



Aan
N.V. Luchtvaartterrein Lelystad
t.a.v. de heer 5.1.2.e
Postbus 2201
8203 AE Lelystad

Contactpersoon
5.1.2.e
Datum
20 februari 2001
Ons kenmerk
HDL/01.610074
Onderwerp
Gebruiksplan 2000 KE-verkeer
Luchtvaartterrein Lelystad

Doorkiesnummer
020 - 5.1.2.e
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Geachte heer 5.1.2.e

Bij brief van 23 december 1999, kenmerk VI/L 99.340717, is het gebruiksplan 2000 vastgesteld voor wat betreft het gebruik van het luchtvaartterrein door BKL-verkeer, echter niet voor wat betreft het gebruik door Ke-verkeer.

Eind 2000 is mij een concept NLR rapport inzake Ke-verkeer op Lelystad in handen gesteld. Na telefonisch overleg op 22 januari 2001 is door u aangegeven dat betreffend rapport een definitieve status heeft gekregen. In het NLR rapport, NLR-CR-2000-628, is een afwijkende verdeling van het ke-verkeer weergegeven ten opzichte van het gebruiksplan. U heeft aangegeven dat de verkeersverdeling, zoals gesteld in voornoemd NLR rapport, de verdeling zoals opgenomen in het gebruiksplan 2000 heeft vervangen. Met dit geprognosticeerd Ke-verkeer zoals gesteld in het NLR rapport is aangetoond dat hiermee de begrenzing van het luchtvaartterrein niet wordt overschreden.

Conclusie

Het gebruiksplan 2000, aangevuld met het NLR rapport, NLR-CR-2000-628, voldoet aan de, in de Luchtvaartwet onder artikel 30b, gestelde eisen voor wat betreft de geluidsbelasting ten gevolge van het gebruik van het luchtvaartterrein voor het Ke-verkeer.

In overleg met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, stel ik hierbij het gebruiksplan 2000 integraal vast.

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

Telefoon (020) 4054700
Telefax (020) 4054701



Ik wil u erop wijzen dat het gebruiksplan 2001 voor de gebruiksplanperiode 1 januari 2001 tot 1 januari 2002 nog niet is vastgesteld. Voornoemd gebruiksplan heb ik op 23 januari 2001 van u ontvangen. Zolang dit gebruiksplan 2001 niet is vastgesteld, dient u als exploitant van het luchtvaartterrein Lelystad, overeenkomstig de luchtvaartwet art. 30b, lid 4, het laatst vastgestelde gebruiksplan, in dit geval gebruiksplan 2000, te hanteren.

Een afschrift van deze brief zal worden toegezonden aan de Commissie Milieuhygiëne luchtvaartterrein Lelystad.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,

5.1.2.e
F.D.I.R. DIRECTEUR VAN DE HANDHAVINGSDIENST

F.J.M. Vogelpoel



Aan
 N.V. Luchthaven Lelystad
 t.a.v. de heer **5.1.2.e**
 Postbus 2201
 8203 AE Lelystad

Contactpersoon
5.1.2.e
 Datum
 7 januari 2001
 Ons kenmerk
 HDL/01.610878
 Onderwerp
 Gebruiksplan Lelystad 2002

Doorkiesnummer
 020 - **5.1.2.e**
 Bijlage(n)
 1
 Uw kenmerk
 -

Geachte heer **5.1.2.e**

Op 15 november heb ik het gebruiksplan 2002 van luchthaven Lelystad van u mogen ontvangen. Naar aanleiding hiervan bericht ik u het volgende.

De Milieucommissie Luchtvaartterrein Lelystad is in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over voornoemd gebruiksplan. Van de Commissie heb ik tot op heden echter geen advies mogen ontvangen.

Verwachte gebruik BKL verkeer 2002

In opdracht van de Handhavingsdienst Luchtvaart zijn er controleberekeningen uitgevoerd op het door u ingediende gebruiksplan 2002. Uit deze berekeningen blijkt dat het geprognosticeerd gebruik voor het gebruiksplanjaar 2002 voor het BKL verkeer binnen de vigerende geluidszone blijft. De resultaten van deze berekening heeft u opgenomen in het gebruiksplan.

Verwachte gebruik Ke-verkeer 2002

Op 28 november jl. is de wijziging van de aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad van kracht geworden. Hierin is een Ke-zone opgenomen. In uw gebruiksplan 2002 heeft u een prognose opgenomen van het Ke-verkeer. Controle op deze prognose toont aan dat de Ke-zone niet wordt overschreden (zie bijlage).



Voorkomen of bestrijden van geluidhinder hinder

In het gebruiksplan 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 geluidshinder.

Conclusie

Het gebruiksplan 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 2002 vast.

