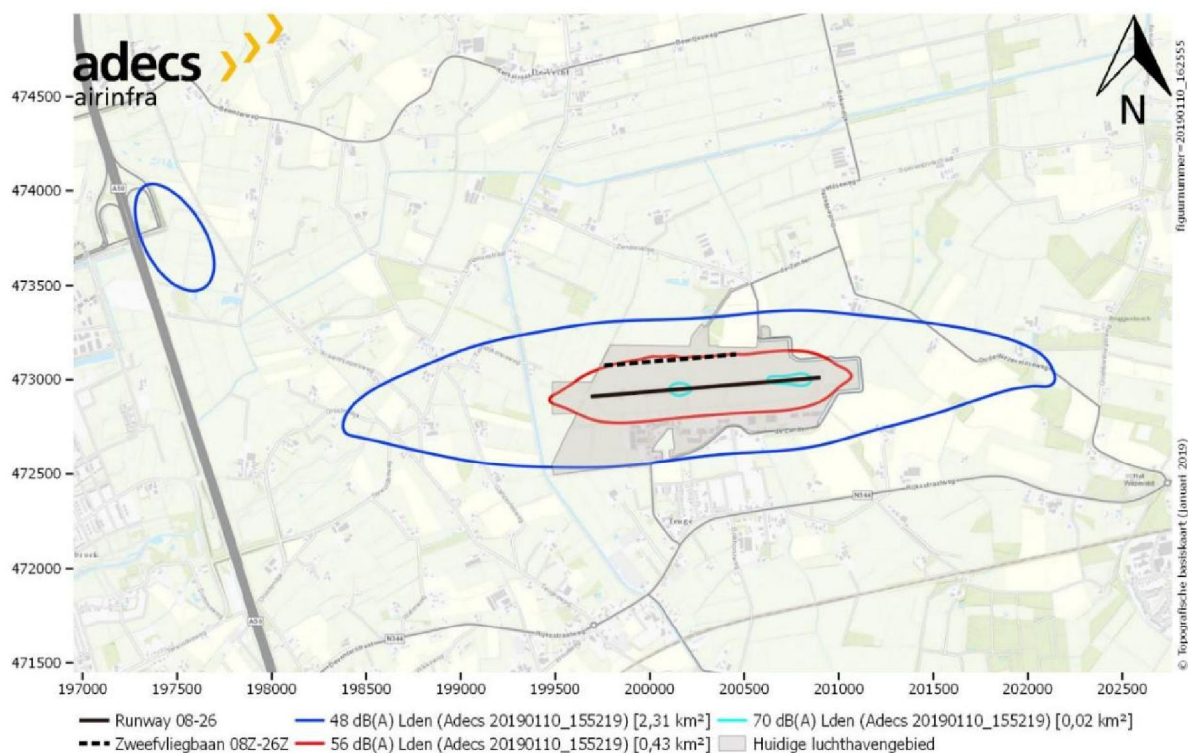
Deze gebieden zijn in de notitie Ruimtelijke (hoogte)beperkingen van Adecs Airinfra (kenmerk ehte181226rap/WH/pH/kd – 2.0 FINAL) opgenomen.



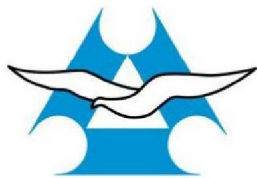


n.v. luchthaven **teuge**

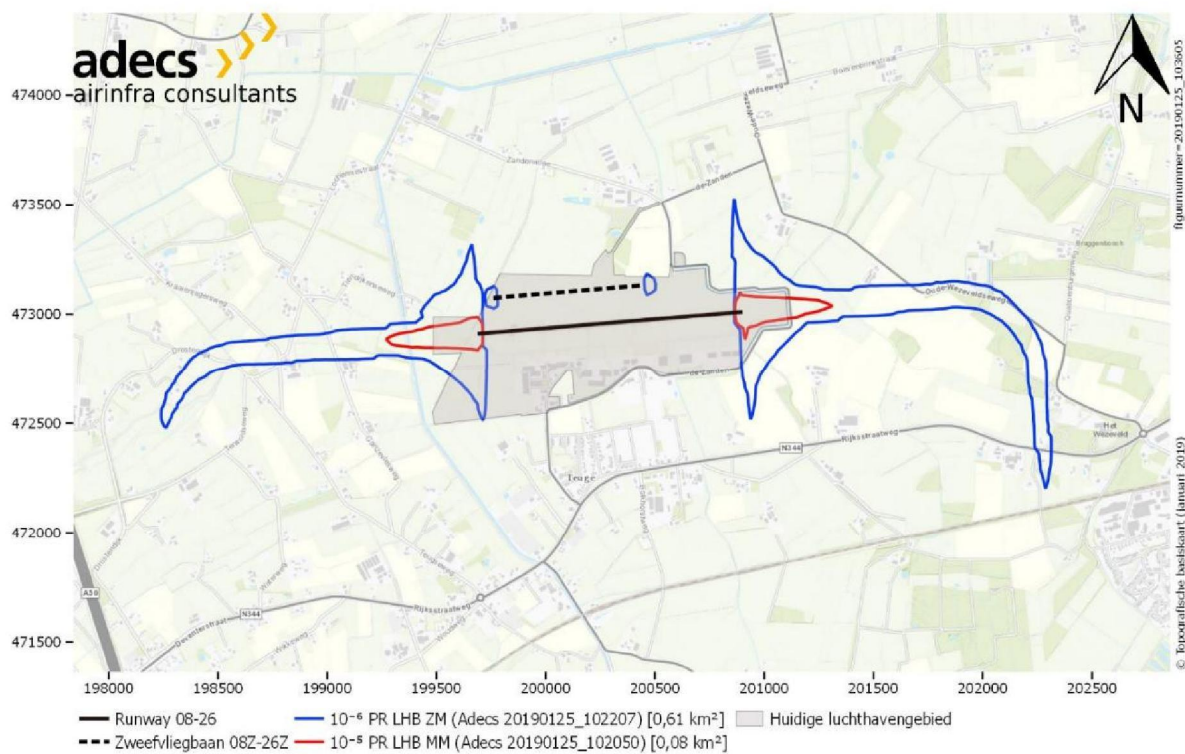
## Bijlage G Kaarten met contouren (geluid en externe veiligheid)



