



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Datum

2 OKT. 2007

Contactpersoon

5.1.2.e

Doorkiesnummer

070 - 5.1.2.e

Bijlage(n)

1

Onderwerp

Gebruiksplan 2008

Luchtvaartterrein Seppe

N.V. Vliegveld Seppe

t.a.v. de heer 5.1.2.e

Pastoor van Breugelstraat 93

4744 RC BOSSCHENHOOFD

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk

IVW/LuLu/07NU000700

Geachte heer 5.1.2.e

Naar aanleiding van uw ingediend gebruiksplan 2008 van het luchtvaartterrein Seppe informeer ik u als volgt.

De Commissie milieuhygiëne luchtvaartterrein Seppe is in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over voornoemd gebruiksplan. Bij brief van 28 september 2007 heeft de Commissie, met inachtneming van opmerkingen, geadviseerd het gebruiksplan 2008 vast te stellen. Deze brief is als bijlage toegevoegd.

Verwachte geluidsbelasting

De door u ingediende prognose van het gebruik van uw luchtvaartterrein, zoals weergegeven in het gebruiksplan 2008, lopend van 1 oktober 2007 tot en met 30 september 2008, leidt niet tot een hogere geluidsbelasting dan is toegelaten volgens de vigerende 47 Bkl geluidszone.

Voorkomen of bestrijden van geluidshinder.

In het gebruiksplan 2008 heeft u maatregelen weergegeven die zijn gericht op het voorkomen of bestrijden van geluidshinder.

Hiermee is invulling gegeven aan het voorkomen of bestrijden van geluidshinder.

Het door u ingediend gebruiksplan 2008, voldoet aan de in artikel 30b van de luchtvaartwet gestelde eisen. Ik stel dit gebruiksplan 2008 van het luchtvaartterrein Seppe vast.

Aanbeveling:

De Commissie heeft enige positieve aanbevelingen geplaatst over onder andere de plaatsing van een of meerdere circuitmarkers. Ik verzoek u, bijvoorbeeld gezamenlijk met Commissieleden, actief medewerking te verlenen aan de uitvoering van de gevoerde discussie over plaatsing van circuitmarkers.

Toezichteenheid Luchthavens en Luchtruim

Unit Kennis, Advies en Berichtgeving - Toelating en

Continuerend Luchthavens

Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp

Telefoon (070) 456 30 00

Fax (070) 456 30 01

Internet www.ivw.nl



Een afschrift van deze brief wordt gezonden aan de Commissie milieuhygiëne luchtvaartterrein Seppe.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE PLV. UNITMANAGER UNIT KENNIS, ADVIES EN BERICHTGEVING,

TOEFAT / RING LUCHTHAVENS

5.1.2.e



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Handhavingsdienst
T.a.v. dhr. ing. **5.1.2.e**
Postbus 75788
1118 ZX SCHIPHOL CENTRUM

uw/your ref.
onze/our ref.
bijsl./encl.
ond./subject

1

Gebruiksplan 2004

airport, **06 NOV. 2003**Geachte heer **5.1.2.e**

Hierbij wordt u zonder begeleidend schrijven toegezonden:

- Een kopie van het Gebruiksplan 2004 betrekking hebbende op de periode 01.01.2004 tot 01.01.2005, dat heden verzonden is naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met het verzoek om voor vaststelling zorg te dragen.

X	Volgens afspraak
0	Naar aanleiding van uw schrijven d.d.
0	Naar aanleiding van uw telefoongesprek d.d.
0	Met het verzoek telefonisch contact op te nemen
X	Te uwer oriëntering
0	Ter ondertekening
0	Gaarne reactie
0	Ter bespreking op
0	Ter herinnering
0	Met dank

Met vriendelijke groeten,
Maastricht Aachen Airport

5.1.2.e

03.600309.00



MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

GEBRUIKSPLAN

MAASTRICHT AACHEN
AIRPORT

2004



INHOUDSOPGAVE

1. ALGEMEEN
 - 1.1. Inleiding
 - 1.2. Doel en status van het gebruiksplan
 - 1.3. Opzet van het gebruiksplan
 - 1.4. Betrouwbaarheid
2. VERKEERSPROGNOSE
 - 2.1.1. Ke-vliegtuigbewegingen
 - 2.1.2. Ke-vliegtuigcategorieën
 - 2.1.3. Ke-verdeling dag/nacht
 - 2.1.4. Ke-verdeling over het jaar
 - 2.2.1. BKL-vliegbewegingen
 - 2.2.2. BKL-vliegtuigcategorieën
 - 2.2.3. BKL-soort vlucht
 - 2.2.4. BKL-verdeling over de kwartalen
 - 2.2.5. BKL-nachtstraffactor
 - 2.2.6. BKL-weekendweegfactor
3. BAANGEBRUIK
 - 3.1 Inleiding
 - 3.2 Preferentieel baangebruik
 - 3.3 Verwacht baangebruik
 - 3.4 Vliegroutes
4. HANDHAVINGSMAATREGELEN
 - 4.1 Inleiding
 - 4.2 Maatregelen bij een dreigende plaatselijke zoneoverschrijding
 - 4.3 Maatregelen bij een dreigende algehele zoneoverschrijding

GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BIJLAGEN

- | | |
|---|------------------------------------|
| A | Aan- en uitvliegroutes IFR-verkeer |
| B | Aan- en uitvliegroutes VFR-verkeer |
| C | 35 Ke-contour |
| D | Waarden in de 58 Ke-netwerkpunten |
| E | 47 BKL-contour |
| F | Waarden in de 38 BKL-netwerkpunten |



1. Algemeen

1.1 Inleiding

Het gebruiksplan Maastricht Aachen Airport (MAA) 2004 is opgesteld op grond van artikel 30b van de Luchtvaartwet.

Dit gebruiksplan is het negende gebruiksplan voor MAA en heeft betrekking op het Ke-verkeer en het BKL-verkeer dat gebruik maakt van de luchthaven.

In dit gebruiksplan is, voor zover als redelijkerwijs van de exploitant kan worden verwacht, rekening gehouden met de 35 Ke-geluidszone en de 47 BKL-geluidszone, genoemd in de Interim Aanwijzing Maastricht Aachen Airport, afgegeven d.d. 28 april 2000, onder nr. DGR/LD/JBZ/L 00.210220, laatstelijk gewijzigd op 10 december 2002, onder nr. DGL/02.421963, waarbij op meerdere Ke-netwerkpunten een lagere MTG is vastgesteld en daardoor een veel KLEINERE 35 Ke-geluidszone is ontstaan.

Volgens artikel 30b van de Luchtvaartwet bevat het gebruiksplan een voorstel van het voorgenomen gebruik van de luchthaven voor een periode van 12 opeenvolgende maanden. Deze periode loopt van 01 januari van enig jaar tot 01 januari van het daarop volgend jaar.

Het voorliggende gebruiksplan beschrijft het voorgenomen gebruik van 01 januari 2004 tot 01 januari 2005.

1.2 Doel en status van het gebruiksplan

Het gebruiksplan heeft tot doel de omgeving te informeren over het voorgenomen gebruik van de luchthaven.

Tevens heeft een gebruiksplan als doel om een overschrijding van de in het Interim Aanwijzingsbesluit vastgestelde 35 Ke-zone en de 47 BKL-zone te voorkomen.

Op 10 december 2002 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (V&W) n.a.v. de uitspraak van de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, d.d. 11 september 2002, een kleinere 35 Ke-geluidszone vastgesteld (schrijven nr. DGL/02.421963).

In de toelichting is vermeld dat, indien de te nemen maatregelen om binnen de nieuwe 35 Ke-geluidszone te blijven dermate negatieve consequenties hebben dat de exploitatie van de luchthaven in gevaar wordt gebracht, het vaststellen van een gedoogbesluit wordt overwogen.

Hierbij is er door de Staatssecretaris van uit gegaan dat deze problematiek zich voor het gebruiksplanjaar 2004 niet zal voordoen omdat dan het nieuwe aanwijzingsbesluit van kracht zou zijn.

Door omstandigheden, buiten de schuld van de exploitant, is het nieuwe aanwijzingsbesluit nog steeds niet van kracht en zal dit waarschijnlijk pas plaatsvinden in de loop van het gebruiksplanjaar 2004.

Mede hierdoor zijn er grote problemen ontstaan voor MAA omdat reeds eind 2002 / begin 2003 besprekingen met luchtvaartmaatschappijen en touroperators zijn gevoerd waarbij door MAA is aangegeven dat de geluidszone voor het KE-verkeer in 2004 in de komende jaren niet meer als knellend ervaren behoefde te worden.

Het resultaat van deze besprekingen is dat luchtvaartmaatschappijen en touroperators meer vliegbewegingen gepland hebben voor 2004 op MAA.

Dit heeft tot gevolg dat op de netwerkpunten 16, 18, 29, 33 en 34 van de 35 Ke-geluidszone, de Maximum Toegestane Geluidsbelasting (MTG) wordt overschreden met respectievelijk 0,09 Ke, 0,29 Ke, 1,58 Ke, 0,03 Ke en 0,49 Ke.

Genoemde netwerkpunten liggen aan linker- en rechterzijde van de baan 22 - 04



1.3 Opzet van het gebruiksplan

Teneinde de verwachte geluidsbelasting in Ke en BKL conform de berekeningsvoorschriften te kunnen vaststellen bevat dit gebruiksplan de volgende onderdelen:

Verkeersprognose:

Een beschrijving van de verwachte vliegtuigbewegingen en vliegtuigtypes, alsmede de verwachte verdeling hiervan over het jaar en de Gemiddelde Nachttraffactor (GNSF) voor het Ke-verkeer en de Gemiddelde Nachttraffactor en de WeekendWeegfactor (WWF) voor het BKL-verkeer.

Baangebruik:

Een beschrijving van de verwachte verdeling van het verkeer over de beschikbare banen 04 en 22, alsmede een omschrijving van het preferente baangebruik.

Maatregelen:

Een beschrijving van mogelijke maatregelen die de exploitant kan nemen, dan wel kan voorstellen aan het bevoegd gezag, om een verdere overschrijding van de MTG in enig netwerkpunt door het Ke-verkeer en een eventuele dreigende overschrijding van de MTG in enig netwerkpunt door het BKL-verkeer, te voorkomen.

1.4 Betrouwbaarheid

Het verwachte gebruik voor 2004 is opgesteld n.a.v.:

1. de opgegeven dan wel verwachte vluchtschema's van de diverse luchtvaartmaatschappijen en touroperators die opereren op MAA;
2. een inschatting van het overige handels- en commerciële verkeer;
3. voor zover mogelijk rekening houdende met de in december 2002 herziene 35 Ke-geluidszone (wijziging Interim Aanwijzingsbesluit van 28 april 2000); en
4. de in december 2002 vastgestelde 47 BKL-geluidszone (wijziging Interim Aanwijzingsbesluit 28 april 2000).

Ke-verkeer

De gemiddelde nachtstraffactoren voor het Ke-verkeer zijn afgeleid n.a.v. de opgegeven vluchtschema's en waar dit niet bekend is, is een inschatting gedaan. Hierbij wordt opgemerkt dat bij kritische tijdstippen voor de start en landing t.a.v. nachtstraffactoren een zwaardere nachtstraffactor is aangenomen (b.v. vertrekschema 19.55 uur straffactor 3, is in de berekening meegenomen als vertrekschema 20.05 uur straffactor 4).

Het probleem van MAA en in feite van iedere regionale luchthaven bij het opstellen van een gebruiksplan v.w.b. het Ke-verkeer, is de relatief beperkte omvang van het verkeer. Een wijziging of het opheffen van de operatie van een bestaande klant of het werven van een nieuwe klant, betekent over het algemeen een relatief forse toe- of afname van de totale verkeersomvang.

Bij de verwachte vlootsamenstelling van het Ke-verkeer is uitgegaan van opgegeven vliegtuigtypen en schema's van de luchtvaartmaatschappijen en touroperators. Het komt voor dat luchtvaartmaatschappijen om operationele en/of technische redenen, tijdelijk een ander - groter of kleiner - vliegtuigtype inzetten c.q. bij een andere luchtvaartmaatschappij een vliegtuig inhuren. Mede hierdoor wordt met de gebruikte lijst van vliegtuigtypes niet de gehele - vaak zeer diverse - vloot beschreven die de luchthaven in een jaar aandoet. De diverse gebruikte vliegtuigtypen zijn de meest voorkomende op de luchthaven en staan dus tevens model voor een aantal vergelijkbare, minder frequent gebruikte vliegtuigtypen.

BKL-verkeer

T.a.v. het BKL-verkeer is uitgegaan van de vliegtuigtypes die het meeste van MAA gebruik maken. Deze type vliegtuigen zijn nagenoeg alle (ca. 85%) ingedeeld in de geluidscategorie 3.

(Geluidscertificatie conform Annex 16, Volume 1, Hoofdstuk 6, geluidsindeling 72.0 dBA – 75.0 dBA dan wel Hoofdstuk 10, geluidsindeling 76.9 dBA – 79.6 dBA).

M.b.t. de Gemiddelde Nachtstraffactor (GNSF) en de Weekendweegfactor (WWF) is een inschatting gedaan.

2. Verkeersprognose

2.1.1. KE-Vliegbewegingen

Volgens het huidige systeem van zonering van luchthavens wordt het verkeer onderverdeeld naar de grootte en de vorm van hinder die het oplevert in de omgeving. Zo wordt de geluidsbelasting van het verkeer boven de 6 ton MTOW weergegeven via de Ke-contouren. Ook het verkeer onder de 6 ton MTOW dat de routes van het grote verkeer volgt - dus een vergelijkbare vorm van hinder oplevert - wordt in die Ke-contour opgenomen. De praktische vertaling hiervan is dat het klein verkeer dat via IFR-rules vliegt in de berekening van de Ke-contour wordt meegenomen.

