

Zeeland airport b.v.

Calandweg 4
4341 RA Arnhem
telefoon (0113) 61 24 15
fax (0113) 67 01 50

Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
t.a.v. ir. **5.1.2.e**
Postbus
2509 LT Den Haag

Bank:
ABN AMRO Goes 45.41.71.390
Giro bank 1068635

BTW nr.: 8036.01.426.B.01
K.v.K. nr.: 220.17.490

Arnhem, 30 mei 2000

Geachte heer **5.1.2.e**

Hierbij doe ik u het Gebruiksplan 2000/2001 toekomen van Zeeland Airport b.v.

Ik heb de secretaris van de Commissie 28 LvW hiervan ook reeds exemplaren toegezonden t.b.v. de leden.

Zoals uit de gegevens blijkt heb ik, naast de gegevens over het kalenderjaar 1999 tevens de voor ons vliegveld geldende cyclus van juni/juni in het plan opgenomen. De gegevens over de maand mei worden u nog nagezonden.

Met hoogachtung
5.1.2.e



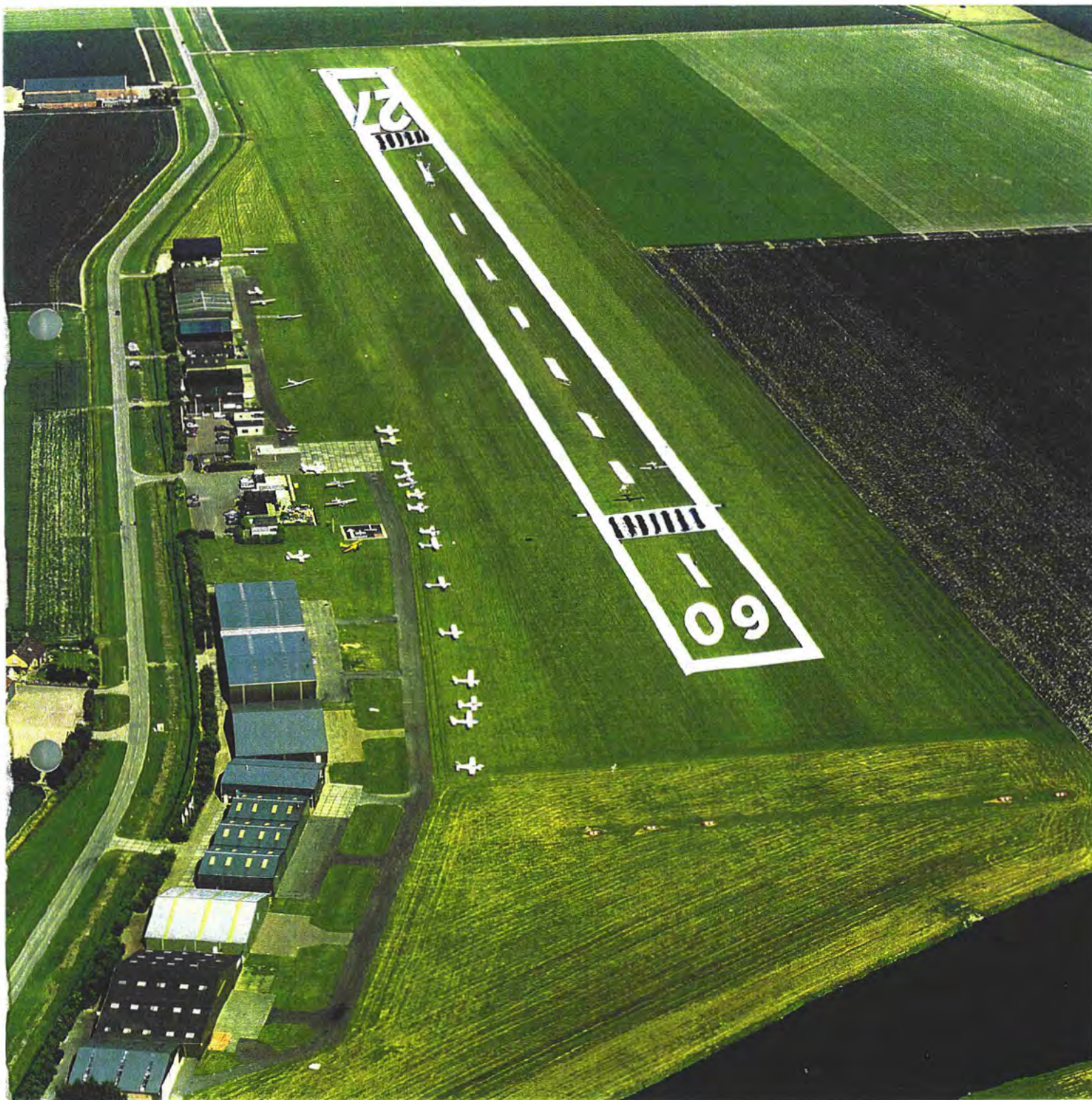
Handhavingsdienst Luchtvaart
SDI nr. 125
Datum

5 JUNI 2000

5.1.2.e

				Opstapelen
5.1.2.e				

GEBRUIKSPLAN ZEELAND AIRPORT



2000/2001

INHOUD

1. BEGRIPSBEPALINGEN EN VERKLARINGEN.....	2
2. INLEIDING.....	6
2.1 Wettelijk kader.....	6
2.2 Opzet van het Gebruiksplan.....	7
2.3 Aanwijzing.....	7
2.4 Doel van het Gebruiksplan.....	8
2.5 Status.....	8
2.6 Gebruik van het luchthaventerrein.....	9
2.7 Geluidsbelasting.....	9
2.8 Gebruiksplanperiode.....	10
2.9 Beleidsmaatregelen -3BKL.....	10
2.10 Voorgenomen baanverharding.....	10
2.11 Convenant met de Provincie Zeeland.....	11
2.12 Milieu Effect Rapportage (MER).....	11
3. VERKEERSPROGNOSE.....	11
3.1 Vlieg(tuig)bewegingen.....	11
3.2 Vliegtuigtypen en vliegtuigcategorieën.....	12
3.3 Verdeling werkdagen/weekenddagen.....	13
3.4 Openingstijden.....	14
3.5 Ontwikkelingen vliegverkeer.....	14
3.6 Verdeling verkeer over de maand van het jaar.....	14
3.7 Verdeling van het vliegverkeer in het etmaal.....	15
3.8 Toetsing verkeersprognose aan Aanwijzing.....	15
4. BAANBESCHIKBAARHEID EN BAANGEBRUIK.....	15
4.1 Beschikbaarheid.....	15
4.2 Baangebruik.....	16
4.3 In- en uitvliegroutes.....	16
4.4 Voorziene baangebruik.....	16
5. LESVLUCHTEN, KUNSTVLUCHTEN, PROEFDRAAIEN EN ZAKENVLUCHTEN.....	17
5.1 Prognose les- en oefenvluchten.....	17
5.2 Prognose circuitvluchten.....	17
5.3 Prognose kunstvluchten.....	17
5.4 Prognose paraspringen.....	17
5.5 Proefdraai-activiteiten.....	17
5.6 Prognose zakenvluchten en gewichtsklassen.....	17
6. VERWACHTE GELUIDSBELASTING.....	18
6.1 Toetsing van prognoses.....	18
6.2 Handhaving vastgestelde geluidscontouren.....	18
7. KLACHTENREGISTRATIE.....	19
8. COMMUNICATIE.....	19
BIJLAGEN	

1. BEGRIPSBEPALINGEN

Aanwijzingsbesluit	Het laatstelijk vastgestelde en nog van kracht zijnde aanwijzingsbesluit dateert van 5 augustus 1970. Het vliegveld is opengesteld voor zowel nationaal als internationaal luchtverkeer. De oorspronkelijk bij dit besluit behorende geluidszone is gebaseerd op 60.000 vliegbewegingen. Mede op basis van de inzet van provinciale bestuurders alsmede door landelijke politieke ontwikkelingen, hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening op 17 februari 2000 het groene licht gegeven om het nieuwe aanwijzingsbesluit, waarin de nieuwe zonering (zie begripsbepaling) is opgenomen, vast te stellen.
Amateur luchtvaartuig	Een in Nederland gebouwd luchtvaartuig dat grotendeels door of onder de verantwoordelijkheid van de aanvrager, al dan niet volgens eigen ontwerp, voor privé gebruik en zonder commercieel oogmerk is gebouwd.
Ballon	Een luchtvaartuig, lichter dan lucht, dat niet is voorzien van een voortstuwings-inrichting en al dan niet door middel van een ankerkabel is bevestigd aan het aardoppervlak.
BKL	Geluidsbelastingeenheden kleine luchtvaart
Buitenlands luchtvaartuig	Een luchtvaartuig dat staat ingeschreven in een buitenlands luchtvaartregister
Burger luchtvaart	De luchtvaart in het algemeen met burgerluchtvaartuigen
Certificatie luchtvaartterrein	Op basis van wettelijke voorschriften ten aanzien van o.a. veiligheid, orde, de inrichting van het luchthaventerrein, incident- en ongevalrapportage en brandweerregelingen, wordt de vergunninghouder een certificaat van het luchtvaartterrein verleend.
Circuit Area	Ter regeling van het luchtvaartterreinverkeer op luchtvaartterreinen waar geen verkeersleiding aan het luchtverkeer wordt verleend is per luchtvaartterrein vastgesteld: - het verkeerscircuit, - het circuitgebied, - de circuithoogte, - de procedure voor het vliegen van het standaard circuit.
Commerciële vlucht	Een vlucht waarbij passagiers en/of vracht worden vervoerd en de vervoers- en en/of verdere kosten geheel of gedeeltelijk direct of indirect worden doorberekend aan de passagiers en/of bevrachter.
Commissie 28	Op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat voor elk gezoneerd luchtvaartterrein een commissie in ten behoeve van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond het luchtvaartterrein.
Doorstartlanding	Een landing die, zonder dat het luchtvaartuig tot stilstand komt, overgaat in een stijgvlucht.
Exploitant	Degene te wiens name, ingevolge de Luchtvaartwet, een luchtvaartterrein wordt aangewezen.

Gebruiksplan	Een beschrijving van het gebruik van het luchtvaartterrein voor de komende periode voor een jaar, gebaseerd op bedrijfs- en andere gegevens en geeft inzicht in voorgenomen beleidsmaatregelen, de uitvoering hiervan en het toezicht daarop. Het Gebruiksplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en rekening houdend met het advies van de Commissie 28 LvW.
Geluidszone	Een gebied, rondom het luchtvaartterrein, waarbuiten de geluidsbelasting door landende of opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden.
Handhaving	De exploitant is op basis van de aanwijzing verplicht, gestelde voorschriften na te leven en te handhaven alsmede maatregelen te nemen om te voorkomen dat de grenswaarden van de geluidszone niet worden overschreden. Per kwartaal vindt een rapportage plaats van het aantal vliegbewegingen en daarbij behorende geluidsklassen en daarbij behorende geluidsklassen aan de Voorzitter van de Commissie 28 LvW.
Havenmeester (dienstdoend)	Degene die is belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het luchtvaartterrein en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en goede orde daarop. De basis voor de handhaving hiervan is vastgelegd in een algemeen luchthavenreglement alsmede in het zg. handhavingsvoorschrift. Voor een verantwoorde uitvoering is de exploitant verantwoordelijk.
Hefschroefvliegtuig	Een draagschroefvliegtuig met, tijdens de vlucht, mechanisch aangedreven vlakken.
Ke-zone	Vliegveld Midden Zeeland kent geen Ke-zone t.b.v. hefschroefvliegtuigen. Wel is een aantal vliegbewegingen vastgelegd nl. 400. De bewegingen worden in hoofdzaak gerealiseerd t.b.v. milieu-inspektietaken, controle en toezicht, opsporing, pijpleidinginspektie, vogeltellingen en traumavluchten. Het aantal bewegingen is de afgelopen jaren praktisch niet overschreden.
Kleine luchtvaart	Het gebruik van vaste vleugelluchtvaartuigen met schroefaandrijving en een een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6000 kg.
Landingsterrein	Het gedeelte van het luchtvaartterrein, m.u.v. platforms, dat gebruikt wordt voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, alsmede voor de bewegingen op de grond die daarmee verband houden.
Luchthavenreglement	Gelet op artikel 132, eerste lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart zijn per 1 januari 1999 nieuwe regels en voorschriften van toepassing op krachtens de Luchtvaartwet aangewezen burgerluchtvaartterreinen. Deze concentreren zich met name op aspecten van veiligheid en orde.
Luchtvaart	Het gebruik van luchtvaartuigen.
Luchtvaartuigen	Toestellen die in de dampkring kunnen worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent, met inbegrip of uitzondering van bij Algemene Maatregel van Bestuur aan te wijzen toestellen.
Luchtvaartuigregister	Het register waarin het luchtvaartuig wordt ingeschreven met de gegevens over de eigenaar en de houder.