Een afschrift van deze brief zal naar de Milieucommissie Luchtvaartterrein Lelystad 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

drs. P. Van Dalen

5.1.2.e

*** ENVIRA Zone check List ***

ZONEPOINT PRESENTATION

Colour Description

green - Ok
 yellow - Margin crossing
 red - Zone crossing

SELECTION CRITERIA

Airport : EHLE
 Aviation : Commercial
 Unit : Ke
 Checked result (CHK) : c-Fase1-1996-1250m-23000bew_R22-var1
 Usagescheme result (GGB) : Fase1-1996-1250m-23000bew_R22-var2
 Zone points (MTG) : zone_points
 Zone check correction factor: 0.50
 Number of zone points : 25

IND	X-COOR	Y-COOR	MTG	GGB	CHK	MTG-CHK
1	162500	495500	26,2	26,2	26,2	0,0
2	162500	495250	33,7	33,7	33,7	0,0
3	162750	495750	26,6	26,6	26,6	0,0
4	162750	495000	28,3	28,4	28,3	0,0
5	163000	496000	26,7	26,7	26,7	0,0
6	163000	495250	32,5	32,5	32,5	0,0
7	163250	496250	22,9	22,9	22,9	0,0
8	163250	495250	31,0	31,0	31,0	0,0
9	163500	496250	35,0	35,0	35,0	0,0
10	163500	495500	28,7	28,7	28,7	0,0
11	163750	496500	34,5	34,5	34,5	0,0
12	163750	495750	25,8	25,8	25,8	0,0
13	164000	496750	32,1	32,1	32,1	0,0
14	164000	496000	24,4	24,4	24,4	0,0
15	164250	497000	31,2	31,2	31,2	0,0
16	164250	496250	29,8	29,8	29,8	0,0
17	164500	497250	28,9	28,9	28,9	0,0
18	164500	496500	30,0	30,0	30,0	0,0
19	164750	497500	27,7	27,7	27,7	0,0
20	164750	496750	32,0	32,0	32,0	0,0
21	165000	497750	25,9	25,9	25,9	0,0
22	165000	497000	29,9	29,9	29,9	0,0
23	165250	497750	34,5	34,5	34,5	0,0
24	165250	497250	31,4	31,4	31,4	0,0
25	165500	497500	29,5	29,5	29,5	0,0



Milieucommissie voor het luchtvaartterrein Lelystad

HDL

Secretariaat:

p/a Postbus 91
8200 AB Lelystad

T Telefoon (0320) 27 84 79 9
 F e-mail: milieuc commissie@lelystad.nl

Minister van Verkeer en Waterstaat
 Postbus 90771
 2509 LT DEN HAAG

DG LUCHTVAART	
SDI nr.	
Datum	20 DEC 2001
Ter behandeling aan:	Opbergen

uw brief van
16 november 2001

uw kenmerk
HDL/01.610825

ons kenmerk
12588

datum
18 DEC 2001
dossiernummer

behandeld door
5.1.2.e

doorkiesnummer
0320 - **5.1.2.e**

bijlagen

onderwerp

Advies Gebruiksplan Luchtvaartterrein Lelystad 2002.

Geachte mevrouw,

Op 28 november 2001 is het Gebruiksplan luchthaven Lelystad 2002 (verder te noemen gebruiksplan) in de vergadering van de milieucommissie voor het luchtvaartterrein Lelystad besproken.

In vervolg op onze adviezen over de gebruiksplannen voor de jaren 2000 en 2001 en waar wij, ondanks herhaaldelijk verzoek, nog steeds geen reactie op mochten ontvangen, doen wij u hierbij wederom een advies over een gebruiksplan (ditmaal over 2002) toekomen.

Wij gaan ervan uit dat u deze keer wel zult ingaan op onze opmerkingen/adviezen over het gebruiksplan en ons daarover schriftelijk zult berichten. Bij een volgend verzoek om advisering over het gebruiksplan kunnen wij dan gebruik maken van uw reactie op de door ons gestelde vragen.

Met betrekking tot het gebruiksplan 2002 merken wij het volgende op.

Bij de beoordeling van het gebruiksplan 2002 heeft de milieucommissie o.a. geconstateerd dat, bij de berekening van de geprognosticeerde geluidsbelasting, de vliegroute is gewijzigd.

In de aanwijzing van 1991 is nog uitgegaan van het punt Sierra. I.v.m. de vliegveiligheid is door de RLD in 1995 het meldpunt gewijzigd in meldingspunt Bravo. Deze wijziging is evenwel niet geformaliseerd in een wijziging van het aanwijzingsbesluit. Wel is vanaf dat moment voor de berekening van de feitelijke geluidsbelasting uitgegaan van het meldpunt Bravo.

Per 1 januari 2000 is er evenwel sprake van een 47 Bkl-zone. Bij de berekening van de geprognosticeerde geluidsbelasting voor het gebruiksjaar 2002 is in eerste instantie weer uitgegaan van het meldpunt Bravo. Maar bij die berekening is door de Handhavingsdienst Luchtvaart een overschrijding van de vastgestelde geluidszone geconstateerd. De Handhavingsdienst Luchtvaart heeft tevens aangegeven, ondanks de met de RLD in 1995 gemaakte afspraak m.b.t. meldpunt Bravo, te zullen handhaven op meldpunt Sierra.