In dit gebruiksplan wordt geen onderscheid gemaakt tussen starts/landingen en circuitvluchten. Dit is omdat circuitvluchten voor propellervliegtuigen met een MTOW > dan 6 ton, straalvliegtuigen en helikopters i.v.m. tijdelijke kleinere 35 Ke-zone, niet zullen worden toegestaan.

De bewegingen in de kleine luchtvaart die via IFR-rules worden uitgevoerd (Ke-geluidscategorie 004), worden meegenomen in de Ke-berekening. Een groot deel van deze vluchten zijn lesvluchten, bestaande uit overlandvluchten (van en naar een andere luchthaven) en de zogenaamde ILS-approaches (het beoefenen van IFR-vertrek- en naderingsroutes op MAA). Voor de berekening van een contour is het doel van de vlucht niet maatgevend, maar wel het vliegpatroon van de vlucht.

De omvang en samenstelling van het vliegverkeer zoals geschetst in het gebruiksplan, is zoals reeds eerder aangegeven gebaseerd op de aangeleverde gegevens - schema's en vliegtuigtypen - van de luchtvaartmaatschappijen en een inschatting van de ontwikkelingen van de commerciële luchtvaart op Maastricht Aachen Airport.

Een overzicht van de meest relevante aantallen vliegbewegingen en types die van de luchthaven gebruik hebben gemaakt in de periode van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2003 met daarbij gevoegd de prognose voor het laatste kwartaal van 2003 is weergegeven in tabel 1.

De actuele aantallen vliegbewegingen van alle vliegtuigtypen van de geluidscategorie 004, is gezien de diversiteit, te groot om deze vliegtuigtypen apart te vermelden.

In tabel 2 is per kwartaal de prognose van de vliegbewegingen voor het gebruiksplanjaar 2004 aangegeven met het verwachte jaargemiddelde van de nachtstrafactor.

Bewegingen met passagiersvliegtuigen

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen geregeld verkeer (lijndienst en Low Cost) en ongeregeld verkeer (vakantievluchten).

De bestaande lijndienst naar Amsterdam uitgevoerd met een tweemotorig propeller-vliegtuig (type AT42), is ook voor 2004 met ca. 2720 vliegtuigbewegingen opgenomen in het gebruiksplan (zelfde vluchtschema als in 2003).

De Low Cost carrier Ryanair voert dagelijks met een Boeing 737-800 een vlucht uit naar Londen-Stansted. De mogelijkheid is niet uitgesloten dat m.i.v. 01-05-2004 er een tweede dagelijkse vlucht naar Londen-Stansted zal worden uitgevoerd.

De vluchten van Ryanair zijn gepland in de daguren.

Ook is rekening gehouden met een tweede Low Cost carrier, V-Bird, die op een buitenlandse bestemming een dagelijkse vlucht zal gaan uitvoeren.

Deze vlucht - met een Airbus 320 - zal gedeeltelijke in de avonduren plaatsvinden.

De vakantievluchten zijn, voor zover aangereikt en bekend door de luchtvaartmaatschappijen, zo nauwkeurig mogelijk in het gebruiksplan verwerkt. Hierbij is

November 2003

voor de situatie waarbij de schematijd de naast hogere nachtstraffactor nadert, rekening gehouden met een mogelijke vertraging en is de naast hogere nachtstraffactor aangehouden.

De vakantievluchten worden volgens de prognose hoofdzakelijk uitgevoerd door het vliegtuigtype Boeing B733 - B738 – B752 en Airbus A300 en A320.

Bewegingen met vrachtvliegtuigen

Voor het aantal geplande vliegbewegingen met vrachtvliegtuigen (Hoofdstuk 3) is uitgegaan van de aangereikte vluchtschema's door de luchtvaartmaatschappijen en de afhandelingmaatschappij en de daaruit voortvloeiende nachtstraffactor. Hiervoor zijn opgenomen 418 bewegingen met een Boeing B74F, 209 bewegingen met een Airbus A300, 628 bewegingen met een A310, alsmede 104 bewegingen met een DC8-62, die gemodificeerd is van Hoofdstuk 2 naar Hoofdstuk 3,

Voor het accommoderen van ongeregelde vrachtluchten zijn 210 bewegingen met een McDonald-Douglas DC6 en/of Antonov An12 (propellervliegtuigen) opgenomen en 104 bewegingen met een Airbus A300.

De bewegingen van de ongeregelde vrachtluchten zijn gelijkelijk verdeeld over het gebruiksplanjaar.

Overige Ke-vliegbewegingen

Dit zijn commerciële vliegbewegingen, zoals lesvluchten - taxivluchten - zakenvluchten – helikoptervluchten – ambulance vluchten – politievluchten e.d. Deze vliegbewegingen worden uitgevoerd met vliegtuigen die vallen in de geluidscategorie 004 (propellervliegtuigen, type TRIN – PA28 - PA31 - PA34 - BE20 e.d.) en de geluidscategorie 070 (kleine straalvliegtuigen van het type E145 - C550 - C650 – CL60 e.d.) en helikopters hoofdzakelijk ingedeeld in de geluidscategorie 010.

Nogmaals wordt opgemerkt dat er met diverse luchtvaartmaatschappijen en touroperators gesprekken gaande zijn. Deze gesprekken zijn reeds eind 2002 / begin van 2003 gestart en beginnen nu resultaten af te werpen c.q. zijn reeds in een ver gevorderd stadium. Hierbij is MAA er uitgegaan dat per 01-01-2004 de nieuwe aanwijzing voor Maastricht Aachen Airport van kracht zou zijn die een grotere 35 Ke-geluidszone zou bevatten en die de luchthaven de ruimte zou bieden om het " exploitanten alternatief " – genoemd in de MER PKB Maastricht en Lelystad - tot uitvoer te brengen.

Tabel 1 Starts/landingen meest gebruikte vliegtuigtypen Ke-verkeer 2003

Type	Cat.	Hfdst.	prognose 2003	9 mnd actueel en 3 mnd prognose 2003
E120 /D328	072	Prop	0	302
AT42	071	Prop	3.296	3.137
DC6/AN12	080	Prop	208	218
E145/C650 e.a.	070	3	1.500	1.339
DC86/B703	037/026	2/3	310	206
DHC8/DC3	079	Prop	0	80
L1011	056	3	208	85
B744	039	3	442	398
B733AC/738	469	3	1.758	1.574
B733/734/735	069	3	54	50
MD88	068	3	108	64
EA30	078	3	402	247
EA32/B752	077	3	616	598
A124/B727	046	3	0	0
Helikopter	010	Heli	200	315
General Aviation	004	Prop	10.000	11.094

In 2003 worden naar verwachting ca. 21.000 Ke-vliegbewegingen uitgevoerd.

Tabel 2 Prognose starts/landingen Ke-verkeer 01.01.2004 tot en met 31.12.2004

Type	P/C	Cat.	Hfdst.	1° kwrt.	2° kwrt.	3° kwrt.	4° kwrt.	Totaal	GNSF
AT42	P	071	Prop	680	680	680	680	2.720	2.20
MD88	P	068	3	0	52	52	0	104	2.25
A320/B752	P	077	3	236	368	368	236	1.208	4.06
A300	P	078	3	0	44	44	0	88	2.02
B733/B734/B735	P	069	3	0	76	76	0	152	1.00
B738/B733-AC	P	469	3	304	762	818	482	2.366	1.38
B744	V	039	3	104	104	104	106	418	3.70
DC8	V	037	3	26	26	26	26	104	7.00
A300	V	078	3	78	78	78	79	313	4.49
A310	V	081	3	157	157	157	157	628	3.90
DC6/AN12	V	080	Prop	52	52	52	54	210	2.50
Subtotaal				1.637	2.399	2.455	1.820	8.311	
C650/ DA50 e.d.	GA	070	3	350	400	400	350	1.500	2.00
BE20/ PA31 e.d.	GA	004	Prop	2.500	3.500	3.500	2.500	12.000	1.20
BO6T	GA	010	Heli	75	75	75	75	300	1.10
Subtotaal				2.925	3.975	3.975	2.925	13.800	
Totaal				4.562	6.374	6.430	4.745	22.111	

P Passagiersvliegtuigen 6.638 vliegbewegingen
 V Vrachtvliegtuigen 1.673 vliegbewegingen
 GA General Aviation vliegtuigen 13.800 vliegbewegingen

2.1.2 Vliegtuigcategorieën

De in dit gebruiksplan gehanteerde vlootsamenstelling betreft de meest voorkomende vliegtuigtypes op de luchthaven. Hiermee wordt niet de gehele, vaak zeer diverse, vloot beschreven die de luchthaven in een jaar aandoet. De gebruikte types vertegenwoordigen tevens een aantal vergelijkbare, minder frequent gebruikte types.

Het passagiers-lijndienstverkeer wordt uitgevoerd met een propellervliegtuig van het type AT43.

De Low Cost vluchten en de vakantiecharters worden geheel uitgevoerd met Hoofdstuk 3 vliegtuigen van het type B737 en A320.

Het vrachtvervoer, zowel lijndienst als charter, wordt uitgevoerd met Hoofdstuk 3-vliegtuigen, waarbij ook incidenteel propellervliegtuigen worden gebruikt.

Hoofdstuk 2 vliegtuigen

M.i.v. 01 april 2002 is het verboden binnen de EU vluchten uit te voeren met Hoofdstuk 2-vliegtuigen, met uitzondering van vliegtuigen met een MTOW < 34 ton. Ontheffing hiervan kan gegeven worden door de Minister van Verkeer en Waterstaat in zeer bijzondere omstandigheden, o.a. humanitaire redenen. In 2003 zijn 2 ontheffingen verleend voor vluchten met een IL76.

2.1.3 Verdeling dag/nacht

Maastricht Aachen Airport is tussen 23.00 en 06.00 uur lokale tijd gesloten. In uitzonderingsgevallen kan buiten deze openstellingsuren door vliegtuigen in nood of vliegtuigen die worden ingezet voor hulpverlening of reddingsacties, gebruik worden gemaakt van de luchthaven. Daarnaast bestaat voor vliegtuigen die vertraging op het gebruikelijke schema oplopen de mogelijkheid tot 24.00 uur gebruik te maken van de luchthaven.

Bij de berekening van de Ke-geluidsbelasting wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde nachtstraffactor (nsf). De waarde van deze vermenigvuldigingsfactor voor vliegtuigbewegingen is afhankelijk van het tijdstip van de dag waarop de beweging plaatsvindt.

Zo wordt een vliegtuigbeweging die om 22.30 uur 's avonds plaatsvindt vermenigvuldigd met een factor 8. Deze beweging geldt dus 8 keer zo zwaar in de berekening van de totale geluidsbelasting als een vlucht die om 10.30 uur 's morgens (nsf = 1) wordt uitgevoerd. Door gebruik te maken van de vluchtschema's van verschillende maatschappijen en gemiddelde waarden over voorgaande jaren zijn voor de gebruikte vliegtuigtypes gemiddelde straffactoren bepaald. In tabel 2 zijn deze factoren voor de gebruiksplanperiode per type weergegeven.

Tijdsvak	Nachtstraffactor
00 – 06	10
06 – 07	8
07 – 08	4
08 – 18	1
18 – 19	2
19 – 20	3
20 – 21	4
21 – 22	6
22 – 23	8
23 – 24	10

2.1.4 Verdeling over het jaar

Het verkeersaanbod is niet constant over het jaar. In het zomerseizoen is het aantal vliegtuigbewegingen in het passagierssegment door de vakantievluchten hoger dan in de rest van het jaar.

Deze seizoensfluctuaties geven aanleiding tot het maken van een prognose van het verkeer per kwartaal.

Hierbij worden 2 kanttekeningen geplaatst:

- het grootste aantal bewegingen in het handelsverkeer (Ke-)verkeer bestaat uit lijndienstverkeer (zowel passagiers- als vrachtluchten) en Low Cost en is gelijkmatig verdeeld over het jaar; en
- het verkeersbeeld op een regionale luchthaven is, zoals al eerder besproken, vaak variabel, zeker m.b.t. de vakantievluchten en het overige charterverkeer. Een goede prognose van de verdeling over het jaar is vrijwel onmogelijk vast te stellen. Tevens wordt opgemerkt dat door de luchtvaartmaatschappijen de vluchtschema's voor het zomerseizoen omstreeks januari/februari bekend worden gemaakt en de schema's voor het winterseizoen omstreeks september/oktober.

2.2.1. BKL-Vliegbewegingen

BKL-vliegbewegingen zijn bewegingen die worden uitgevoerd onder de zicht vliegregels (Visual Flight Rules).

Door de Staatssecretaris van V&W is op 10 december 2002 bij de wijziging van het Interim Aanwijzingsbesluit van 28 april 2000, voor 2003 een 47 BKL-geluidszone vastgesteld. Deze BKL-geluidszone is gelijk aan de BKL-geluidszone die door de exploitant is aangevraagd voor de definitieve aanwijzing van de luchthaven, die vermoedelijk pas midden 2004 van kracht zal worden.

Voor de gebruiksplanperiode 2004 verwacht MAA dat er ongeveer 25.000 BKL-vliegbewegingen door propellervliegtuigen zullen worden uitgevoerd. Een afname van 5.000 vliegbewegingen t.o.v. 2003.

In 2003 (9 maanden actueel en 3 maanden prognose) zullen ca. 22.000 BKL-vliegbewegingen uitgevoerd waarvan ca. 13.500 circuitbewegingen (ca. 60%).

2.2.2. Verdeling over de categorieën

Voor de indeling in geluidscategorieën is uitgegaan van de vliegtuigen die voor het overgrote deel op MAA thuis horen c.q. gestationeerd zijn. Nagenoeg al deze vliegtuigen zijn ingedeeld in de nieuwe geluidscategorie 3 aan de hand van hun officiële geluidscertificaat.