Luchtvaartterrein	Een aangewezen terrein, ingericht voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.
Luchtverkeer	Alle luchtvaartuigen welke zich in de lucht of op het landingsterrein bevinden.
Luchtvaartvertoning	Een demonstratie van luchtvaartactiviteiten voor toeschouwers op de grond.
Luchtwaardigheid	De toelaatbaarheid van het door het luchtvaartuig o.a. veroorzaakte geluid.
Maximale startmassa	De massa die een luchtvaartuig mag hebben wanneer het zich van het aardoppervlak verheft.
Milieu Effecten Studie (MES)	In het kader van de lichte verharding van de baan zijn door de Provincie Zeeland op 6 juli 1999 richtlijnen opgesteld op basis van het op 22 december 1998 afgesloten Convenant met de Provincie Zeeland en Zeeland Airport b.v. Aanvankelijk bleek dat, op basis van vigerende regelgeving, geen juridische grond bestond om een formele MER-procedure te moeten doorlopen. De Provincie Zeeland fungeerde m.b.t. de MES als bevoegd gezag. Door landelijke politieke ontwikkelingen m.b.t. o.a. de aanwijzing van het vliegveld, werd de bijna afgeronde Milieu Effecten Studie in januari 2000 stopgezet.
Milieu Effect Rapportage (MER)	Als uitgangspunt voor de procedure voor de baanverharding is door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 17 februari 2000 besloten medewerking te verlenen aan het aan te vragen besluit tot baanverharding. De wijziging van de aanwijzing die daarvoor nodig is, is op grond van de provinciale milieuverordening (PMV) een MER-plichtig besluit. Zeeland Airport b.v. is in deze procedure initiatiefnemer en de ministers van V en W neemt de rol van het bevoegd gezag op zich. De wijziging van de aanwijzing ten behoeve van de baanverharding kan eerst afgerond worden nadat de zonering is vastgesteld.
Minister	Voor wat de burgerluchtvaart betreft: De Minister van Verkeer en Waterstaat.
Motorzweefvliegtuig	Een vleugelvliegtuig dat voor het uitvoeren van een langdurige vlucht niet afhankelijk is van een voortstuwingsinrichting.
Nederlandse luchtvaartuigen	Luchtvaartuigen die zijn ingeschreven in een Nederlands luchtvaartuigenregister.
Notam	Een kennisgeving bevattende inlichtingen omtrent de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, dienstverlening, procedure of gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat operationeel luchtvaart personeel daarvan tijdig kennis neemt.
Oefenvlucht	Een solovlucht voor het verkrijgen dan wel het behouden van de vliegvaardigheid.
Overlandvlucht	Een vlucht waarbij de opstijging en de daarop volgende landing niet op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvindt.

Platform	Een gedeelte van een landingsterrein dat bestemd is voor het opstellen van luchtvaartuigen, met het doel passagiers te laten in- of uitstappen, brandstof in te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten.
Politievlucht	Vlucht voor politiedoeleinden.
Privévlucht	Vlucht met een recreatief dan wel met een ander persoonlijk doel.
Rampbestrijdingsplan	Het rampbestrijdingsplan vliegveld Midden Zeeland geeft de mogelijke gevolgen aan van een vliegtuigongeval op of in de onmiddellijke omgeving van het vliegveld Midden Zeeland. Dit plan is opgesteld op basis van de Leidraad Vliegtuigongevallenbestrijding op Luchtvaartterreinen. Een grootscheepse oefening is op 14 maart 2000 op het luchtvaartterrein en daarbuiten gehouden. Naar aanleiding hiervan wordt het rampbestrijdingsplan vliegveld Midden Zeeland aangepast.
Reclamesleepvlucht	Een vlucht met het doel om reclame te maken door middel van een gesleepte tekst door een vliegtuig.
Rondvlucht	Een zakelijke verkeersvlucht welke aanvangt en eindigt op hetzelfde luchtvaartterrein en welke een tijdsduur heeft van ten hoogste 60 minuten.
Schijnlanding	Een landing waarbij in de laatste fase van de procedure een doorstart wordt uitgevoerd, zonder dat de wielen daarbij het aardoppervlak raken.
Seinenvierkant	Een afgebakend gedeelte van het luchtvaartterrein, gebruikt voor het uitleggen van grondtekens.
Sleepvliegtuig	Een vleugelvliegtuig met luchtschroefaandrijving dat is voorzien van goedgekeurde installatie voor het slepen van een sleepnet.
Strook	Een gedeelte van het landingsterrein waarin de baan is gelegen.
Terreinvlucht	Een vlucht welke aanvangt en eindigt op hetzelfde luchtvaartterrein.
ULV's	Luchtvaartuigen met een gewicht van maximaal 390 kg.
Vlucht	De verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt om op te stijgen tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand komt na de landing.
VFR-vlucht	Een vlucht ten aanzien waarvan tevens de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn.
Vleugelvliegtuig	Een vliegtuig dat dynamisch in de lucht kan worden gehouden, voornamelijk ten gevolge van reactiekrachten op vlakken welke bij een zelfde vliegtoestand niet van stand behoeven te veranderen.
Vliegbeweging	Een landing of een opstijging van een luchtvaartuig.
Vliegtuig	Luchtvaartuig zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting.

Verkeersvlucht	Een vlucht welke vervoer door een luchtvaartmaatschappij ten doel heeft.
Zonering	De zonering sluit aan bij de berekeningsresultaten welke in opdracht van de Zeeland Airport b.v. door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) zijn uitgevoerd ten behoeve van de milieu effecten studie (MES). Deze vormt een integraal onderdeel van het Convenant met de Provincie Zeeland. Uitgangspunt hierbij is de zg. variant V6 uit het MES waarbij uitgegaan is van een geluidsberekening op basis van 45.000 vliegtuigbewegingen bij een vloot van het jaar 2010, maar herberekend voor de situatie zonder baanverharding. Na oplevering van het resultaat van de berekeningen door het NLR wordt de aanwijzing ex artikel 26 en 27 LvW vastgesteld.
Zweefvliegtuig	Een luchtvaartuig zwaarder dan lucht en niet voorzien van een voortstuwingsinrichting en dat dynamisch in de lucht kan worden gehouden ten gevolge van reactiekrachten op vlakken welke bij een zelfde vliegtoestand niet van stand behoeven te veranderen.

2. INLEIDING

2.1 Wettelijk kader

Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland (EHMZ) wordt geëxploiteerd door Zeeland Airport b.v.

Het Gebruiksplan van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland geldt voor de periode van juni 2000 tot juni 2001 en is opgesteld op basis van voorschriften uit artikel 30b, lid 1 van de Luchtvaartwet.

Een prognose van het aantal vliegbewegingen over eerdergenoemde periode is zowel op basis van de oude geluidscategorie-indeling als op basis van de nieuwe categorie-indeling als bijlage bij dit Gebruiksplan gevoegd.

Artikel 30b, lid 1 van de Luchtvaartwet luidt als volgt:

De exploitant van een luchtvaartterrein

- a. in gebruik voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onderdeel a, zendt Onze Minister een voorstel inzake het gebruik van het luchtvaartterrein voor een nader met Onze Minister overeen te komen periode van 12 achtereenvolgende maanden, verder te noemen "Gebruiksplan".*
- b. alleen in gebruik voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onderdeel b, toont ten genoegen van Onze Minister aan dat door het te verwachten gebruik van het luchtvaartterrein de geluidszone niet zal worden overschreden.*
- c. tevens wordt hetgeen onder a. en b. is vermeld gelijktijdig ten genoegen van Provinciale Staten van Zeeland aangetoond.*

In artikel 25, eerste lid, onderdeel b. van de Luchtvaartwet, worden bedoeld:

Luchtvaartuigen van minder dan 6000 kg, maar meer dan 390 kg.

Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland is ingedeeld in code I-B, zoals vermeld in Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

2.2 Opzet van het Gebruiksplan

De opzet van het Gebruiksplan wijkt in een aantal opzichten af van die uit het voorgaande jaar.

In het vervolg van deze Inleiding, alsook onder het hoofdstuk Verkeersprognose, wordt m.n. aangegeven op welke onderwerpen door de exploitant sturing zal worden gegeven, maatregelen zullen worden genomen en op welke wijze de exploitant voornemens tot uitvoering wil brengen om de milieubelasting en overlast voor de omgeving op een aanvaardbaar en acceptabel niveau te houden.

Ook zullen gegevens worden aangeleverd die de ontwikkelingen van het luchtverkeer in kaart brengen en inzichtelijker maken.

Dit Gebruiksplan heeft - zoals eerder aangegeven - uitsluitend betrekking op de geluidsbelasting welke wordt veroorzaakt door de **kleine luchtvaart** op en rondom het luchthaventerrein.

2.3 Aanwijzing

Het luchtvaartterrein Midden-Zeeland is bij beschikking van 5 augustus 1970, nr. LT/19499, laatstelijk aangewezen.

Thans ligt, in formele zin, nog het ontwerp Besluit Zonering Midden Zeeland voor, welke de aanwijzing regelt ex artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van het aangewezen luchtvaartterrein Midden Zeeland met bijbehorende geluidszone op basis van 60.000 vliegbewegingen.

Na overleg met Gedeputeerde Staten van Zeeland is met de Minister van Verkeer en Waterstaat overleg gevoerd waarbij de inzet was om voor de uiteindelijke zonering aan te sluiten bij de berekeningsresultaten van de door Zeeland Airport b.v. opgestelde milieu-effectenstudie (MES) met als uitgangspunt Variant 6 (V6) uit het MES.

Dat houdt in dat de geluidsberekening en de daarbij behorende **zone** bij dit variant uitgaat van **45.000 in plaats van 60.000** vliegbewegingen. De vlootsamenstelling gaat uit van het jaar 2010. Hierbij past echter een kanttekening nl. dat deze herberekening uitgaat van een situatie **zonder** baanverharding!

De berekeningen uitgaande van zones op basis van zowel een onverharde als verharde baan zijn door de Rijksluchtvaartdienst opgedragen aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) te Amsterdam.

De uitkomsten, in de vorm van contouren (zie bijlage 1), zijn bij dit Gebruiksplan gevoegd en dienen mede als grondslag voor de herziening van het Convenant met de Provincie Zeeland over het gebruik van het vliegveld. (zie hiervoor ook par. 2.11).

Op grond van artikel VII, eerste en tweede lid, van de wet van 7 juni 1978 (Stb.1978,354) juncto artikel 25a van de Luchtvaartwet dient rond het luchtvaartterrein een geluidszone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden.

Op grond van artikel 25g van de Luchtvaartwet dienen regels te worden vastgesteld omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting. De berekeningsmethode is verwoord in het rapport NLR TR 88125U "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart" d.d. 21 september 1990.

De wijze van berekenen van de geluidsbelasting op basis van de 4 geluidscategoriën behorend bij de vliegbewegingen in 1990 is echter ter discussie gesteld.

De 4 geluidscategoriën zijn nl. samengevoegd tot 2, waarbij de categorieën 1 en 2 zijn samengevoegd in cat. 2 en categ. 3 en 4 in cat. 4.

Deze berekeningsmethodiek heeft de laatste jaren bij sommigen nogal wat argwaan opgeroepen.

Om hieraan een einde te maken en voor de omgeving duidelijkheid te verschaffen, heeft de exploitant het initiatief genomen om alle vliegtuigen die in 1990 gebruik maakten van vliegveld Midden-Zeeland opnieuw exact in kaart te brengen en de categorie-indeling toe te passen op basis van alle 4 geluidscategoriën.

Accountantskantoor PriceWaterhouseCoopers heeft de gegevens geanalyseerd en hiervoor een goedkeurende verklaring afgegeven. Deze goedkeurende verklaring is gezonden aan Gedeputeerde Staten van Zeeland alsmede aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De gegevens zijn door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) te Amsterdam opnieuw bestudeerd en geanalyseerd. Op basis hiervan zijn de geluidscontouren met 60.000 vliegbewegingen rondom vliegveld Midden-Zeeland opnieuw bepaald. De nieuwe contouren weken nauwelijks af van de eerdere berekeningen op basis van de gegroepeerde berekeningen.

Echter, door o.a. politieke ontwikkelingen is deze inspanning inmiddels achterhaald en daarmee is helaas ook veel tijd verloren gegaan.

Mede op basis van schriftelijke toezeggingen aan de exploitant door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM, alsmede op basis van het afgesloten Convenant met de Provincie Zeeland, mag thans worden verwacht dat de geluidszone, met als basis 45.000 vliegbewegingen, een grasbaan en een daarbij behorende zone (zie bijlage 1) definitief wettelijk zal worden vastgesteld en dat de formele aanwijzingsprocedure op basis van de meest recente gegevens formeel kan worden afgerond.

Deze besluitvorming is niet alleen van wezenlijke betekenis voor de handhaving van de vast te stellen geluidszone maar biedt ook zekerheid voor de bedrijven die op het luchtvaartterrein zijn gevestigd en uiteraard ook voor de omgeving van het vliegveld.

Ook is dit van wezenlijke betekenis om de noodzakelijk geworden nieuwe procedures m.b.t. de baanverharding te kunnen doorlopen. (zie hiervoor ook par. 2.10, 2.11, 2.12 en 2.13).

Nu ook het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) inmiddels weer van kracht is en op basis hiervan de reeds (lang) lopende aanwijzingen voor 1 juli 2000 kunnen worden afgewerkt, kan ook de aanwijzing voor het vliegveld Midden-Zeeland thans haar definitieve beslag krijgen. Op basis van schriftelijke toezegging van de Ministers aan de directie, is de verwachting dat dit voor 1 juli 2000 definitief bekend zal worden gemaakt.

2.4 Doel van het gebruiksplan

Het doel van dit gebruiksplan is om aan de hand van de te verwachten verkeersomvang de daaraan gerelateerde geluidsbelasting voor de voorliggende periode aan te geven.

Ook is het geven van informatie naar de omgeving een belangrijk doel van het gebruiksplan. Hierdoor wordt inzicht verschaft over de ontwikkeling van het luchtverkeer en het gebruik van het luchtvaartterrein. Daarnaast blijken de inspanningen van de exploitant om te komen tot een reducering van de vermijdbare geluidsbelasting en de daaruit voortvloeiende hinder.

Een instrument hierbij is de in het voorjaar van 1999 uitgegeven brochure van de commissie 28 waarin is opgenomen op welke wijze overleg wordt gevoerd over milieuhygiënische aspecten en op welke wijze klachten kunnen worden ingediend bij zowel het secretariaat van de commissie 28 alsmede via de klachtenlijn bij de havendienst van het vliegveld.

2.5 Status

Dit gebruiksplan is opgesteld door de directie van Zeeland Airport b.v.. De prognoses zijn gemaakt op basis van de door het CBS verstrekte verkeerscijfers over de jaren 1998 en 1999 en zijn verwerkt in de prognoses voor het jaar 2000/2001 (zie ook bijlagen 5a,b en c) alsmede zoals aangegeven in hoofdstuk 3 van dit gebruiksplan.

