

MILIEUCOMMISSIE LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat : Postbus 5700 - 6202 MA Maastricht

M/S/SG:	Dienst:	5.1.2.e
BSG-nr:	3717	Aan

13 JUN 2000

Behandeling:
☐ elektronisch
☐ schriftelijk
☐ telefonisch
☐ telefonisch
Afdeling voor:

Minister van Verkeer en Waterstaat
mevr. T. Netelenbos-Koomen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Maastricht,

6 juni 2000

Hoofdgroep VWM
Bureau ML

Telefoon
(043) 5.1.2.e

Nummer
MLM

Bijlagen

00-114

Onderwerp: wijziging gebruiksplan MAA 2000

Geachte mevrouw Netelenbos-Koomen,

Onze Commissie ontving van de exploitant van het luchtvaartterrein Maastricht 5 juni jl. een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan MAA 2000 omdat het gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geldend gebruiksplan.

Ingevolge de Luchtvaartwet dient onze commissie u over deze wijziging te adviseren alvorens zij kan worden vastgesteld. De Milieucommissie adviseert positief over de voorgenomen wijziging. Wel acht zij het daarbij van belang dat de ontwikkeling van de geluidsbelasting nauwlettend wordt gevolgd, opdat indien noodzakelijk tijdig kan worden bijgestuurd. Blijkens het voorstel is de exploitant voornemens een aantal maatregelen te nemen teneinde overschrijding van de geluidszone te voorkomen. Tot die maatregelen behoort het vanaf juli 2000 maandelijks en vanaf december 2000 wekelijks rapporteren aan uw Rijksluchtvaartdienst. Onze Commissie stelt het op prijs van deze rapportages in kennis te worden gesteld en ziet ook overigens uw antwoord met belangstelling tegemoet.

NLA

SDI nr. 531.1

Datum

19 JUNI 2000

Opbergen

5.1.2.e

IN-DA	5.1.2.e
20/6	5.1.2.e




Inspectie Verkeer en Waterstaat

Divisie Luchtvaart

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

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum

18 september 2001

Ons kenmerk

HDL/01.610574

Onderwerp

Gebruiksplan luchtvaarterrein Midden Zeeland 2001/2002

Doorkiesnummer

020 - 5.1.2.e

Bijlage(n)

2

Uw kenmerk

Geachte heer 5.1.2.e ,

Eind maart 2001 heeft u mij ter vaststelling van het gebruiksplan 2001-2002 luchtvaarterrein Midden-Zeeland toegezonden. Naar aanleiding hiervan bericht ik als volgt.

De Milieucommissie Luchtvaarterrein Midden-Zeeland is in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over voornoemd gebruiksplan. Bij brief van 25 april 2001 heeft de Commissie hierover positief advies uitgebracht, maar heeft wel enige kanttekeningen geplaatst. Ik verzoek u in het komende gebruiksplan aandacht aan deze opmerkingen te schenken. Het advies 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 luchtvaarterrein 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 luchtvaarterrein over de gebruiksplanperiode van 1 juni 2001 tot 1 juni 2002 leidt niet tot een hogere geluidsbelasting dan is toegelaten volgens voornoemde 47 BKL geluidszone. Als bijlage bij deze brief treft u de gegevens aan van het NLR die ten grondslag hebben gelegen aan de toetsing van de gebruiksplangegevens aan de vigerende BKL zone.

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 vast.

Een afschrift van deze brief zal naar de Milieucommissie Luchtvaartterrein Midden-Zeeland worden gezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE DIRECTEUR-HOOFDINSPECTEUR VAN DE DIVISIE LUCHTVAART,

namens deze,

het hoofd van de Handhavingsdienst Luchtvaart,

5.1.2.e

5.1.2.e J.M. Vogelpoel

**Commissie 28 luchtvaartwet
luchtvaartterrein Midden-Zeeland**

Handhavingsdienst Luchtvaart
SDI nr. 515
Datum

- 4 MEI 2001



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

5.1.2.e

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling: Milieuhygiëne

bijlage(n):

behandeld door: 5.1.2.e

5.1.2.e

doorkiesnummer:

onderwerp: Advies gebruiksplan 2001/2002, Luchtvaartterrein
Midden-Zeeland

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
Handhavingsdienst Luchtvaart
t.a.v. de heer/mevrouw 5.1.2.e
Postbus 75788
1118 ZX Schiphol-Centrum

Middelburg, 25 april 2001

Geachte heer/mevrouw 5.1.2.e

Het gebruiksplan 2001/2002 Luchtvaartterrein Midden-Zeeland is door de commissie in haar vergadering van 20 april 2001 behandeld.

Geconstateerd is dat de verdeling van de prognose van het aantal vliegbewegingen over het gebruiksplanjaar (juni 2001-mei 2002) niet in het gebruiksplan is opgenomen. Tijdens de vergadering is deze omissie door de exploitant hersteld. Daarnaast heeft de commissie een aantal onduidelijkheden geconstateerd met betrekking tot de in het gebruiksplan aangegeven jaartallen. Hoewel in de meeste gevallen uit de tekst kon worden afgeleid welke periode werd bedoeld acht de commissie het gewenst om hiermee in een volgend gebruiksplan zorgvuldiger om te gaan.

Waardering was er voor de samenvatting van het gebruiksplan en de door de exploitant aangegeven openheid m.b.t. ontwikkelingen op en rondom het vliegveld. Met betrekking tot punt 3 van de samenvatting merkt de commissie op dat onvoldoende duidelijk is gemaakt dat het in de voetnoot aangehaalde voorbeeld fictief is.

De commissie stemt unaniem in met het gebruiksplan en adviseert u het gebruiksplan op de aangegeven punten aan laten te vullen en/of te laten verduidelijken en het (gewijzigde) gebruiksplan 2001/2002 zo spoedig mogelijk vast te

5.1.2.e

5.1.2.e



Handhavingsdienst NLA
t.a.v. mevr. 5.1.2.e
Postbus 75788
1118 ZX Schiphol-C

Calandweg 36
4341 RA Arnhem
telefoon (0113) 61 24 15
fax (0113) 67 01 50

Bank:
ABN AMRO Goes 45.41.71.390

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

Handhaving met Luchtvaart
SDI nr. 515
Datum 28 maart 2001

5.1.2.e					
5.1.2.e					5.1.2.e

Arnhem, 27 maart 2001

Geachte mevr. 5.1.2.e

Bijgaand doen wij u het Gebruiksplan 2001/2002 van ons vliegveld toekomen. Een samenvatting van dit plan, waarbij met name de sturings- en handhavingsmaatregelen zijn genoemd, wordt u separaat toegezonden. Mijn bedoeling is om dit in de eerstvolgende Cie 28 LvW, tezamen met het Gebruiksplan te bespreken.

Eén verzoek van mijn kant aan de NLA is of het mogelijk gemaakt kan worden om in de komende jaren het gebruiksplanjaar wederom te stellen op de cyclus 1 januari-1 januari van elk jaar. Niet alleen omdat dit dan met de exploitatie-en jaarrekening samenvalt, maar tevens dat dit in onze "eenmanszaak" aanmerkelijk minder uren tijdsbesteding aan de opstelling, analyses en prognoses moet worden besteed.

Ik begrijp dat de cyclus op de periode juni-juni wettelijk is vastgesteld. Maar wellicht is het mogelijk om met een kleine "ingreep" deze cyclus te veranderen op basis van een kalenderjaar. Vanzelfsprekend zal hierover dan overleg moeten plaatsvinden met de Cie 28 LvW.

Voor uw informatie bericht ik u, dat ondergetekende m.i.v. juni a.s. zijn functie als directeur/exploitant neerlegt. Wij zullen u zo spoedig mogelijk over mijn opvolging informeren.

