



n.v. luchthaven **teuge**

## Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Teuge International Airport



Aad Kieboom, Hoofddorp, 5 april 2012



n.v. luchthaven **teuge**

### **Inhoudsopgave:**

<b>1. Inleiding</b>	pag. 3
<b>2. Structurerende principes</b>	pag. 4
<b>3. Banenstelsel</b>	pag. 5
<b>4. Overslaglinie</b>	pag. 7
<b>5. Landzijdige ontwikkeling</b>	pag. 9
<b>6. Ontsluiting en wegenstructuur</b>	pag. 10
<b>7. Fasering</b>	pag. 12



n.v. luchthaven **teuge**

## 1. Inleiding

Een ruimtelijk ontwikkelingsplan voor een luchthaven is in wezen niets anders dan het inzichtelijk maken van de ruimtelijke consequenties van de visie, missie, strategie en het daarop gestoelde beleid van de directie. Het plan dient het directiebeleid te ondersteunen. Bij eventueel voorkomende strijdigheden tussen plan en directiebeleid dient daarover aan de directie geadviseerd te worden hoe deze op te lossen, zoveel mogelijk in lijn met de visie, missie en strategie van de luchthaven.

Voor Teuge International Airport zijn de visie, missie, strategie en het daarop gestoelde directie beleid weergegeven in het recente Plan van Aanpak d.d. 2 november 2011, welke is goedgekeurd door de Raad van Commissarissen van de Luchthaven.

Bij een ruimtelijk ontwikkelingsplan wordt óf uitgegaan van een lange termijn horizon, bijvoorbeeld 20 jaar, dan wel is deze gericht op de eindsituatie van de luchthaven. Aangezien lange termijn prognoses bij Teuge ontbreken is in dit geval ervan uitgegaan om ruimtelijk vorm te geven aan de eindsituatie.

Hoewel een ruimtelijk ontwikkelingsplan in het algemeen uitgaat van een lange termijn visie, is het beleid van de luchthaven in het bijzonder gericht op komende jaren. Daarbij gaat het met name om het verbeteren van de financiële situatie, niet zozeer voor de vliegoperatie, maar voor de financiële lasten die gepaard gaan met de visie van enkele jaren geleden op de ontwikkeling van landzijdig vastgoed.

Een ruimtelijk ontwikkelingsplan is zeker geen rigide stuk voor de lange termijn. Door de tijd heen kunnen inzichten over de locatie van functies wijzigen. Als deze situatie zich voordoet, dient men wel aan te geven of en waar de functies die op de betreffende locatie reeds waren gepland, dan zullen worden gehuisvest. Ook de fasering van de ontwikkeling van functies kan onderhevig zijn aan wijzigingen, maar dient te allen tijde zoveel als mogelijk het directiebeleid te ondersteunen.



n.v. luchthaven **teuge**

## 2. Structurerende principes

De structurerende principes zijn de uitgangspunten voor de uitwerking van het ruimtelijk ontwikkelingsplan. Deze zijn als volgt:

- 2.1 Het, middels de voorstellen gedaan in de hoofdstukken 3 t/m 7 van het ruimtelijk ontwikkelingsplan, ondersteunen van het goedgekeurde directiebeleid, met name waar het de optimalisering van de financiële ontwikkeling betreft
- 2.2 Binnen de huidige grenzen blijven van het luchthaventerrein.
- 2.3 Het optimaliseren van de capaciteit voor de vliegtuigen, zowel waar het betreft de start- en landingscapaciteit, als waar het betreft de capaciteit van de vliegtuig-opstelplaatsen.
- 2.4 Bijdragen aan het handhaven en zo mogelijk vergroten van het draagvlak voor de luchthaven vanuit de omgeving.
- 2.5 Het zoveel als mogelijk beperken van de geluidsbelasting voor omwonenden.
- 2.6 Naast de primaire gebruikers en klanten van de luchthaven, ook oog hebben voor de belangen van bezoekers/recreanten.
- 2.7 Het respecteren en zoveel mogelijk optimaliseren van de historische objecten op de luchthaven
- 2.8 Optimaal invulling geven aan de niet platform gebonden, landzijdige ontwikkeling; dit binnen de kaders van het bestemmingsplan.
- 2.9 Het scheppen van de voorwaarden voor een optimale ontsluiting, bewegwijzering en parkeersituatie.