MAA kan de actuele geluidsbelasting van het BKL-verkeer berekenen aan de hand van de registratie van de vliegtuigen, indien deze bij de inspectie Verkeer en Waterstaat als zodanig zijn geregistreerd.

Indien een vliegtuig niet als zodanig is geregistreerd, zal het automatisch in een zwaardere geluidscategorie worden ingedeeld die voordat type vliegtuig, zonder geluidscertificaat, van toepassing is.

2.2.3. Soort vlucht

De verhouding starts/landingen van overlandvluchten versus circuitvluchten wordt voor de gebruiksplanperiode 2004 – gelet op de vliegbewegingen in 2003 - als volgt ingeschat:

starts/landingen bewegingen	:	10.000 vliegbewegingen
circuits bewegingen	:	15.000 vliegbewegingen

De 10.000 vliegbewegingen (start en landingen) zijn als volgt over de VFR-vliegroutes (aankomst en vertrek) verdeeld:

- 4.000 vliegbewegingen richting Bravo (Born)
- 4.000 vliegbewegingen richting Uniform (Ubachsberg)
- 2.000 vliegbewegingen richting Mike (Maastricht)

2.2.4. Verdeling over de 4 kwartalen

De verdeling van de BKL-bewegingen, overland- en circuitbewegingen, over de 4 kwartalen van 2004 wordt als volgt ingeschat:

1 ^e kwartaal	2004	4.000 bewegingen	waarvan 2.400 circuitbewegingen
2 ^e kwartaal	2004	7.000 bewegingen	waarvan 4.200 circuitbewegingen
3 ^e kwartaal	2004	10.000 bewegingen	waarvan 6.000 circuitbewegingen
4 ^e kwartaal	2004	4.000 bewegingen	waarvan 2.400 circuitbewegingen

2.2.5 Nachtstraffactor

Voor het BKL-verkeer zijn de volgende nachtstraffactoren van toepassing:

00.00 – 07.00 uur	10.00
07.00 – 19.00 uur	1.00
19.00 – 23.00 uur	3.16

Voor de overlandbewegingen is een gemiddelde nachtstraffactor aangehouden van 1.20.
Voor de circuitbewegingen is een gemiddelde nachtstraffactor aangehouden van 1.00.

2.2.6. Weekendweegfactor

Voor vliegbewegingen uitgevoerd op weekenddagen (zaterdag en zondag) en op feestdagen in de 6 drukste maanden (april t/m september) geldt een extra weegfactor van 5.00.

Van het totaal aantal vliegbewegingen, wordt er van uitgegaan dat 5% van deze bewegingen in deze periode plaatsvindt.

3. Baangebruik

3.1 Inleiding

Maastricht Aachen Airport beschikt voor het Ke- en het BKL-verkeer over een start- en landingsbaan die in twee richtingen – afhankelijk van de weersomstandigheden – gebruikt kan worden (baan 04 – 22) en die een lengte heeft van 2500 meter.

Baan 22 is tevens voorzien van een stopway van 250 meter die alleen in noodgevallen (o.a. voor het afbreken van en start) gebruikt mag worden.

Baan 22 en sinds november 2003 ook baan 04 is t.b.v. het Ke-verkeer uitgerust met een Instrument Landing Systeem (ILS).

In tegenstelling tot grotere luchthavens, bijvoorbeeld Schiphol, is er op Maastricht Aachen Airport geen sprake van het niet beschikbaar zijn van banen door groot onderhoud. Door de afhankelijkheid van slechts één start- en landingsbaan voor het grotere verkeer kan deze baan niet zomaar buiten gebruik worden gesteld. Het onderhoud aan de banen en gronduitrusting, waarbij het vliegverkeer geen doorgang kan vinden, vindt daarom waar nodig 's nachts plaats.

3.2. Preferent baangebruik

De keuze voor een start- of landingsbaan wordt in belangrijke mate bepaald door de weersomstandigheden.

In overleg met de (plaatselijke) Luchtverkeersleiding Nederland (LVLN) is besloten dat, gelet op de hoofdzakelijk heersende zuidwesten wind, de start- en landingsbaan 22 als preferente baan zal gelden.

Afhankelijk van de zich ontwikkelende geluidsbelasting kan het voorkomen dat gedurende bepaalde tijden, indien de vliegveiligheid (o.a. weersomstandigheden) dit toelaat, baan 04 preferent wordt.

3.3. Verwacht baangebruik 2004

Uitgaande van het preferente baangebruik wordt voor zowel het Ke- als het BKL-verkeer en actueel gebruik in 2002 en van januari t/m september 2003, rekening gehouden met onderstaande verdeling.

Baan	Verwacht baangebruik Ke-verkeer		
	Landingen	Starts	ILS-approaches
22	75%	75%	75%
04	25%	25%	25 %

Baan	Verwacht baangebruik BKL-verkeer		
	Landingen	Starts	Circuits BKL
22	75%	75%	75 %
04	25%	25%	25%

3.4. Vliegroutes

IFR-verkeer

Voor het IFR-verkeer zijn voor de banen 04 en 22 een aantal standaard vertrek- en naderingsprocedures vastgesteld. Deze procedures worden beschreven in het AIP. De routes die middels deze procedures worden beschreven zijn weergegeven in bijlage A. Voor de berekening van de Ke-zone is in feite alleen van belang of naar het noorden of het zuiden wordt uitgevlogen. De splitsing van de routes in het noorden vindt op een zodanig grote afstand van de luchthaven - en daarom hoogte - plaats dat het effect hiervan niet meer in de 35 Ke-geluidscontour merkbaar is.

Op basis van bestemmingen wordt ingeschat dat circa 40% van het verkeer naar het noorden uitvliegt (richting bakens THORN en ROMIN) en circa 60% naar het zuiden (richting baken OLNO).

VFR-verkeer

Voor het VFR-verkeer zijn voor de banen 04 en 22 een drietal standaard vertrek- en naderingsroutes. Deze routes zijn beschreven in het AIP en worden als bijlage B bij dit gebruiksplan gevoegd.

Met betrekking tot het circuitverkeer voor de baan 22 en 04 wordt opgemerkt dat voor het beoefenen van starts en landingen (touch and go) alleen het circuit gevlogen mag worden dat aan de oostkant van de luchthaven is gesitueerd.

Overland verkeer dat aankomt via de routes Bravo en Mike zullen voor het uitvoeren van de landing op baan 22 c.q. 04 normaliter invoegen via het circuit dat gelegen is aan de westzijde van de baan.



In dit verband wordt er op gewezen dat de lijnen op deze "routekaarten" de theoretische hartlijnen vormen van de standaardroutes. In de praktijk zal een zekere spreiding plaatsvinden.

Bovendien kan van deze routes en circuits worden afgeweken indien de verkeersleiding – in bijzondere omstandigheden o.a. vliegveiligheid en weersomstandigheden - daartoe opdracht geeft.

4. Handhavingsmaatregelen

4.1 Inleiding

In 2004 zal voor het Ke-verkeer, gelet op de nieuwe kleinere Ke-zone, in de netwerkpunten 16, 18, 29, 33 en 34 een overschrijding plaatsvinden van respectievelijk 0,09 Ke, 0,29 Ke, 1,58 Ke, 0,03 Ke en 0,49 Ke, waarbij de overschrijding in de netwerkpunten 16 en 33 binnen de toegestane handhavingsmarge vallen van 0,10 Ke.

MAA zal trachten in de bovengenoemde netwerkpunten de overschrijding niet groter te laten worden.

Hiertoe zal MAA, voor zover dit in haar vermogen ligt, de volgende acties/maatregelen ondernemen:

- het verbieden van circuitvluchten met propellervliegtuigen met een MTOW > 6 ton, helikopters en straalvliegtuigen;
- waar mogelijk luchtvaartmaatschappijen te bewegen hun schema's aan te passen en deze naar de daguren (08.00 – 18.00 uur) te verplaatsen; en
- schemawijzigingen direct in de prognose voor het resterende gebruiksplanjaar te verwerken.

De exploitant zal de voorgeschreven rapportages van het 1^e en 2^e kwartaal 2004 tijdig indienen en vervolgens iedere maand, ingaande eind juli 2004, het actuele gebruik met daarbij gevoegd de (eventueel bijgestelde) prognose voor de rest van het gebruiksplanjaar 2004 van het Ke-verkeer rapporteren aan de Handhavingsdienst Luchtvaart.

Met het BKL-verkeer worden m.b.t. eventuele overschrijding van de MTG in de netwerkpunten geen problemen verwacht.

Het gebruik – actueel en prognose – van het BKL-verkeer zal dan ook conform het handhavingsvoorschrift per kwartaal gerapporteerd worden aan de Handhavingsdienst Luchtvaart.

Bij een verdere zoneoverschrijding door het Ke-verkeer en een dreigende zone overschrijding door het BKL-verkeer, dient onderscheid gemaakt te worden tussen een plaatselijke (lokale) overschrijding op een of meer netwerkpunten en een algehele overschrijding.

Onderstaand volgen maatregelen die door de exploitant genomen kunnen worden, dan wel kunnen worden voorgesteld aan het bevoegd gezag, om een (verdere)dreigende zoneoverschrijding te voorkomen.

4.2 Maatregelen bij een (verdere) dreigende plaatselijke zone-overschrijding

1. Voor het Ke-verkeer:
 - het in overleg met de Luchtverkeersleiding tijdelijk wijzigen van het preferent baangebruik van baan 22 in baan 04 indien dit in een positief effect resulteert en het uit oogpunt van de vliegveiligheid toelaatbaar is; en
 - het toepassen van een restrictief baangebruik gedurende de uren van 06.00 - 08.00 uur en 18.00 - 23.00 uur.
2. Voor het BKL-verkeer:
 - eigenaren van vliegtuigen die gestationeerd zijn op Maastricht Aachen Airport tijdig van de dreigende overschrijding op de hoogte brengen en verzoeken hun vliegbewegingen t.b.v. recreatieve doeleinden zoveel mogelijk te beperken;
 - de Minister van Verkeer en Waterstaat voorstellen een start- en landingsverbod in te stellen voor vliegtuigen die niet gestationeerd zijn op Maastricht Aachen Airport gedurende de rest van het lopend gebruiksplanjaar;
 - vliegscholen gevestigd op Maastricht Aachen Airport verzoeken een groter deel van hun vliegbewegingen op andere vliegvelden te laten plaatsvinden; en
 - vliegscholen gevestigd op Maastricht Aachen Airport, op basis van hun gemaakte aantal vliegbewegingen de voorafgaande 5 jaren, een percentage toe te wijzen van het maximum toegestane aantal BKL-bewegingen

4.3 Maatregelen bij een dreigende algehele zone-overschrijding

1. Voor het Ke-verkeer.

Gelet op de ruime marges in de overige netwerkpunten zal een algehele zone-overschrijding niet voorkomen. Zie bijlage C.
2. Voor het BKL-verkeer.

Gelet op de ruime marges vermeld in bijlage D zal een algehele overschrijding van de toegestane BKL-zone niet voorkomen.



1. GEBRUIKTE AFKORTINGEN

AIP	:	Aeronautical Information Publication
BKL	:	Belasting Kleine Luchtvaart
GNSF	:	Gemiddelde NachtStrafFactor
IFR	:	Instrument Flight Rules
ILS	:	Instrument Landing System
Ke	:	Kosteneenheid
LVLN	:	Luchtverkeersleiding Nederland
MTOW	:	Maximum Take Off Weight
VFR	:	Visual Flight Rules
MTG	:	Maximum Toegestane Geluidsbelasting in een netwerkpunt
WWF	:	WeekendWeegFactor BKL-verkeer



AAN- EN UITVLIEGROUTES (Bijlage A en B)

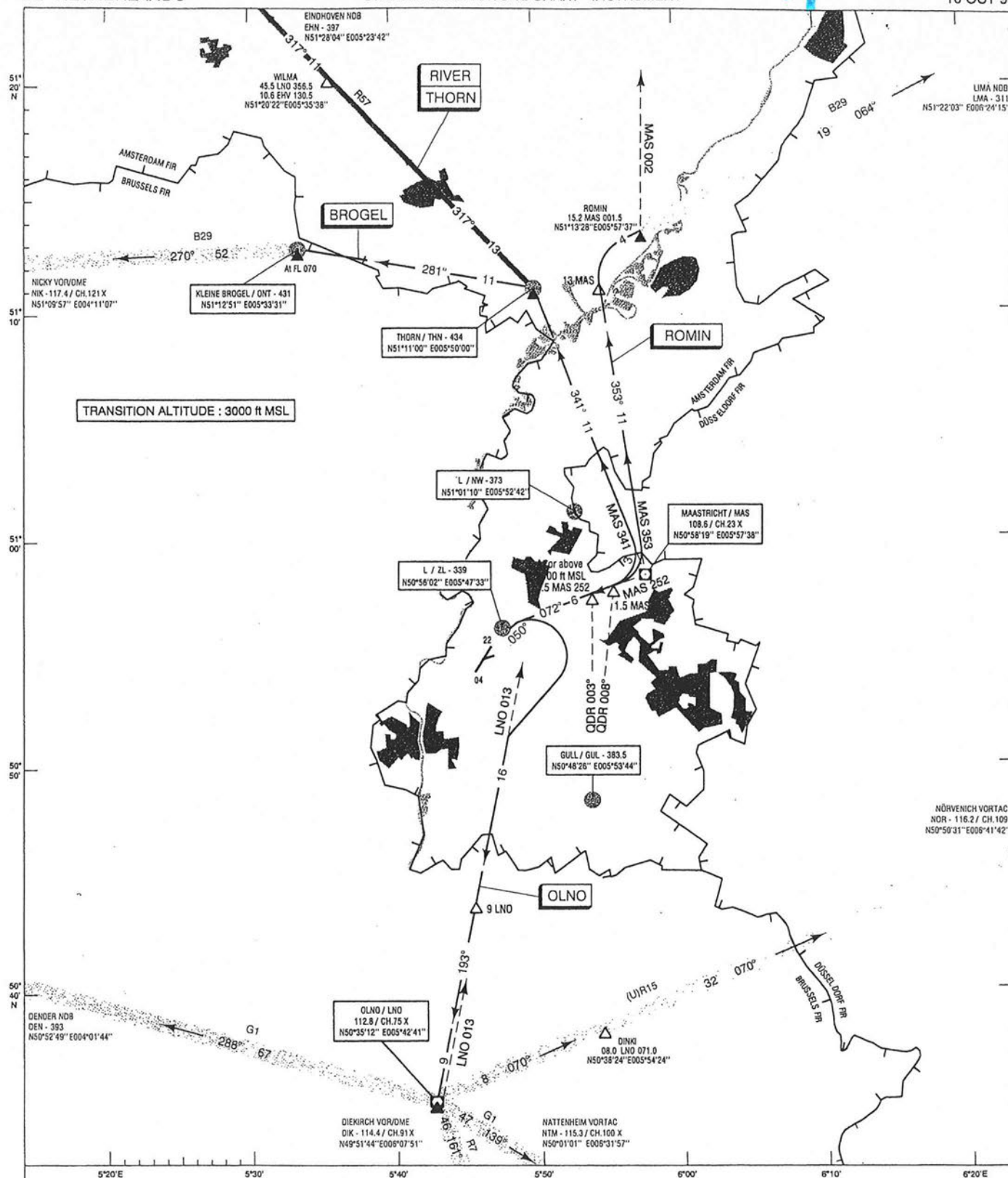
Voor het IFR-verkeer is voor de banen 04 en 22 een aantal standaard vertrek- en naderingsprocedures vastgesteld.