Met vriendelijke groet en hoogachtung
5.1.2.e



GEBRUIKSPLAN ZEELAND AIRPORT



2001-2002

INHOUD

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

1. BEGRIPSBEPALINGEN EN VERKLARINGEN

Aanwijzingsbesluit	De laatste Aanwijzing voor het luchtvaartterrein Midden Zeeland is gebaseerd op ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de aanwijzing alsmede de vaststelling van een geluidszone alsmede aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone. Het laatstelijk vastgestelde aanwijzingsbesluit dateert van 20 september 2000. Deze wijziging van de Aanwijzing gaat o.a. uit van een geluidszone welke is gebaseerd op 45.000 vliegbewegingen in het jaar 2010.
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. Met ingang van 1 januari 2000 is de zg. -3bkl geluidsmaatregel van kracht, welke inhoudt dat het op jaarbasis geproduceerde motorgeluid van vliegtuigen binnen de vastgestelde geluidszones moet worden gehalveerd. Dit komt er op neer dat de geluidscontouren rondom het vliegveld van resp. 50 en 60 bkl zullen worden teruggebracht naar 47 resp. 57 bkl. Deze geluidscontouren moeten op de bestemmingsplankaarten worden opgenomen. Zowel door operationele maatregelen door de exploitant als door aanpassingen aan de vliegtuigen moet de geluidshalvering worden bereikt. Ondanks toezeggingen door de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit, is medio 2001 nog geen monitoringsysteem (zg. -3bkl tool) ter beschikking gesteld. De exploitant is daardoor gedwongen, tijdelijk, een eigen monitoring-systeem toe te passen, welke overigens wel in overleg met de NLA totstand is gekomen. In bijlage 1 is een presentatie opgenomen t.b.v. gebruikers van het vliegveld waarin nadere uitleg en informatie wordt gegeven over de gevolgen van de geluidsbepalende maatregelen en waarin het eigen monitoring-systeem is opgenomen.
Buitenlands luchtvaartuig	Een luchtvaartuig dat staat ingeschreven in een buitenlands luchtvaartregister
Burgerluchtvaart	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/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. Onder doorstartlanding wordt tevens verstaan een circuitvlucht ofwel in het spraakgebruik "touch and go" genoemd.
Exploitant	Degene te wiens name, ingevolge de Luchtvaartwet, een luchtvaartterrein wordt aangewezen. In het geval van vliegveld Midden Zeeland is dit Zeeland Airport b.v.
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.
Gebruiksplanperiode	Voor elk luchthaven in Nederland is een eigen planperiode voorgeschreven door de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit. Voor vliegveld Midden Zeeland geldt een periode welke loopt van juni tot juni van enig jaar.
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 door hefschroefvliegtuigen vastgelegd nl. op 400 op jaarbasis. De bewegingen worden in hoofdzaak gerealiseerd t.b.v. milieu-inspektietaken, politiecontrole,- toezicht en opsporing, Rijkswaterstaat, pijpleidinginspektie, vogel-en zeehondentellingen, scheepvaart en traumavluchten.

Kleine luchtvaart	Het gebruik van vaste vleugelluchtvaartuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6000 kg.
Landingsterrein	Het gedeelte van het luchtvaartterrein dat, m.u.v. platforms en dienstwegen, gebruikt wordt voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, alsmede voor 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 minister 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 een nieuwe zonering is vastgesteld en de MER-procedure is doorlopen.

De gewijzigde Aanwijzing van 20 september 2000 is weliswaar vigerend echter, voordat b.v. met een MER-procedure gestart kan worden dienen de lopende juridische procedures m.b.t. deze gewijzigde Aanwijzing van 20 september 2000 te zijn afgewikkeld.

Ten tijde van de opstelling van dit Gebruiksplan was nog niet duidelijk wat de stand van zaken m.b.t. de juridische procedures is.

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 (Notice to Airmen)	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.
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 eenzelfde 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 de voorliggende Overeenkomst 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. De geluidszones welke op basis van 45.000 vliegbewegingen zijn berekend, zijn aangegeven in de gewijzigde Aanwijzing dd. 20 september 2000.
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 geluidscategorie-indeling als bijlage 9 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 1-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 de planperiode januari 2000-januari 2001.

Op basis van artikel 7 lid 2 in de gewijzigde aanwijzing dd. 20 september 2000 is vermeld, dat het Gebruiksplan voor vliegveld Midden Zeeland, als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet, de periode betreft van 1 juni van enig jaar tot 1 juni van het daarop volgend 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. Hierbij is ook gebruik gemaakt van de adviezen en aanbevelingen zoals die door de secretaris van de Cie 28 en de Rijksluchtvaartdienst zijn aangegeven. (zie hiervoor **bijlagen 2 t/m4**)

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

In het Gebruiksplan 2000/2001 is reeds uitvoerig ingegaan op de achtergronden bij de totstandkoming van de gewijzigde Aanwijzing.

Op 20 september 2000 is door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en na intensief overleg met Gedeputeerde Staten van Zeeland, het definitieve besluit genomen vliegveld Midden Zeeland aan te wijzen volgens ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de Aanwijzing alsmede de vaststelling van een geluidszone en de aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone.

De geluidszone is gebaseerd op 45.000 vliegbewegingen in het jaar 2010. Dit is een stillere vloot dan voorheen. Het maximum aantal vliegbewegingen tot het jaar 2010 is tevens gebaseerd op de veronderstelling dat de verdeling van de vliegtuigtypen een verschuiving door het jaar zullen aangeven m.n. van het weekend naar doordeweekse dagen, vliegtuigen zullen worden vervangen alsmede door vermindering van de geluidsproductie zelf.

In de nog voorliggende publiek/privaatrechtelijke Overeenkomst met de Provincie Zeeland wordt echter reeds uitgegaan van een **feitelijk** aantal te realiseren vliegbewegingen van 45.000. Dit is niet alleen belangrijk voor vliegveld Midden Zeeland in de Provincie zelf, maar ook voor de toekomstige exploitatie van het vliegveld.

De ontwikkelingen van de laatste 10 jaren van het aantal vliegbewegingen is in **bijlage 5** aangegeven.

De gewijzigde Aanwijzing is gepubliceerd in de Staatscourant van woensdag 20 september 2000 (zie **bijlage 6**) Tegen de gewijzigde Aanwijzing zijn een aantal juridische procedures aangespannen.

2.4 Doel van het gebruiksplan

Zoals reeds in eerdere Gebruiksplannen is aangegeven zijn openheid en transparantie naar de omgeving belangrijke uitgangspunten.

Eén van de doelen van dit Gebruiksplan is om aan de hand van de te verwachten verkeersomvang de daaraan gerelateerde geluidsbelasting voor de voorliggende periode aan te geven, maar vooral ook om deze in het kader van de nieuwe geluidscategorie-indeling, beter controleerbaar te maken.

Thans worden door het vliegveld op basis van de nieuwe geluidscategorie-indelingen en de geluidscertificaten de vliegtuigen per dag geregistreerd. (zie **bijlagen 7 en 8**). Op deze wijze kan in wezen per dag worden nagegaan hoe de zone wordt "volgevolgen".

Voor Zeeland Airport is en blijft een belangrijk doel om een zo open en volledig mogelijk beeld te geven van de ontwikkelingen op en rondom vliegveld Midden Zeeland.

Daarnaast is een zo consistent mogelijke rapportage in het belang van de gebruikers alsmede voor de omgeving van het vliegveld.

Daarnaast moeten de inspanningen van de exploitant aangeven om te komen tot een reducering van de (vermijdbare) geluidsbelasting en de daaruit voortvloeiende hinder voor de omgeving. (zie o.a. **bijlagen 1 en 9**). Het is de wettelijke plicht van de exploitant om aan te tonen op welke wijze er wordt gehandhaafd.

2.5 Status

Dit Gebruiksplan is opgesteld door de exploitant van Zeeland Airport b.v.. De prognoses zijn gemaakt op basis van de verkeerscijfers over de afgelopen 10 jaren. Hierop is de prognose voor de periode van juni 2000-juni 2001 gegeven alsmede die voor het Gebruiksplanjaar juni 2001-juni 2002. In beide gevallen wordt uitgegaan van 35.000 vliegbewegingen op jaarbasis.

De 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 onverharde 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 baandrempeel blijft 200 meter oostwaarts geplaatst met het doel het recreatiegebied ten westen van het vliegveld te ontlasten en de in- en uitvliegroutes beter te kunnen afvliegen.

Indien omstandigheden het noodzakelijk maken om een afwijkende route te vliegen dan geldt te allen tijde dat vliegveiligheid boven het milieu gaat!

De officieel gepubliceerde landingskaarten van het vliegveld zijn t.o.v. de in het vorig Gebruiksplan opgenomen kaarten niet gewijzigd.

2.7 Geluidsbelasting

De onderstaande tekst m.b.t. de geluidsbelasting is een gedeeltelijke herhaling van hetgeen reeds in eerdere gebruiksplannen is neergelegd.

In het kort volgt hieronder nogmaals de tekst zoals die in het Gebruiksplan 2001/2001 is gepubliceerd.

“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. ”

“Zoals onder punt 2.3 m.b.t. de wijziging van de Aanwijzing reeds is beschreven is thans de zone op basis “van 45.000 vliegbewegingen vastgesteld waarop de -3bkl maatregelen van toepassing zijn. Inmiddels is “gebleken dat Zeeland Airport b.v. de halvering reeds heeft gerealiseerd, hetgeen inhoudt dat ook “feitelijk 45.000 vliegbewegingen kunnen worden gerealiseerd. ”

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 gepubliceerd in het Informatieblad nr. 27, d.d. juli 1999 betreffende het geluidsbeleid kleine luchtvaart. De vergelijking van de oude met de nieuwe geluidscategorieën is aangegeven in het schema op pagina 11.