Omdat de exploitant van de luchthaven met het voor het gebruiksjaar 2002 geprognosticeerde gebruik binnen de 47 Bkl-zone dient te blijven is derhalve bij de berekening van de 47 Bkl-zone uitgegaan van meldpunt Sierra. Geconstateerd is dat er dan geen overschrijding van de vastgestelde Bkl-geluidszone plaatsvindt

02.600004





Indien men via meldpunt Sierra vliegt ontstaat er, volgens de directie van de luchthaven Lelystad, een onveiligere situatie voor de vlieger in vergelijking met meldpunt Bravo omdat congestie van vliegverkeer dichterbij de luchthaven plaatsvindt.

Daarnaast hebben de omwonenden aangegeven dat bij gebruik van meldpunt Sierra de geluidsoverlast toeneemt

Bij het hanteren van de formele uitgangspunten dient het vliegverkeer nu via meldpunt Sierra te vliegen.

Gelet op bovenstaande opmerkingen ten aanzien van vliegveiligheid en feitelijke toename van geluidsoverlast voor de direct omwonenden verzoeken wij u te willen bezien op welke wijze in de praktijk toch gebruik kan blijven maken van het meldpunt Bravo.

Rekeninghoudend met het bovenstaande heeft de commissie, met uitzondering van de vertegenwoordiger van de Milieufederatie, besloten positief te adviseren op het voorliggende gebruiksplan 2002.

Op verzoek van de vertegenwoordiger van de Milieufederatie wordt hieronder toegelicht waarom door de Milieufederatie goedkeuring aan het gebruiksplan wordt onthouden:

"Het gebruiksplan gaat uit van de 'gewijzigde aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad', zoals deze 27 november 2001 in de Staatscourant is gepubliceerd. Vooralsnog moet echter worden uitgegaan van de aanwijzing zoals vastgesteld in april 1991, omdat de gewijzigde aanwijzing nog niet onherroepelijk is.

Daarnaast wordt instemming onthouden omdat het gebruiksplan 2002 uitgaat van een ongewijzigde Bkl-zone, terwijl in het gebruiksplan moet worden uitgegaan van een aan de hand van de nieuwe categorie indeling (8 categorieën) herberekende Bkl-zone. Bovendien moet aangetoond dat de geprognosticeerde Ke-bewegingen binnen de zone blijven. Aangezien wij vinden dat voorlopig moet worden uitgegaan van de aanwijzing 1991 is dat niet mogelijk. Voorzover er wel van de gewijzigde aanwijzing zou worden uitgegaan, zou op zijn minst in de prognose de vliegtuigtypen moeten zijn gelimiteerd tot die typen die passen binnen de baancode 3B".

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

Hoogachtend,

namens de milieucmissie voor het luchtvaartterrein Lelystad,

5.1.2.e

515

GEBRUIKSPLAN
LUCHTHAVEN LELYSTAD
2002



GEBRUIKSPLAN LUCHTHAVEN LELYSTAD 2002

INHOUD	PAGINA
1. <u>Inleiding</u>	
1.1. Wettelijk kader	2
1.2. Opzet van het gebruiksplan	3
1.3. Doelstelling	4
1.4. Status	4
1.5. Betrouwbaarheid	4
1.6. Geldigheid	4
1.7. Toetsing gebruiksplan Lelystad	5
1.8. -3Bkl operatie	5
2. <u>Verkeersprognose BKL-verkeer</u>	
2.1. Vliegtuigbewegingen	6
2.2. Vliegtuigcategorieën	6
2.3. Verdeling week/weekend	7
2.4. Sturing middels tarieven	7
2.5. Verdeling dag/nacht	7
3. <u>Verkeersprognose KE-verkeer</u>	
3.1. Vliegtuigbewegingen	8
3.2. Vliegtuigcategorieën	8
3.3. Tijdsverdeling	8
4. Baangebruik	9
5. Vliegroutes	9
6. Lesvluchten	9
7. Proefdraaien	9
8. Verwachte geluidsbelasting	10
9. Communicatie met het gebruiksplan	10

Bijlagen:

- A. Plattegrond luchthaven
- B. Prognose vliegtuigbewegingen 2002, BKL-verkeer
- C. Prognose vliegtuigbewegingen 2002, KE-verkeer
- D. Geluidsbelasting-contour en -zone 2002 BKL
- E. Geluidsbelastingzone 2002 KE

Nb. Helaas is het op dit moment nog niet mogelijk om de nieuwe aanwijzing als bijlage toe te voegen aangezien de luchthaven deze, op de huidige datum (november 2001), nog niet in haar bezit heeft.