n.v. luchthaven **teuge**

### 3. Banenstelsel

Het meest bepalende element voor een luchthaven is in het algemeen het banenstelsel. Teuge kent in principe twee start- en landingsbanen: een verharde hoofdbaan van 1199 meter, de 09-27, plus een kruisende grasbaan met als kompasrichting 03-21. Naast beide banen ligt een zweefstrip. Deze worden gebruikt voor het zweefvliegen. De 03-21 is een noodbaan die slechts een beperkt aantal keren per jaar mag worden gebruikt.

Opvallend is dat de twee banen niet onafhankelijk van elkaar gebruikt kunnen worden. Anders gezegd de grasbaan levert geen enkele extra capaciteit ten opzichte van de verharde hoofdbaan.



Hoewel het opheffen van een reeds aanwezige baan niet lichtzinnig moet worden genomen, wordt in dit geval voor baan 03-21 wel geadviseerd om hiertoe over te gaan. Dit geeft aan de noordkant van de luchthaven de mogelijkheid om de daar reeds aanwezige oost-west grens van het luchthaven-terrein recht te trekken en het noordelijk daarvan gelegen land te verkopen; dit ter verbetering van financiële situatie van de luchthaven. Daarbij wordt overigens wel geadviseerd in dit gebied te voorzien in een landingspunt voor parachute springen. E.e.a. betekent dat het te vervreemden gebied niet meer de bestemming houdt van aangewezen luchtvaart terrein.

Voorts scheidt het opheffen van baan 03-21 voor de lange termijn aan de zuidzijde van de luchthaven de mogelijkheid om de overslaglinie verder uit te breiden in westelijke richting.





n.v. luchthaven **teuge**

De aanleg van baanverlichting op baan 09-27 wordt geheel onderschreven. Hoewel deze aanleg slechts beperkte ruimtelijke consequenties heeft, worden de openingstijden van het vliegveld daarmee aanzienlijk verbeterd; met name in de winter periode en overige tijden met beperkt zicht. De toenemende bedrijfszekerheid van de luchthaven is vooral van essentieel belang voor verdere ontwikkeling van de zakelijke luchtvaart

Tenslotte dient vermeld te worden dat baan 09-27 reeds beschikt over een uitstekend rijbaanstelsel, parallel aan en over de gehele lengte van de baan 09-27. Daarmee wordt het voor de capaciteit en vliegers hinderlijke back tracken van toestellen op de start- en landingsbaan voorkomen. De aansluitingen van het rijbaanstelsel op de platformen zijn eveneens goed.

Een eenduidige scheiding tussen airside en landside, bijvoorbeeld d.m.v. een brede rode lijn over de gehele lengte van die grens, aangevuld met duidelijke bebording, wordt aanbevolen in het kader van de verhoging van de veiligheid.





n.v. luchthaven **teuge**

## 4. Overslaglinie

De overslaglinie bestaat primair uit de platformen, de daaraan liggende hangars of vliegtuigstallingen en de werkplaatsen en kantoren die daarmee samenhangen. Ook het kantoor van de Havendienst dient i.v.m. zijn toezicht houdende en regiefunctie goed en ongestoord zicht te hebben op het veld.

Ook het restaurant en een daaraan verbonden buitenterras, dient zo lang mogelijk op de begane grond in de overslaglinie zijn plaats te vinden. Mocht dit in de toekomst niet meer mogelijk zijn, dan is een locatie op eerste verdiepingsniveau aan te raden.

Voor de bezoekers/recreanten is een 'Kijkhoek' in de overslaglinie, met goed zicht op het landingsterrein, eveneens van belang. Voor handhaving van het draagvlak in de ruime omgeving is deze voorziening zelfs essentieel. In de toekomst is te overwegen om de functies van het restaurant, het buitenterras daarvan en een kijkhoek qua locatie te combineren.