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.

Vanaf 1 juni 2000 t/m maart zijn de geanalyseerde vliegbewegingen reeds aangegeven in **bijlage 10**. Tevens is een overzicht van de geprognoseerde vliegbewegingen over de periode 1 juni 2000 tot en met mei 2001 in dit Gebruiksplan opgenomen. (zie **bijlage 11**).

Ten genoegen van de Provincie Zeeland alsmede de Cie 28 LvW, zal per kwartaal een tussenrapportage worden verstrekt over de gerealiseerde vliegbewegingen en daarbij behorende geluidscategorieën.

Zoals reeds eerder is vermeld is de prognose van het aantal vliegbewegingen van juni 2001 t/m mei 2002 35.000.

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; (zie o.a. bijlage 9)

d. het geven van voorlichting op b.v. themadagen m.b.t. de effecten en gevolgen voor luchtvaarders en vliegtuigeigenaren; (zie o.a. bijlage 1)

Zoals reeds eerder is aangegeven, heeft de exploitant niet alleen t.b.v. de gebruikers nadere informatie verstrekt maar tevens aangegeven op welke wijze de zone gehandhaafd zal worden (zie o.a. bijlagen 1 en 9)

2.10 Overeenkomst met de Provincie Zeeland

Het tussen partijen in 1998 afgesloten Convenant (zie Gebruiksplan 1999) wordt, als gevolg van gewijzigde regelgeving alsmede besluitvorming binnen het college van GS en Provinciale Staten van Zeeland, omgezet in een nieuwe Overeenkomst met de Provincie Zeeland. Het **Rijk** blijft in formele zin verantwoordelijk voor o.a. handhavingswetgeving -en vraagstukken.

Bij de uitwerking van dit Gebruiksplan is hiermede rekening gehouden.

2.11 Milieu Effect Rapportage (MER)

Zoals ook reeds in het Gebruiksplan 2000/2001 werd aangegeven beraadt Zeeland Airport zich thans op welke wijze de verdere procedure m.b.t. de baanverharding moet worden voortgezet.

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 10** zijn de geanalyseerde vliegbewegingen over het kalenderjaar 2000 aangegeven.

Als uitgangspunt voor het aantal vliegbewegingen geldt thans uiteraard de nieuwe Aanwijzing van 20 september 2000 waarbij de geluidszone is vastgesteld op basis van 45.000 vliegbewegingen. Zoals hiervoor reeds eerder is weergegeven kunnen deze bewegingen thans ook **feitelijk** worden gerealiseerd.

Voor zowel het kalenderjaar 2001 als het gebruiksplanjaar van juni tot juni wordt uitgegaan van een aantal feitelijke vliegbewegingen van 35.000.

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.

Evenals vorig jaar worden deze voorbeelden hieronder nogmaals aangegeven.

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
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	

Hieronder is een vergelijkend schema opgenomen zoals deze reeds eerder in publikaties van de Rijksluchtvaartdienst zijn uitgegeven.

Schema geluidscategorieën oud en nieuw

Oud		Nieuw			
Hoofdstuk 6		Hoofdstuk 6		Hoofdstuk 10	
Categorie	dB(A)	Categorie	dB(A)	Categorie	dB(A)
4	>78	1	>78	1	>82,3
3	75-78	2	75-78	2	79,6-82,3
2	72-75	3	72-75	3	76,9-79,6
1	<72	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

* De verwachting is dat er nog een negende geluidscategorie wordt toegevoegd aan hoofdstukken 6 resp. 10.

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium te Amsterdam heeft de nieuwe geluidscontouren berekend en op basis hiervan zijn de geluidszones vastgesteld.

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. Met de berekening van het aantal gebruikseenheden op basis van het feitelijk aantal te realiseren vliegbewegingen van 45.000, mogen 218.243 eenheden worden verbruikt. (zie **bijlage 1**).

De vliegtarieven zijn hierop m.i.v. 1 juli 2000 reeds 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 in de zomermaanden aanmerkelijk te reduceren (zie hiervoor ook punt 3.7). De voorgenomen maatregelen zijn reeds weergegeven in eerdere Gebruiksplannen.

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 10** 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, m.n. in de zomermaanden, aantrekkelijker te maken.

Zo zal o.a. het lesgeven in het weekend aanmerkelijk verschoven moeten worden naar doordeweekse dagen. Gelukkig zien we hier reeds een tendens dat zowel leerling-vliegers als instructeurs zich hieraan aanpassen.

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. (In het afgelopen kalenderjaar is het vliegveld 37 dagen gesloten geweest en zijn op 25 dagen niet meer dan 5 vliegtuigen op het vliegveld geland.) (zie ook **bijlage 10**).

3.4 Openingstijden

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

De openingstellingsuren voor Zeeland Airport zijn opgenomen in de zg. VFR-Gids Nederland en zijn reeds eerder opgenomen in vorige gebruiksplannen. 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 3% van het jaartotaal. Van deze 3% 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 2000 was, verdeeld over de huidige 4 vliegtuigcategorieën, dat deze ongeveer gelijk zouden zijn aan het jaar 1999. Gezien echter het slechte weer en tengevolge hiervan de slechte

terreingesteldheid, zijn wederom de geprognosticeerde vliegbewegingen achtergebleven met als gevolg een ander gebruiksbeeld voor de rest van het jaar.

terreingesteldheid, zijn wederom 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 2001 incl. de feitelijke ontwikkelingen t/m maart 2001.

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.

Voor zowel het kalenderjaar 2001 als voor de jaarcyclus juni 2001-juni 2002 wordt een aantal vliegbewegingen begroot van 35.000.

	1999	1999 prognose	2000 prognose	2000 feitelijk	2001 prognose	2001 feitelijk
jan.	2,0	4	3,5	3.3	3,5	1.7
feb.	2,4	4	4,0	4.2	5,0	2.5
mrt.	6,7	7	4,0	6.1	5,0	2.4
apr.	9,3	8	10,0	12.4	9,5	
mei.	15,4	10	12,5	12.0	12,0	
jun.	11,6	12	12,5	15.0	12,0	
jul.	14,7	13	12,5	14.1	12,0	
aug.	12,8	13	12,5	15.0	10,5	
sep.	10,5	12	11,0	11.0	10,5	
okt.	7,7	6	7,5	4.1	8,0	
nov.	5,5	6	7,0	1.3	8,0	
dec.	1,4	5	3,0	1.5	4,0	

Een algemene conclusie uit de verdelingen is, dat het bijzonder moeilijk is om exacte prognoses op te stellen. Als hoofdredenen moeten weersomstandigheden en tengevolge hiervan de baangesteldheid worden genoemd.

De algemene doelstelling voor de eerstkomende jaren is, onder voorbehoud van deze weers- en terreinomstandigheden, 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. Vanzelfsprekend zijn ook hier de weersomstandigheden weer een factor van belang.

Voorzover dat mogelijk is, eisen deze veranderingen wel een blijvende sturende rol van de exploitant, maar vooral ook de medewerking van alle gebruikers van het vliegveld.

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). 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

Toetsing en handhaving van de verkeersprognose kan, nu de aanwijzing van de Aanwijzing per 20 september 2000 een feit is, plaatsvinden. Zie hiervoor met name punt 2.9 m.b.t. de beleidsmaatregelen -3bkl.

4. BAANBESCHIKBAARHEID EN BAANGEBRUIK

4.1 Beschikbaarheid

Op het vliegveldterrein is een start- en landingsbaan gelegen in de geografische richting 268° - 88°, met een lengte van 1000 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende onverharde rijbanen.

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 in het geheel niet voorzien.

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 reeds eerder aangegeven in eerdere Gebruiksplannen.

4.2 Baangebruik

Ongeveer 75% van het totaal aantal vliegbewegingen in 2000 heeft plaatsgehad op baan 27 en 25% 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 havendienstradio, de meest optimale aan- en uitvliegroute geadviseerd.

Meer dan 98% van de vliegbewegingen wordt op deze wijze gerealiseerd.

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 afgevlogen.

4.4 Voorziene baangebruik

Voor 2001 wordt uitgegaan van het baangebruik in de verhouding tussen de 75% voor baan 27 en 25 voor baan 09.

5. LESVLUCHTEN, KUNSTVLUCHTEN, PROEFDRAAIEN, ZAKENVLUCHTEN EN HELICOPTERVLUCHTEN

5.1 Prognose les- en oefenvluchten

Van het totaal aantal geprognoseerde vliegbewegingen voor 2001/2002 zullen de verhoudingen in terrein- en overlandvluchten ongeveer 70 resp. 30 procent bedragen.

Van de 70 procent terreinvluchten maken les-en oefenvluchten ongeveer 65% deel uit.