1. INLEIDING

1.1. WETTELIJK KADER

Het Gebruiksplan Luchthaven Lelystad is opgezet naar aanleiding van de in 1994 gewijzigde Luchtvaartwet d.d. 7 juli 1994 (staatsblad 715) welke van kracht is sinds 19 september 1994. Artikel 30b, lid 1 van de Luchtvaartwet luidt als volgt:

1. 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'

In artikel 25, eerste lid, onderdeel a, worden bedoeld: luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg, dan wel minder dan 6.000 kg maar meer dan 390 kg, voor zover dit hefschroefvliegtuigen betreft dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg, dan wel de vliegpatronen van deze luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg.

In artikel 25, eerste lid, onderdeel b, worden bedoeld:
luchtvaartuigen van minder dan 6.000 kg, maar meer dan 390 kg.

Het luchtvaartterrein Lelystad is bij beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 april 1991 aangewezen voor gebruik door luchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg. Bij het maken van dit gebruiksplan wordt er vanuit gegaan dat de nieuwe aanwijzing van de luchthaven Lelystad nog voor januari 2002 een feit zal zijn. Uitgaande van deze aanwijzing zal het gebruiksplan voor 2002 dan ook gebaseerd zijn op de nieuwe situatie. De Directeur Generaal van de Rijksluchtvaartdienst heeft, vooruitlopend op de nieuwe aanwijzing van het luchtvaartterrein Lelystad, met ingang van 8 juli 1997 ontheffing verleend van de verbodsbepalingen als bedoeld in artikel 33, eerste lid onder a, van de Luchtvaartwet met betrekking tot het medegebruik van het luchtvaartterrein Lelystad door luchtvaartuigen zwaarder dan 6.000 kg. Het aantal vliegbewegingen met luchtvaartuigen met een startgewicht boven 6.000 kg, rekening houdend met ICAO baancode 3B dient echter beperkt te blijven tot maximaal 350. Met ingang van het gebruiksplanjaar 2000 voldoet de baan echter aan ICAO baancode 3C.

Als gevolg van de problematiek rond de Structuurschema BurgerLuchtvaartterreinen waardoor de Planologische KernBeslissingen geen rechtskracht meer hadden is het niet mogelijk gebleken het aanwijzingsbesluit al eerder in procedure te brengen en uit te voeren

De reparatie van het SBL heeft plaatsgevonden, het kabinet was echter van mening dat een nieuw SBL geformuleerd dient te worden, waar momenteel volop aan wordt gewerkt. (SRKL)
De reeds aangevangen procedures mogen worden gecontinueerd en is er door de luchthaven Lelystad een nieuwe aanvraag tot wijziging worden ingediend.

Het aanwijzingsbesluit betreft een wijziging van het aanwijzingsbesluit van 23 april 1991, nr.RLD/VI/L 91.004141. De wijzigingen ten opzichte van het voorheen geldende besluit betreffen uitsluitend de vaststelling van een KE-zone, het in gebruik kunnen nemen van een nieuwe Microlightbaan en het opheffen van de bestaande Microlightbanen A en B.
Een andere wijziging betreft de routes zoals deze tot voorheen werden gebruikt.
Bij het door de RLD indertijd ingestelde verplichte meldingspunt Bravo zijn de routes voor de geluidszone nimmer aangepast aan de berekening van de zone. Als gevolg van deze discrepantie vervalt voor de nieuwe aanwijzing het meldingspunt Bravo en wordt opnieuw punt Sierra ingevoerd.

Rond het luchtvaartterrein is een geluidszone vastgesteld, waarbuiten de in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) vastgestelde grenswaarde niet mag worden overschreden (bijlage D).

Van het luchtvaartterrein wordt tevens gebruik gemaakt door hefschroefvliegtuigen en luchtvaartuigen waarvan de vliegpatronen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg. Voor deze categorieën luchtvaartuigen werd bij de aanwijzing geen geluidscontour (de zogenaamde KE-contour) vastgesteld. Gelet op de ontwikkeling die het Luchtvaartterrein Lelystad doormaakt heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat bij de vaststelling van het gebruiksplan 1996 bepaald dat met ingang van het gebruiksplan 1997, het gebruiksplan zowel een BKL-contour als een KE-contour dient te bevatten.

Rond het luchtvaartterrein is er, na aanwijzing voor het eerst een KE-geluidszone vastgesteld, waarbuiten de in het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart (Stb. 1991, 22) vastgestelde grenswaarde niet mag worden overschreden (bijlage E). Daar nog geen ervaringen zijn opgedaan met aantallen KE vliegtuigbewegingen is de geluidscontour voor 2002 gelijk gehouden aan de geluidszone.