Het behoort tot de mogelijkheden om, als aanvulling op het bovenstaande, eveneens een 'kijkhoek' te creëren aan de noordzijde van de verharde hoofdbaan. Hoewel dat terrein per fiets en eventueel auto, goed bereikbaar is, zullen, door de relatief afgelegen ligging van dit gebied, de voorzieningen als bovengenoemd (inclusief toiletten), daar slechts met relatief hoge kosten zijn te realiseren. Tevens kijken bezoekers daar, juist als het zonnig is en dus aantrekkelijk voor recreanten om Teuge Airport te bezoeken, er tegen de zon in naar landende en startende vliegtuigen.

De meest recente uitbreiding van de overslaglinie is de ontwikkeling van Teuge Oost. Opvallend daarbij is dat de platformruimte ter plaatse aanzienlijk werd vergroot door achter de eerste linie gebouwen nog een tweede linie te plaatsen. Voor de bereikbaarheid van die tweede linie voor vliegtuigen is een doorsteek door de eerste linie gecreëerd.

De uitstraling van de gebouwen op Teuge Oost is zondermeer professioneel te noemen, met aandacht voor de schaal van de luchthaven. Ook het plan voor een nieuw gebouw voor de luchthavendirectie en de havendienst, aan de westzijde van Teuge Oost, heeft deze uitstraling.

Voor een eenduidige uitstraling in de toekomst is het aan te bevelen bij een herontwikkeling van Teuge West, hetzelfde gebouwconcept toe te passen. Voor de herontwikkeling van dit gebied verscheen in oktober 2008 de 'Ontwikkelingsvisie Vliegveld Teuge' van bureau 'Compositie 5 Stedenbouw bv'. Ook in dit plan wordt, door het haaks op de baanrichting plaatsen van platformen, een vergroting van de opstelplaatsen voor vliegtuigen verkregen. Tevens helpt, evenals het geval is bij de ontwikkeling van Teuge Oost, de in het plan voorgestelde bebouwing mee aan de reductie van de geluidsbelasting voor het dorp Teuge.

De bebouwing aan de westzijde van Teuge West, de zgn. MVA/LVA-hangaar, is van redelijk recente datum en past qua functies en uitstraling in het voor de toekomst voorgestelde gebouwconcept. Mocht het in de toekomst noodzakelijk zijn om de overslaglinie nog verder uit te breiden, dan kan dit gebeuren door aan de westelijke kant een spiegeling te maken van de boven genoemde bebouwing met bijbehorende platformen.



n.v. luchthaven **teuge**



Uit: Ontwikkelingsvisie Vliegveld Teuge' van bureau 'Compositie 5 Stedenbouw bv'.





n.v. luchthaven **teuge**

## 5. Landzijdige ontwikkeling

De landzijdige ontwikkeling, welke nu nog heel beperkt aanwezig is, kan in de toekomst plaatsvinden op het zgn. Albersterrein. Qua locatie is dit, binnen de huidige grenzen van de luchthaven, de enige daarvoor geschikte plaats, die tevens ruim genoeg is om deze functies te huisvesten. De vormgeving van de bebouwing zal mede afhangen van de daar onder te brengen functies. Het is wel sterk aan te raden dat ook die bebouwing bij moet dragen aan de vermindering van de geluidsbelasting voor het dorp Teuge.

Als voorwaarde voor het realiseren van voorzieningen op deze locatie geldt dat het moet gaan om luchthaven gebonden functies. Als aanvulling daarop is het aan te bevelen, om in lijn met het Plan van Aanpak van de luchthavendirectie, hier vooral te streven naar het onderbrengen van maatschappelijke functies; dit in verband met het verder vergroten van het draagvlak voor de luchthaven door de omgeving.