Deze procedures worden beschreven in het AIP, EHBK AD 2-2-7.11 en 2-2-7.11A en 2-2-7-19 en 2-2-7-19A en 2-2-9.1 (Bijlage A).

Voor het VFR-verkeer zijn voor de banen 04 en 22 3 standaard vertrek- en naderingsroutes vastgesteld alsmede de circuits

Deze worden beschreven in het AIP EHBK AD 2-2-11.1 en 2-2-11.2 (Bijlage B).

NB: Van deze routes kan worden afgeweken indien de verkeersleiding - in zeer bijzondere omstandigheden - daartoe opdracht geeft.



AVERAGE VAR 1.5°W (1995)

DISTANCES IN NM

ALTITUDES IN FEET

DIRECTIONS ARE MAGNETIC

23 SPY 304 DME SPY 23 NM

VOR SPY RADIAL 304

SID AND / OR ROUTE TO

PROCEED ON

ATS ROUTE

ATS ROUTE (DOMESTIC)

VOR RADIAL

BEARING

GENERAL

Take-off shall be made from the beginning of the RWY.

Non-jet ACFT with an AUV below 5700kg may be exempted.

MAXIMUM SPEED: Below FL 100: MAX 250 KT IAS.

COMMUNICATION FAILURE: see EHBK AD 2.22.

CAUTION: In the Maastricht TMA 1 and 2 uncontrolled
VFR-flights are permitted.

TWR	121.825	Beek Ground	Start-up control and pre-flight information
	119.475	Beek Tower	
	362.300		
	119.700	Reg. Guard	
APP	120.200	Beek Approach	
(TAR)	123.975		
	371.675		
	128.350	Dutch MIL outside OPN HR	
	242.150		
ATIS	124.575	Maastricht Information	
	121.500	General Emergency	
	243.000	in Amsterdam FIR	

Note:
Pilots of ACFT proceeding via OLNO VOR/DME or Kleine Brogel NDB
may be instructed to contact Liège APP or Kleine Brogel APP
respectively before contacting Brussels ACC.

**Standard Instrument Departures
Maastricht Aachen - RWY 04**

BROGEL Departure

At 750 ft AMSL turn right to track 050° MAG to intercept MAS 252 to MAS VOR. 2.5 MAS 252 (QDR GUL 003°) at or above 3000 ft AMSL. At 1.5 MAS 252 (QDR GUL 008°) turn left to intercept MAS 341 to THN NDB. Cross THN NDB FL 060 or above. Over THN NDB turn left QDR THN 281 to ONT NDB. ONT NDB at FL 070. Over ONT NDB intercept B29 to NIK VOR. *Request level change at FL 070.*

OLNO Departure

At 750 ft AMSL turn right to track 223° MAG to intercept LNO 013 to LNO VOR. Cleared level or crossing condition for LNO VOR, whichever is lower, must be reached before 9 LNO 013.

RIVER Departure

At 750 ft AMSL turn right to track 050° MAG to intercept MAS 252 to MAS VOR. 2.5 MAS 252 (QDR GUL 003°) at or above 3000 ft AMSL. At 1.5 MAS 252 (QDR GUL 008°) turn left to intercept MAS 341 to THN NDB. THN NDB at FL 060. *Request level change at FL 060.*

Over THN NDB intercept R57 to EHN NDB. At EHN NDB intercept HSD 107 via BREDA (20.7 EHV/HSD 106.8) to PESER (33.3 EHV/HSD 106.8). At PESER turn right to intercept QDM STD 308° to STD NDB. Over STD NDB intercept QDR STD 340° to RIVER (34.0 SPL 224.4).

ROMIN Departure

At 750 ft AMSL turn right to track 050° MAG to intercept MAS 252 to MAS VOR. 2.5 MAS 252 (QDR GUL 003°) at or above 3000 ft AMSL.

At 1.5 MAS 252 (QDR GUL 008°) turn left to intercept MAS 353. At 13 MAS 353 turn right to intercept B29. Cleared level or crossing condition for ROMIN (15.2 MAS 001.5), whichever is lower, must be reached at or before 13 MAS 353.

THORN Departure

At 750 ft AMSL turn right to track 050° MAG to intercept MAS 252 to MAS VOR. 2.5 MAS 252 (QDR GUL 003°) at or above 3000 ft AMSL.

At 1.5 MAS 252 (QDR GUL 008°) turn left to intercept MAS 341 to THN NDB. THN NDB at FL 060. Over THN NDB intercept R57 to EHN NDB.



Note :
Pilots of ACFT proceeding via OLNO VOR/DME or Kleine Brogel NDB
may be instructed to contact Liège APP or Kleine Brogel APP
respectively before contacting Brussels ACC.

**Standard Instrument Departures
MAASTRICHT Aachen - RWY 22****BROGEL Departure**

Straight ahead. At 10 MAS 239 turn left to intercept LNO 013 outbound.

Abeam L-ZL at or above 3000 ft AMSL. At MAS 338 turn left to intercept MAS 341 to THN NDB. Cross THN NDB FL 060 or above. Over THN NDB turn left QDR THN 281° to ONT NDB. ONT NDB at FL 070. Over ONT NDB intercept B29 to NIK VOR.

Request level change at FL 070.

OLNO Departure

Straight ahead. At 10 MAS 239 turn left to track 163° MAG to intercept LNO 013 to LNO VOR.

Cleared level or crossing condition for LNO VOR, whichever is lower, must be reached before 9 LNO-013.

RIVER Departure

Straight ahead. At 10 MAS 239 turn left to intercept LNO 013 outbound. Abeam L-ZL at or above 3000 ft AMSL. At MAS 338 turn left to intercept MAS 341 to THN NDB. THN NDB at FL 060.

Request level change at FL 060.

Over THN NDB intercept R57 to EHN NDB. At EHN NDB intercept HSD 107 via BREDA (20.7 EHV/HSD 106.8) to PESER (33.3 EHV/HSD 106.8). At PESER turn right to intercept QDM STD 308° to STD NDB. Over STD NDB intercept QDR STD 340° to RIVER (34.0 SPL 224.4).

ROMIN Departure

Straight ahead. At 10 MAS 239 turn left to intercept LNO 013 outbound. Abeam L-ZL at or above 3000 ft AMSL. At 36 LNO 013 turn right to intercept B29. Cleared level or crossing condition for ROMIN (15.2 MAS 001.5), whichever is lower, must be reached at or before 36 LNO 013.

THORN Departure

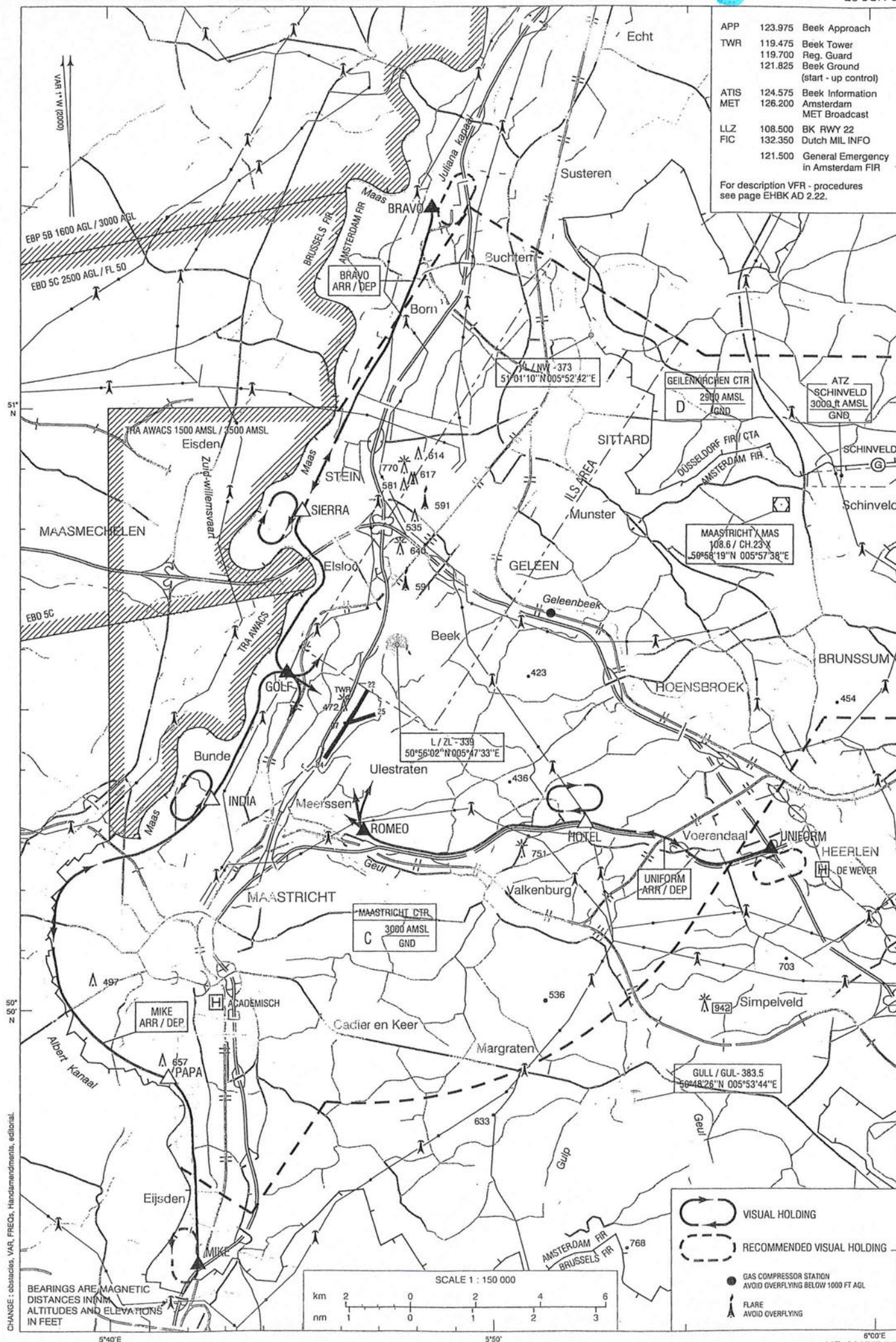
Straight ahead. At 10 MAS 239 turn left to intercept LNO 013 outbound. Abeam L-ZL at or above 3000 ft AMSL. At MAS 338 turn left to intercept MAS 341 to THN NDB. THN NDB at FL 060. Over THN NDB intercept R57 to EHN NDB.



 STAR
 ATS ROUTE
 ATS ROUTE (DOMESTIC)
 VOR RADIAL
 BEARING

CAUTION :
In the Maastricht TMA 1 and 2
uncontrolled VFR-flights are permitted

Note :
Pilots of ACFT proceeding via OLNO VOR / DME or Kleine Brogel NDB may be instructed by Brussels ACC or Maastricht UAC to contact Liège APP or Kleine Brogel APP respectively before contacting Beek TWR.
In this case communication with Beek TWR shall nevertheless be established at or before entering the Maastricht TMAS.





CONTOUR OP BASIS VAN PROGNOSE

35 Ke-contour (Bijlage C en D)

In tabel 2 is het verwachte gebruik voor de gebruiksplanperiode 2004 weergegeven. De Ke-contour zoals weergegeven met een blauwe lijn in de bijlage C geeft de geluidsbelasting weer voor het geprognosticeerde gebruik t.o.v. de toegestane geluidsbelasting weergegeven met een rode lijn.

De berekende Ke-contour voor het gebruik van de luchthaven in 2004 past – met uitzondering voor de netwerkpunten 16, 18, 29, 33 en 34 - binnen de vastgestelde zone.

Uit bijgevoegde lijst met de MTG in de netwerkpunten (Bijlage D) is te zien dat op het merendeel van de overige netwerkpunten een ruime overschrijding is van de maximaal toegestane Ke-waarde.

De contour en de daarbij behorende netwerkpunten zijn berekend conform het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van vliegverkeer, RLD-uitgave RLD/BV-01, Appendices 7.