1.2. OPZET VAN HET GEBRUIKSPLAN

Het is voor het achtste achtereenvolgende jaar dat de N.V. Luchthaven Lelystad een gebruiksplan opstelt. Bij de opzet van dit gebruiksplan is dan ook gebruik gemaakt van de ervaringen die zijn opgedaan bij het opstellen van eerdere gebruiksplannen. Voor de opzet is het "model gebruiksplan" gehanteerd zoals dit door de Rijksluchtvaartdienst is verstrekt. Tevens zijn hierin de opmerkingen en aanbevelingen verwerkt welke gedaan zijn naar aanleiding van de voorgaande gebruiksplannen. Het aantal BKL-bewegingen zal in 2002 naar verwachting niet hoger zijn dan waarmee voor het ingediende gebruiksplan 2001 rekening werd gehouden. (het gebruiksplan 2001 is echter nimmer door de HDL goedgekeurd dan wel afgekeurd)

Vanaf het jaar 2000 is niet meer de 50-Bkl zone van toepassing is maar de 47 Bkl zone. De wijzigingen die zich gaan voordoen in de voorliggende gebruiksplanperiode van 2001 zijn met name de formeel gewijzigde geluidscategorieën zoals die met betrekking tot de -3 Bkl gaan gelden (zie ook paragraaf -3 Bkl). Bovendien zal meer gestuurd worden op het gebruik van bepaalde routes en zal middels tarifiering zodanig gestuurd worden dat met name gedurende de weekenden van de zes drukste maanden en in de tijdsperiode na 19.00 uur er minder vliegtuigbewegingen worden gemaakt waarmee eveneens de eventuele overlast voor omwonenden zal afnemen.

Bij de aanbidding van het gebruiksplan 2000 en 2001 was geen berekening van het NLR bijgevoegd, daar zowel voor 2000 als 2001 de vaststelling van de door de RLD gehanteerde 8 geluids categorieën nog niet geformaliseerd was, hoewel de luchthaven Lelystad (zoals door de overheid gepland was) al wel rekening met 8 geluidscategorieën heeft gehouden. Met ingang van het gebruiksplan 2002 is dit nu wel het geval. Voor het gebruiksplan 2000 heeft de RLD indertijd een eigen berekening uitgevoerd waarmee kon worden aangetoond dat de geluidscontour niet zou worden overschreden. Daar de luchthaven Lelystad in 2001 geen, door de RLD goedgekeurd gebruiksplan (noch een afwijzing) had verkregen was, conform de Luchtvaartwet het gebruiksplan 2000, het wettelijke gebruiksplan voor het jaar 2001, al heeft de RLD dit de luchthaven Lelystad niet meegedeeld.

Ook een eigen berekening is op dit moment nog niet mogelijk daar het, met het door de Rijksluchtvaartdienst geplande BKL-tool, ook nog immer niet mogelijk is zelf een gebruiksplanberekening te maken aan de hand van geprognosticeerde gegevens. Bij het maken van dit gebruiksplan (november 2001) lijkt het er op dat er, binnen niet al te lange tijd, nog afhankelijk van een aantal afstemmingsbeslissingen van UDL (UitvoeringsDienst Luchtvaart), duidelijkheid komt over het in gebruik kunnen nemen van het BKL tool.

De geluidsbelasting door vliegtuigen met een gewicht van minder dan 390 kg (ULV-vliegtuigen) wordt in dit gebruiksplan buiten beschouwing gelaten. In alle berekeningen in dit gebruiksplan wordt gewerkt met vliegtuigbewegingen (zie hoofdstuk 2.1.).

1.3. DOELSTELLING

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

Een belangrijk doel van het gebruiksplan is het verstrekken van informatie naar de omgeving, zodanig dat inzicht wordt verschaft over de ontwikkelingen van het luchtverkeer en te communiceren met de regio. Bovendien wordt hiermede inzicht gegeven in het gebruik van het luchtvaartterrein en de inspanningen die vanuit luchthavenzijde gepleegd worden om te komen tot een reductie van de geluidsbelasting.

Via de provinciale milieutelefoon en de milieuc commissie voor het luchtvaartterrein Lelystad (ex. art. 28 Luchtvaartwet) wordt overigens terstond actie genomen op klachten van omwonenden met betrekking tot geluidshinder.

1.4. STATUS

Dit gebruiksplan is opgesteld door de N.V. Luchthaven Lelystad. De prognoses zijn gemaakt op basis van de gegevens zoals deze beschikbaar waren in oktober 2001.

Vaststelling van dit gebruiksplan geschiedt door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer waarbij tevens het advies van de milieuc commissie voor het luchtvaartterrein Lelystad wordt meegenomen in de beoordeling.

1.5. BETROUWBAARHEID

De kleine luchtvaart is sterk afhankelijk van economische factoren en bovendien in grote mate afhankelijk van de heersende weersomstandigheden. Goede en slechte weersomstandigheden vertalen zich direct in het aantal vliegtuigbewegingen zoals ook uit de volgende tabel blijkt.

vliegtuigbewegingen 1997 - 2001 (inclusief KE-verkeer)

Jaar	Overland	Terrein	Totaal	%
1997	17.424	117.352	134.776	+14,3
1998	17.076	110.268	127.344	-5,5
1999	18.722	126.476	145.198	+14,0
2000	17.098	119.310	136.408	-6,1
2001	17.094	120.476	137.570	+0,8

Het aantal vliegtuigbewegingen in het jaar 2001 is gebaseerd op de actuele maanden tot en met oktober en met twee maanden prognosticeerd.