Vaststelling van dit gebruiksplan geschiedt door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer na advies ingewonnen te hebben bij de Commissie 28 LvW.

2.6 Gebruik van het luchthaventerrein

Het luchthaventerrein is ingericht voor het gebruik door het lichte nationale en internationale burgerluchtverkeer.

Dit houdt in dat alleen vliegtuigen met een gewicht boven de 390 kg doch beneden 6000 kg op het vliegveld mogen landen dan wel vertrekken.

Op het luchthaventerrein bevindt zich een start- en landingsbaan met een lengte van 1000 meter en een breedte van 30 meter en gemarkeerd is door witte pilonnen. De taxibanen zijn gelegen ten zuiden van de start- en landingsbaan en gemarkeerd door witte en blauwe pilonnen.

De baandremmel is inmiddels 200 meter oostwaarts geplaatst met het doel het recreatiegebied ten westen van het vliegveld te ontlasten.

Deze gegevens zijn op de officiële landingskaarten van het vliegveld in zowel nationale als internationale publikaties aangegeven. (zie bijlagen 2 en 3)

In de praktijk blijkt dat in veruit de meeste gevallen het in- en uitvliegen op een veilige wijze wordt uitgevoerd en het recreatiegebied wordt ontweken. Echter, bij sterke noordelijke of noord-oostelijke wind komt het voor dat men gedeeltelijk over het recreatiegebied vliegt ofwel moet vliegen.

In dit verband geldt de praktische regel voor het in- en uitvliegen: "Als de **vliegveiligheid** dit toelaat dan wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van de in- en uitvliegroutes die het recreatiegebied ontlasten. Echter, wanneer de vliegveiligheid dit, ter beoordeling van de gezagvoerder, niet toelaat dan is deze verplicht de vliegroutes aan te houden zoals die wettelijk zijn voorgeschreven en gepubliceerd."

De directie heeft, in overleg met de Rijksluchtvaartdienst, ervoor zorg gedragen dat alle eerder genoemde regels en wijzigingen in zowel de nationale als internationale publikaties zijn opgenomen en waarin de verschuiving van de baandremmel is aangegeven met daarbij de aanbevolen routes voor het in- en uitvliegen.

Voor het aanvliegen van het vliegveld zelf zijn licht(flits)bakens op het luchthavengebouw aangebracht, zodat het circuit zelf beter op de voorgeschreven wijze kan worden aan- en afgevlagen.

Ter verhoging van de vliegveiligheid is het plan ook een opbouw op het bestaande havengebouw te realiseren. Thans is er nl. vanuit het havengebouw geen zicht op het circuitgebied aan de noordzijde van het vliegveld. Wanneer rondom het circuit uitzicht wordt geboden, dan kan ook veel beter toezicht worden gehouden op de wijze van in- en uitvliegen en, indien nodig, correctief advies worden gegeven.

Door de hoge architectonische eisen en daarmee gepaard gaande hoge kosten, is de opbouw thans helaas niet realiseerbaar.

De vliegveiligheid met de opbouw wordt ongetwijfeld mede vergroot doordat er een betere scheiding kan worden aangebracht tussen de administratieve handelingen op het huidige luchthavenkantoor en de vluchtvoorbereiding van de vliegers.

Vanzelfsprekend zijn de vliegers zelf primair verantwoordelijk voor het onderhouden van het radioverkeer onderling en met de havendienst. Desalniettemin acht de exploitant het wenselijk om dit toevoegende veiligheidsaspect t.z.t. te realiseren.

2.7 Geluidsbelasting

Het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL, 8 juli 1997 Staatsblad nr. 353) bepaalt dat met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde van de maximaal toegelaten geluidsbelasting, welke buiten de zone niet mag worden overschreden, 47 BKL is. Alhoewel het vliegveld nog niet formeel is aangewezen en gezoneerd, wordt evenwel met ingang van 1 januari 2000 al wel rekening gehouden met een wijziging van de aanwijzing en zonering op basis van 45.000 vliegbewegingen en een grasbaan met een daarbij behorende geluidszone.

Door de exploitant wordt per kwartaal een rapportage van het gebruik van het vliegveld opgesteld met een indeling van alle vliegbewegingen in geluidscategorieën volgens de nieuwe indelingen zoals omschreven in Informatieblad nr. 27, d.d. juli 1999 betreffende het geluidsbeleid kleine luchtvaart. (zie hiervoor bijlage 4).

Helaas zijn nog niet alle vliegtuigen in het luchtvaartregister opgenomen op basis van een (actueel) geluidscertificaat en blijkt het CBS te Heerlen op de beleidsmaatregelen per 1 januari 2000 nog niet goed ingespeeld.

In de praktijk betekent het jammer genoeg dat nog behoorlijk wat tijdrovend "handmatig" werk moet worden verricht.

Regelmatig zal in het kader van het nieuw af te sluiten Convenant met de Provincie een voortgangsrapportage worden toegezonden aan de Provincie Zeeland alsmede aan de Commissie 28 LvW.

2.8 Gebruiksplanperiode

Het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet betreft de periode van 1 juni van enig jaar tot 1 juni van het daarop volgend jaar. Tot nu toe is echter een rapportage opgesteld over het kalenderjaar. Over 1999 zijn de geanalyseerde vliegbewegingen bijgevoegd (zie bijlage 5). Een overzicht van de vliegbewegingen over de periode 1 juni 1999 tot en met mei 2000 (Gebruiksplanperiode) zal separaat worden toegezonden. In de toekomst zal deze periode dan ook worden aangehouden.

2.9 Beleidsmaatregelen -3BKL

Specifieke maatregelen die in het kader van de zg. -3BKL reductie het meest perspectiefvol lijken, zijn:

- a. het aanbrengen van modificaties aan de bestaande vloot op het luchtvaartterrein of het (gedeeltelijk) vervangen van deze vloot door nieuwe geluidsarme vliegtuigen, in combinatie met:
- b. operationele maatregelen:
 - verbod van circuitvluchten (touch and go's) op (delen van de) zondag in de 6 drukste maanden;
 - verbod van circuitvluchten (touch and go's) op (delen van de) zaterdag in de 6 drukste maanden;
 - verbod van vluchten met vliegtuigen in de geluidscategorieën 3 en 4 op (delen van de) zondag in de 6 drukste maanden;
 - verbod van vluchten met vliegtuigen in de geluidscategorieën 3 en 4 op (delen van de) zaterdag in de 6 drukste maanden;
 - sluiten van het vliegveld op (delen van de) zondag in de 6 drukste maanden.
- c. sturingsmaatregelen d.m.v. tariefstellingen;
- e. het geven van voorlichting op b.v. themadagen m.b.t. de effecten en gevolgen voor luchtveranden en vliegtuigeigenaren;

De uitkomsten van het door het NLR uit te voeren onderzoek t.b.v. de vaststelling van de geluidszone op basis van 45.000 vliegbewegingen is medebepalend voor het nemen van specifieke geluidsbeperkende maatregelen voor vliegveld Midden-Zeeland.

2.10 Voorgenomen baanverharding

De voorgenomen baanverharding heeft een aanmerkelijke vertraging opgelopen doordat, in tegenstelling tot eerdere inzichten, alsnog een formele Milieu Effect Rapportage (MER) moet worden doorlopen en opgesteld. Zeeland Airport b.v. blijft zonder meer de opvatting toegedaan, dat deze investering voor zowel de omgeving als voor Zeeland Airport b.v. als een win-win situatie moet worden gezien.

De uitleg die m.b.t. de baanverharding in het Gebruiksplan 1999 is gegeven blijft onverkort van kracht en wordt hierna nogmaals herhaald.

Voor de **directe omgeving** van het vliegveld betekent de verharde baan o.m. dat:

- de vliegveiligheid op en rondom het vliegveldterrein beter wordt gewaarborgd;
- een verharde baan, met verlichte veiligheidsmarkeringen, beter uit de lucht zichtbaar is en waardoor op een veel betere wijze de baan kan worden aangevlogen. Hierbij werken tevens de baandrempel en baanrichting door grote witte markeringen en cijfers (27 en 09) veiligheidsverhogend;
- Bij verschuiving van de baandrempel op de verharde baan 200 oostwaarts, zijn de in- en uitvliegroutes beter en veiliger uit te voeren, maar bovenal ontlastend voor het recreatiegebied ten westen van het vliegveld;
- een veel betere spreiding van het aantal vliegbewegingen over het gehele jaar wordt bereikt en de exploitant beter sturend kan optreden door te stimuleren door de week te vliegen inplaats van in het weekend;
- door de baanverharding kunnen vliegtuigen gemiddeld 10 tot 15 procent eerder op hoogte zijn. m.a.w. voor de omgeving veiliger en minder geluidsoverlast.

Voor Zeeland Airport b.v. is de verharding van de baan van groot belang.

Door weersomstandigheden moest in het jaar 1999 de huidige grasbaan 38 dagen buiten gebruik worden gesteld en werden de geprognoseerde vliegbewegingen wederom niet gehaald.

Voor zowel de vliegveiligheid als voor de rentabiliteit en continuïteit van de ondernemingen is het van groot belang dat de verharde baan er spoedig komt.

Als tussentijdse oplossing worden en zijn op diverse plaatsen van het vliegveld ondergrondverbeteringen aangebracht met het doel de continuïteit zo goed mogelijk te waarborgen en de veiligheid te vergroten.

Met Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland werd, met o.m. als basis het Streekplan van de Provincie, o.a. ten behoeve van de verharding van de baan een Convenant gesloten waarin werd vastgelegd dat een milieu-effectenstudie (MES) zou worden opgesteld waarin de gevolgen voor het milieu en de effecten hiervan voor de omgeving werden vastgelegd. Deze studie is praktisch afgerond, maar is inmiddels stopgezet.

Onlangs is nl. door de Minister van Verkeer en Waterstaat alsnog besloten dat ten behoeve van de baanverharding een officiële milieu effect rapportage (MER) moet worden opgesteld. In het kader van de MES fungeerde de Provincie Zeeland als bevoegd gezag, voor de MER fungeert het Rijk als bevoegd gezag. Een nieuw uit te brengen Startnotitie t.b.v. de baanverharding wordt eind mei/begin juni 2000 aan het bevoegd gezag toegezonden.

2.11 Convenant met de Provincie Zeeland

De tekst van het Convenant met de Provincie Zeeland wordt herzien mede als gevolg van gewijzigde regelgeving en decentralisatie van verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het Rijk naar de Provincie. Het Gebruiksplan 2000 dient mede, na de officiële gewijzigde aanwijzing, als wettelijke basis voor de uitwerking van een nieuw Convenant.

2.12 Milieu Effect Rapportage (MER)

Aan DHV Milieu en Infrastructuur BV te Amersfoort is inmiddels de opdracht verstrekt om ten behoeve van de Milieu Effect Rapportage een nieuwe Startnotitie aan te leveren. Deze zal binnen afzienbare tijd worden toegezonden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te Den Haag.

3. VERKEERSPROGNOSE

3.1 Vlieg(tuig)bewegingen

Het gebruik van het luchtvaartterrein wordt vertaald in het aantal vliegbewegingen. Hierbij wordt elke start en elke landing geregistreerd als een aparte beweging.

Ook de zogenaamde schijnlandingen worden daarbij, telkenmale, als twee vliegbewegingen geteld.

In bijlage 5 zijn de geanalyseerde vliegbewegingen over het jaar 1999 aangegeven.

Het aantal vliegbewegingen over het jaar 1990 gelden nog steeds formeel als basis voor de berekening van de zones zoals die in het oorspronkelijk ontwerp-aanwijzingsbesluit zijn vastgesteld. Tevens is hierin vastgelegd dat het maximaal aantal vliegbewegingen per jaar 60.000 bedraagt.

Zoals o.a. onder punt 2.7 is beschreven wordt midden 2000 verwacht, dat het vliegveld Midden Zeeland formeel zal worden gezoneerd en wettelijk aangewezen op basis van een aantal vliegbewegingen van 45.000 en geldend tot het jaar 2010.

Alhoewel dit nog niet formeel wettelijk is bekrachtigd wordt de handhaving hiervan, op basis van de nieuwe geluidscategorie-indelingen en met inachtneming van de -3bkl-maatregelen, met ingang van 1 januari 2000 reeds toegepast.

Ten aanzien van de handhaving zullen op basis van de gegevensverwerking door het Centraal Bureau van de Statistiek, naast de rapportages aan de Rijksluchtvaartdienst, tevens rapportages plaatsvinden aan de Provincie Zeeland en de Commissie 28 Lvw.

Deze rapportages zullen plaatsvinden op tijdstippen zoals die in het Convenant met de Provincie Zeeland worden vastgelegd.

3.2 Vliegtuigtypen en vliegtuigcategorieën

De kleine luchtvaart kenmerkt zich door een zeer grote verscheidenheid aan vliegtuigtypen.

Daarbij zijn een groot aantal vliegtuigtypen in verschillende versies uitgevoerd, waarbij de geluid- en prestatiegegevens onderling verschillen.

Ten behoeve van de berekening van de geluidsbelasting is, vooralsnog, een viertal categorieën vastgesteld.

Voor elke categorie staat een vliegtuigtype model, het zogenaamde representatieve vliegtuigtype. Hierbij wordt verondersteld, dat alle tot een categorie behorende vliegtuigtypen/versies identieke geluid- en prestatiegegevens hebben.

De criteria voor de categorie-indeling zijn het aantal motoren en het geluidsniveau dat bij de geluidscertificatie reeds is vastgesteld.

Tot 1 januari 2000 werd uitgegaan van een viertal geluidscategorieën van enkele representatieve vliegtuigtypen en daarbij behorende geluidsniveaus zonder aangebrachte geluidsdemper of aangepaste propeller e.d.

In onderstaand schema zijn deze als volgt weergegeven en is een vergelijking gemaakt met dezelfde typen vliegtuigen zoals deze in het vorig Gebruiksplan zijn vermeld maar thans op basis van de meetmethode ICAO Hoofdstuk 6 resp. Hoofdstuk 10, in de praktijk, zijn vergeleken.