Zowel door de luchthaven gebruikers als in verband met het draagvlak in de omgeving, wordt veel waarde gehecht aan het handhaven van de historische bebouwing en monumenten op en bij de luchthaven. Het bureau 'Compositie 5 Stedenbouw bv' geeft hier in het Ontwikkelingsplan van oktober 2008 concreet aanbevelingen over op pagina 17. Het voorliggende plan ondersteunt deze visie en de concrete aanbevelingen daarover.

Het gaat in dit verband om de volgende aanbevelingen:

“Waardevolle bebouwing inpassen:

- De Zanden 7, 9, 11, 13 en 47 en de bunkers als historische cluster behouden;
- Panden De Zanden 11b, 11d, 11e behouden.”

Daarenboven is het aan te bevelen om, bijvoorbeeld in de kantorenflat, op een aantrekkelijke, museale wijze aandacht te besteden aan o.a. de historische bebouwing en er ook toelichting op te geven aan het publiek. Als voordeel geldt dat de kantorenflat qua locatie vlakbij veel van de historische objecten ligt. De kantorenflat sluit daarmee qua functie en locatie ook uitstekend aan bij de in het voorgaande hoofdstuk genoemde cluster van voorzieningen voor bezoekers: restaurant, bezoekersterras en 'Kijkhoek'. Voor de kantorenflat zijn nog andere functies denkbaar, zoals winkel, vergaderruimte en uitzichtpunt vanaf de hoogste verdieping. Men dient zich daarbij te realiseren dat een aantal voorzieningen voor het publiek slechts een beperkt deel van het jaar gebruikt zullen worden.

Hoewel niet binnen de grenzen van het luchthaventerrein gelegen, is het aan te bevelen om de groene zone tussen de luchthaven en de woonbebouwing van het dorp Teuge te handhaven en waar mogelijk te versterken.



n.v. luchthaven **teuge**

## 6. Ontsluiting en wegenstructuur

De ontsluiting vanaf de provinciale weg N33 is thans De Zanden en bevindt zich aan de westzijde van de luchthaven. Lange tijd is gedacht dat een nieuwe ontsluiting aan de oostzijde zou worden gecreëerd door de gemeente Voorst; de Fokkerweg. Recent is echter gebleken dat deze weg weliswaar wordt gerealiseerd, maar dat het een 30 kilometer weg wordt ter ontsluiting van de daar geplande woonbebouwing. De ontsluiting van de luchthaven blijft dus, als het aan de gemeente Voorst ligt, op de huidige locatie.

Op zich is daar vanuit ruimtelijk oogpunt voor de luchthavenontwikkeling geen bezwaar tegen, hoewel de entree naar de luchthaven wel een upgrade nodig heeft. Tevens dient De Zanden ter plaatse van de 'Slaapfabriek' vloeiend over te gaan in de hoofdroute aan de zuidzijde van de luchthaven, met aan de rechterkant de groene buffer tussen luchthaven en het dorp Teuge. Daarmee wordt de Ontwikkelingsvisie gevolgd van bureau 'Compositie 5 Stedenbouw bv'. Dit geldt ook voor de overige wegen, met name op Teuge West. Aan de oostkant van de luchthaven dient ruimte te worden gecreëerd om met de auto veilig te kunnen keren en overig verkeer niet te hinderen. Een dergelijke voorziening is ook nodig voor het o.v. per bus.

De route vanaf en naar de snelwegen A1 en A50 is ronduit slecht te noemen. Oplossing daarvan valt echter buiten het kader van deze studie.

Overigens is het voor een professionele uitstraling van de luchthaven absoluut noodzakelijk dat een eenduidig en duidelijk concept wordt ontwikkeld en geïmplementeerd voor de bewegwijzering naar de diverse op de luchthaven aanwezige voorzieningen en vestigingen. Voordeel van De Zanden als entree naar de luchthaven, welke ter plaatse van de 'Slaapfabriek' vloeiend overgaat in de hoofdroute aan de zuidzijde van de luchthaven, is dat voor alle aan te geven bestemmingen op de luchthaven, de wegwijzers primair alleen naar links verwijzen. Dit bevordert de overzichtelijkheid en vindbaarheid.