1.6 GELDIGHEID

De termijn waarvoor het gebruiksplan 2002 is opgesteld geldt, conform de wettelijke regeling, voor een periode van 12 maanden ingaande op 1 januari 2002 en derhalve eindigend op 31 december 2002.

1.7 TOETSING GEBRUIKSPLAN LELYSTAD

Het gebruiksplan luchthaven Lelystad is geen middel van handhaving; daartoe dienen de van overheidswege vastgestelde gebruiksvoorschriften voor de luchthaven en de in de Aanwijzing Luchthaven Lelystad en de Luchtvaartwet vastgestelde geluidszones. D.w.z. dat de handhaving zich niet richt op het realiseren van de in het Gebruiksplan voorspelde geluidsbelastingcontouren voor het betreffende jaar, maar wel op het niet overschrijden van de wettelijk vastgestelde geluidszones. Deze geluidszones mogen niet worden overschreden, tenzij een ontheffing door de Minister van Verkeer en Waterstaat is verleend. Wel dient het gebruiksplan ter preventieve toetsing of het beoogde gebruik van Lelystad mogelijk is binnen de geluidszones, mits de middelen die benodigd zijn voor toetsing door de wetgever aan de exploitant worden aangereikt voldoende aan de geldende regelgeving, dan wel gegevensuitwisseling door de RLD middels preventieve berekeningen gedurende de looptijd van het gebruiksplan.

1.8 -3 BKL OPERATIE

Volgens de Luchtvaartwet moeten rond alle luchtvaartterreinen grenswaarden aan het geluid worden gesteld. Dit is uitgewerkt in het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL). Het BGKL geldt voor de 12 "ongecontroleerde" luchtvaartterreinen en de 3 regionale luchtvaartterreinen met Bkl- verkeer.

Het BGKL schrijft voor dat per 1 januari 2000 de geluidsbelasting met 3 Bkl moest worden gereduceerd. De grenswaarde werd verlaagd van 50 Bkl naar 47 Bkl. Een reductie van 3 Bkl (-3 Bkl) houdt feitelijk een halvering van geluidsbelasting in. Deze geluidsreductie kan onder andere worden gerealiseerd door het stellen van verzwaarde geluidseisen aan vliegtuigen.

Ministeriële regeling; Met ingang van 1 januari 2000 had de "Regeling operationele beperkingen lawaaige kleine propellervliegtuigen" van kracht moeten worden. Men had de intentie in deze regeling eisen te stellen gesteld aan de hoeveelheid geluid die een propellervliegtuig met een toegelaten totaal massa tussen de 390 kg en 6.000 kg in Nederland mag produceren. Deze regeling is echter, nog immer niet gerealiseerd.

Verbod; Een vliegtuig dat niet zou voldoen aan de verzwaarde geluidseisen zou het verboden worden om op te stijgen of te landen op een luchtvaartterrein in Nederland. De eigenaar diende er dan voor te zorgen dat de geluidsproductie van het vliegtuig lager wordt dan de verzwaarde geluidseis. Dit kan worden gerealiseerd door het aanbrengen van een geluidsdemper, een stille propeller, een stille motor of een combinatie van deze maatregelen.

Effecten; Het effect van de verzwaarde geluidseisen is dat vliegtuigen die niet voldoen aan de verzwaarde geluidseisen, stiller moeten worden gemaakt. Hiermee kan de -3 Bkl grotendeels worden gerealiseerd. Tevens zal de hinder in Nederland, die veroorzaakt wordt door de geluidsproductie van vliegtuigen, afnemen.

Vrijstellingen; Het lag in de bedoeling dat er een viertal vrijstellingen dienden te komen t.w.:

- luchtvaartuigen die niet meer dan 4 bewegingen per dag per luchtvaartterrein maken
- landbouwspruitvluchten,
- oefenvluchten, die op werkdagen tussen 09.00 en 19.00 uur een oefenvlucht van max. één uur maken,
- vliegtuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet.

Alle goede bedoelingen ten spijt heeft e.e.a. nog niet geleid tot welke ministeriële regeling dan ook en is alleen de -3Bkl doorgevoerd.

2. VERKEERSPROGNOSE BKL-VERKEER

2.1. VLIEGTUIGBEWEGINGEN

De hoeveelheid vliegverkeer op een luchtvaartterrein wordt aangegeven in het aantal vliegtuigbewegingen. Hierbij wordt elke start en landing geregistreerd als een aparte vliegtuigbeweging. Ook de zogenoemde schijnlandingen worden daarbij steeds als 2 vliegtuigbewegingen geteld. In de afgelopen jaren heeft de Luchthaven Lelystad omstreeks 136.000 vliegtuigbewegingen gekend, inclusief het KE-verkeer bestaande uit helikopterverkeer, IFR vluchten en een incidenteel vliegtuig > 6.000 kg.

Vooraf 1999 was een uitzonderlijk jaar en had alles te maken met de uitzonderlijke goede weersomstandigheden waaronder gevlogen kon worden. Ondanks het grote aantal totale bewegingen (zowel Bkl als KE) van ruim 145.000, ruim binnen de contour gebleven.