5.2 Prognose circuitvluchten

Het percentage circuitvluchten zal naar verwachting tussen 50 en 55 bedragen. Zoals eerder naar voren gebracht, zal hiervan in de toekomst veel meer naar doordeweekse dagen moeten plaatsvinden.

5.3 Prognose kunstvluchten

Er worden in 2001 op en rondom het vliegveldterrein geen kunstvluchten voorzien.

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

5.4 Prognose paraspringen

Op basis van gegevens van de directie van het Paracentrum zullen, in 2001 ongeveer 2000 paravluchten worden uitgevoerd. Door de directie van het Paracentrum is toegezegd, dat met geluidsarme vliegtuigen zal worden gevlogen. Tevens zal de bebouwde omgeving worden ontzien bij het in- uit en overvliegen. Het vliegen met de Let 410 t.b.v. militaire opleidingen (zoals bij Kleverskerke) wordt niet meer voorzien.

Om een betere spreiding van het paraspringen te realiseren blijven de 4 springlokaties wettelijk aangewezen, nl. bij Lewedorp, Sinoutskerke, ten zuidwesten van het vliegveld (Arnemuiden) en bij Kleverskerke. Op deze lokaties 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 blijft, 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.

Het is de bedoeling dat er op het vliegveld zelf wederom een zg. Parabooie wordt gehouden t.w. van 20 t/m 22 juli 2001.

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 basis van het geprognoseerde vliegbewegingen van 35.000, ongeveer 2 procent bedragen. Dit zijn in hoofdzaak chartervluchten.

Hieronder worden **niet** de commerciële vluchten bedoeld zoals foto- en reclamevluchten, rondvluchten, overheidsvluchten e.d.

De chartervluchten kennen 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.

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

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

Voorzover bekend, 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 is aangegeven wordt beslist niet voorzien in het landen of starten van vliegtuigen met straalaandrijving.

5.7 Helicoptervluchten

In de Aanwijzing is vermeld dat vliegveld Midden Zeeland niet meer dan 400 helikopterbewegingen mag accommoderen.

In het kalenderjaar 2000 werden 389 helikopterbewegingen gerealiseerd welke als volgt zijn te verdelen:

Politievluchten t.b.v. opsporing, milieu en begeleiding kerntransporten	128
Zakenvluchten, Rijkswaterstaat, pijpleidinginspectie en vogel-resp. zeehondentellingen	130
Privévluchten w.o. open dag	75
Militaire vluchten w.o. SAR, oefen- en dienstvluchten	31
Overheid, inspectie en lesvluchten	25

6. VERWACHTE GELUIDSBELASTING

6.1. Toetsing van prognoses

Het is de bedoeling van de exploitant om op basis van de geprognoseerde vliegbewegingen in 2001 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.

6.2 Handhaving vastgestelde geluidscontouren

Eerder is in dit Gebruiksplan aangegeven, dat het thans mogelijk is om de geluidsbelasting in de vastgestelde zone op basis van 45.000 vliegbewegingen formeel te controleren en te handhaven. Het computer monitoring programma is hierop inmiddels aangepast.

De exploitant stelt voor om een delegatie uit de Commissie 28 uit te nodigen om te tonen op welke wijze de dagelijkse vliegbewegingen worden geregistreerd en in de computer worden ingevoerd.

7. KLACHTENREGISTRATIE

Met ingang van 1 januari 1999 is de milieu-klachtenregistratie geplaatst bij de havendienst van Zeeland Airport b.v. Dit geeft, m.n. in de drukste maanden, meer dan eens problemen. Zoals in het vorig Gebruiksplan is vermeld is de klachtentelefoon geplaatst in de ruimte waar verkeersinformatie wordt gegeven. Bij druk vliegverkeer is/zijn de dienstdoende havenmeester(s) druk doende met het radioverkeer, de administratieve verwerking, het leveren van brandstof alsmede met de financiële afwerking hiervan. E.e.a. conflicteert met elkaar en kan er onvoldoende aandacht worden geschonken aan de belangrijkste taak nl. het handhaven van de veiligheid en orde op het luchthaventerrein. Tevens 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 wederom besloten in de drukste maanden van het jaar tijdelijke hulpkrachten aan de havendienst toe te voegen.

Het aantal klachten in het jaar 2000 dat op het vliegveld Midden Zeeland zelf betrekking had, bedroeg over het gehele kalenderjaar 34 waarvan 27 klachten over het paraspringen en 7 overige klachten. Ten opzichte van het totaal aantal vliegbewegingen van 30883 bedraagt het percentage 0,11. 15 klachten zijn het vliegveld niet aan te rekenen.

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, en Noord-Beveland;
- de leden van de Milieucommissie voor het luchtvaartterrein Midden Zeeland;
- Raad van Commissarissen en aandeelhouders van Zeeland Airport b.v.

De Direktie
maart 2001

BIJLAGEN

BIJLAGE 1:.....PRESENTATIE T.B.V. GEBRUIKERS

BIJLAGEN 2 T/M 4:..... REAKTIES OP GEBRUIKSPLANNEN 1999 EN 2000

BIJLAGE 5:..... GEREALISEERDE VliegBEWEGINGEN OVER DE LAATSTE 10 JAREN

BIJLAGE 6:.....PUBLIKATIE STAATSCOURANT 20 SEPTEMBER 2000

BIJLAGE 7 EN 8.....VOORBEELD GELUIDSCERTIFICAAT EN GELUIDSCATEGORIEEN

BIJLAGE 9.....VOORBERICHT M.B.T. HANDHAVINGSMAATREGEL

BIJLAGEN 10 EN 11.....GEANALYSEERDE VliegBEWEGINGEN IN 2000 EN T/M MAART 2001

GELUIDSCERTIFICAAT:

ALS HET GOED IS, BEHOORT IN ELK NEDERLANDS GEREgistREERD VliegTUIG EEN GELUIDSCERTIFICAAT AANWEZIG TE ZIJN. INDIEN GEEN GELUIDSCERTIFICAAT KAN WORDEN GETOOND DAN WORDT DE HOOGSTE DB(A) WAARDE VOOR HET TYPE VliegTUIG AANGEHOUDEN ZOALS DAT IS AANGEGEVEN IN HET LUCHTVAARTREGISTER. (ELK ALS HISTORISCH AANGEMERKT VliegTUIG VALT WETTELIJK BUITEN DEZE REGELING).

-3BKL INSTRUMENT (TOOL)

DOOR DE RIJKSOVERHEID ZOU M.I.V. 1 JANUARI 2000 T.B.V. DE LICHT LUCHTVAART EEN INSTRUMENT (COMPUTER-MONITORING PROGRAMMA) TER BESCHIKKING WORDEN GESTELD AAN ALLE VliegVELDEN OM ALLE VliegBEWEGINGEN PER DAG OM TE ZETTEN IN VOLUME GELUID ZODAT KAN WORDEN NAGEGAAN HOE DE GELUIDSZONE WORDT "VOLGEVLOGEN".

NU DIT JAMMER GENOEG NOG NIET BESCHIKBAAR IS, HEBBEN ENKELE ZG. ONGECONTROLEERDE VliegVELDEN, ZOALS ZEELAND AIRPORT, EEN TIJDELIJK EIGEN MONITORINGSYSTEEM ONTWIKKELD. EEN NADERE UITLEG VOLGT HIerna ONDER HET HOOFDSTUK "GELUIDSEENHEDEN".

GELUIDSEENHEDEN:

HET GELUIDSEENHEDENVERBRUIK, ZOALS DAT DOOR DE OVERHEID IS OPGESTELD, GEEFT AAN DAT OP BASIS VAN ONDERSTAAND MODEL, MET ALS UITGANGSPUNT 45.000 VliegBEWEGINGEN, NIET MEER DAN 218.243 GELUIDSEENHEDEN PER JAAR MOGEN WORDEN "VERBRUIKT".

EENHEDENVERBRUIK	CAT 1	CAT 2	CAT 3	CAT 4

START				

OVERDAG DOORDEWEEK	1	2	9	12

OP EEN AVOND	3	7	28	38

EEN ZOMERS WEEKEND	5	11	45	60

EEN ZOMERSE WEEKEND-AVOND	16	35	141	190

LANDING				

OVERDAG DOORDEWEEK	1	3	16	29

OP EEN AVOND	3	9	50	91

EEN ZOMERS WEEKEND	5	14	79	144

EEN ZOMERSE WEEKEND-AVOND	16	44	250	456

* VOOR DE DEFINITIE VAN OPENINGSTIJDEN ETC. ZIE DE VFR-GIDS VAN VliegVELD MIDDEN-ZEELAND

EXPLOITANT:

DEGENE TE WIENS NAME, INGEVOLGE DE LUCHTVAARTWET, EEN LUCHTVAARTTERREIN WORDT AANGEWEZEN. IN ONS GEVAL IS DIT ZEELAND AIRPORT B.V.