Ook dient aandacht te worden besteed aan het auto parkeren in de toekomst. Het is uit kostenoverweging aan te bevelen zo lang als mogelijk het zgn. oppervlakte parkeren toe te passen. Dit gezien het grote verschil met de bouwkosten van parkeergarages.

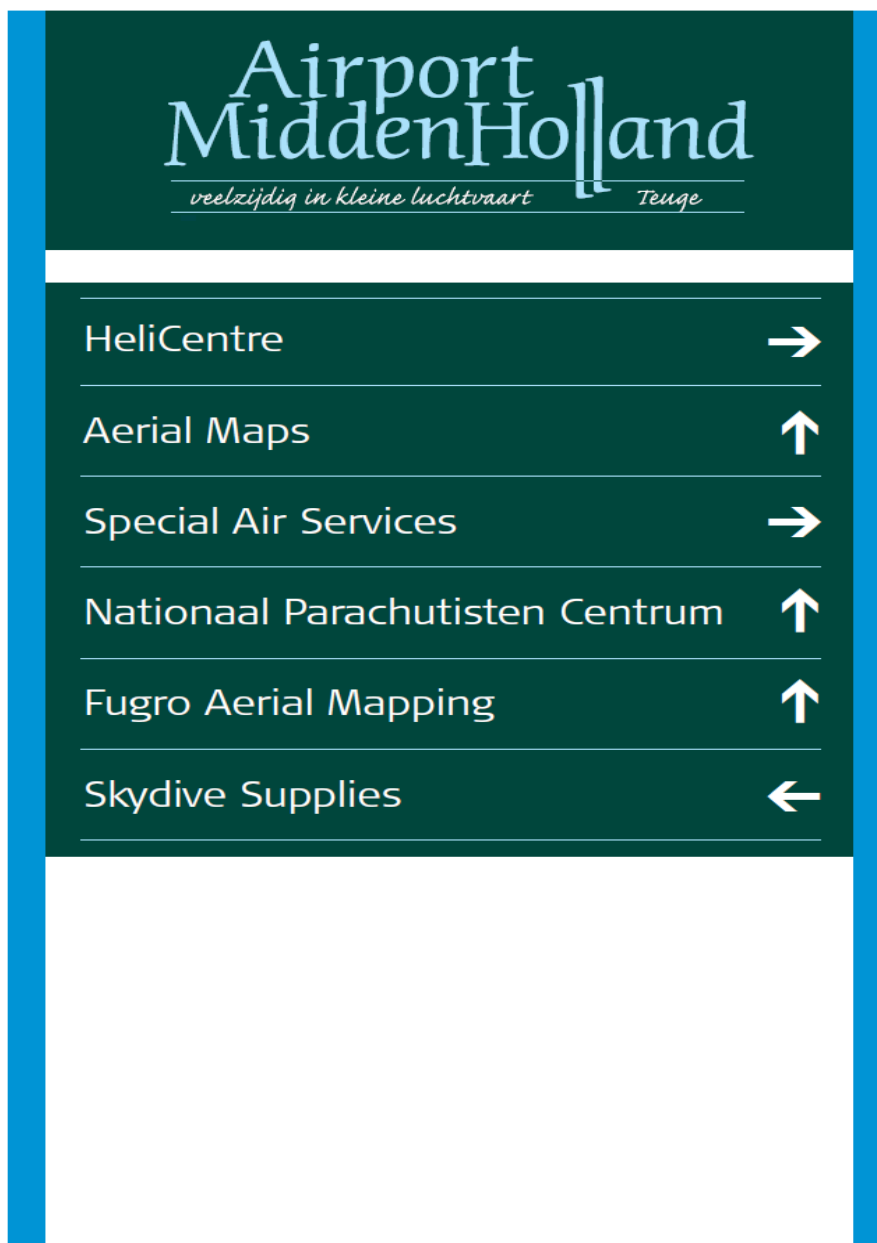
In principe vindt het auto parkeren voor personeel en klanten van de diverse bedrijven plaats op het eigen terrein van die bedrijven. Dit beleid wordt ook voor de toekomst aanbevolen. Het huidige parkeerterrein tussen de bunker en de MVA/LVA-hangaar is primair bedoeld voor de klanten en gebruikers van de direct aangrenzende bedrijven en functies, maar is niet voldoende om alle bezoekers/recreanten te voorzien van een parkeerplaats. Bezoekers/recreanten maken thans veelal gebruik van het Albersterrein. Aanbevolen wordt om, naast de door 'Compositie5 stedenbouw bv' aangegeven twee beperkte parkeerterreinen (zie pagina 16 van hun Ontwikkelingsvisie), zo lang als mogelijk de noord- of, bij voorkeur, de westzijde van het Albers terrein te reserveren voor dit doel. Dit terrein bevindt zich vlak bij de voor bezoekers/recreanten bestemde toekomstige functies. Passende bebording, aangevuld met beperkte verharding, kan hierbij behulpzaam zijn en draagt bij aan een professionele en zorgzame uitstraling.