Het jaar 2000 laat een afname van het aantal vliegtuigbewegingen registreren van 6% terwijl de prognose voor 2001 een geringe stijging van het aantal vliegtuigbewegingen laat zien.

De verwachting voor het BKL-verkeer voor het kalenderjaar 2002 bedraagt opnieuw circa 120.000 vliegtuigbewegingen waarop het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart van toepassing is.

2.2. VLIEGTUIGCATEGORIEËN

De in gebruik zijnde vliegtuigtypen in de kleine luchtvaart werden qua geluidsniveau onderverdeeld in vier verschillende categorieën.

Vanaf het gebruiksplan 2002 gelden de volgende categorieën

Geluidscategorie	Hoofdstuk 6	Hoofdstuk 10
1	> 78	>82,3
2	75 – 78	79,6 – 82,3
3	72 – 75	76,9 – 79,6
4	69 – 72	74,2 – 76,9
5	66 – 69	71,6 – 74,2
6	63 – 66	68,9 – 71,6
7	60 – 63	66,2 – 68,9
8	< 60	< 66,2

De vliegtuigen werden tot nu toe ingedeeld in die klasse waarin hun geluidsniveau volgens de specificaties van de fabriek lag. Hierbij werd uitgegaan van een standaard type zonder dat hieraan enige modificatie had plaatsgevonden. Vliegtuigen die wel gemodificeerd zijn, door bijvoorbeeld de montage van een andere uitlaat of propeller, kunnen in enkele gevallen door deze modificaties in een lagere geluidsklasse terecht komen.

Het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart is de uitwerking van de in de Luchtvaartwet aangegeven grenswaarden welke aan het geluid worden gesteld rond alle luchtvaartterreinen. Aan de hand van de zg. Bkl formule wordt de geluidsbelasting van de kleine luchtvaart bepaald. Het resultaat van een geluidsberekening is de geluidscontour waarbij de contour van 50 Bkl in de Aanwijzing van het luchtvaartterrein als zone wordt vastgesteld. Het BGKL schrijft voor dat per 1 januari 2000 de geluidsbelasting met 3 Bkl moest worden gereduceerd. Ingeschat wordt dat door een combinatie van technische en operationele maatregelen de -3 Bkl per 1 januari 2000 kan worden gerealiseerd zonder het aantal bewegingen te moeten halveren. Een belangrijk criterium hierbij is het jaartal waaraan gerefereerd moet worden om de geluidswinst inzichtelijk te maken, zodat de reeds door de bedrijven genomen maatregelen ter vermindering van het geluid per toestel, kunnen worden gehonoreerd.

Het is van groot belang dat de in Nederland vliegende individuele vliegtuigen worden gemeten met betrekking tot de geluidsbelasting in plaats van de theoretische benadering aan te hangen. Het betreft hier maar een betrekkelijk gering aantal vliegtuigen welke voor het grootste deel van het aantal vliegtuigbewegingen zorgen.

Concept beleidsvoornemens met voorstellen voor maatregelen die op de luchthaven Lelystad kunnen worden getroffen, naast de ministeriele regeling welke nog in voorbereiding is, zijn moeilijk te noemen daar het effect van de maatregelen op de geluidszones momenteel nog niet inzichtelijk zijn. Berekeningen met betrekking tot genomen maatregelen kunnen vooralsnog uitsluitend door het Nationaal Lucht en Ruimtevaart Laboratorium worden gemaakt.

2.3. VERDELING WEEKEND/WEEK

In de berekeningen van de geluidszone wordt onderscheid gemaakt tussen vluchten die plaatsvinden op doordeweekse dagen en weekenddagen. Op vliegtuigbewegingen welke plaatsvinden op de weekenddagen én feestdagen in de zes drukste maanden wordt een vermenigvuldigingsfactor 5 toegepast. Reden hiervan is dat de ondervonden hinder door de kleine luchtvaart niet zo zeer binnenshuis wordt beleefd, doch vooral bij activiteiten in de directe nabijheid van de woning (in de tuin zitten en bij open ramen). De N.V. Luchthaven Lelystad streeft er sinds 1993 naar om het aantal vliegtuigbewegingen in de weekeinden te verminderen en een verschuiving naar de doordeweekse dagen te bewerkstelligen. Hiertoe is per 1 augustus 1993 een weekendtoeslag ingevoerd. D.w.z. dat voor elke landing of schijnlanding een toeslag wordt geheven. Deze toeslag heeft er toe geleid dat het aantal vliegtuigbewegingen in de weekeinden t.o.v. het totaal is afgenomen. Ook de nieuwe tarievenstructuur zoals door de luchthaven Lelystad is ontwikkeld levert een positieve bijdrage tot reductie van de geluidshinder en daarmee een vermindering van de overlast voor omwonenden.