47 BKL-contour (Bijlage E en F)

Het verwachte gebruik voor de gebruiksplanperiode 2004 is weergegeven met een blauwe contour lijn. De rode contour lijn geeft de maximaal toegestane gebruiksbelasting aan (Bijlage E).

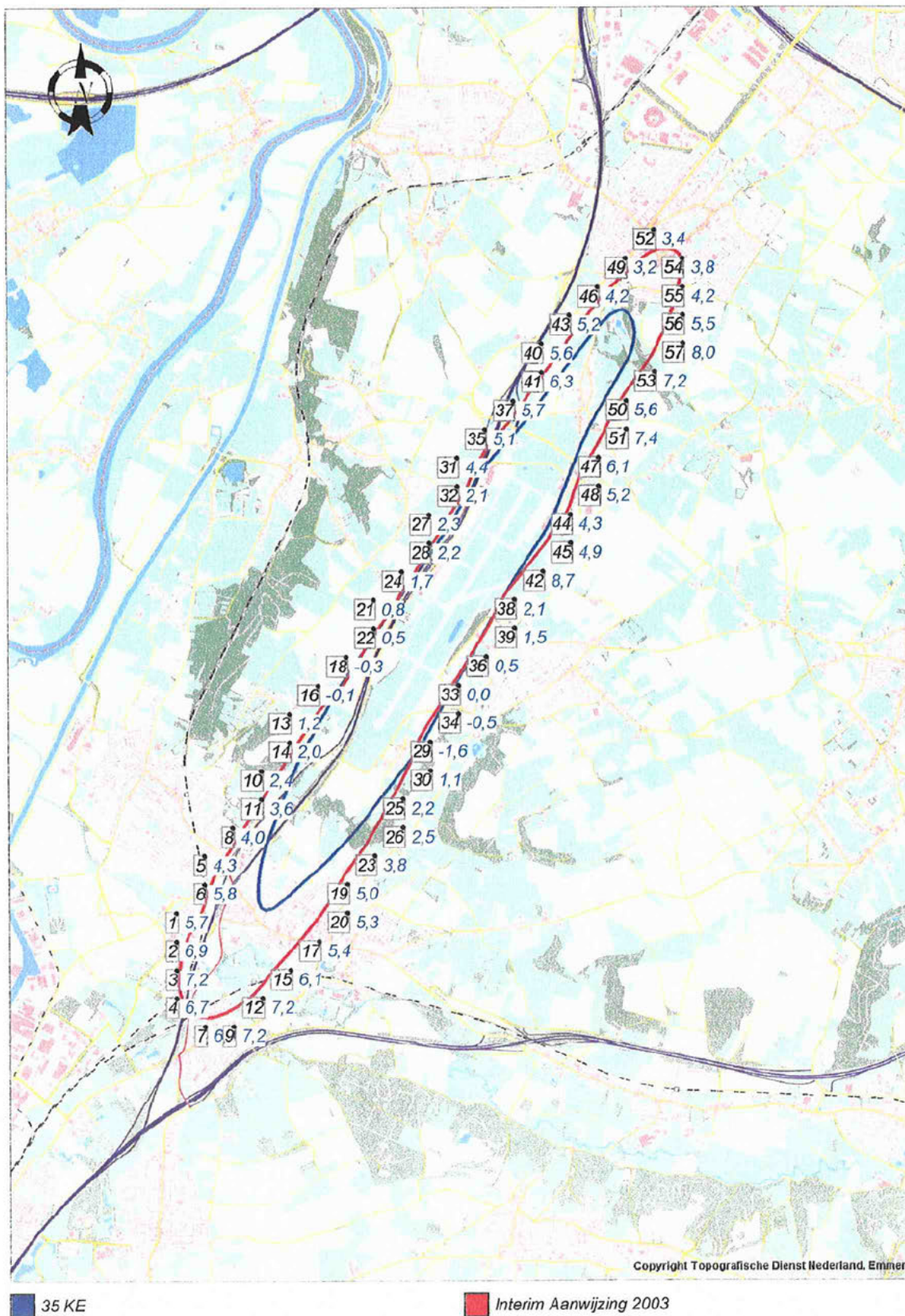
Uit de bijgevoegde lijst met de MTG in de netwerkpunten (Bijlage F) is te zien dat op de 38 netwerkpunten de maximaal toegestane geluidsbelasting ruim overschreden wordt.

De contour en de daarbij behorende netwerkpunten zijn berekend conform het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting tengevolge van de Kleine Luchtvaart NLR TR88125U.



EHBK Calculation results: Noise zone [Ke]

Project : Gebruiksplan 2004 versie 2 november 2003
 Settings : Planning [01-01-04 to 31-12-04]
 Appendices : version 7 [valid from 01-01-2003] [Aircraft 10-10-03.cdb]



EHBK [report 10] Calculation results : Network points [Ke]

Project : Gebruiksplan 2004 versie 2 november 2003
Settings : Planning [01-01-04 to 31-12-04]
Appendices : version 7 [valid from 01-01-2003] [Aircraft 10-10-03.cdb]

Capacity usage (reference: Int. Aanw 2003) = 64,1 %

Nr.	X	Y	MTG	ZOG	Margin	Usage (%)
1	179500	322000	31,40	25,75	5,65	52,2
2	179500	321750	33,80	26,89	6,91	45,1
3	179500	321500	34,70	27,53	7,17	43,8
4	179500	321250	34,70	28,03	6,67	46,4
5	179750	322500	30,60	26,30	4,30	61,0
6	179750	322250	34,00	28,17	5,83	51,1
7	179750	321000	31,40	27,99	6,41	47,8
8	180000	322750	32,50	29,47	4,03	62,9
9	180000	321000	33,50	26,27	7,23	43,5
10	180250	323250	31,10	28,73	2,37	76,1
11	180250	323000	34,70	31,09	3,61	66,0
12	180250	321250	33,70	26,52	7,18	43,8
13	180500	323750	28,60	27,42	1,18	87,3
14	180500	323500	33,00	30,99	2,01	79,3
15	180500	321500	32,50	26,44	6,06	49,8
16	180750	324000	29,00	29,09	-0,09	101,0
17	180750	321750	31,40	26,03	5,37	53,9
18	181000	324250	30,80	31,09	-0,29	103,4
19	181000	322250	33,20	28,20	5,00	56,2
20	181000	322000	29,90	24,65	5,25	54,6
21	181250	324750	27,70	26,90	0,80	91,2
22	181250	324500	33,70	33,16	0,54	94,0
23	181250	322500	31,20	27,41	3,79	64,6
24	181500	325000	30,60	28,94	1,66	82,6
25	181500	323000	32,20	30,06	2,15	78,1
26	181500	322750	28,80	26,34	2,46	75,3
27	181750	325500	27,50	25,19	2,31	76,6
28	181750	325250	33,70	31,49	2,21	77,5
29	181750	323500	30,60	32,18	-1,58	119,9
30	181750	323250	29,20	28,13	1,07	88,4
31	182000	326000	27,50	23,09	4,41	60,2
32	182000	325750	31,00	28,87	2,13	78,3
33	182000	324000	33,10	33,13	-0,03	100,3
34	182000	323750	27,90	28,39	-0,49	105,8
35	182250	326250	30,30	25,21	5,09	55,7
36	182250	324250	29,30	28,82	0,48	94,6
37	182500	326500	31,70	25,96	5,74	51,6
38	182500	324750	31,40	29,30	2,10	78,5
39	182500	324500	25,60	24,10	1,50	84,1
40	182750	327000	28,00	22,36	5,64	52,2
41	182750	326750	34,10	27,81	6,29	48,5
42	182750	326000	34,30	25,57	8,73	36,6
43	183000	327250	30,20	25,00	5,20	55,0
44	183000	325500	32,70	28,41	4,29	61,0
45	183000	326250	27,30	22,36	4,94	56,6
46	183250	327500	32,20	28,01	4,19	61,7
47	183250	326000	31,90	25,80	6,10	49,5
48	183250	325750	27,80	22,63	5,17	55,1
49	183500	327750	32,50	29,28	3,22	69,0
50	183500	326500	32,70	27,15	5,55	52,8
51	183500	326250	29,50	22,06	7,44	42,5
52	183750	328000	32,50	29,09	3,41	67,5
53	183750	326750	31,90	24,68	7,22	43,6
54	184000	327750	34,80	31,05	3,75	64,9
55	184000	327500	34,30	30,10	4,20	61,7
56	184000	327250	32,60	27,14	5,46	53,3
57	184000	327000	30,30	22,31	7,99	39,9

EXCEEDING	X	Y	MTG	ZOG	Margin	Usage (%)
18	181000	324250	30,80	31,09	-0,29	103,4

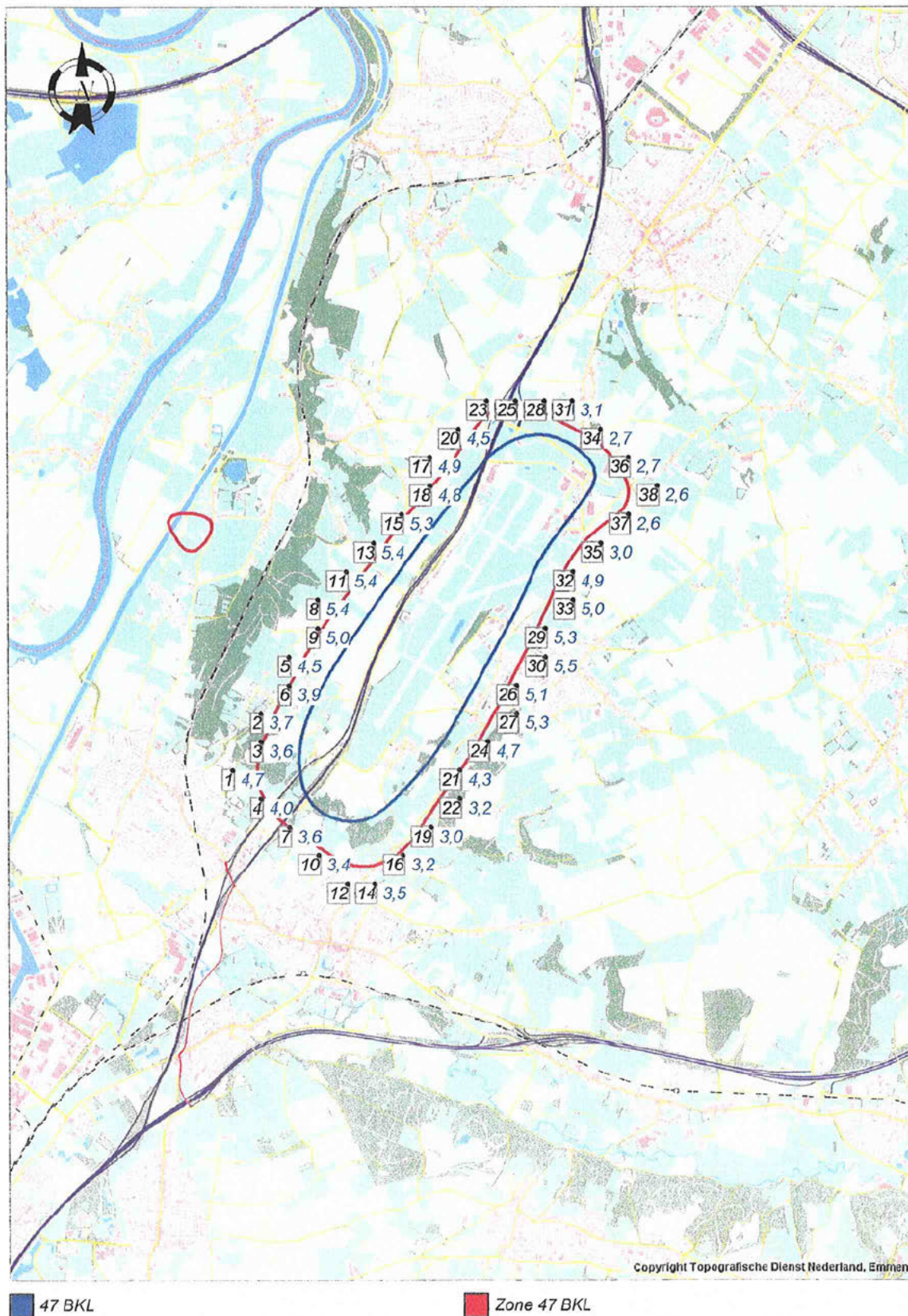
EHBK [report 10] Calculation results : Network points [Ke]

Project : Gebruiksplan 2004 versie 2 november 2003
Settings : Planning [01-01-04 to 31-12-04]
Appendices : version 7 [valid from 01-01-2003] [Aircraft 10-10-03.cdb]

EXCEEDING	X	Y	MTG	ZOG	Margin	Usage (%)
29	181750	323500	30,60	32,18	-1,58	119,9
34	182000	323750	27,90	28,39	-0,49	105,8

EHBK Calculation results: Noise zone [Bkl]

Project : Gebruiksplan 2004 versie 2 november 2003
Settings : Planning [01-01-04 to 31-12-04]
Appendices : version oktober 2000 [Aircraft 10-10-03.cdb]



EHBK [report 10] Calculation results : Network points [Bkl]

Project : Gebruiksplan 2004 versie 2 november 2003
Settings : Planning [01-01-04 to 31-12-04]
Appendices : version oktober 2000 [Aircraft 10-10-03.cdb]