Het afgegeven geluidscertificaat dient hierbij als controle-instrument en is per vliegtuigregistratie afgegeven. Indien dit niet het geval is dan wordt de hoogste dB(A) waarde aangehouden.

Hieronder zijn enkele concrete voorbeelden aangegeven m.b.t. welk vliegtuig bij zowel de oude als de nieuwe geluidscategorie-indeling behoort.

Categorie	Omschrijving	Representatief type	Meetmethode ICAO 6 Categorieën 1 t/m 8	Meetmethode ICAO 10 Categorieën 1 t/m 8
1	1-motorige vliegtuigen met een geluidsniveau van minder dan 72 dB(A)	Cessna 150M	Vliegtuigreg. PH-BIK 65,7 dB(A), Cat. 6	
2	1-motorige vliegtuigen met een geluidsniveau van 72 dB(A) - 75 dB(A)	Cessna 172M		Vliegtuigreg. PH-AWI 73 dB(A), Cat. 5

Categorie	Omschrijving	Representatief type	Meetmethode ICAO 6 Categorieën 1 t/m 8	Meetmethode ICAO 10 Categorieën 1 t/m 8
3	1-motorige vliegtuigen met een geluidsniveau van 75 dB(A) - 78 dB(A) en 2-motorige vliegtuigen met een geluidsniveau lager dan 78 dB(A)	Cessna 182P	Vliegtuigreg. PH-HLF 76 dB(A), Cat. 2	
4	1 en 2 motorige vliegtuigen met een geluidsniveau hoger dan 78 dB(A)	Cessna 310	Vliegtuigreg. PH-LAW 77,9 dB(A), Cat. 2	

De gerealiseerde vliegbewegingen met daarbij behorende geluidscategorieën zijn, voor wat Zeeland Airport betreft, op basis van voorgaand schema ingedeeld en in bijlage 6 is een handmatige uitwerking gegeven van de nieuwe ICAO geluidscategorie-indelingen per vliegtuigregistratie uit het Luchtvaartregister. Ruim 85% van alle vliegbewegingen konden in kaart worden gebracht.

De gerealiseerde vliegbewegingen worden, on line, per computer verzonden aan het CBS te Heerlen.

Bij de Rijksluchtvaartdienst is thans een verfijning van de nieuwe geluidscategorie-indeling per Nederlandse vliegtuigregistratie in voorbereiding en zullen de nieuwe 8 vliegtuigcategorieën, per ICAO-hoofdstuk, naar hiervoor gegeven voorbeelden worden opgesteld en bij de exploitant in de havendienstcomputer worden ingevoerd.

Op basis van de handmatig uitgevoerde analyse mag voor Zeeland Airport worden uitgegaan van een aanmerkelijke reductie in geluidsniveaus van vliegtuigen die op haar veld zijn gestationeerd. Vliegtuigeigenaren en ondernemingen hebben inmiddels reeds maatregelen genomen om de geluidsniveaus terug te brengen, met name d.m.v. o.a. geluidsarme uitlaten en propellers.

De verwachting is dan ook, dat het overgrote deel van de vloot in lagere geluidsklassen wordt ingedeeld en dat mede hierdoor de geluidszone met daarbij behorend aantal toegestane vliegbewegingen van 45.000 goed kan worden gehandhaafd.

Op basis van de uitgevoerde analyse is de verwachting dat een behoorlijk deel van de -3 bkl geluidsreductie is gerealiseerd. Echter de volledige CBS computeranalyses zullen uiteindelijk hiervoor zekerheid moeten geven.

3.3 Verdeling werkdagen/weekenddagen

Bij de berekening van de geluidszone wordt een onderscheid gemaakt tussen de vluchten welke plaatsvinden op de werkdagen en die welke plaatsvinden op de zaterdag en de zon- en feestdagen.

Op de vliegbewegingen welke plaatsvinden op de zaterdag en zon- en feestdagen wordt, in de periode april tot en met september, een straffactor toegepast welke doortelt in het aantal vliegbewegingen in de zone.

Onder voorbehoud van koninklijke goedkeuring zullen de vliegtarieven m.i.v. 1 juli 2000 hierop worden aangepast. De basis-vliegtarieven voor het vliegen na 19.00 uur en tussen 23.00 uur en 07.00 uur worden vermenigvuldigd met de straffactoren 3.16 resp. 10.

Hierbij moet vanzelfsprekend wel rekening worden gehouden met de uniforme daglichtperiode. Hierbuiten mag immers niet worden gevlogen.

Er zullen maatregelen noodzakelijk zijn om het aantal circuitvluchten in de weekeinden aanmerkelijk te reduceren (zie hiervoor ook punt 3.7)

Hoe stiller het vliegtuig, het vliegen door de week en tijdstip van de dag, des te goedkoper het vliegen.

Deze maatregelen moeten leiden tot een vermindering van de geluidsoverlast voor de omgeving, m.n. in de zomermaanden als men veelal buitenshuis verblijft.

Uit bijlage 7 blijkt, dat gedurende het afgelopen jaar gemiddeld de helft van het totaal aantal vliegbewegingen per jaar wordt geregistreerd op de weekeinden in de zes drukste maanden van het jaar, te weten april tot en met september.

Naast geluidsbeperkende maatregelen aan vliegtuigen zullen dus ook sturingsmaatregelen moeten worden getroffen om het vliegen door de week aantrekkelijker te maken.

Een toename van het weekend/weekverkeer kan echter, met name onder invloed van de weersomstandigheden, van aanzienlijke invloed zijn op het relatief hoge niveau van vliegverkeer in de perioden tussen april en september

3.4 Openingstijden

Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, binnen de uniforme daglichtperiode, onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden.

De openingstellingen voor Zeeland Airport zijn opgenomen in de zg. VFR-Gids Nederland en is opgenomen in bijlage 8. De tijden zijn vermeld als Uniforme Daglicht Perioden. Dit houdt in dat in de "zomermaanden" het tijdsverschil 2 uren bedraagt en in de zg. "wintermaanden" 1 uur.

Het aantal vliegbewegingen in 1999 bedroeg, gedurende de zomerperiode, na 19.00 uur lokale tijd, ongeveer 5% van het jaartotaal. Van deze 5% vliegbewegingen valt 90% tussen de aankomsttijden 19.00 en 20.00 uur en de overige vliegbewegingen tot, uiterlijk, einde daglicht.

Voor die overige paar vliegbewegingen geldt dat op aanvraag, tegen extra betaling, vervroegde en latere openstelling mogelijk is.

3.5 Ontwikkelingen vliegverkeer

De verwachting van het vliegverkeer voor 1999 was, verdeeld over de huidige 4 vliegtuigcategorieën, dat deze ongeveer gelijk zouden zijn aan het jaar 1998. Gezien echter het slechte weer en tengevolge hiervan de slechte terreingesteldheid, zijn tijdens b.v. het eerste kwartaal van 1999 de geprognoseerde vliegbewegingen achtergebleven met als gevolg een ander gebruiksbeeld voor de rest van het jaar.

Onder punt 3.6. is een prognose van het vliegverkeer aangegeven voor het jaar 2000.

3.6 Verdeling verkeer over de maanden van het jaar

De verdeling van het vliegverkeer over de maanden januari tot en met december over de jaren 1998 en 1999 is in percentages van het totaal aantal vliegbewegingen in onderstaande tabel aangegeven. Tevens zijn hierbij de prognoses over de jaren 1999 en 2000 weergegeven (zie ook bijlagen 5a,b en c)

	1998	1999	1999 prognose	2000 prognose	2000 (feitelijk t/m mei)
jan.	5,8	2,0	4	3,5	
feb.	7,0	2,4	4	4,0	
mrt.	7,6	6,7	7	4,0	
apr.	7,1	9,3	8	10,0	
mei.	14,0	15,4	10	12,5	
jun.	9,4	11,6	12	12,5	
jul.	13,7	14,7	13	12,5	
aug.	16,5	12,8	13	12,5	
sep.	9,2	10,5	12	11,0	
okt.	5,3	7,7	6	7,5	
nov.	3,4	5,5	6	7,0	
dec.	1,0	1,4	5	3,0	

De algemene doelstelling voor de eerstkomende jaren is, wanneer de weers- en terreinomstandigheden dit toelaten, om 20% van het aantal geprognoseerde vliegbewegingen van de 6 drukste maanden van het jaar ("zomer") over te hevelen naar de 6 minst drukke maanden van het jaar ("winter"). Tevens zal een verschuiving van met name de circuitvluchten (lesvluchten) van het weekend naar doordeweekse dagen moeten plaatsvinden

Wanneer de lichte verharding van de start- en landingsbaan zal zijn gerealiseerd, dan zal ook blijken dat een verschuiving van de vliegbewegingen van de "zomermaanden" naar de "wintermaanden" zal kunnen worden gerealiseerd.

Daarnaast is Zeeland Airport gedwongen om, conform de voorliggende Aanwijzing en het Convenant met de Provincie, het aantal vliegbewegingen te maximeren op 45.000 welke geldend is tot het jaar 2010. Zoals reeds eerder vermeld, zijn hierop de geluidsbeperkende maatregelen (-3bkl) met ingang van 1 januari 2000 van toepassing.

Al deze veranderingen eisen een actief sturende rol van de exploitant en medewerking van alle gebruikers.

3.7 Verdeling van het vliegverkeer in het etmaal

Zoals eerder aangegeven is er sprake van een te hoog percentage van het totale vliegverkeer ($\pm 55\%$) in de weekeinden (zie hiervoor bijlage 7). Het zijn hier met name de les(circuit)vluchten welke een (te) groot onderdeel vormen van het vliegverkeer in deze perioden.

Sturingsmaatregelen d.m.v. tariefsverhogingen van landingsgelden in het weekend, maar ook stimuleringsmaatregelen om het vliegen door de week zo aantrekkelijk mogelijk te maken, zijn een belangrijk onderdeel van beleid. De inspanningen die hiervoor moeten worden geleverd, zullen in overleg met de gebruikers, instructeurs en leerlingen tot stand moeten komen.

Heeft dit onvoldoende resultaat dan zal de exploitant, naast de tariefstellingen, een quotum aantal vliegbewegingen moeten vaststellen d.m.v. het uitvaardigen van een zg. NOTAM (Notice to Airmen) waarin men kan lezen of men al dan niet toestemming krijgt voor het maken van circuitvluchten. (PPR - Permission Prior Required). Zoals eerder uiteengezet is de bedoeling hiervan dat dit type vliegbewegingen zoveel mogelijk in het weekeinde worden gereduceerd en dat een aanmerkelijke verschuiving plaatsvindt naar doordeweekse dagen.

Een relatief positief punt dat hierbij genoemd kan worden is, dat nog geen 2% van alle vliegbewegingen tussen 19.00 en 20.00 uur wordt uitgevoerd, hetgeen belangrijk is in met name de lange zomeravonden. Na zonsondergang in de "wintermaanden" of na 20.00 uur in de "zomermaanden" wordt er, behalve zweefvliegen (zonder motor) in het geheel niet meer gevlogen.

3.8 Toetsing verkeersprognose aan Aanwijzing

In formele zin kan de toetsing van de verkeersprognose nog niet plaatsvinden. Hierover is in paragraaf 2.3 achtergrondinformatie gegeven waarom feitelijke toetsing nog niet mogelijk is.

Voor Zeeland Airport b.v. zijn de herberekeningen door het NLR ten behoeve van de nieuwe zone op basis van 45.000 vliegbewegingen en de hierop gebaseerde wettelijk noodzakelijke wijziging van de aanwijzing van groot belang. De consequenties voor de definitieve vaststelling van de zone zijn belangrijk voor de toetsing van de verkeersprognoses en de handhaving hiervan.

4. BAANBESCHIKBAARHEID EN BAANGEBRUIK

4.1 Beschikbaarheid

Op het vliegveldterrein is een start- en landingsbaan gelegen in de geografische richting $268^\circ - 88^\circ$, met een lengte van 1000 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 3.

Voor het doen opstijgen van de zweefvliegtuigen wordt uitsluitend gebruik gemaakt van een sleepvliegtuig, van een zweefvliegtuig met kleine hulpmotor ofwel opgetrokken door een lier. Voorwat betreft de laatstgenoemde activiteit is bepaald dat deze uitsluitend mag plaatsvinden na sluitingstijd van het vliegveld in de zomermaanden, dus na 20.00 uur. Deze vliegbewegingen brengen geen geluidsoverlast met zich mee.

Het gebruik door vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving wordt niet voorzien. Ook niet wanneer de lichte verharding van de baan is gerealiseerd.

Het vliegverkeer dat gebruik maakt van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften (VFR, visual flight rules), binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden. De luchtruimte boven Nederland is dit kader verdeeld in luchtruimteklassen, waarin per luchtruimteklasse onderscheid wordt gemaakt in zichtomstandigheden.

Voor het luchtvaartterreinverkeer op vliegveld Midden Zeeland geldt een luchtruimteklasse G, waarbij een minimaal vliegzicht geldt van 1,5 km. De vluchten vinden plaats overeenkomstig de aan- en uitvliegroutes zoals aangegeven op de kaart in bijlage 2

4.2 Baangebruik

Ruim 70% van het totaal aantal vliegbewegingen in 1999 heeft plaatsgehad op baan 27 en bijna 30% op baan 09.

4.3 In- en uitvliegroutes

Het luchtvaartterrein Midden Zeeland behoort tot de categorie ongecontroleerde vliegvelden. Dit betekent dat er geen verkeersleiding wordt gegeven aan het luchtverkeer. Wel wordt gevraagd of ongevraagd verkeersinformatie gegeven indien de vliegveiligheid en veiligheid op de grond dit vereist.

Er wordt uitsluitend op zicht gevlogen, waarbij een voorgeschreven luchtverkeerscircuit (circuit area) moet worden gevolgd.