LUCHTVAARTREGISTER:

HIERIN ZIJN ALLE NEDERLANDS GEREgistREERDE VliegTUIGEN OPGENOMEN MET O.A. DE VERMELDING WIE DE EIGENAAR VAN HET TOESTEL IS, DE GEWICHTSKLASSE EN DE ICAO-GELUIDSCATEGORIEEN 1 T/M 4, RESP. 8 EN 10.

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 WORDEN OVERSCHREDEN.

PER KWARTAAL VINDT EEN RAPPORTAGE PLAATS VAN HET AANTAL VlieGBEWEGINGEN EN DAARBIJ BEHORENDE GELUIDSKLASSEN AAN DE VOORZITTER VAN DE COMMISSIE 28, IN ONS GEVAL IS DAT DE PROVINCIALE GEDEPUTEERDE BELAST MET MILIEUZAKEN. DEZE GEGEVENS WORDEN OOK TER BESCHIKKING GESTELD AAN DE ZG. COMMISSIE 28.

GELUIDSZONE:

DE INVOERGEGEVENS VOOR DE BEREKENING VAN DE GELUIDSZONE BESTAAN UIT:

- AANTALLEN VliegTUIGBEWEGINGEN (EEN BEWEGING IS EEN START OF LANDING);
- VERDELING VAN DE AANTALLEN OVER DE GELUIDSCATEGORIEEN;
- DE BAANGEBRUIKPERCENTAGES;
- VERDELING OVER DE SOORTEN VLUCHTEN (TERREIN, CIRCUIT, OVERLAND ETC.);
- DE AAN- EN UITVlieGRoutes EN HET LUCHTVERKEERSCIRCUIT, MET VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER OVER ROUTES EN CIRCUIT;
- VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER IN DE TIJD, OVER HET JAAR, MAAND, WEEK EN ETMAAL.

BIJ DE BEREKENING VAN DE GELUIDSZONE IS, VOORWAT BETREFT HET AANTAL VliegTUIGBEWEGINGEN, UITGEGAAN VAN 45.000 BEWEGINGEN MET VASTE VLEUGELVliegTUIGEN MET SCHROEFAANDRIJVING IN HET JAAR 2010. BIJ DE BEREKENING ZIJN VIER (STANDAARD) CATEGORIEEN VliegTUIGEN ONDERSCHIEDEN:

1. CESSNA 150 M	CATEGORIE 1	MINDER DAN 72 DECIBEL
2. CESSNA 172 M	CATEGORIE 2	72 - 75 DECIBEL
3. CESSNA 182 P	CATEGORIE 3	75 - 78 DECIBEL
4. CESSNA 310 R	CATEGORIE 4	MEER DAN 78 DECIBEL

DOEL VAN DE BIJEENKOMST IS HET GEVEN VAN INFORMATIE OVER DE GEVOLGEN VAN DE GELUIDSBEPERKENDE MAATREGELEN PER 1 JANUARI 2000 VOOR ONS VLEGVELD.

DE BETEKENIS VAN ENKELE BELANGRIJKE BEGRIPPEN

AANWIJZING:

OORSPRONKELIJK IS VLEGVELD MIDDEN ZEELAND FORMEEL AANGEWEEZEN OP 5 AUGUSTUS 1970. DE REDEN VAN DE HUIDIGE WIJZIGING VAN DE AANWIJZING ~~PER PER~~ 20 SEPTEMBER 2000, IS DE VASTSTELLING VAN EEN GELUIDSZONE WELKE SINDS DE WIJZIGING VAN DE LUCHTVAARTWET IS VOORGESCHREVEN VOOR ALLE LUCHTVAARTTERREINEN.

ZONERING:

DE HUIDIGE WIJZIGING VAN DE AANWIJZING VAN 20 SEPTEMBER 2000, WAAROP EEN VIJFTAL BEZWAREN ZIJN INGEDIEND, BEVAT EEN ZONERING WELKE AANSLUIT BIJ DE BEREKENINGEN VAN HET NATIONAAL LUCHT EN RUIMTEVAART LABORATORIUM (NLR) WELKE DOOR HEN IN HET KADER VAN DE MILIEU EFFECTEN STUDIE (MES) IS UITGEVOERD. ALS BASIS GELDT EEN GELUIDSZONE-BEREKENING OP 45.000 VLEGBEWEGINGEN BIJ EEN VLOOT VAN HET JAAR 2010.

GEBRUIKSPLAN:

EEN GEBRUIKSPLAN OMVAT EEN BESCHRIJVING VAN HET GEBRUIK VAN HET LUCHTVAARTTERREIN VOOR DE PERIODE VAN EEN JAAR, GEBASEERD OP BEDRIJFS- EN ANDERE LUCHTVAART-GERELATEERDE GEGEVENS EN GEEFT EEN 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 ALS MEDE REKENING HOUDEND MET HET ADVIES VAN DE COMMISSIE 28 L&W.

DE "GEBRUIKSPLAN-PERIODE" LOOPT THANS VAN JUNI TOT JUNI ELK JAAR.

COMMISSIE 28 LUCHTVAARTWET:

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 MILIEUHYGIENE ROND HET LUCHTVAARTTERREIN.

NAAST VERTEGENWOORDIGERS VAN GEMEENTEN, WELKE IN DE GELUIDSZONE ZIJN GELEGEN, HEBBEN OOK OMWONENDEN ZITTING IN DE COMMISSIE.

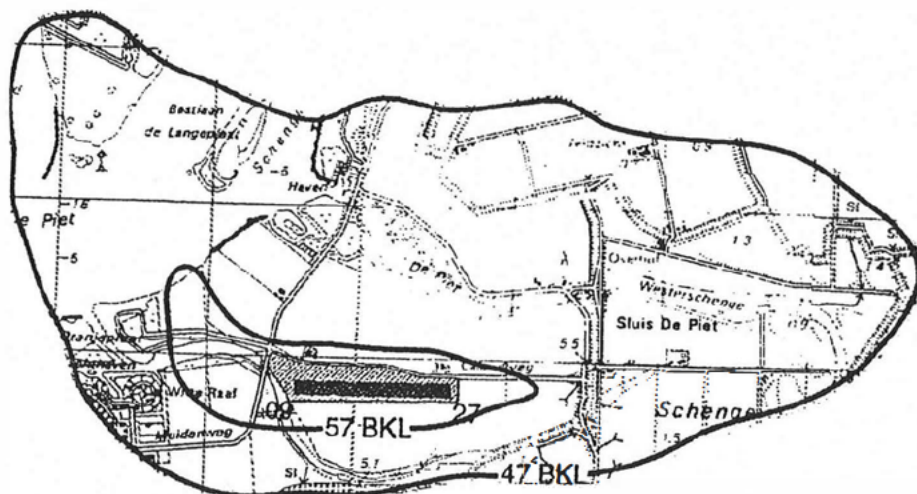
OVER HET BEGRIIP "OMWONENDE" IS THANS EEN DISCUSSIE GAANDE.

**INFORMATIE EN ACHTERGRONDEN OVER DE
GEVOLGEN VAN DE GELUIDSBEPERKENDE
MAATREGELEN M.I.V. 1 JANUARI 2000 VOOR
ONS VLEGVELD.**

**WOENSDAG 13 DECEMBER 2000
AEROCLUBGEBOUW ACZ**

DE VASTGESTELDE GELUIDSZONE BOVEN EN RONDOM HET VLIEGVELD OP BASIS VAN 45.000 VliegBEWEGINGEN

DE CONTOUREN VAN DE GELUIDSZONE



ZONE IS VOLGEVLOGEN		
		45.000 VliegBEW
		40.000 "
		30.000 "
		20.000 "
		10.000 "
		0 "
47BKL	[27 09]	47BKL
57BKL		

HET VOLVLIEGEN VAN DE ZONE GESCHIEDT DOOR Vliegtuigen DIE DAADWERKELIJK LANDEN OF VERTREKKEN. EEN SCHIJNLANDING MOET OOK ALS EEN VliegBEWEGING WORDEN MEEGETELD.

Vliegtuigen DIE OP EEN HOOGTE VAN 1000 FT. OVERVLIEGEN B.V. RICHTING HET NOORDEN OF ZUIDEN KUNNEN NIET IN DE BEREKENING WORDEN OPGENOMEN.



Aan
Zeeland Airport B.V.
de heer drs. **5.1.2.e**
Calandweg 4
4341 RA ARNEMUIDEN

Telefaxnummer
0113 - 67 00 24

67 01 50

slomie.