n.v. luchthaven **teuge**

Een groot deel van de bezoekers/recreanten komt echter niet per auto, maar per fiets naar de luchthaven. Voor deze mensen wordt aanbevolen om in de directe nabijheid van het restaurant, buitenterras en overige toekomstige voorzieningen voor recreanten, fietsenrekken te plaatsen.

Dit is een weinig ruimte vragende en goedkope voorziening, maar draagt eveneens bij aan een klantgerichte en zorgzame uitstraling naar de gebruikers daarvan.



*Eenduidige bewegwijzering naar de op de luchthaven aanwezige voorzieningen (zie ook het 'Marketingcommunicatieplan Luchthaven Teuge' d.d. 7 maart 2012 van 'Maquet vastgoedcommunicatie')*



n.v. luchthaven **teuge**

## 7. Fasering

De voorgestelde fasering omvat drie verschillende periodes: Allereerst betreft het de ontwikkeling van zaken die prioriteit hebben. Vervolgens de aanpassing van de overige huidige bebouwing en tenslotte de ontwikkeling voor de verder gelegen toekomst.

### 7.1 Prioritaire ontwikkelingen

Dit betreft de aanleg van baanverlichting voor vliegtuigen,

Het sluiten van baan 03-21 en het, onder voorwaarden, vervreemden van de daarbij vrijkomende gronden aan de noordzijde van de luchthaven.

Het realiseren van de bebouwing van het zgn. Albersterrein, inclusief het ter plaatse aanpassen van de wegenstructuur op de luchthaven, de ontsluiting en de bewegwijzering.

Het voorzien in een nieuw kantoor voor de Havendienst en Directie van de luchthaven.

### 7.2 Aanpassing van de overige huidige bebouwing

Dit betreft met name de optimalisering van een groot deel van de bebouwing op Teuge West, aangezien de recente bebouwing van Teuge Oost al voldoet aan de eisen die daaraan gesteld kunnen worden voor alle bebouwing op de luchthaven.

In deze periode dient ook het overige deel van de wegenstructuur te worden aangepast

### 1.3 Ontwikkelingsmogelijkheden in de verder gelegen toekomst

Mocht in de verre toekomst een uitbreiding van de hangaar- en vliegtuig-opstelruimte nodig zijn, dan betreft het hier de realisatie westelijk van de huidige MVA/LVA-hangaar.

In deze periode is ook te verwachten dat de 'Kijkhoek' gecombineerd gaat worden met het terras van het restaurant, ter plaatse van het huidige restaurant. Daardoor worden alle bezoekersfaciliteiten geconcentreerd op één locatie.

Hoewel zondermeer prioriteit gegeven moet worden aan de onder 7.1 genoemde vier ontwikkelingen, kan de volgorde van ontwikkelingen in de overige twee categorieën, afhankelijk van de markt omstandigheden, nog onderling schuiven.