Teneinde het recreatiegebied aan de westzijde van het vliegveld zoveel mogelijk te ontlasten en zo min mogelijk te confronteren met de geluidsproductie van vliegtuigen, wordt door middel van vliegkaarten, nationale- en internationale publikaties alsmede door middel van de havendienst, de meest optimale aan- en uitvliegroute geadviseerd.

Zeker wanneer de verharde baan is gerealiseerd moet het mogelijk zijn om meer dan 98% van de vliegbewegingen op deze wijze te realiseren.

Echter de wet schrijft voor dat, wanneer de veiligheid dit vereist, de vastgestelde in- en uitvliegroutes dienen te worden afgevolgen.

In zowel de officiële nationale als internationale publikaties voor het aan- en uitvliegen zijn thans duidelijk onze zg. "noise abatement procedures" vermeld. E.e.a. is totstand gekomen in en na overleg met de Rijksluchtvaartdienst.

In o.a. de hal van het havengebouw is ten behoeve van de vliegers een grote overzichtsfoto geplaatst van het gehele circuitgebied en de omgeving welke duidelijk in kaart brengt waaraan vliegers zich dienen te houden om de geluidsoverlast zoveel als mogelijk voor de naaste omgeving te beperken. Ook is hierop aangegeven op welke wijze het vliegveld dient te worden aan- en afgevolgen.

4.4 Voorziene baangebruik

Voor 2000 wordt uitgegaan van het baangebruik in de verhouding tussen de 70 en 75% voor baan 27 en 25 tot 30% voor baan 09.

5. LESVLUCHTEN, KUNSTVLUCHTEN, PROEFDRAAIEN EN ZAKENVLUCHTEN

5.1 Prognose les- en oefenvluchten

Van het totaal aantal geprognoseerde vliegbewegingen voor 1999 zullen de verhoudingen in terrein- en overlandvluchten ongeveer 60 resp. 40 procent bedragen.

Van de 60 procent terreinvluchten maakt ongeveer 65% deel uit van de les- en oefenvluchten.

5.2 Prognose circuitvluchten

Het percentage circuitvluchten zal tussen 45 en 50 bedragen.

5.3 Prognose kunstvluchten

Er worden in 2000 op en rondom het vliegveldterrein geen kunstvluchten voorzien, behalve op de Open Dag van 27 mei wanneer een professioneel vlieger gedurende 7 minuten ten zuiden van het vliegveldterrein een vliegdemonstratie geeft. Hiervoor zijn zowel door de Rijksluchtvaartdienst als de gemeente Middelburg verklaringen van geen bezwaar afgegeven.

Verder blijft van kracht dat individuele vliegers geen kunstvluchten zullen uitvoeren in de nabijheid of boven van het vliegveld.

5.4 Prognose paraspringen

Op basis van gegevens van de directie van het Paracentrum zullen, evenals in 1999, in 2000 ongeveer tussen de 1500 en 2000 paravluchten worden uitgevoerd. Door de directie van het Paracentrum is toegezegd, dat wederom met geluidsarme vliegtuigen zal worden gevlogen. Tevens zal de bebouwde omgeving worden ontzien bij het in- en uitvliegen.

Om een betere spreiding van het paraspringen te realiseren zijn thans 4 springlokaties wettelijk aangewezen, nl. bij Lewedorp, Sinoutskerke, ten zuidwesten van het vliegveld (Arnemuiden) en bij Kleverskerke.

Op deze locaties wordt door de geoefende en ervaren parachutist geland en zal deze niet in een dicht bevolkt gebied neerkomen.

Het uitvliegen en uitklimmen naar grotere hoogten zal, zoveel als dat mogelijk is, boven de Westerschelde en het Sloegebied plaatsvinden. Bij het uitvliegen wordt zo snel mogelijk hoogte gemaakt.

Ook zal het vliegtuig regelmatig een uitvliegroute langs de Walcherse kust boven zee volgen om vervolgens vanaf het Sloegebied de springlokaties aan te vliegen.

5.5 Proefdraai-activiteiten

Het proefdraaien van vliegtuigmotoren gebeurt vóór en na de reguliere inspecties en bij volledige revisie van motoren. Bij de inspecties gaat het om kortdurend proefdraaien (van 5 tot 10 minuten). Hierbij wordt een motor gedurende circa 10 seconden op vol vermogen getest.

Gezien de grote afstand tussen bebouwde bewoning en het testgebied is de geluidshinder voor de omgeving verwaarloosbaar.

5.6 Prognose zakenvluchten en gewichtsklassen

Het percentage zakenvluchten zal op jaarbasis ongeveer 20 bedragen. Hieronder worden niet de commerciële vluchten bedoeld zoals foto- en reclamevluchten, rondvluchten, overheidsvluchten e.d.

Hiermee wordt met name bedoeld charter- en zakenvluchten ten behoeve van bedrijven en overheden. Deze vluchten hebben over het algemeen een vroeg vertrek op de dag en keren al dan niet dezelfde terug op de thuisbasis.

De geluidsbelasting is hierdoor voor de omgeving minimaal.

Om deze prognose meer te onderbouwen, worden hierna de geluids- en gewichtsklasse van deze categorie vliegtuigen aangegeven.

De onderverdeling van de "oude" geluidsklassen is voor deze toestellen resp. in	cat. 2: 15%
	cat. 3: 55%
	cat. 4: 30%

De onderverdeling naar gewichtsklassen is voor deze toestellen resp. in	cat. 2: tot 1500 kg
	cat. 3: tot 2000 kg
	cat. 4: tot 3500 kg

Het blijft praktisch uitgesloten dat op vliegveld Midden Zeeland zwaardere toestellen zullen landen en stijgen met een gewichtsklasse van meer dan 4000 kg.

Voor het landen en stijgen is het voor de zwaardere toestellen tussen 1500 en 3500 kg. toestellen van essentieel belang dat de lichte verharding van de baan plaatsvindt.

Ondanks dat op vliegveld Midden Zeeland vliegtuigen met een gewichtsklasse tot 5700 kg mogen landen, wordt het onwaarschijnlijk geacht dat deze ons vliegveld aandoen.

Ook zijn er geen plannen van ondernemers op het vliegveldterrein die het voornemen hebben om zwaardere vliegtuigen dan 3500 kg aan te schaffen.

Zoals reeds eerder in dit Gebruiksplan werd aangegeven wordt beslist niet voorzien in het landen of starten van vliegtuigen met straalaandrijving.

6. VERWACHTE GELUIDSBELASTING

6.1. Toetsing van prognoses

Het is de bedoeling van de exploitant om op basis van de geprognoseerde vliegbewegingen in 2000 een kwartaalrapportage op te stellen welke precies aangeeft hoe de vliegbewegingen met bijbehorende geluidscategorieën, baangebruik, windrichtingen, en soorten vluchten etc. zich door het jaar ontwikkelen en om eventuele tijdige (bij)sturing vragen.

Deze zullen naar de Provincie Zeeland alsmede de Commissie 28 LvW worden gezonden.

Wanneer hiervoor de basisgegevens in het voorjaar in de computer zijn geïnstalleerd, kan deze kwartaalrapportage op basis van de nieuwe geluidscategorieën worden opgesteld en toegezonden.

6.2 Handhaving vastgestelde geluidscontouren

Zoals eerder in dit Gebruiksplan is aangegeven, is het nog steeds moeilijk om de geluidsbelasting in de nog niet vastgestelde zone op basis van 45.000 vliegbewegingen formeel te controleren en te handhaven.

Enerzijds omdat het formele aanwijzingsbesluit door de centrale overheid nog steeds niet is genomen, anderzijds omdat op dit moment de herberekeningen van de geluidscontouren door het NLR ten tijde van de opstelling van dit Gebruiksplan nog niet formeel zijn afgerond.

7. KLACHTENREGISTRATIE

Met ingang van 1 januari 1999 is de milieu-klachtenregistratie geplaatst bij de havendienst van Zeeland Airport b.v.

De klachtentelefoon is geplaatst in de ruimte waar verkeersinformatie wordt gegeven.

Bij druk vliegverkeer is/zijn de havendienstmedewerker(s) druk doende met het radioverkeer, de administratieve verwerking, het leveren van brandstof alsmede met de financiële afwerking hiervan E.c.a. conflicteert met elkaar en kan er onvoldoende aandacht worden geschonken aan de belangrijkste taken nl. de handhaving van de veiligheid en orde in de lucht en op het luchthaventerrein. Ten behoeve van de veiligheid en orde moet prioriteit worden gegeven aan het radioverkeer alsmede aan de financiële en administratieve afwikkeling van het vliegverkeer.

Omdat in de praktijk gebleken is dat in de praktijk niet geheel kan worden voldaan aan een adequate klachtenbehandeling- en registratie, is besloten in de drukste maanden van het jaar tijdelijke hulpkrachten aan de havendienst toe te voegen die tevens voor de klachtenafhandeling zullen zorgdragen.

8. COMMUNICATIE

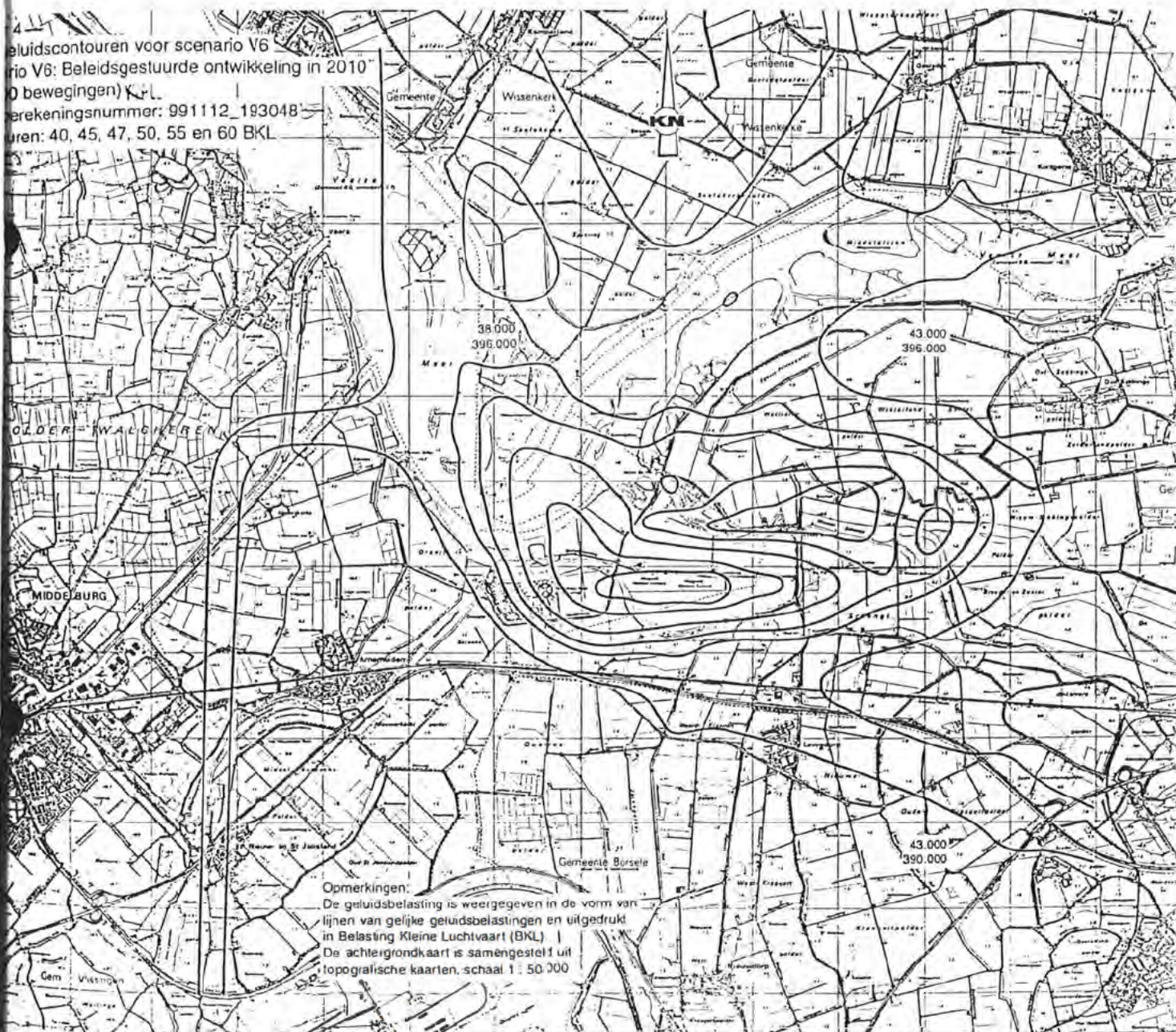
Ter vaststelling van dit Gebruiksplan wordt deze toegezonden aan de Minister.

Tevens vindt toezending plaats aan:

- het College van Gedeputeerde Staten in de Provincie Zeeland;
- het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeenten Middelburg, Goes, Veere en Noord-Beveland;
- de leden van de Milieucommissie voor het luchtvaartterrein Midden Zeeland;
- Raad van Commissarissen en aandeelhouders van Zeeland Airport b.v.