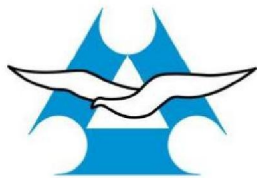
Figuur 5 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A)  $L_{den}$ -contouren behorend bij het aangevraagde luchthavenbesluit.



n.v. luchthaven **teuge**



Figuur 6 Plaatsgebonden risicocontouren van  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  per jaar voor het aangevraagde luchthavenbesluit

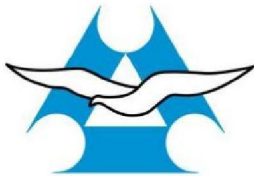


n.v. luchthaven **teuge**

### **Bijlage H Invoergegevens (incl. onderbouwing)**

De gehanteerde invoergegevens behorende bij beide berekeningen zijn opgenomen in het berekeningsrapport met kenmerk ehte181249rap/wH/kd, welke is opgesteld door Adecs Airinfra BV.





n.v. luchthaven **teuge**

## **Bijlage I Passende beschrijving (milieu)effecten**

Voor de passende beschrijving wordt verwezen naar de bijgevoegde passende beoordeling met kenmerk ehte200411rap/wH/pH/kd – 2.0, opgesteld door Adecs Airinfra BV.

De passende beoordeling is uitgevoerd voor de volgende situaties:

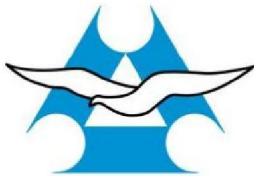
- Huidige vergunning (Omzettingsregeling)
- Referentiesituatie (Gecorrigeerde omzettingsregeling)
- Voorgenomen situatie (Luchthavenbesluit)

Als bijlage is het volledige rapport opgenomen. Ter volledigheid van de aanvraag zijn in de volgende paragrafen de hoofdlijnen van de milieueffecten beschreven.

Voor de beoordeling moeten berekeningen van de voorgenomen situatie (luchthavenbesluit) worden vergeleken met een referentie. Als referentie is het logisch te kiezen voor de huidige vergunning (2015), die bepaald namelijk de maximale grenzen op dit moment. In de berekening van de huidige vergunning is echter de -3 Bkl geluidscorrectie niet verwerkt en is dus geen juiste weergave van de huidige vergunning. Om die reden is ervoor gekozen de gecorrigeerde omzettingsregeling te gebruiken als referentie.

De milieueffecten voor geluid, externe veiligheid, geur en emissies, verkeer en vervoer en beschermde natuur (flora en fauna, stikstofdepositie) zijn nader uitgewerkt in de passende beoordeling. Dit is nodig omdat de aantallen bewegingen in de berekening voor het luchthavenbesluit verschillen van die in de referentie. Daarentegen is het werkelijk aantal toegestane bewegingen in de referentie en het luchthavenbesluit gelijk, alleen in de referentie is het verkeer deels in de berekening en deels in de quota verwerkt en in het luchthavenbesluit is al het verkeer in de berekening verwerkt.

Voor het luchthavenbesluitscenario zijn de 48 en 56 dB(A)  $L_{den}$ -contouren bepaald en vergeleken met die van de referentie. Door de toevoeging van het verkeer vanuit de quota in de omzettingsregeling in de berekening van het luchthavenbesluit zijn de contouren groter dan de contouren van de referentie. Theoretisch zijn daardoor de contouren toegenomen, echter in werkelijkheid blijven de geluidseffecten gelijk, aangezien deze toestellen in de (gecorrigeerde) omzetting ook geluid produceren, maar destijds alleen als aantal bewegingen meegeteld werden.