Van
ing. **5.1.2.e**
Datum
18 mei 1999
Kenmerk

Doorkiesnummer
070 - **5.1.2.e**
Telefoonnummer indien incompleet ontvangen
(070) 351 7432
Aantal pagina's (inclusief voorblad)
1

Onderwerp
Reactie op concept gebruiksplan 1999

Geachte heer Van Dam,

Het door u opgestelde gebruiksplan 1999 is een goed en duidelijk plan van het voornemen hoe het luchtvaartterrein Midden Zeeland in 1999 wordt gebruikt en dat met het gepland gebruik de (indicatieve) 50 BKL geluidszone niet wordt overschreden. Daarnaast is duidelijk invulling gegeven aan vermijdbare hinder op en rond het luchtvaartterrein.

Kortom een schoolvoorbeeld van een gebruiksplan.

Toch wil nog het volgende onder uw aandacht brengen.

In de inhoudsopgave tevens de bijlagen opnemen

Onder hoofdstuk 2.6 op blz. 6 en 7 een alinea toevoegen over het gebruik van helikopters op het luchtvaartterrein. (in de concept aanwijzing weergegeven aantal versus het actuele gebruik en het geprognosticeerd gebruik in 1999). Immers indien geen Ke verkeer (dus helikopters) op het luchtvaartterrein plaats vindt, hoeft niet jaarlijks een gebruiksplan worden opgesteld (overeenkomstig artikel 30b lid 1b).

Onder hoofdstuk 6.1 op blz. 14 stel ik voor om hier eveneens aan te geven dat het verwachte gebruik in 1999 de indicatieve 50 BKL geluidszone niet zal overschrijden zoals dat is aangegeven d.m.v. een zogenaamde puntberekening (bijlage 5).

Met vriendelijke groet
5.1.2.e

Beleidsgroep Algemeen Milieu- en Ruimtelijke
Ordening
Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6
Bereikbaar met tramlijn 1 of 9 vanaf CS en 9 vanaf HS, buslijn 22 vanaf CS

Telefoon (070) 351 7432
Telefax 070 - 351 78 73



clonik

Aan
Zeeland Airport B.V.
de heer drs. **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.
Datum 534.4

- 3 AUG. 2000

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

5.1.2.e

Opbergen
31/8
5.1.2.e



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 uit ziet.
- 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.

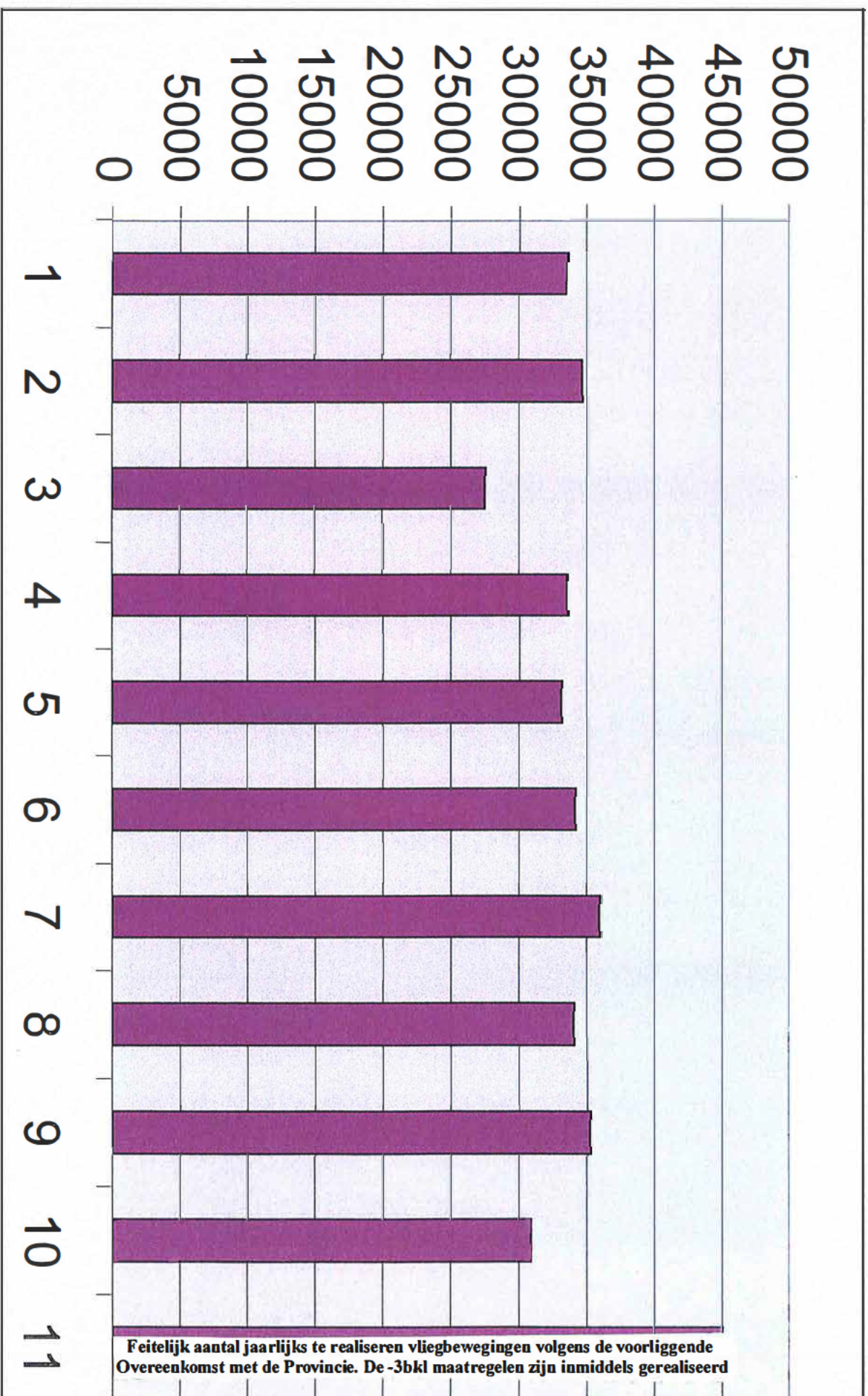
De commissie adviseert u het gebruiksplan op de aangegeven punten aan laten te vullen en/of te laten verduidelijken en het (gewijzigde) gebruiksplan 2000/2001 zo spoedig mogelijk vast te stellen.

Hoogachtend,

5.1.2.e

5.1.2.e

1 T/M 10 GEVEN DE GEREALISEERDE VliegBEGINGEN WEER OVER DE LAATSTE 10 JAREN



VW



Luchtvaartwet aanwijzing

Wijziging Aanwijzing Luchtvaartterrein Midden-Zeeland

Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Midden Zeeland (Stcrt. 1970, 152), alsmede vaststelling van een geluidszone

De minister van Verkeer en Waterstaat,

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

Gelet op de artikelen 27 en 24 van de Luchtvaartwet (Wet van 15 januari 1958/Stb. 1958, 47, laatstelijk gewijzigd bij Stb. 1998, 393), alsmede gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354), houdende wijziging van de Luchtvaartwet en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22);

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie, nr. RPC/RMC M183, van 26 augustus 1993;

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 24 oktober 1994;

Gelezen het verzoek van Zeeland Airport B.V. tot wijziging van de tenuastelling van de exploitant van 1 februari 1995;

BESLUIT:

ARTIKEL 1

De beschikking van 5 augustus 1970, nr. LT/19499 (Stcrt. 1970, 152), waarbij het luchtvaartterrein Midden-Zeeland laatstelijk is aangewezen, wordt als volgt gewijzigd.

A Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. de zinsnede 'op de bij deze beschikking behorende kaart' wordt vervangen door: in bijlage B1 bij dit besluit.
2. de woorden 'de Stichting Vliegvelde Midden-Zeeland' worden gewijzigd in: 'Zeeland Airport B.V.'.

B De artikelen 2 en 3 worden vervangen door de volgende artikelen:

Artikel 2

1. Het luchtvaartterrein Midden Zeeland wordt aangewezen voor het openbaar nationaal burgerluchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer van en naar landen die partij zijn bij het akkoord van Schengen.
2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden.

Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, ruimten ter beschikking indien deze nodig worden geacht voor de van rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer, alsmede in verband met de handhaving van de geluidszone.
2. De exploitant stelt op het luchtvaartterrein ten genoegen van de minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond ter beschikking voor de

plaatsing en Instandhouding van hulpmiddelen ten behoeve van de veilige uitoefening van het luchtverkeer, alsmede ten behoeve van de handhaving van de geluidszone.

3. De exploitant biedt ten genoegen van de minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van luchtvaartuigen, passagiers en goederen, onverminderd het recht op vergoeding van kosten.

Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met het vierde lid.
2. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Midden-Zeeland en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de geluidszone als bedoeld in artikel 5, eerste lid, zijn opgenomen bij bijlage B2, behorende bij dit besluit.
3. Op het luchtvaartterrein is gelegen een baan, in de geografische richting 088°-268°, met een lengte van 1.000 meter en een breedte van minimaal 30 meter, met daarbij behorende rijbanen, die voor gebruik door het luchtverkeer is ingedeeld onder codenummer 2 en codeletter 8, een en ander zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), en zoals aangegeven op de kaart in bijlage B1, behorende bij dit besluit, hierna te noemen 'baan 09/27'.
4. Het bij de in het vorige lid bedoelde baan behorende luchtverkeerscircuit en de wijze waarop dit wordt nader en verlaten is aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.
5. Voor het starten vanaf baan 27 moet, indien mogelijk, gebruik gemaakt worden van het verkorte circuit, zoals aangegeven als startprocedure 27v op de kaart in bijlage C. Hiertoe wordt op het startbaan van het luchtverkeerscircuit geldend naar een hoogte van 200 voet, waarna een rechter klimmende bocht wordt gemaakt, mits deze klimmende bocht vanaf die hoogte op veilige wijze kan worden uitgevoerd en binnen het circuitgebied kan worden gebleven; op een hoogte van 700 voet wordt in horizontale vlucht het rugwindbaan aangevlogen, of wordt het circuitgebied op de in de kaart in bijlage C aangegeven wijze verlaten.
6. Indien het, als gevolg van een ongunstige verhouding tussen gewicht en klimvermogen niet mogelijk is om de in het vijfde lid van dit artikel bedoelde procedure uit te voeren, wordt op het startbaan uitgekomen naar een veilige hoogte en wordt het standaard verkeerscircuit binnen het circuitgebied gevolgd, of wordt het circuitgebied op de in de kaart in bijlage C aangegeven wijze verlaten.
7. Voor naderingen op baan 09 wordt een hinderbeperkende naderingsprocedure 09g, aangegeven op de kaart in bijlage C, aanbevolen voor piloten die voldoende geoefend zijn en zeer goed bekend zijn met de lokale omstandigheden, mits de dalen de bocht vanaf het indraaipunt op lage hoogte naar het eindnaderingsbaan op veilige wijze kan worden uitgevoerd.
8. Ongeoefende piloten en piloten van zware vliegtuigen die op grotere afstand voor de baan gestabiliseerd moeten zijn, kunnen de standaard naderingsprocedure 09s, zoals aangegeven op de kaart in bijlage C, uitvoeren.

Artikel 5

1. Rond het luchtvaartterrein geldt een geluidszone als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b, van de Luchtvaartwet, met een grenswaarde van 47 Bld en met de geluidscourant behorende bij de waarde 57 Bkl. De 47 Bkl geluidszone met bijbehorende contour is aangegeven op de kaart opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.
2. De exploitant staat maximaal 400 bewegingen met hetschroefvliegtuigen per gebruiksplanjaar toe.
3. Het opstijgen met vrije ballonnen van het luchtvaartterrein is enkel toegestaan indien daarvoor toestemming door de exploitant is verleend.

Artikel 6

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 5, eerste lid, bedoelde geluidszone, de vastgestelde grenswaarde niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarde buiten de in artikel 5, eerste lid, bedoelde geluidszone dreigt, dan wel een overschrijding dreigt van het in artikel 5, tweede lid, bedoelde aantal bewegingen met hetschroefvliegtuigen, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen, die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de geluidszone, dan wel van het vastgestelde aantal bewegingen met hetschroefvliegtuigen, te voorkomen.
3. Maatregelen als bedoeld in het tweede lid worden genomen overeenkomstig het vigerende gebruiksplan, met inachtneming van het gestelde in artikel 30b, vijfde en zesde lid, van de Luchtvaartwet.
4. De gezagvoerder, dan wel de eigenaar, de houder of de bezitter van een luchtvaartuig, gebruikt, doet of laat het luchtvaartterrein gebruiken, met inachtneming van de in het tweede lid bedoelde maatregelen.

Artikel 7

1. Ten behoeve van de controle op de naleving van de geluidszone en van de in dit besluit opgenomen voorschriften, doet de exploitant binnen één maand na afloop van de eerste periode van zes maanden en binnen één maand na afloop van het gebruiksplanjaar, aan de minister van Verkeer en Waterstaat opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in het betreffende halfjaar is uitgevoerd, alsmede van het type vliegtuig, de aard en het tijdstip van de vlucht, alsmede het baan-gebruik.
2. Het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet betreft de periode van 1 juni van enig jaar tot 1 juni van het daaropvolgende jaar.

ARTIKEL II

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

Het besluit wordt zonder toelichting en bijlagen in de Staatscourant geplaatst.

's-Gravenhage,

de minister van Verkeer en Waterstaat,

T. Netelenbos

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Registratie	Type	ICAO detail omschrijving	MTOW	Ch.	dB(A)	door	Klasse nieuw
PH-ANM	AG5B	American AG-5B	1.088	10	78,0	RLD	3
PH-ANW	C152	Cessna 152	758	10	66,8	RLD	7
PH-APA	PA18	Piper PA-18-135	795	6	66,2		5
PH-APE	C150	Cessna FRA150L	750	6	69,6	RLD	4
PH-APR	G164	Gulfstream G-164B	2.040				2
PH-APZ	LHL2	Lambach HL 2	620				5
PH-ARC	TB10	Socata TB 10	1.150	6	72,2	RLD	3
PH-ARJ	C150	Cessna 150M	726	6	65,7	RLD	6
PH-ARK	FU16	Fuji FA-200-160	1.059	10	76,9	RLD	4
PH-ARM	MO2K	Mooney M20K	1.315	6	73,3	LBA	3
PH-ART	L360	Lancair 360	764				6
PH-ARV	ARV1	ARV1 Super 2	499				6
PH-ARW	PA28	Piper PA-28-236	1.361				4
PH-ASC	PA31	Piper PA-31-350	3.185				1
PH-ASE	WA15	Jodel DR1050	750				5
PH-ASL	PA28	Piper PA-28-161	1.055	6	71,2	RLD	4
PH-AST	PA31	Piper PA-31-350	3.342	6	78,9	RLD	1
PH-ASY	C172	Cessna 172P	1.089	6	74,0	RLD	3
PH-ATM	BE20	Beechcraft 200	5.670	6	75,0	RLD	3
PH-ATW	C172	Cessna F172N	1.043	6	73,2		3
PH-AVA	C172	Cessna F172P	1.089	10	74,0	RLD	5
PH-AVB	C172	Cessna F172P	1.089	10	74,0	RLD	5
PH-AVF	C172	Cessna F172P	1.089	10	74,0	RLD	5
PH-AVT	PA28	Piper PA-28-181	1.158	6	74,4	RLD	3
PH-AWH	CIA1	Christen A-1	816	6	62,0	LBA	7
PH-AWI	C172	Cessna F172M	1.043	10	73,0	RLD	5
PH-BAD	C172	Cessna F172M	1.043	10	73,2	RLD	5
PH-BAI	C172	Cessna 172P	1.089	6	74,0	RLD	3
PH-BAK	C185	Cessna A185F	1.520	6	77,6	LBA	2
PH-BAT	PA25	Piper PA-25-235	1.315				5
PH-BAW	TB09	Socata TB 09	1.060	6	73,2	RLD	3
PH-BCF	KIT4	Skystar Kiltfox Classic IV	554				7
PH-BEA	TB09	Socata TB 09	1.060	6	73,2	RLD	3
PH-BEC	PA28	Piper PA-28RT-201T	1.315	6	71,5		4
PH-BEG	PA28	Piper PA-28-181	1.158	6	74,4	RLD	3
PH-BGV	EAL	Europa AL Europa	590				6
PH-BIK	C150	Cessna F150M	726	6	65,7	LBA	6
PH-BIT	C172	Cessna F172N	1.089	6	72,9	RLD	3
PH-BKE	PA31	Piper PA-31-350	3.175				1
PH-BLE	STVV	St.V.V. Blériot XI	310				
PH-BLM	TB21	SOCATA TB-21 Trinidad TC	1.400	6	74,6		3
PH-BLO	R200	Robin R2160D	800	6	68,8		5
PH-BLY	PA28	Piper PA-28-140	975	10	70,9		6
PH-BMA	AG5B	American AG-5B	1.089	10	77,0	RLD	3
PH-BNK	BE33	Beechcraft F33C	1.530	6	77,3	RLD	2
PH-BNZ	BE36	Beechcraft B36TC	1.746	6	75,8	RLD	2
PH-BOA	MU26	Mitsubishi MU-2B-60	5.250	6	75,1	RLD	2
PH-BON	CIA1	Christen A-1	816	6	62,0	LBA	7
PH-BOS	PA28	Piper PA-28-151	1.055				3
PH-BPM	L360	Lancair 360	764				6
PH-BRN	B300	Raytheon B300	5.680	6	72,1		3
PH-BRT	TB09	Socata TB 09	1.060	6	70,8	RLD	4
PH-BRU	B8	Bensen B8-MV	294				4
PH-BSA	C172	Cessna 172S	1.157				3



KINGDOM OF THE NETHERLANDS
NOISE
STATEMENT

This is to certify that the following aircraft complies with the Noise Standards as mentioned.