De Directie
juni 2000

geluidscontouren voor scenario V6
 rio V6: Beleidsgestuurde ontwikkeling in 2010
 0 bewegingen) K.L.
 rekeningsnummer: 991112_193048
 uren: 40, 45, 47, 50, 55 en 60 BKL

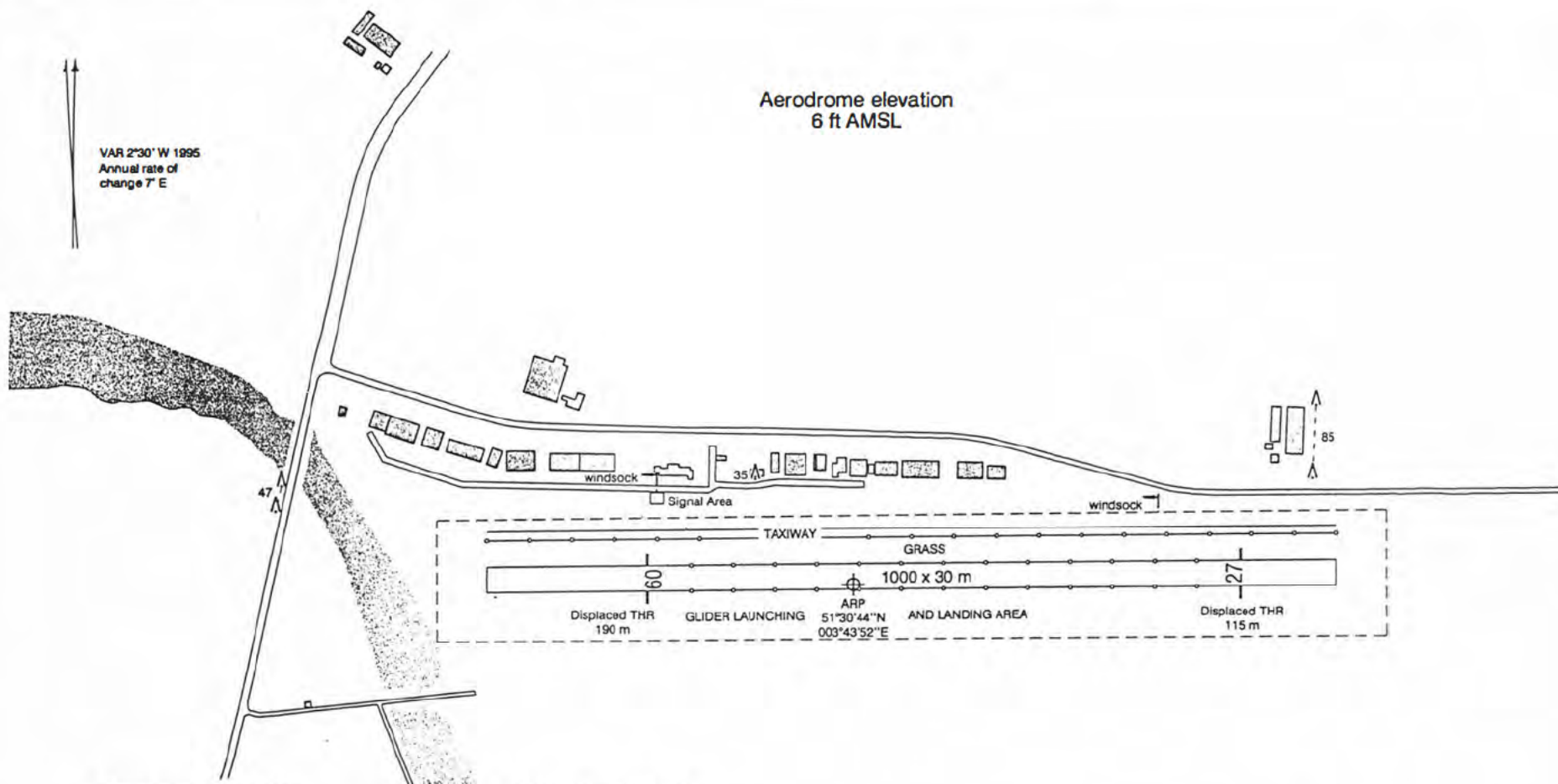




CHANGE: New Chart

VAR 2°30' W 1995
Annual rate of
change 7' E

Aerodrome elevation
6 ft AMSL



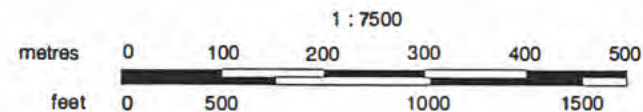
ELEVATIONS IN FEET AMSL

--- MANOEUVRING AREA

PHYSICAL CHARACTERISTICS				BEARING STRENGTH		DECLARED DISTANCES			
RWY	DIRECTION GEO	DIMENSIONS RUNWAY (m)	SURFACE	MAX AUM	MAX TYRE PRESS	TORA m	TODA m	ASDA m	LDA m
09	088°	1000X30	GRASS	6000 kg	0.52 MPa	945	1005	1060	810
27	268°	1000X30	GRASS	6000 kg	0.52 MPa	1060	1120	1060	885

LIGHTING AIDS: None

MARKING AIDS: THR, by black- and- white markers at both sides of THR



Ook kan deze vlucht gebruikt worden als testvlucht ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden of de mogelijke verkoop van een vliegtuig.

Hulpverlening

Vliegtuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet hebben een vrijstelling.

Ontheffing

De minister kan in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van het vliegverbod, wanneer dit in redelijkheid geen toepassing kan vinden. Aan een dergelijke ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

Een dergelijke ontheffing kan bijvoorbeeld worden verleend voor het houden van luchtvaartvertoningen. Door de nieuwe vluchtuitvoeringseisen zouden die vertoningen in de knel kunnen komen. Er zal zeer terughoudend gebruik worden gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid.

Toekomstige reducties

De nu voorgestelde verzwaarde geluidseisen zijn een aanzet tot een grotere geluidsreductie, waarmee wordt aangesloten bij het Duitse bronbeleid.

In de Beleidsvisie kleine luchtvaart neemt het kabinet zich voor om in vervolg op de -3 bkl-operatie verdergaande reductie van geluidshinder vooral door middel van bronbeleid te realiseren.

Geluidscertificaat

Op dit moment wordt de introductie in Nederland van een geluidscertificaat voorbereid. Alle onder deze regeling vallende en in Nederland geregistreerde vliegtuigen moeten op 1 januari 2000 zijn voorzien van zo'n certificaat, dat de werkelijke geluidsproductie van het vliegtuig aangeeft. Op basis van dit certificaat kan de handhaving van de verzwaarde geluidseisen worden gerealiseerd.

Het certificaat wordt uitgereikt door de Rijksluchtvaartdienst, op basis van een door een erkend onderhoudsbedrijf ingevulde lijst met 'geluidsparameters' (soort propeller, motorgegevens, uitlaatgegevens en andere voor het geluid relevante gegevens). Het

geluidscertificatieniveau wordt ontleend aan reeds uitgevoerde metingen. Mocht dit niet bekend zijn dan moet het vliegtuig alsnog worden gemeten.

In het geval de introductie van het geluidscertificaat pas na 1 januari 2000 kan worden gerealiseerd, zal het zogenaamde 'noise statement', dat nu reeds bestaat, worden gehanteerd ter bepaling van de geluidsproductie van het vliegtuig. Eigenaren van vliegtuigen wordt aangeraden een dergelijk noise statement aan te vragen (Luchtvaartinspectie, afdeling luchtwaardigheid, 023-5663265).

Voorstel voor nieuwe geluidscategorieën

De wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting is beschreven in een ministeriële regeling met bijlagen, de 'Regeling geluidsbelasting-berekening kleine vliegtuigen'. Deze regeling wordt op een aantal punten aangepast. Het aantal geluidscategorieën wordt uitgebreid van 4 naar 8 teneinde een stimulans in te bouwen om vliegtuigen stiller te maken. De huidige categorie 1 wordt gesplitst in 5 nieuwe categorieën. De categorieën worden hernummerd van 1 tot en met 8. De grenzen van de geluidscategorieën verschillen afhankelijk van de toegepaste ICAO-meetmethode.

Oud

Hoofdstuk 6	
Categorie	dB(A)
4	>78
3	75-78
2	72-78
1	<72

Nieuw

Hoofdstuk 6		Hoofdstuk 10	
Categorie	dB(A)	Categorie	dB(A)
1	>78	1	>82,3
2	75-78	2	79,6-82,3
3	72-75	3	76,9-79,6
4	69-72	4	74,2-76,9
5	66-69	5	71,6-74,2
6	63-66	6	68,9-71,6
7	60-63	7	66,2-68,9
8	<60	8	<66,2

Vliegtuigen worden ingedeeld op basis van de geluidsproductie en de van toepassing zijnde meetmethode (hoofdstuk 6 of 10) overeenkomstig het geluidscertificaat. Als er geen geluidscertificaat of noise statement aanwezig is, wordt er van uitgegaan dat het vliegtuig in de hoogste categorie zit en niet voldoet aan de verzwaarde geluidseisen.

Theoretische geluidswinst

De nieuwe indeling in 8 geluidscategorieën en ook de overige aanpassingen aan de 'Regeling geluidsbelastingberekening kleine

Jaar:1999

Aantal vliegbewegingen : 35220

	Maanden												Totaal	
	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Vliegb.	%
ma	67	13	166	173	555	246	408	615	121	202	252	33	2851	8.1
di	37	28	102	196	231	376	305	614	156	231	153	35	2464	7.0
wo	62	41	184	209	367	731	574	508	700	253	264	119	4012	11.4
do	31	59	121	291	426	342	686	376	262	270	122	76	3061	8.7
vr	41	80	139	671	506	402	735	484	324	251	145	53	3831	10.9
za	173	310	910	744	2016	1379	1283	726	1276	782	351	66	10016	28.4
zo	298	323	724	1005	1316	619	1177	1196	852	736	651	98	8996	25.5
Totaal	709	854	2346	3289	5407	4095	5168	4519	3691	2725	1938	479	35220	100
%	2.0	2.4	6.7	9.3	15.4	11.6	14.7	12.8	10.5	7.7	5.5	1.4		

windr = (windrichting in graden)

winds = (windsnelheid in knopen)

t1 = overdag

t2 = na 19.00 uur

Tijdstip

t1

t2

	a	b	c
windr	202	251	217
winds	14	15	10
O9	9	3	5
27	22	25	26
GESL.	13	6	4

a = april t/m sept.

b = okt. t/m mrt

c = gehele jaar

= aantal dagen gesloten/slecht weer

SV	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	%	
1	449	316	873	990	1800	1484	1724	1381	995	732	534	127	11405	1 = overland
2	199	176	825	1319	1928	1420	2052	1898	1498	861	668	188	13032	2 = terrein
3	61	362	648	980	1679	1191	1392	1240	1198	1132	736	164	10783	3 = circuit/ t/g / lesvlucht; (vallen onder terreinvl.)

GEL.CAT	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totaal	%
1	90	64	182	226	474	376	494	309	304	172	140	28	2858	22.6
2	283	196	542	584	1059	841	1015	887	519	445	310	66	6747	57.0
3	41	31	115	145	208	196	128	139	131	80	48	15	1277	17.5
4	26	15	19	18	40	58	70	35	30	24	29	11	375	2.9
Totaal	440	306	858	973	1781	1470	1707	1370	984	721	527	120	11257	100