Capacity usage (reference: Zone) = 39,8 %

Nr.	X	Y	MTG	ZOG	Margin	Usage [%]
1	180000	323250	46,00	41,32	4,68	34,0
2	180250	323750	46,00	42,31	3,69	42,8
3	180250	323500	46,80	43,22	3,58	43,9
4	180250	323000	46,80	42,78	4,02	39,6
5	180500	324250	45,40	40,94	4,46	35,8
6	180500	324000	47,00	43,12	3,88	40,9
7	180500	322750	47,00	43,36	3,64	43,3
8	180750	324750	44,20	38,79	5,41	28,8
9	180750	324500	46,50	41,53	4,97	31,8
10	180750	322500	46,40	42,98	3,42	45,5
11	181000	325000	44,80	39,38	5,42	28,7
12	181000	322250	45,10	41,83	3,27	47,1
13	181250	325250	45,30	39,91	5,39	28,9
14	181250	322250	46,10	42,64	3,46	45,1
15	181500	325500	46,10	40,84	5,26	29,8
16	181500	322500	46,80	43,61	3,19	48,0
17	181750	326000	44,80	39,92	4,88	32,5
18	181750	325750	46,80	42,02	4,78	33,3
19	181750	322750	46,30	43,33	2,97	50,5
20	182000	326250	45,30	40,79	4,51	35,4
21	182000	323250	46,90	42,65	4,25	37,6
22	182000	323000	45,70	42,54	3,16	48,3
23	182250	326500	47,00	41,97	5,03	31,4
24	182250	323500	45,60	40,89	4,71	33,8
25	182500	326500	46,60	42,31	4,29	37,2
26	182500	324000	45,70	40,65	5,06	31,3
27	182500	323750	44,00	38,67	5,33	29,3
28	182750	326500	45,30	41,90	3,40	45,7
29	182750	324500	45,60	40,28	5,32	29,4
30	182750	324250	43,80	38,34	5,46	28,4
31	183000	326500	44,00	40,94	3,06	49,4
32	183000	325000	45,60	40,69	4,91	32,3
33	183000	324750	43,60	38,63	4,97	31,8
34	183250	326250	45,30	42,63	2,67	54,1
35	183250	325250	46,10	43,15	2,95	50,7
36	183500	326000	45,30	42,61	2,69	53,8
37	183500	325500	46,40	43,82	2,58	55,2
38	183750	325750	44,40	41,81	2,59	55,1



Milieucommissie voor het luchtvaartterrein Lelystad

M/S/SG:	Dienst: KLD
BSG-nr.:	2152

16 MART 2001

5.1.2.e
9/3

Secretariaat:

p/a Postbus 91
8200 AB LelystadTelefoon (0320) 27 84 79
Fax (0320) 27 83 33Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAGuw brief van
20 februari 2001uw kenmerk
HDL/01.610074ons kenmerk
bi197053.emudatum
15 MAART 2001
dossiernummerbehandeld door
5.1.2.edoorkiesnummer
0320 - **5.1.2.e**bijlagen
1onderwerp
Advisering gebruiksplannen.

Geachte mevrouw,

Bij brief van 23 januari 2001 ontvingen wij een verzoek om vóór 2 februari 2001 advies uit te brengen over het gebruiksplan luchtvaartterrein Lelystad 2001.

Met betrekking tot de advisering van gebruiksplannen merken wij het volgende op.

Gebruiksplan 2000.

Bij brief van 23 december 1999 wordt door u het gebruiksplan 2000 goedgekeurd zonder dat ingegaan is op ons advies van 29 november 1999 (zie bijgevoegd exemplaar).

Door het gebruiksplan 2000 goed te keuren, voor wat betreft het BKL-vliegverkeer, hebt u impliciet ingestemd met het hanteren van 8 geluidscategorieën bij het berekenen van de geluidszone. Of dit ook kan is ons tot op dit moment niet duidelijk omdat u onze bovengenoemde brief niet hebt beantwoord.

Gebruiksplan 2001

Bij brief van 23 januari 2001 verzoekt u ons advies uit te brengen over het gebruiksplan 2001 waardoor er met betrekking tot het BKL-vliegverkeer opnieuw een discussie ontstaat of wel of niet bij het berekenen van de toegestane geluidszone gebruik mag worden gemaakt van 8 geluidscategorieën

In de eerste plaats willen we u in dit verband nogmaals wijzen op de nog immer niet beantwoorde brief van 29 november 1999.

Op de tweede plaats dient uw goedkeuring van het gebruiksplan 2000, zonder advies van de commissie en analoog aan de procedure van vorig jaar, opnieuw te leiden tot goedkeuring van het gebruiksplan 2001 met betrekking tot het BKL-vliegverkeer. Dit temeer omdat het gebruiksplan 2001 niet afwijkt van het gebruiksplan 2000.

Omdat wij over het gebruiksplan 2000 geen evaluatie hebben ontvangen en niet weten of de 47 BKL-geluidscontour in dat jaar is overschreden gaan wij er van uit dat eventuele overschrijdingen, zo zij al

Handhavingsdienst Luchtvaart

SDI nr: **531.1**

Datum

22 MART 2001

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Optegun

archief

5/

01.600285



02.610040



in 2000 zijn voorgekomen, door de exploitant middels aanvullende maatregelen in 2001 zullen worden voorkomen.

Functioneren van de commissie

Met betrekking tot de functie van de commissie nog het volgende.

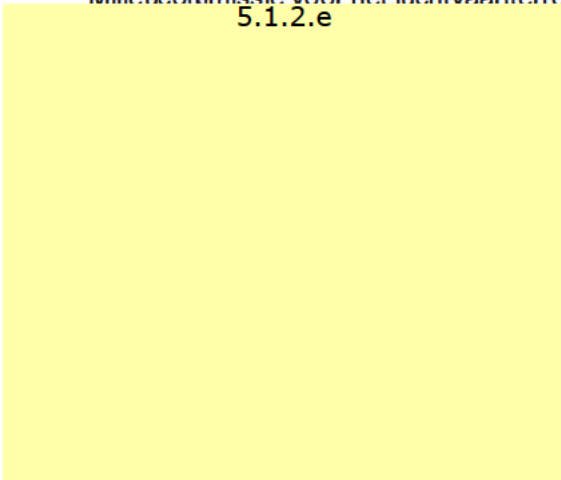
Op grond van de Luchtvaartwet dient de exploitant van een luchtvaartterrein voor een periode van 12 maanden een gebruiksplan op te stellen. Voor het luchtvaartterrein Lelystad vangt deze periode aan op 1 januari van elk jaar. De vaststelling van het gebruiksplan vindt binnen zes weken plaats als o.a. is aangetoond dat het gebruik niet zal leiden tot een hogere geluidsbelasting dan is toegestaan. Voor de behandeling van het gebruiksplan in een commissievergadering is deze proceduretijd vrij kort. Daarnaast blijft het voor de commissie, door het ontbreken van geluidsberekeningen (door het NLR) die aantonen dat zowel het geprognoseerde (2001) als het feitelijk gebruik (2000) van het luchtvaartterrein Lelystad binnen de daarvoor vastgestelde geluidszones blijft, moeilijk te adviseren. Als voorbeeld wijzen wij u hierbij op het, bij brief van 20 februari 2001, toegezonden NLR-rapport (NLR-CR-2000-628) inzake gebruiksplan 2000 KE-vliegverkeer luchtvaartterrein Lelystad.

Erger is nog het feit dat op brieven van de commissie (o.a. november 1999) gewoon niet wordt ingegaan. Het functioneren van de commissie en de geloofwaardigheid naar buiten en naar de leden van de commissie onderling staat als gevolg daarvan ter discussie. Wij verwachten van u op de meest korte termijn zodanige maatregelen en toezeggingen dat de commissie mogelijk maakt volwaardig en geloofwaardig te functioneren. Tenminste het beantwoorden van brieven maakt daar een onderdeel van uit.

Wij vertrouwen erop dat u aan de in onze brief verwoorde bezorgdheid passende aandacht zult schenken.

Hoogachtend,

Milieucommissie voor het luchtvaartterrein Lelystad,
5.1.2.e





Milieucommissie voor het luchtvaartterrein Lelystad

Secretariaat

p/a Postbus 91
8200 AB Lelystad

Telefoon (0320) 27 84 79
Fax (0320) 27 83 33

Minister van verkeer en waterstaat
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

uw brief van

uw kenmerk

ons kenmerk
s2944499.emu

datum
29 NOV. 1999
dossiernummer

behandeld door

doorkiesnummer

bijlagen

5.1.2.e**5.1.2.e**

onderwerp

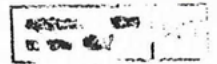
Advies Gebruiksplan luchtvaartterrein Lelystad 2000.

Geachte mevrouw/mijnheer,

Op 18 november 1999 is het Gebruiksplan luchthaven Lelystad 2000 (verder te noemen gebruiksplan) in de vergadering van de milieucommissie voor het luchtvaartterrein Lelystad besproken.

Bij de beoordeling van het gebruiksplan heeft de milieucommissie het volgende geconstateerd:

- a. dat per 1 januari 2000 de grenswaarde van de BKL-zone rondom het luchtvaartterrein Lelystad dient te worden verlaagd naar 47 BKL;
- b. dat voor de berekening van het gebruiksplan is uitgegaan van 8 geluidscategorieën;
- c. dat het NLR op dit moment geen berekening van de geluidszone kan leveren met 8 geluidscategorieën, maar bij een berekening uitgaat van de traditionele 4 geluidscategorieën;
- d. dat op basis van dit gegeven geen adequate berekening door het NLR voor de 47 BKL-zone kan worden geleverd;
- e. dat de milieucommissie onderschrijft dat de 47 BKL-zone als uitgangspunt dient voor de berekening t.b.v. het gebruiksplan;
- f. dat de milieucommissie tevens van mening is dat de NV Luchthaven Lelystad voor de berekening van het gebruiksplan terecht uitgaat van 8 geluidscategorieën;
- g. dat omdat de NLR op dit moment niet in staat is de gewenste berekening te leveren, de milieucommissie geen advies kan geven;



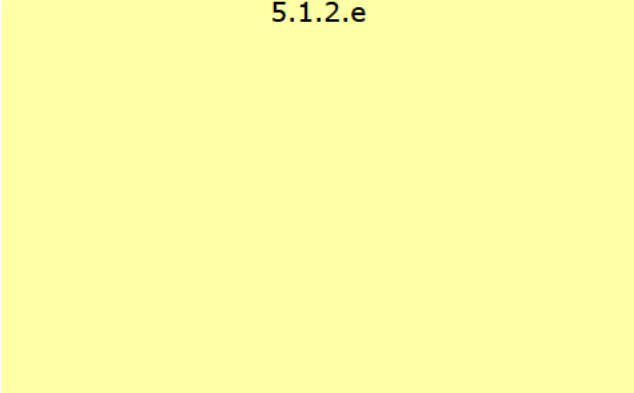
- h. dat de milieuc commissie zich realiseert dat het vastgestelde Gebruiksplan luchthaven Lelystad 1999 zolang uitgangspunt blijft voor het functioneren van het luchtvaartterrein;
- i. dat de milieuc commissie er vanuit gaat dat, als op korte termijn wel een berekening met 8 categorieën wordt uitgevoerd, de milieuc commissie alsnog kan adviseren over het gebruiksplan.

Wij vertrouwen erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en zien met belangstelling uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

namens de milieuc commissie voor het luchtvaartterrein Lelystad,

5.1.2.e



515

719.1

n.v. vliegveld seppe



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Handhavingsdienst Luchtvaart
Tav de heer **5.1.2.e**
Postbus 75788
1118 ZX Schiphol-Centrum

RLD/HDL/DIV

16 JUL 2002

ONTVANGEN



02.600313

Bosschenhoofd, 11 juli 2002
Onderwerp: ontwerp gebruiksplan 1-10-2002 tot 1-10-2003

Uw brief van: --
Uw kenmerk: --
Bijlagen: 1

Geachte heer **5.1.2.e**,

Bijgaand doe ik u toekomen het ontwerp voor het gebruiksplan 1-10-2002 tot 1-10-2003 van vliegveld Seppe.

Op 3 juni 2002 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 5 december 2001 een nieuwe beslissing op bezwaar genomen met betrekking tot de aanwijzing en zonering van vliegveld Seppe. Bij dat besluit is een nieuwe geluidszone vastgesteld gebaseerd op 58.000 vliegbewegingen.

In bijlage A is een prognose gemaakt van de verdeling van de vliegbewegingen over de onderscheiden maanden en kwartalen. Daarbij is uitgegaan van de gegevens welke zijn gebruikt voor de vaststelling van de nieuwe geluidszone en met het werkelijke gebruik in het lopende gebruiksplanjaar.

Nog niet bekend is of de prognose zoals opgenomen in bijlage blijft binnen de nieuwe geluidszone gebaseerd op 58.000 vliegbewegingen. Opgemerkt wordt dat in het gebruiksplan wordt uitgegaan van 1,5% bewegingen in de categorieën I en II, terwijl daarvoor in de geluidszone 3% is opgenomen.

Indien er nog opmerkingen zijn bij de ontwerp tekst van het nieuwe gebruiksplan, dan hoor ik dat graag. Het nieuwe gebruiksplan zal u op 2 augustus 2002 officieel worden aangeboden ter vaststelling door de minister. Ik zal het gebruiksplan dan tegelijkertijd toesturen aan de secretaris van de commissie 28 van ons vliegveld. Die commissie zal het plan bespreken in de vergadering op 22 augustus 2002.

Met vriendelijke groeten,
5.1.2.e

Adres: Past van Breugelstraat 93, 4744 RC Bosschenhoofd
Telefoon: 0165-312470 en 313937
Telefax: 0165-313785
E-mail: ehse@worldonline.nl
N.V. Vliegveld Seppe - gevestigd te Hoeven - inschr. Handelsregister Breda nr. 20024891

GEBRUIKSPLAN

VLIEGVELD SEPPE

1-10-2002 TOT 1-10-2003

1. INLEIDING

Vliegveld Seppe, dat wordt geëxploiteerd door de NV Vliegveld Seppe, is laatstelijk bij besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 oktober 1996 aangewezen voor het openbaar nationaal en internationaal burgerluchtverkeer. Het luchtvaartterrein is ingedeeld in codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 5 december 2001 in de beroepen tegen het aanwijzingsbesluit heeft de Minister op 3 juni 2002 een nieuwe beslissing op bezwaar genomen en daarbij tevens een nieuwe geluidszone vastgesteld gebaseerd op 58.000 vliegbewegingen per jaar.