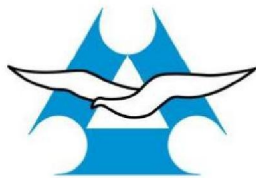


n.v. luchthaven **teuge**

Conform artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van een woning of een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan in het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$ . De 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour neemt toe met slechts 0,04 km<sup>2</sup> ten gevolge van de toevoeging van het verkeer vanuit de quota en blijft hoofdzakelijk binnen de grenzen van het luchthavengebied en zal in de praktijk geen extra ruimtelijke beperkingen opleveren. De 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour wordt 0,32 km<sup>2</sup> groter, maar valt ruim binnen de vigerende ruimtelijke contour (47 Bkl-contour). Zodoende zal dit in de praktijk geen additionele ruimtelijke beperkingen opleveren.

Conform artikel 11 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan in het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 10<sup>-6</sup> PR en buiten de contour van 10<sup>-5</sup> PR. Ten behoeve van de externe veiligheid zijn de PR 10<sup>-5</sup> per jaar en PR 10<sup>-6</sup> per jaar contouren van het luchthavenbesluit bepaald en vergeleken met die van de gecorrigeerde omzetting. Door de toevoeging van het verkeer vanuit de quota in de omzettingsregeling in de berekening van het luchthavenbesluit zijn de contouren van het luchthavenbesluit beperkt groter. De 10<sup>-5</sup> PR-contour neemt toe met 0,01 km<sup>2</sup> en de 10<sup>-6</sup> PR-contour met 0,02 km<sup>2</sup>. Theoretisch zijn daardoor de effecten toegenomen, echter in werkelijkheid blijven de externe veiligheidseffecten gelijk, aangezien in de praktijk dit aantal bewegingen ook gebruik kon maken van de luchthaven. Ook is er op het luchthaventerrein zelf, bij de zweefvliegbaan 08Z-26Z sprake van een beperkte afname, aangezien er tegenwoordig door een technische aanpassing aan het sleepvliegtuig geen extra circuit gevlogen hoeft te worden om de sleepkabel af te werpen.

Voor de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart hadden de ruimtelijke beperkingen rondom de luchthaven geen directe doorwerking in de (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Met de vaststelling van een luchthavenbesluit wordt formeel geregeld dat de gemeenten genoemde beperkingen moeten handhaven en laten doorwerken in de bestemmingsplannen. De contouren van geluid en externe veiligheid zijn gelegen binnen de thans gehanteerde ruimtelijke beperkingen die volgen uit de Bkl-contouren. Uit het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland in zake de luchtvaart volgt dat er voor de provincie op grond van de huidige ervaringen met luchthaven Teuge geen aanleiding/noodzaak is om aanpassingen aan te brengen aan de thans gehanteerde ruimtelijke beperkingen. Het voorstel is derhalve om de ruimtelijke bescherming van luchthaven Teuge daarom ongewijzigd te laten. Hiermee wordt voorkomen dat er wijzigingen plaatsvinden in de grootte van de ruimtelijke beperkingen gebieden en worden ongewenste situaties met betrekking tot (toename van) woonbebouwing in de directe omgeving van de luchthaven voorkomen.



n.v. luchthaven **teuge**

De effecten op het gebied van geur en emissies, verkeer en vervoer en beschermde natuur zullen ten gevolge van het luchthavenbesluit gelijk blijven aan de effecten die volgen uit de (gecorrigeerde) omzetting, omdat het aantal vliegtuigbewegingen ongewijzigd blijft. Uit een berekening van de stikstofdepositie volgt dat in alle voor stikstofdepositie relevante Natura 2000-gebieden in Nederland een additionele stikstofdepositie is van kleiner of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar.





n.v. luchthaven **teuge**

## **Bijlage J Luchtvaartbeleid beschrijving**

In het coalitie akkoord 2019-2023 van de partijen in Gelderland is het volgende opgenomen met betrekking tot luchthaven Teuge:

“ We omarmen het idee om op luchthaven Teuge een proeftuin te ontwikkelen voor energiezuinig of zelfs helemaal schoon vliegen. Dit stimuleert innovatie in techniek en gebruik hiervan voor Nederland en daarbuiten. De bestaande luchthaven Teuge moet op korte termijn worden voorzien van nieuw Luchthavenbesluit (LHB).”



n.v. luchthaven **teuge**

## **Bijlage K Verklaring veilig gebruik**

De luchthaven Teuge is een bestaande luchthaven die reeds in gebruik is en daarmee al moet voldoen aan de regels en richtlijnen van de Inspectie Leefomgeving en Transport omtrent het veilig gebruik van de luchthaven. In het kader van de aanvraag van het luchthavenbesluit moet desondanks zodra dit besluit door Provinciale Staten goedgekeurd is, nog een verklaring veilig gebruik bij de Inspectie Leefomgeving en Transport aangevraagd worden om het luchthavenbesluit formeel in werking te kunnen laten treden. Aangezien de uitgangspunten voor de vliegoperatie op luchthaven Teuge ongewijzigd zijn ten opzichte van de huidige situatie kan op grond daarvan worden aangenomen dat een veilige operatie gewaarborgd is en zal de afgifte van deze verklaring van veilig gebruik spoedig na vaststelling van het luchthavenbesluit kunnen worden afgegeven.