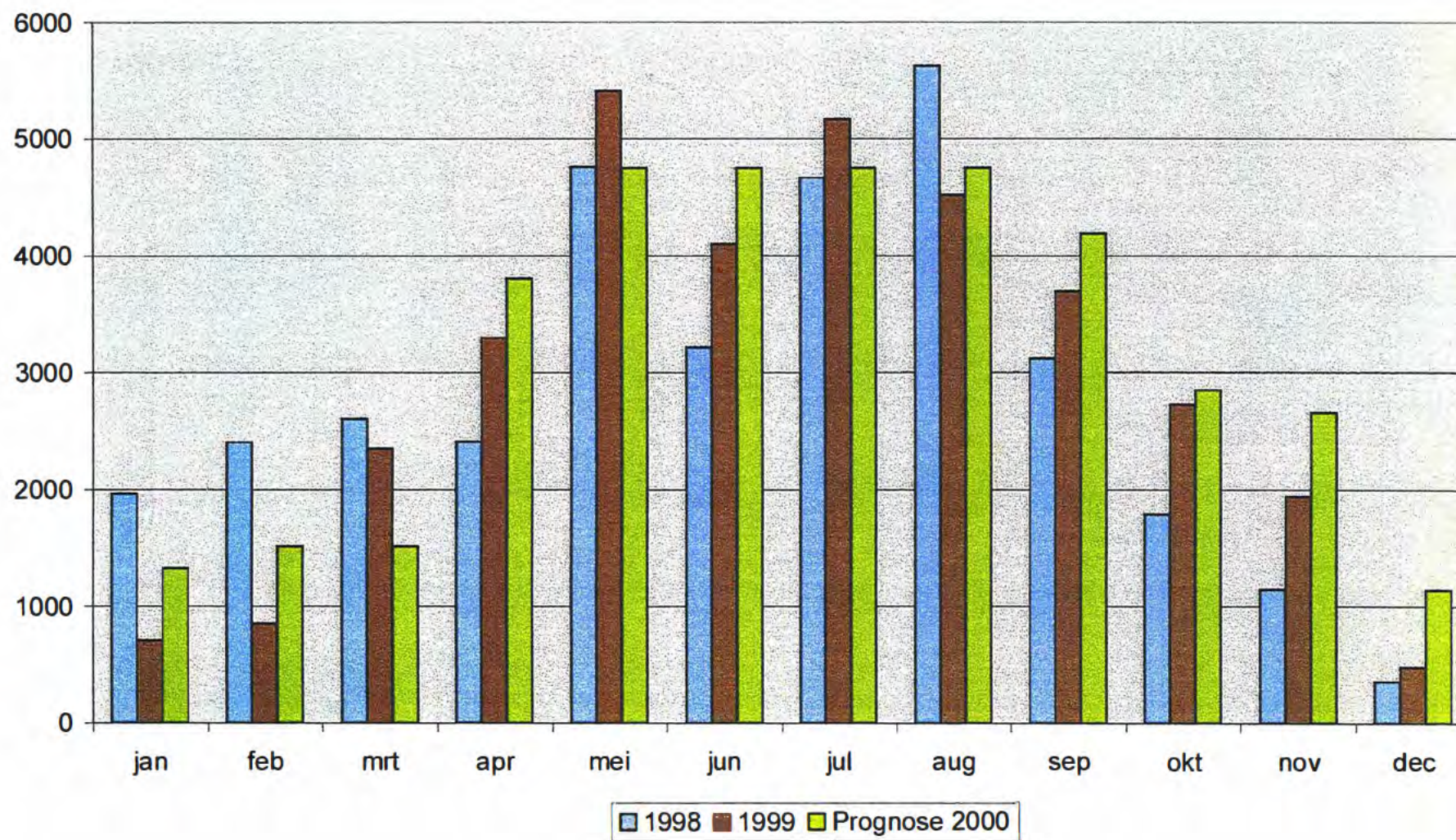
Overlandvluchten

Gel.cat	Tot.Gen	%
1	9174	26.0
2	22524	64.0
3	2849	8.1
4	673	1.9

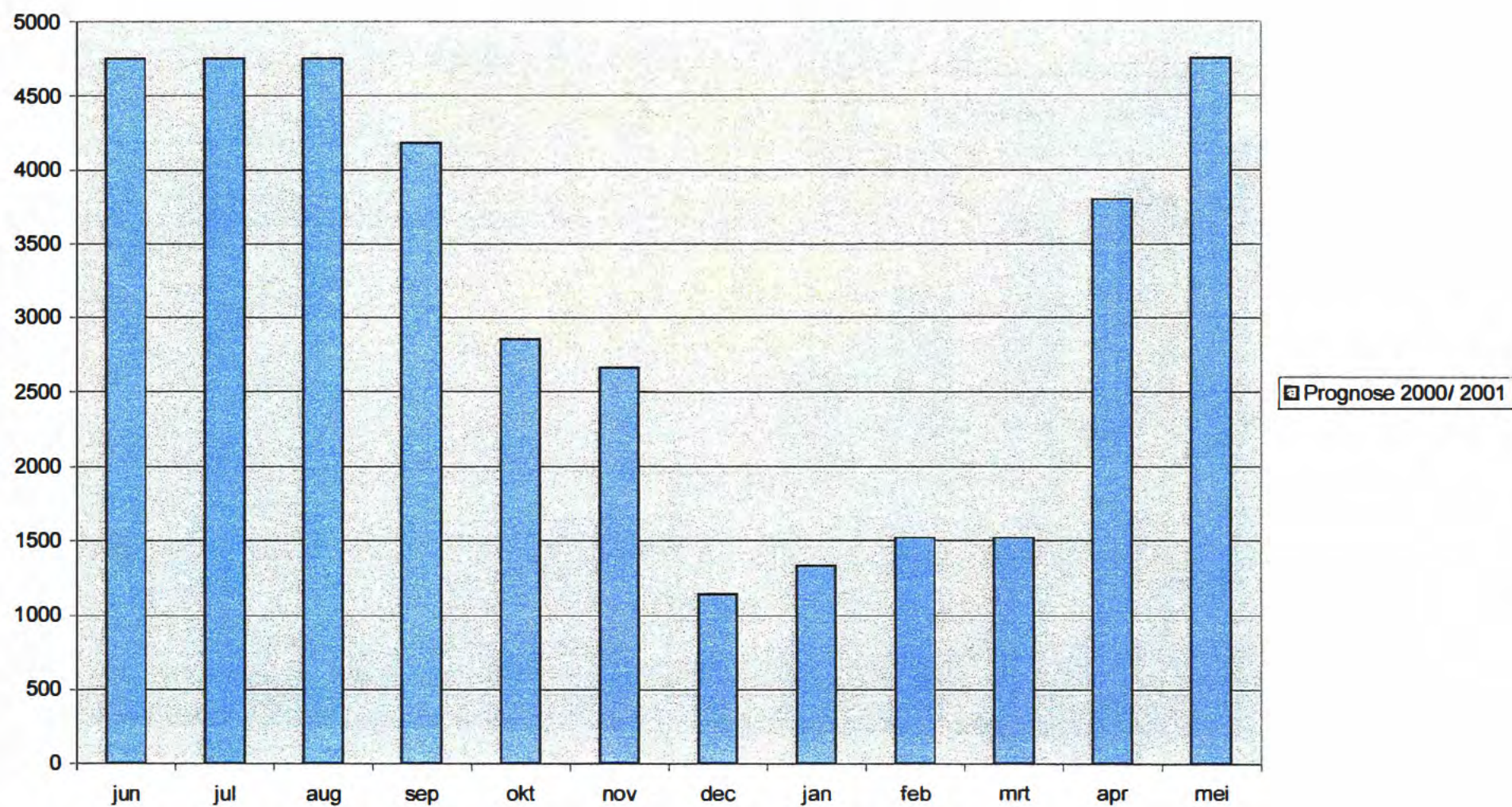
GELCAT	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totaal	%
1	105	78	308	657	1164	603	1074	597	958	396	295	81	6316	26.4
2	150	442	1067	1632	2296	1814	2183	2150	1419	1406	1002	216	15777	65.8
3	14	24	112	28	144	176	84	342	330	168	92	58	1572	6.6
4	0	4	0	0	22	32	120	60	0	34	22	4	298	1.2
Totaal	269	548	1487	2317	3626	2625	3461	3149	2707	2004	1411	359	23963	100

Terreinvluchten

Vliegbewegingen Zeeland Airport B.V.



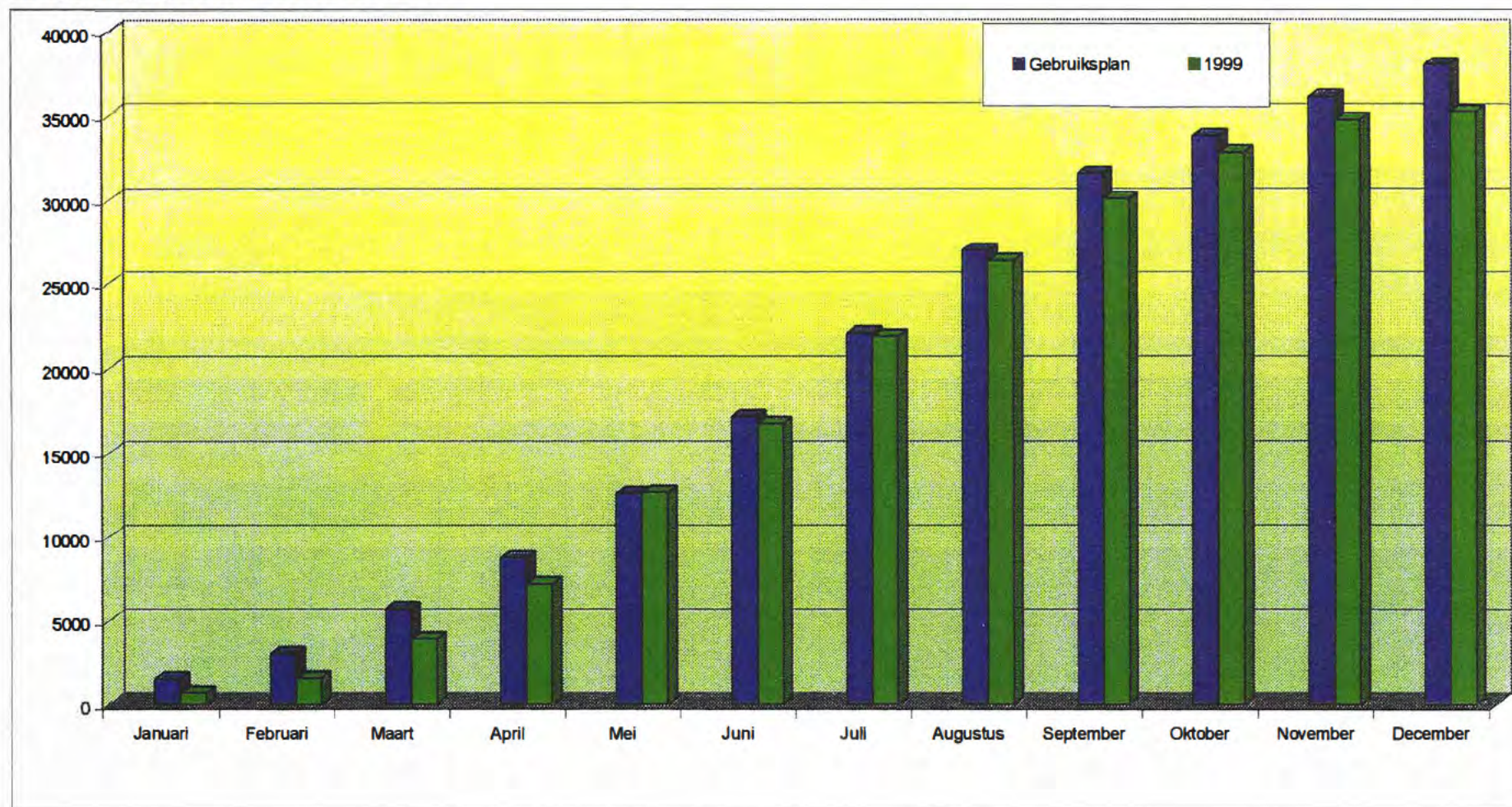
Gebruiksplan juni 2000/ mei 2001



Zeeland Airport

	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December
Gebruiksplan	1520	3040	5700	8740	12540	17100	22040	26980	31540	33820	36100	38000
1999	709	1563	3909	7198	12605	16700	21868	26387	30078	32804	34742	35220

Vliegbewegingen t/m 31 december 1999



Vlootsamenstelling en aantal vliegbewegingen op vliegveld EHMZ zoals deze zich tot 1 januari 2000 hebben ontwikkeld.

Jaar 1990 (basisjaar voor de berekening van de geluidszone) totaal aantal vlgb. 36040

Oude geluidscat. %

1	58.4 %
2	31.7 %
3	8.8 %
4	1.1 %

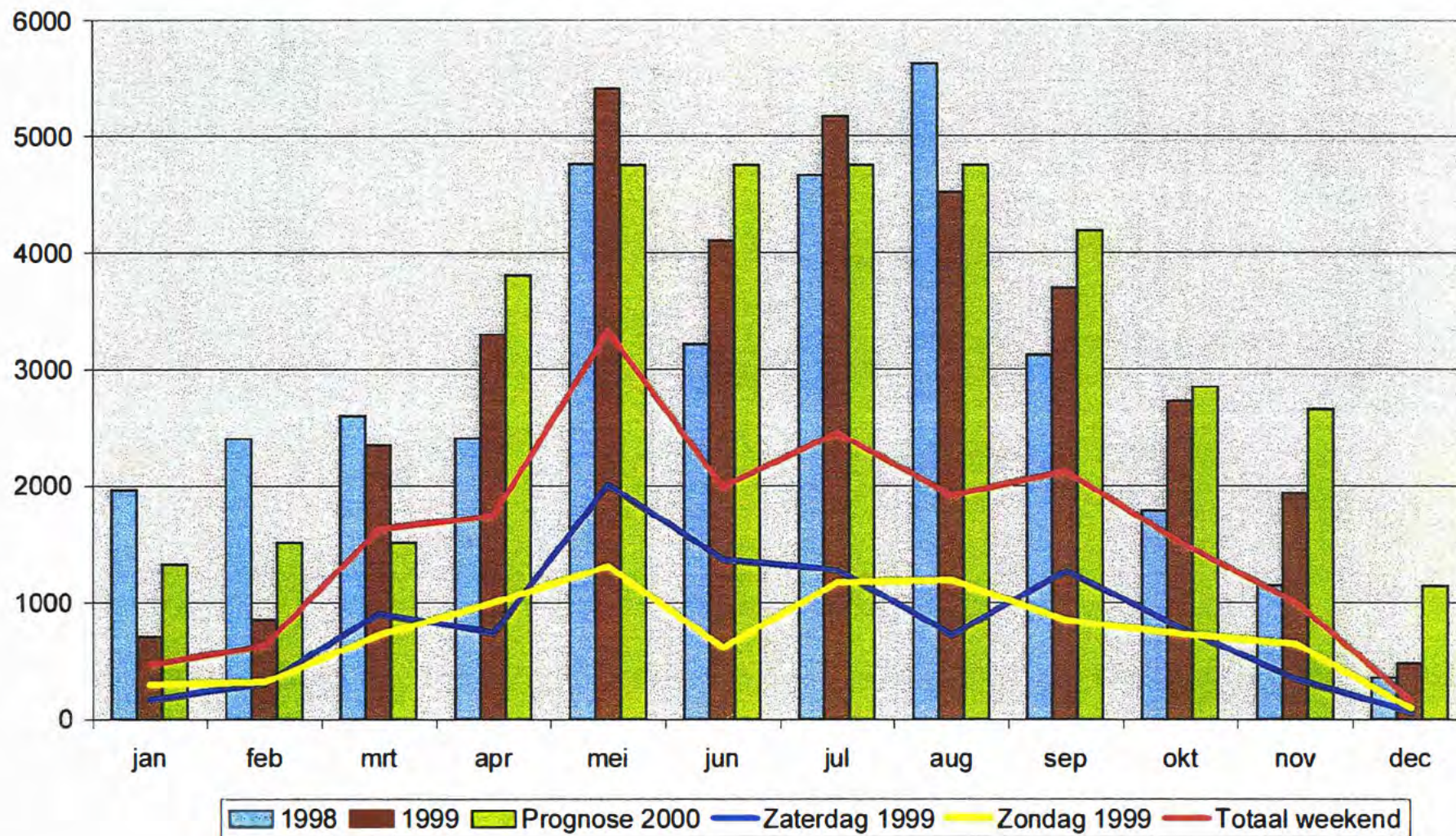
Jaar 1992 (stand still) totaal aantal vliegbewegingen: 34656

1	49.4 %
2	40.1 %
3	10.2 %
4	0.3 %

Jaar 1999 volgens oude cat.indeling, indelingen ICAO hfdst.6 en 10
Aantal vliegbewegingen: 35220*

Oud hfdst. 6	Nieuw hfdst. 6	Nieuw hfdst. 10
1. 25.5 %	1. 1.1 %	1. 0%
2. 63.4 %	2. 2.8 %	2. 0.1 %
3. 9.2 %	3. 22.5 %	3. 1.2 %
4. 1.9 %	4. 14.3 %	4. 2.9 %
	5. 15.9 %	5. 7.9 %
	6. 3.3 %	6. 22.9 %
	7. --	7. 1.1 %
	8. --	8. 4.0 %

Vliegbewegingen Zeeland Airport B.V.