Rond het luchtvaartterrein is een geluidszone vastgesteld, waarbuiten de in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart vastgestelde grenswaarde niet mag worden overschreden. Deze Bkl-geluidszone is nu gebaseerd op 58.000 vliegbewegingen, waarbij is uitgegaan van recente gegevens en de indeling van de vliegtuigen in 8 geluidscategorieën. Per 1 januari 2000 is de geluidsbelasting teruggebracht tot 47 Bkl.

Op grond van artikel 30b van de Luchtvaartwet en ter uitvoering van het gestelde in het aanwijzingsbesluit dient een gebruiksplan te worden vastgesteld. Op verzoek van de exploitant is bij besluit van 14 juli 2000 de gebruiksplanperiode van 1 februari van enig jaar tot 1 februari van het daarop volgend jaar gewijzigd in de gebruiksplanperiode van 1 oktober van enig jaar tot 1 oktober van het daarop volgend jaar.

Dit gebruiksplan heeft betrekking op de periode 1 oktober 2002 tot 1 oktober 2003. De prognose van het aantal uit te voeren bewegingen is gebaseerd op de uitgangspunten voor de vaststelling van de nieuwe geluidszone gebaseerd op 58.000 vliegbewegingen per jaar, met dien verstande dat ervan wordt uitgegaan dat in de komende gebruiksplanperiode het aantal bewegingen in de twee hoogste geluidsklassen nog zal achterblijven bij de uitgangspunten voor de vaststelling van de geluidszone.

Het gebruiksplan heeft betrekking op de geluidsbelasting van de kleine luchtvaart. Voor het gebruik van het vliegveld door hefschroefvliegtuigen is een geluidscontour berekend op basis van de Ke-systematiek. Deze geluidscontour valt geheel binnen de grenzen van het luchtvaartterrein, waardoor volstaan kan worden met de vaststelling van een maximum aantal bewegingen. Bij de zonering is uitgegaan van maximaal 900 bewegingen van hefschroefvliegtuigen per jaar.

Het doel van het gebruiksplan is om aan de hand van de te verwachten verkeersomvang aan te tonen dat daardoor de geluidszone niet zal worden overschreden. Een belangrijk doel van het gebruiksplan is ook het verstrekken van informatie naar de omgeving met betrekking tot het gebruik van het vliegveld.

Het gebruiksplan is opgesteld door de NV Vliegveld Seppe. Het gebruiksplan wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In het luchthavenregister worden gegevens opgeslagen met betrekking tot de vliegbewegingen in de onderscheiden geluidscategorieën, het tijdstip waarop is gevlogen (op werkdagen voor dan wel na 19.00 uur en in de zomerweekends voor dan wel na 19.00 uur) en het baangebruik.

2. UITGANGSPUNTEN VERKEERSPROGNOSE

2.1 Vliegtuigbewegingen

Het gebruik van een luchtvaartterrein wordt vertaald in het aantal vliegbewegingen. Hierbij wordt elke start en elke landing geregistreerd als een aparte vliegbeweging. Ook de zogenaamde schijnlandingen gelden als 2 vliegbewegingen.

Vanaf 1-10-2001 wordt gewerkt met 8 geluidscategorieën. Er zijn dus nu nog maar weinig historische gegevens voor de verdeling van de vliegtuigbewegingen naar geluidscategorie. Zoveel mogelijk is aangesloten bij de gegevens welke zijn gebruikt voor de vaststelling van de nieuwe geluidszone. Vanaf 1999 worden de circuitbewegingen op ons vliegveld afzonderlijk geregistreerd. Van alle vliegbewegingen is gemiddeld 55% circuitbewegingen.

Uitgegaan wordt van in totaal 58.000 vliegbewegingen. Verder voorziet het gebruiksplan in 900 vliegbewegingen van hefschroefvliegtuigen, welke afzonderlijk dienen te worden geregistreerd.

2.2 Vliegtuigcategorieën

Bij besluit van 23 maart 2001 is de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen gewijzigd. Het aantal geluidscategorieën is gebracht van 4 op 8. In dit gebruiksplan dient te worden uitgegaan van 8 geluidscategorieën.

Aan de hand van de bekende gegevens over de periode 1-10-2001 tot 1-7-2002 en rekening houdend met de uitgangspunten voor de vaststelling van de nieuwe geluidszone is de volgende procentuele verdeling gemaakt van de vliegbewegingen over de onderscheiden geluidscategorieën:

Categorie	Geluidsbelasting	Percentage bewegingen vliegveld Seppe
S	sproeivliegtuigen	0
1	> 78 dB(A)	1,5
2	75 tot en met 78 dB(A)	1,5
3	72 tot en met 75 dB(A)	15
4	69 tot en met 72 dB(A)	10
5	66 tot en met 69 dB(A)	32
6	63 tot en met 66 dB(A)	34
7	60 tot en met 63 dB(A)	4
8	< 60 dB(A)	2

De vliegtuigen dienen te worden ingedeeld naar hun individuele geluidsproductie. Daartoe dienen de vliegtuigen te worden voorzien van een geluidscertificaat.

Om het stiller maken van de vloot en het vliegen met stillere vliegtuigen te bevorderen heeft de NV Vliegveld Seppe besloten tot invoering van zogenaamde geluidgewogen tarieven. Voor een landing met een vliegtuig dat is ingedeeld in een hogere geluidsklasse moet meer landingsgeld worden betaald.

2.3 Verdeling vliegverkeer over werk- en weekenddagen

In de berekeningen van de geluidsbelasting wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds vluchten die plaatsvinden op doordeweekse dagen en weekenddagen in de winter en anderzijds vluchten die plaatsvinden op weekenddagen in de zomer. Voor weekenddagen en feestdagen in de zomer (april tot en met september) geldt een straffactor van 5. De reden hiervoor is dat de ondervonden hinder van de kleine luchtvaart niet zo zeer binnenshuis wordt beleefd, maar vooral wanneer men buiten is, bijvoorbeeld in de tuin bij de woning.

Zowel vanwege de genoemde straffactor voor het vliegen in zomerweekends als om de geluidshinder voor de omwonenden met name in de zomerweekends zoveel mogelijk te beperken zijn met ingang van 22 juli 2000 toeslagen op de landingsgelden ingevoerd voor het vliegen op tijdstippen waarvoor straffactoren gelden. Die maatregel heeft geleid tot een vermindering van het aantal bewegingen in de zomerweekends.

In vorige gebruiksplannen is ervan uitgegaan dat 60% van de bewegingen worden uitgevoerd op werkdagen en 40% op weekenddagen, waarvan 65% in de zomermaanden. Dat betekent dat voor de weekenden in de maanden april tot en met september rekening werd gehouden met 65% van 40% is 26% van het totale aantal bewegingen. In dit gebruiksplan wordt ervan uitgegaan dat ongeveer 21% van het totaal aantal vliegbewegingen zal worden uitgevoerd in de zomerweekends.

2.3 Verdeling van het verkeer over de dag

Op grond van het aanwijzingsbesluit kan van het luchtvaartterrein Seppe binnen de uniforme daglichtperiode gebruik worden gemaakt. In overleg met de gebruikers is vele jaren geleden al afgesproken dat het vliegveld als regel geopend is van 08.00 uur tot 20.00 uur, met dien verstande dat op zondagen het vliegveld als regel om 09.00 uur wordt opengesteld.

Met toestemming van de havenmeester zijn afwijkende aankomst- en vertrektijden (voor 08.00 of na 20.00 uur) binnen de daglichtperiode mogelijk. Als regel dient het dan te gaan om zakelijke vluchten of vluchten met een maatschappelijk oogmerk.

In overleg met de gebruikers is ook vele jaren geleden al besloten na 19.00 uur geen circuitvluchten meer te maken.

Voor het vliegen na 19.00 uur, waarvoor een straffactor van toepassing is, gelden toeslagen op de landingsgelden sinds 22 juli 2000.

Door de hiervoor genoemde maatregelen is het gebruik van het vliegveld na 19.00 uur beperkt. In het voorliggende gebruiksplan wordt uitgegaan van 3 %.

3. BAANGEBRUIK

Sinds 23 april 2002 beschikken we over een verharde start- en landingsbaan en een verharde taxibaan. De effectieve lengte van de start- en landingsbaan is 830 meter, de breedte is 23 meter. De baan ligt van zuidwest naar noordoost.

Het baangebruik wordt bepaald door de windrichting, waarbij zo veel mogelijk tegen de wind in wordt opgestegen en geland. In de berekeningen is er vanuit gegaan, dat de oost-westbaan (baan 25) 64% (maximaal 70% inclusief meteotoeslag) in gebruik is en de west-oostbaan (baan 07) 36% (maximaal 50% inclusief meteotoeslag).

4. VliegROUTES

Vliegveld Seppe behoort tot de zogenaamde ongecontroleerde velden, d.w.z. dat er geen verkeersleiding aan het luchtverkeer wordt gegeven. Er wordt op "zicht" gevlogen, waarbij zoveel mogelijk de aanbevolen circuitroute binnen het circuitgebied wordt gevolgd. In het circuitgebied zijn punten aangegeven waar men het circuitgebied in noordwestelijke respectievelijk noordoostelijke richting dient te verlaten en tevens is aangegeven op welk punt men het circuitgebied dient binnen te komen. In het kader van de zoneringsprocedure is uitvoerig overlegd over het meest wenselijke circuitgebied. Om concentratie van vliegverkeer te voorkomen is ervan afgezien ook de aan- en uitvliegroutes nauwkeurig vast te leggen. Uiteraard wordt er de vliegers regelmatig op gewezen zo mogelijk niet direct boven aaneengesloten woonbebouwing te vliegen en wanneer dat toch gebeurt er alert op te zijn dat men voldoende hoog vliegt.

5. LES- EN OEFENVLUCHTEN

Een groot gedeelte van de vliegbewegingen op vliegveld Seppe bestaat uit les- en oefenvluchten. In 2001 waren er 29.702 les- en oefenvluchten, dat is 65% van het totaal aantal vluchten. Een aanzienlijk aantal van de les- en oefenvluchten zijn circuitvluchten, maar niet alle les- en oefenvluchten zijn circuitvluchten, omdat dergelijke vluchten ook kunnen bestaan uit een aantal touch-and-go's gecombineerd met het enkele malen verlaten van het circuit voor het doen van het zogenaamde "bovenwerk". Circuitvluchten kunnen omwonenden als het meest hinderlijk ervaren, met name op mooie weekenddagen. Er wordt naar gestreefd zo veel mogelijk van deze vluchten op werkdagen te laten uitvoeren. Niet iedereen is echter door zijn werkzaamheden op werkdagen in staat op die dagen vlieglessen te nemen of oefenvluchten uit te voeren. Het uitvoeren van die vluchten is noodzakelijk om de noodzakelijke vliegervaring op te bouwen en te behouden.

6. OVERIG GEBRUIK EN BEPERKINGEN

Zweefvliegen vindt op vliegveld Seppe slechts incidenteel plaats na verkregen toestemming van de havenmeester. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een sleepvliegtuig. Er wordt geen gebruik gemaakt van de lier-methode.

Op grond van de gebruiksbeperkingen die in de standaardvoorwaarden bij ontheffingen op grond van artikel 4 van de Luchtvaartwet voor ULV's zijn opgenomen, is het gebruik van vliegveld Seppe door ultra light vliegtuigen (ULV) niet toegestaan.

Ook is het gebruik van vastevleugelvliegtuigen met straalaandrijving niet voorzien.

Ter voorkoming van mogelijke overlast is het beoefenen van "motorstoring na de start" in westelijke richting niet toegestaan noch in het kader van de uitvoering van les- en oefenvluchten noch bij het doen van vlieg-examens.

Eveneens is ter beperking van eventuele overlast het opstijgen en landen in formatie op vliegveld Seppe niet toegestaan.

Vanaf vliegveld Seppe mogen geen rondvluchten met helikopters worden uitgevoerd.

Ter voorkoming van vermijdbare hinder is in het kader van de zonering/aanwijzing het meest milieuvriendelijke circuit voor het circuitvliegen aangegeven.

7. REGISTRATIE GEGEVENS IVM HANDHAVING GELUIDSZONE

Op basis van artikel 30a van de Luchtvaartwet moet per luchtvaartterrein een handhavingsvoorschrift worden vastgesteld. Voor vliegveld Seppe is het handhavingsvoorschrift in werking getreden op 1 februari 2000.

De vliegbewegingen worden vastgelegd in het door het Centraal Bureau voor de Statistiek ontwikkelde computerprogramma. In opdracht van de Rijksluchtvaartdienst heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) aan de hand van het CBS-programma software ontwikkeld voor de bewaking van de geluidszone, de zogenaamde BKL-tool. Sinds begin 2002 is op vliegveld Seppe een computer aanwezig waarop het BKL-tool is geïnstalleerd.

8. PROGNOSE VLEGTUIGBEWEGINGEN 1-10-2002 TOT 1-10-2003

Uitgegaan wordt van 58.000 vliegbewegingen. De uitgevoerde baanverharding zal bijdragen aan meer gebruik van het vliegveld in de winterperiode, waardoor een betere spreiding van het totale aantal bewegingen over het jaar kan worden gerealiseerd. Ook zal de baanverharding naar verwachting leiden tot meer gebruik van ons vliegveld voor zakelijke vluchten. Uiteraard is het moeilijk op dit moment de effecten van de baanverharding op de aard en omvang van de vliegbewegingen goed in te schatten.