Nationality and registration marks : PH - DES
Manufacturers Serial Number : 18263920
Manufacturers Type and Model designation : Cessna 182 P
Engine Type and Model : Continental O-470-S
Propeller : McCauley D3A32C411/82NDA-4
Maximum Certificated Take-off Mass : 1338 Kg

Established Noise Level : 69,2 dB(A)

Noise Certification Basis:

ICAO ANNEX 16, VOL I, CHAPTER 6

Statement of additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable Noise Certification Standards:

Exhaust: Gomalzig 74-0701

Number : LI/LW/00.140061
Date : 14 jan 2000



Zeeland airport b.v.

Calandweg 36
4341 RA Arnemuiden
telefoon (0113) 61 24 15
fax (0113) 67 01 50

AAN: Belanghebbenden Zeeland Airport b.v.

Bank:
ABN AMRO Goes 45.41.71.390

VAN: B. van Dam

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

BETREFT: Handhavingsmaatregelen

LS

Onlangs hebben wij een uitgebreide presentatie en toelichting gegeven over de ontwikkelingen en gevolgen van de aanwijzing en zonering voor ons vliegveld alsmede veranderde wetgeving m.b.t. handhaving van de geluidszone.

Aanvankelijk was deze zone rondom ons vliegveld berekend op basis van 60.000 vliegbewegingen, maar door politieke besluitvorming is uiteindelijk de zone vastgesteld op basis van 45.000 vliegbewegingen waarop de -3bkl geluidsmaatregelen van toepassing zijn. (zie RLD-bijlage).

Uit de gegeven voorbeelden tijdens onze presentatie is duidelijk gebleken dat het in de toekomst qua sturing en beheersbaar houden van de geluidsproductie in de zone het er beslist niet gemakkelijker op geworden is. M.n. in de zomermaanden zullen wij gedwongen worden maatregelen te nemen. Want dan immers zijn het de straffactoren welke m.n. bepalen hoeveel geluidseenheden wij produceren.

Naast de tot ons beschikking staande sturingsmogelijkheden op het terrein van tarieftoeslagen, zullen in de zomermaanden ook bepaalde typen vluchten in de weekenden niet meer worden toegestaan.

Concreet houdt dit in dat in de zomermaanden (van april t/m september) op **zondagen** geen circuitvluchten meer mogen worden uitgevoerd en zal een **geluidstoeslag** in de zomermaanden op **zaterdag en zondag** voor **alle landingen** worden geheven van f. 2,50, f. 5,00, f. 7,50 resp. f. 10,-- voor de vliegtuigen die ingedeeld zijn in de geluidscategorieën 1 t/m 4 ofwel vergelijkbare categorie-indelingen volgens de nieuwe ICAO-metmethoden. Deze maatregelen zijn in lijn met hetgeen bij andere vliegvelden reeds van toepassing is.

Voor landingen die doordeweek na 19.00 uur resp. op zaterdag en zondag na 19.00 uur plaatsvinden gelden de geluidstoeslagen zoals die in bijgaande Bekendmaking in de Staatscourant van 15 juni 2000 zijn gepubliceerd.

Wij verzoeken u bij uw bedrijfsvoering hiermede rekening te houden.

B. van Dam

Zeeland Airport B.V.

Jaar:2000

Aantal vliegbewegingen : 30883

	Maanden												Totaal	
	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Vliegb.	%
ma	72	46	87	422	335	413	280	291	155	99	30	24	2254	7,3
di	72	47	121	215	256	288	494	539	356	88	28	17	2521	8,3
wo	135	70	110	247	686	538	606	678	283	78	52	43	3526	11,5
do	193	89	258	282	363	404	388	697	434	107	31	48	3294	10,7
vr	99	210	117	525	660	900	597	659	450	130	75	72	4494	14,6
za	143	469	446	1072	910	939	1116	1017	622	416	143	190	7483	24,3
zo	334	378	637	1064	490	1107	852	729	1093	348	60	94	7186	23,3
Totaal	1048	1309	1901	3827	3700	4589	4333	4610	3393	1266	419	488	30883	
%	3,3	4,2	6,1	12,4	12	15	14,1	15	11	4,1	1,3	1,5		

t1 = overdag

t2 = na 19.00 uur

Tijdstip

t1 t2

30447 436

													a	b	c
windr	215	250	193	131	160	224	199	161	200	202	196	219	179	213	195
winds	12	11	11	10	10	11	9,5	8	11	16	16	13	10	13	11,5
O9	264	4	533	1761	1270	1301	1215	1271	916	145	15	259	215	203	8954
27	784	1305	1368	2066	2430	3288	3118	3339	2477	1121	404	229	16718	5211	21929
GESL.	5	4	8	0	0	0	0	0	0	10	5	5	0	37	37

a = april t/m sept.

b = okt. t/m mrt

c = gehele jaar

= aantal dagen gesloten, ex.25 swd

SV	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	%	= soort vlucht	
1	356	474	493	1129	1059	1411	1037	1601	985	419	187	237	30	1 = overland	
2	264	317	534	1154	923	1472	1638	1709	1160	495	128	136	33	2 = terrein	
3	428	518	874	1544	1718	1706	1658	1290	1248	352	114	115	37	3 = circuit/ t/g / lesvlucht;(vallen onder terreinvl.)	

GEL.CAT	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totaal	%
1	547	713	988	1793	1722	2278	1845	2174	1892	740	167	188	15047	49,4
2	328	412	737	1557	1569	1860	2015	1892	1229	397	178	204	12378	40,6
3	115	133	143	374	203	195	170	275	194	75	43	60	1980	6,5
4	32	13	13	79	126	217	261	221	46	27	7	10	1052	3,5
Totaal	1022	1271	1881	3803	3620	4550	4291	4562	3361	1239	395	462	30457	100

Gel.cat	Tot.Gen	%
1	15047	49,4
2	12378	40,6
3	1980	6,5
4	1052	3,5

Zeeland Airport B.V.

Jaar:2000/2001

Aantal vliegbewegingen : prognose 35000

Bijlage

	Maanden											Totaal		
	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	Vliegb.	%
ma	413	280	291	155	99	30	24	92	92	151			1627	7,7
di	288	494	539	356	88	28	17	65	96	147			2118	9,8
wo	538	606	678	283	78	52	43	55	54	37			2424	11,4
do	404	388	697	434	107	31	48	73	96	132			2410	11,2
vr	900	597	659	450	130	75	72	69	53	166			3171	14,7
za	939	1116	1017	622	416	143	190	112	312	220			5087	23,7
zo	1107	852	729	1093	348	60	94	152	178	6			4619	21,5
Totaal	4589	4333	4610	3393	1266	419	488	618	881	859			21456	
%	21,3	20,3	21,5	15,8	5,9	1,9	2,3	2,8	4,1	4,1				

t1 = overdag

t2 = na 19.00 uur

Tijdstip

t1

t2

												a	b	c	
windr	224	199	161	200	202	196	219	118	179	161		196	179	1859	a = april t/m sept.
winds	11	9,5	8	11	16	16	13	6	10	8		9,8	6,1	10,8	b = okt. t/m mrt
O9	1301	1215	1271	916	145	15	259	438	330	480		4703	1667	6370	c = gehele jaar
27	3288	3118	3339	2477	1121	404	229	180	551	379		13419	2864	15086	
GESL.	0	0	0	0	10	5	5	4	2	5		0	31	31	= aantal dagen gesloten, incl. swd

a = april t/m sept.

b = okt. t/m mrt

c = gehele jaar

= aantal dagen gesloten, incl. swd

SV	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	%	= soort vlucht
1	1411	1037	1601	985	419	187	237	340	313	255			31,6	1 = overland
2	1472	1638	1709	1160	495	128	136	168	212	120			33,7	2 = terrein
3	1706	1658	1290	1248	352	114	115	110	356	484			34,7	3 = circuit/ t/g / lesvlucht; (vallen onder terreinvl.)

GEL.CA	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	Totaal	%
1	2278	1845	2174	1892	740	167	188	364	504	558			10710	50,8
2	1860	2015	1892	1229	397	178	204	176	258	204			8413	39,7
3	195	170	275	194	75	43	60	26	96	58			1192	5,6
4	217	261	221	46	27	7	10	24	1	20			834	3,9
Totaal	4550	4291	4562	3361	1239	395	462	590	859	840			21149	

Gel.cat	Tot.Gen	%
1	10710	50,8
2	8413	39,7
3	1192	5,6
4	834	3,9