EHMZ AD 2.3 OPENSTELLINGSUREN
EHMZ AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	AD-administratie/ AD administration	Dagelijks: 0800-1900 (0700-1800). Buiten OPR HR BTN SR-SS op afspraak vóór 1800 (1700)./ Daily: 0800-1900 (0700-1800). Outside OPR HR BTN SR-SS by arrangement before 1800 (1700).
2	Douane en immigratie/ Customs and immigration	Douane/Customs: SR-SS 1 HR PN*. Immigratie/Immigration: NA.
3	Gezondheid en hygiëne/ Health and sanitation	NA
4	AIS-voorlichtingsbureau/ AIS briefing office	NA
5	Luchtverkeersmeldingspost/ ATS reporting office (ARO)	Bevoegde ATS-unit: ARO Schiphol, zie EHAM AD 2.3./ Competent ATS unit: ARO Schiphol, see EHAM AD 2.3.
6	MET-voorlichtingsbureau/ MET briefing office	NA
7	ATS	NA
8	Tanken/ Fuelling	OPR HR
9	Afhandeling/ Handling	NA
10	Beveiliging/ Security	NA
11	IJsbestrijding/ De-icing	NA
12	Opmerkingen/ Remarks	* PN betekent toestemming van en/of in geval van douane enz. melding anders dan via een (VFR) vliegplan aan de aangewezen luchtvaartterreinautoriteit./ * PN means permission from and/or in case of customs etc. notification other than by (VFR) flight plans to aerodrome authority as appropriate.

EHMZ AD 2.4 AFHANDELINGSDIENSTEN EN FACILITEITEN
EHMZ AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

	Vrachtafhandelingsfaciliteiten/ Cargo-handling facilities	NIL
2	Brandstof/oliesoorten/ Fuel/oil types	100 LL, Jet A1/80, W80, 100, 15W50.
3	Tankfaciliteiten/capaciteit/ Fuelling facilities/capacity	AVGAS 100 LL: 25.000 liter, Jet A1: 25.000 liter./ AVGAS 100 LL: 25,000 litres, Jet A1: 25,000 litres.
4	IJsbestrijdingsfaciliteiten/ De-icing facilities	NIL
5	Hangaarruimte voor bezoekende luchtvaartuigen/ Hangar space for visiting aircraft	Beperkt AVBL./ Limited AVBL.
6	Reparatiefaciliteiten voor bezoekende luchtvaartuigen/ Repair facilities for visiting aircraft	Reparaties aan lichte vliegtuigen./ Repairs to light aircraft.
7	Opmerkingen/ Remarks	NIL



Aan
Zeeland Airport B.V.
de heer 5.1.2.e
Calandweg 4
4341 RA Arnemuiden

Contactpersoon
5.1.2.e
Datum
31 augustus 2000
Ons kenmerk
HDL/00.610170
Onderwerp
Gebruiksplan 2000/2001 Zeeland Airport

Doorkiesnummer
020- 5.1.2.e
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
uw brief van 30 mei 2000

Geachte heer 5.1.2.e

Bij brief van 30 mei heeft u mij ter vaststelling het gebruiksplan 2000/2001 Zeeland Airport toegezonden. Ik maak graag van de gelegenheid gebruik om u te danken voor het opstellen van dit plan dat een verzorgde indruk maakt.

De Commissie-28 werd in de gelegenheid gesteld haar commentaar op dit gebruiksplan kenbaar te maken. Bij brief van 31 juli 2000 heeft de Commissie haar advies over het gebruiksplan 2000 gegeven (zie bijgaande brief). Zij geeft in haar advies enige punten ter verbetering en completering aan. Ik verzoek u in het volgende gebruiksplan deze op- en aanmerkingen te verwerken.

Overeenkomstig de Luchtvaartwet stelt de Minister van V&W, na overleg met de Minister van VROM, het gebruiksplan vast indien is aangetoond dat:

- 1 de vastgestelde geluidszones, voor Midden-Zeeland in het gebruiksplanjaar niet worden overschreden
- 2 relevante voorschriften en maatregelen ter voorkoming of bestrijding van geluidshinder in acht zijn genomen.

Het ingediende gebruiksplan bevat voldoende gegevens om bovenstaande punten te kunnen toetsen. Echter door ontbreken van een vastgestelde geluidszone voor Midden-Zeeland, kan van formele vaststelling van het gebruiksplan geen sprake zijn.



Naast het feit dat het gebruiksplan een voorstel inzake het gebruik van het luchtvaartterrein voor het komende jaar omvat, is het gebruiksplan een openbaar stuk. Gelet op de komende nieuwe aanwijzing en zonering van Middenzeeland geef ik u in overweging om het gebruiksplan 2000/2001, niet alleen aan betrokkenen zoals luchthaven, gebruikers en Commissie 28 beschikbaar te stellen, maar ook op andere openbare locaties zoals gemeenten of andere geïnteresseerden.

Hoogachtend,

5.1.2.e

**Commissie 28 luchtvaartwet
luchtvaartterrein Midden-Zeeland**

Handhavingsdienst Luchtvaart

SDI nr. 531.1
Datum

- 3 AUG. 2000

Opbergen
31/8



Het Groene Woud 1 Middelburg Postadres: postbus 165 4330 AD M
telefoon (0118) 63 19 53 telex 37881/pws fax (0118) 63 47 56

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling: Milieuhygiëne

bijlage(n):

behandeld door: 5.1.2.e

doorkiesnummer: 5.1.2.e

onderwerp: Advies gebruiksplan 2000/2001, Luchtvaartterrein
Midden-Zeeland

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
t.a.v. de heer 5.1.2.e
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

Middelburg, 31 juli 2000

Geachte heer 5.1.2.e

Het gebruiksplan 2000/2001 Luchtvaartterrein Midden-Zeeland is door de commissie in haar vergadering van 7 juli 2000 behandeld. Het gebruiksplan is begin juni, zonder tussenkomst van uw ministerie, bij de commissie binnengekomen. Op dat moment was de gebruiksplanperiode (1 juni 2000 tot 1 juni 2001) reeds begonnen. De commissie is van mening dat voor het gebruiksplan de in de Luchtvaartwet aangegeven procedure zoveel mogelijk moet worden aangehouden. Dit betekent in het geval van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland dat het gebruiksplan uiterlijk 1 april bij uw ministerie moet zijn ingediend. De commissie verzoekt u daarom een uiterste termijn van 1 april voor het indienen van het gebruiksplan aan te houden waardoor tijdig advies over het gebruiksplan kan worden uitgebracht.

De commissie heeft ten aanzien van het gebruiksplan de volgende opmerkingen:

- het gebruiksplan is omvangrijk en geeft hierdoor een open en transparant inzicht in de ingewikkelde materie en complexe regelingen zoals die voor het luchtvaartterrein gelden. Door de veelheid aan informatie raken een aantal voor de commissie van belang zijnde onderdelen van het gebruiksplan (b.v. concrete plannen/maatregelen) enigszins ondergesneeuwd. De commissie zou het op prijs stellen als aan het begin of het eind van het gebruiksplan een korte overzichtelijke samenvatting/opsomming zou worden opgenomen met daarin de belangrijkste/concrete plannen/elementen uit het plan (eventueel met een verwijzing naar de pagina waarop een uitgebreidere toelichting wordt gegeven).
- op pagina 7 wordt verwezen naar een vlootsamenstelling van 2010. Het is de commissie niet geheel duidelijk wat hiermee wordt bedoeld en hoe deze vlootsamenstelling er dan daadwerkelijk uitziet.
- de commissie vindt bepaalde passages in het gebruiksplan te vaag waardoor de commissie zich geen goed oordeel kan vormen over het gebruiksplan. Dit wordt voor een groot deel veroorzaakt door de nog steeds niet vastgestelde zone, het daardoor ontbreken van een handhavingsvoorschrift, het ontbreken van een

00.600148



geluidscertificaat en het ontbreken van de bkl-tool. De commissie acht het zeer gewenst over de genoemde punten op korte termijn duidelijkheid te verkrijgen.

- de prognose voor de gebruiksplanperiode is niet in het plan aangegeven; het is daardoor niet mogelijk na te gaan of het geprognoseerde aantal vliegbewegingen passen binnen de ontwerp-geluidszone
- de op pagina 13 (paragraaf 3.3) aangegeven verklaring met betrekking tot het toepassen van straffactoren en hun doorwerking in de door Zeeland Airport b.v. gehanteerde tarieven is onduidelijk. De commissie adviseert deze paragraaf aan te passen.

De commissie adviseert u het gebruiksplan op de aangegeven punten aan laten te vullen en/of te laten verduidelijken en het (gewijzigde) gebruiksplan 2000/2001 zo spoedig mogelijk vast te stellen.

Hoogachtend,

5.1.2.e

5.1.2.e

Handhavingsdienst Luchtvaart

SDI nr. 531.1
Datum

30 NOV. 2000

**milieucommissie
luchthaven maastricht**

Secretariaat
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
tel. 043-5.1.2.e
fax. 043-5.1.2.e

Aan Minister van Verkeer en vervoer
t.a.v. Handhavingsdienst Luchtvaart
Postbus 75788
1118 ZX Schiphol-Centrum

5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e

ons kenmerk:
MLM 00-198

uw kenmerk:
HDL/00.610507

datum:
28 november 2000

bijlagen:

onderwerp: Advies Gebruiksplan 2001 Maastricht Aachen Airport

Geachte minister,

Bij brief van 17 november 2000 ontving onze commissie van de directie van Maastricht Aachen Airport het Gebruiksplan 2001 voor het betreffende luchtvaartterrein. Onze Commissie heeft in zijn vergadering van gisteren, 27 november, van gedachten gewisseld over het aan u uit te brengen advies. Daarbij is onze commissie tot de conclusie gekomen dat zij in grote meerderheid positief kan adviseren over voornoemd Gebruiksplan.

De Commissie brengt wel onder uw aandacht dat de marge tussen de 35 Ke geluidscontour van het Gebruiksplan en de geluidszone behorende bij het aanwijzingsbesluit op verschillende plaatsen, met name ten oosten en ten westen van de start en landingsbaan, gering is. Dit betekent dat de handhaving van de geluidszone een belangrijk aandachtspunt is. Aan de hand van de elk kwartaal door uw dienst op te stellen handhavingsrapportages wordt de voortschrijdende geluidsbelasting gedurende het jaar in beeld gebracht en op basis van deze rapportages kan zo nodig (bij)sturing plaatsvinden en eventueel een handhavingstraject in gang worden gezet. Onze Commissie hecht er daarom aan tijdig, conform bepaling in het handhavingsvoorschrift, in het bezit te worden gesteld van de handhavingsrapportages.

Wij vertrouwen erop dat u bij de vaststelling van het Gebruiksplan 2001 van Maastricht Aachen Airport rekening houdt met het advies van onze Commissie en gaan ervan uit dat u ons informeert over uw besluit inzake het Gebruiksplan.

5.1.2.e





Aan
N.V. Luchthaven Maastricht
Aachen Airport
t.a.v. de heer 5.1.2.e
Postbus 1
6192 ZG MAASTRICHT AIRPORT

Contactpersoon
5.1.2.e
Datum
2 oktober 2000
Ons kenmerk
HDL/00.610150
Onderwerp
Gewijzigd gebruiksplan 2000
Luchtvaartterrein Maastricht

Doorkiesnummer
020 - 5.1.2.e
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
06131/00.032762/EL

Geachte heer 5.1.2.e

Naar aanleiding van het door u bij brief van 5 juni 2000 ingediende gewijzigde gebruiksplan voor het luchtvaartterrein Maastricht, bericht ik u als volgt.

Bij brief van 6 juni j.l. (kenmerk MLM 00-114) heeft de Milieucommissie Luchthaven Maastricht positief geadviseerd op het gewijzigde gebruiksplan. Een afschrift van deze brief heb ik hierbij gevoegd.

In haar advies vraagt de Commissie op de hoogte te worden gehouden van de door u geleverde gegevens (rapportages) van de verkeersafhandeling op het luchtvaartterrein. Gelet op transparantie van de verkeersafhandeling op het luchtvaartterrein Maastricht verzoek ik u de betreffende gegevens in afschrift aan de Commissie te zenden.

Bij brief van 22 juni j.l. (kenmerk HDL/00.610076) heb ik u reeds geïnformeerd dat de wettelijke termijn van drie weken voor de vaststelling van het door u ingediende gewijzigde gebruiksplan 2000 niet kon worden gehaald.

In opdracht van de Handhavingsdienst Luchtvaart (HDL) zijn vervolgens door het NLR controles uitgevoerd op het door u ingediende gewijzigd gebruiksplan 2000. Echter het opvragen en verwerken van aanvullende gegevens over verkeersbewegingen, vakanties en interne afstemming hebben geleid tot vertragingen van deze controle.

Postbus 75788, 1118 ZX Schiphol Centrum
Triport 1, Evert v/d Beekstraat 22, 1118 CL Schiphol
Centrum

Telefoon 020 405 47 00
Telefax 020 405 47 01



Onlangs zijn de definitieve controle-berekeningen van het NLR door de Handhavingsdienst Luchtvaart ontvangen. Uit deze berekeningen blijkt dat het gebruik van het luchtvaartterrein zoals aangegeven in het gewijzigd gebruiksplan 2000 geen zone-overschrijdingen laat zien.

Op basis van de door het NLR uitgevoerde controle-berekeningen en het advies van de Milieucommissie Luchthaven Maastricht stel ik vast dat het gewijzigde gebruiksplan 2000 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 derhalve het gewijzigde gebruiksplan 2000 vast.

Een afschrift van deze brief zal worden toegezonden aan de Milieucommissie Luchthaven Maastricht.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR VAN DE HANDHAVINGSDIENST,
5.1.2.e

F.J.M. Vogelpoel