De verdeling van de vliegbewegingen over de diverse maanden, de onderscheiden geluidscategorieën en de tijdstippen waarop wordt gevlogen is opgenomen in bijlage A. Uitgegaan is van dezelfde onderverdeling voor de maanden in de winterperiode en de maanden in de zomerperiode.

Voor de handhaving wordt uitgegaan van een verdeling van het vliegverkeer over kwartalen. Het zal duidelijk zijn dat de weersomstandigheden invloed kunnen hebben op het vliegverkeer gedurende bepaalde perioden. Daardoor kunnen zich schommelingen voordoen binnen korte tijdsperioden, terwijl over een langere periode beschouwd de verschillen gering kunnen zijn.

Indien het aantal bewegingen in een kwartaal significant afwijkt van de gemaakte prognoses, dient de exploitant zo nodig - in overleg met de gebruikers - maatregelen te nemen om te bereiken dat op jaarbasis geen overschrijding van de geluidszone plaats zal vinden.

9. MOGELIJKE MAATREGELEN

Ter verzekering dat de geluidsbelasting buiten de geluidszone de grenswaarde van 47 Bkl niet overschrijdt, zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat beleidsvoornemens vastgesteld voor vliegveld Seppe bij brief van 23 mei 2000.

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium heeft in opdracht van de Handhavingsdienst Luchtvaart berekend of de geluidsbelasting - uitgaande van de verdeling van de vliegbewegingen zoals aangegeven in Bijlage A - blijft binnen de 47 BKL geluidscontour van 58.000 vliegbewegingen. Het resultaat van die berekening is als bijlage B bijgevoegd. (Moet nog gemaakt worden!)

10. OVERLEG EN VOORLICHTING

Alvorens de Minister van Verkeer en Waterstaat te verzoeken het gebruiksplan vast te stellen, is de gebruikersvereniging Seppe 2001 in de gelegenheid gesteld haar zienswijze kenbaar te maken.

Vervolgens is de Commissie Milieuhygiëne voor het luchtvaartterrein Seppe gehoord en in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen.

Nadat het gebruiksplan door de Minister is vastgesteld, zal dit worden toegezonden aan:

- de secretaris van de commissie Milieuhygiëne voor het luchtvaartterrein Seppe;
- de gebruikersvereniging Seppe 2001.

Verder wordt het gebruiksplan in het havenkantoor van het vliegveld ter inzage gelegd.

Bosschenhoofd, 2 augustus 2002

5.1.2.e

5.1.2.e

n.v. vlieg veld Seppe
Gedruksplan 1-10-2002 / 1-10-2003

bylage A

PERIODE / RAMING		CATEGORIE 1				CATEGORIE 2				CATEGORIE 3				CATEGORIE 4				CATEGORIE 5				CATEGORIE 6				CATEGORIE 7				CATEGORIE 8				TOTAAL				
		OVERDAG		AVOND		OVERDAG		AVOND		OVERDAG		AVOND		OVERDAG		AVOND		OVERDAG		AVOND		OVERDAG		AVOND		OVERDAG		AVOND		OVERDAG		AVOND						
		RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND	RAMING	AVOND							
WERKELIJK		RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND	WERKELIJK	RAMING	AVOND					
OKTOBER	WEEK	56	0		0	56	0		0	558	0		0	372	0		0	1191	0		0	1265	0		0	149	0		0	74	0		0	3722	0		0	
3722	0																																					
NOVEMBER	WEEK	56	0			56	0			558	0			372	0			1191	0			1265	0			149	0			74	0			3722	0		0	
3722	0																																					
DECEMBER	WEEK	56	0			56	0			558	0			372	0			1191	0			1265	0			149	0			74	0			3722	0		0	
3722	0																																					
1e KWARTAAL	WEEK	167	0		0	167	0		0	1675	0		0	1117	0		0	3573	0		0	3796	0		0	447	0		0	223	0		0	11165	0		0	
11165	0																																					
JANUARI	WEEK	56	0			56	0			558	0			372	0			1191	0			1265	0			149	0			74	0			3722	0		0	
3722	0																																					
FEBRUARI	WEEK	56	0			56	0			558	0			372	0			1191	0			1265	0			149	0			74	0			3722	0		0	
3722	0																																					
MAART	WEEK	56	0		0	56	0		0	558	0		0	372	0		0	1191	0		0	1265	0		0	149	0		0	74	0		0	3722	0		0	
3722	0																																					
2e KWARTAAL	WEEK	167	0		0	167	0		0	1675	0		0	1117	0		0	3573	0		0	3796	0		0	447	0		0	223	0		0	11165	0		0	
11165	0																																					
APRIL	WEEK	56	0	3	0	56	0	3	0	558	0	29	0	372	0	19	0	1191	0	62	0	1265	0	66	0	149	0	8	0	74	0	4	0	3722	0	193	0	
5942	0	WKND	29	0	1	0	29	0	1	0	290	0	15	0	193	0	10	0	619	0	31	0	657	0	33	0	77	0	4	0	39	0	2	0	1933	0	97	0
MEI	WEEK	56	0	3	0	56	0	3	0	558	0	29	0	372	0	19	0	1191	0	62	0	1265	0	66	0	149	0	8	0	74	0	4	0	3722	0	193	0	
5942	0	WKND	29	0	1	0	29	0	1	0	290	0	15	0	193	0	10	0	619	0	31	0	657	0	33	0	77	0	4	0	39	0	2	0	1933	0	97	0
JUNI	WEEK	56	0	3	0	56	0	3	0	558	0	29	0	372	0	19	0	1191	0	62	0	1265	0	66	0	149	0	8	0	74	0	4	0	3722	0	193	0	
5942	0	WKND	29	0	1	0	29	0	1	0	290	0	15	0	193	0	10	0	619	0	31	0	657	0	33	0	77	0	4	0	39	0	2	0	1933	0	97	0
3e KWARTAAL	WEEK	167	0	9	0	167	0	9	0	1675	0	87	0	1117	0	58	0	3573	0	186	0	3796	0	197	0	447	0	23	0	223	0	12	0	11165	0	580	0	
17826	0	WKND	87	0	4	0	87	0	4	0	870	0	44	0	580	0	29	0	1856	0	93	0	1972	0	99	0	232	0	12	0	116	0	6	0	5800	0	290	0
JULI	WEEK	56	0	3	0	56	0	3	0	558	0	29	0	372	0	19	0	1191	0	62	0	1265	0	66	0	149	0	8	0	74	0	4	0	3722	0	193	0	
5942	0	WKND	29	0	1	0	29	0	1	0	290	0	15	0	193	0	10	0	619	0	31	0	657	0	33	0	77	0	4	0	39	0	2	0	1933	0	97	0
AUGUSTUS	WEEK	56	0	3	0	56	0	3	0	558	0	29	0	372	0	19	0	1191	0	62	0	1265	0	66	0	149	0	8	0	74	0	4	0	3722	0	193	0	
5942	0	WKND	29	0	1	0	29	0	1	0	290	0	15	0	193	0	10	0	619	0	31	0	657	0	33	0	77	0	4	0	39	0	2	0	1933	0	97	0
SEPTEMBER	WEEK	56	0	3	0	56	0	3	0	558	0	29	0	372	0	19	0	1191	0	62	0	1265	0	66	0	149	0	8	0	74	0	4	0	3722	0	193	0	
5942	0	WKND	29	0	1	0	29	0	1	0	290	0	15	0	193	0	10	0	619	0	31	0	657	0	33	0	77	0	4	0	39	0	2	0	1933	0	97	0
4e KWARTAAL	WEEK	167	0	9	0	167	0	9	0	1675	0	87	0	1117	0	58	0	3573	0	186	0	3796	0	197	0	447	0	23	0	223	0	12	0	11165	0	580	0	
17826	0	WKND	87	0	4	0	87	0	4	0	870	0	44	0	580	0	29	0	1856	0	93	0	1972	0	99	0	232	0	12	0	116	0	6	0	5800	0	290	0
TOTAAL	WEEK	670	0	17	0	670	0	17	0	6699	0	174	0	4466	0	116	0	14291	0	371	0	15184	0	394	0	1786	0	46	0	893	0	23	0	44660	0	1160	0	
TOTAAL	WKND	174	0	9	0	174	0	9	0	1740	0	87	0	1160	0	58	0	3712	0	186	0	3944	0	197	0	464	0	23	0	232	0	12	0	11600	0	580	0	
TOT.GENERAAL RAMING	58000	844		26		844		26		8439		261		5626		174		18003		557		19128		592		2250		70		1125		35		56260		1740	0	
TOT.GENERAAL WERKELIJK	0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0			


Inspectie Verkeer en Waterstaat

Divisie Luchtvaart

Aan
 de Exploitant van Vliegveld Seppe
 de heer **5.1.2.e**
 Pastoor van Breugelstraat 93
 4744 RC Bosschenhoofd

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum

4 oktober 2001

Ons kenmerk

HDL/01.610625

Onderwerp

Gebruiksplan Luchtvaartterrein Seppe 2001-2002

Doorkiesnummer

 020 - **5.1.2.e**

Bijlage(n)

2

Uw kenmerk

-

 Geachte heer **5.1.2.e**

Bij brief van 2 augustus 2001 heeft u mij het gebruiksplan 2001-2002 van
 luchtvaartterrein Seppe ter vaststelling toegezonden. Naar aanleiding hiervan bericht ik u
 als volgt.

De Milieucommissie Luchtvaartterrein Seppe is in de gelegenheid gesteld advies uit te
 brengen over voornoemd gebruiksplan. Bij brief van 10 september 2001 heeft de
 Commissie hierover positief advies uitgebracht, waarbij enkele leden echter hun
 kanttekening hebben geplaatst. Het advies van de Commissie heb ik bijgevoegd.

Verwachte geluidsbelasting in 2001-2002.

Het door u ingediend gebruiksplan 2001-2002 is getoetst aan de vastgestelde 47 BKL
 geluidszone van het luchtvaartterrein zoals aangegeven in de aanwijzing van mei 1996
 en aan de in het Handhavingsvoorschrift opgenomen netwerkpunten. De door u
 aangegeven prognose van het gebruik van het luchtvaartterrein over de
 gebruiksplanperiode van 1 oktober 2001 tot 1 oktober 2002 leiden niet tot een hogere
 geluidsbelasting dan is toegelaten volgens voornoemde 47 BKL geluidszone.
 Als bijlage bij deze brief treft u de gegevens aan die ten grondslag hebben gelegen aan
 de berekeningen die door het NLR zijn uitgevoerd.

Voorkomen of bestrijden van geluidhinder.

In het gebruiksplan 2001-2002 geeft u aan welke maatregelen door u genomen zullen
 worden indien een dreigende overschrijding van de geluidszone wordt verwacht.
 Hiermee is invulling gegeven aan de voorschriften en maatregelen die zijn gericht op het
 voorkomen of bestrijden van geluidhinder.

Handhavingsdienst Luchtvaart

Postbus 75788, 1118 ZX Schiphol Centrum

 Triport 1, Evert v/d Beekstraat 22, 1118 CL Schiphol
 Centrum

Bereikbaar met de trein (Schiphollijn)

Telefoon (020) 4054700

Telefax (020) 4054701



Het gebruiksplan 2001-2002 voldoet aan de in de Luchtvaartwet onder artikel 30b gestelde eisen. In overleg met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer stel ik hierbij het gebruiksplan 2001-2002 vast.

Een afschrift van deze brief zal naar de Milieucommissie Luchtvaartterrein Seppe worden gezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE DIRECTEUR-HOOFDINSPECTEUR VAN DE DIVISIE LUCHTVAART,

namens deze,

de

cluster Geluid,

5.1.2.e

5.1.2.e



Commissie Milieuhygiëne

Luchtvaartterrein Seppe

Commissie ex art. 28 Lww

Ons kenmerk : C28S0164
 Uw kenmerk : HDL/01.610549
 Bijlagen : -
 Datum : 10 september 2001
 Onderwerp : Gebruiksplan 2001-2002
 Vliegveld Seppe

Inspectie Verkeer en Waterstaat
 Divisie Luchtvaart
 Handhavingsdienst Luchtvaart
 t.a.v. mw. 5.1.2.e
 postbus 75788
 1118 ZX SCHIPHOL-CENTRUM

Geachte mevrouw 5.1.2.e

In uw brief van 21 augustus 2001, met kenmerk HDL/01.610549, verzoekt u de Commissie Milieuhygiëne van Luchtvaartterrein Seppe een advies uit te brengen over het gebruiksplan 2001-2002.

In de vergadering van 20 augustus 2001 is het gebruiksplan aan de orde geweest.

Een meerderheid van de commissie concludeert aan de hand van de stukken dat de geprognoseerde geluidbelasting van het voorgelegde gebruiksplan over de periode 1 oktober 2001 tot 1 oktober 2002 binnen de wettelijk vastgestelde geluidzone van 47 bkl blijft. Deze meerderheid van de commissie adviseert u derhalve het gebruiksplan 2001-2002 als zodanig vast te stellen.

Twee leden van de commissie, de heer 5.1.2.e

5.1.2.e en mevrouw 5.1.2.e

5.1.2.e hebben bedenkingen bij de zekerheid van de invoergegevens en stemmen daarom niet in met het gebruiksplan. Beide leden zijn van mening dat, zolang er onduidelijkheid bestaat over de formalisering van het geluid-certificaatsysteem en er nog geen definitieve uitspraak is over de voorgenomen baanverharding en de aanwijzing, zij, vanwege de daardoor aanwezige onzekerheden, geen oordeel kunnen geven over het gebruiksplan 2001-2002 van NV Vliegveld Seppe.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

5.1.2.e