2.4 STURING MIDDELS TARIEVEN

Gelet op de thans geldende nachtstraffactoren (zie tabel) is de N.V. Luchthaven middels tarieven al enige jaren gaan sturen op een reductie van geluidshinder op die tijdstippen dat de meeste hinder door omwonenden wordt ervaren. De luchthaven heeft hiervoor een formule ontwikkeld waarbij een toeslag moet worden betaald voor; geluidscategorie welke niet voldoet aan de normen zoals door de RLD gehanteerd; tijdstip van de dag waarop de meeste hinder wordt ervaren; weekenddagen in de zes drukste maanden van het jaar; een overlandvlucht waarbij een groter gebied dan alleen de luchthaven door het luchtvaartuig wordt gebruikt.

Locale tijd	Nachtstraffactor
00.00 – 07.00	10
07.00 – 19.00	1
19.00 – 23.00	3,16
23.00 – 24.00	10
Weekeind gedurende de 6 drukste maanden	5

De nachtstraffactor geeft de vermenigvuldigingsfactor aan van elke vliegtuigbeweging afhankelijk van het tijdstip en dag waarop wordt gevlogen.

2.5. VERDELING DAG/NACHT

De luchthaven is geopend op maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 22.00 uur en op de weekenddagen én feestdagen van 09.00 tot zonsondergang, of tot 20.00 uur indien zonsondergang na deze tijd is gelegen (alle tijden zijn lokale tijd).

De mogelijkheid bestaat echter om op aanvraag vervoegde- en late openstelling te bewerkstelligen zodanig dat een openstelling wordt gehanteerd tussen 07.00 uur tot 23.00 uur op doordeweekse dagen.

Buiten de daglichtperiode is het mogelijk vluchten van en naar het luchtvaartterrein Lelystad uit te voeren met inachtneming van de Instrument Vlieg Voorschriften. In de nieuwe situatie, na implementatie van de verkeersleiding (LVNL), wordt het ook mogelijk om binnen de Uniforme Daglicht Periode (UDP) IFR vluchten te accommoderen.

In principe vinden in de periode van 23.00 tot 07.00 geen vluchten plaats vanaf het luchtvaartterrein Lelystad, met uitzondering van landbouwvluchten. Deze vluchten worden voornamelijk in de zomerperiode uitgevoerd en plaats in de vroege ochtenduren vanaf een kwartier voor zonsopgang en gedurende de daglichtperiode.

3. VERKEERSPROGNOSE KE-VERKEER

3.1. VLIEGTUIGBEWEGINGEN

Voor de terreinen voor de kleine luchtvaart is de geluidsbelasting opgenomen in het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) (Stb. 1991,22) voor de grotere luchtvaartterreinen is zowel de grenswaarde als de maximale waarde binnen de zone vastgelegd in het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL) (Stb.1981,504). De bij het BGGL vastgelegde grenswaarde is uitgedrukt in Kosteneenheden, verder te noemen KE. Vanaf 1997 tot en met het jaar 2001 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat gemeend dat ten gevolge van de ontwikkelingen die het luchtvaartterrein Lelystad met betrekking tot dit soort verkeer doormaakt, het gebruiksplan naast een BKL-contour tevens een KE-contour dient te bevatten. De prognose van het aantal vliegtuigbewegingen in deze categorie is tot stand gekomen op basis van de verwachting met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Voor de berekening van de KE-zone wordt de basis gevormd door vliegtuigbewegingen met helikopters vliegtuigen met een massa van meer dan 6.000 kg, straalvliegtuigen alsmede IFR-bewegingen, zoals deze op de luchthaven Lelystad worden uitgevoerd buiten de uniforme daglichtperiode. De (straal)vliegtuigen in de categorie > 6.000 kg en de IFR-vluchten zullen normaal gesproken de "straight in" procedure volgen, de helikopters volgen een eigen circuit.

De IFR-vluchten vinden voornamelijk plaats in de maanden oktober tot en met maart.

Vanaf 2002 zal (voor het gebruiksplan) de nieuwe aanwijzing voor de luchthaven Lelystad van kracht zijn en is per aanwijzing behalve een BKL ook een KE-geluidszone vastgesteld.

3.2. VLIEGTUIGCATEGORIEËN

Het KE-verkeer dat tot en met 2001 gebruik heeft gemaakt van de Luchthaven Lelystad zijn :

- helikopters
- straalverkeer
- straight-in verkeer dat als gevolg van de snelheid geen gebruik kan maken van het circuit
- IFR-verkeer dat het vliegpatroon volgt van dat van de grote toestellen
- incidenteel verkeer boven 6.000 kg MTOW

Helikopters nemen, wat vliegtuigaantallen KE-verkeer betreft het grootste aandeel voor hun rekening, echter met de nieuwe aanwijzing zal ook het verkeer > 6.000 kg gaan toenemen waarmee qua ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, eindelijk een eerste stap wordt gezet. Voor de verdeling over de vliegtuigtypen zijn een aantal categorieën bepalend waarbij in categorie 65 en 70 veel gebruikte zakentoestellen zitten, zoals Citation I/II/III, Falcon 50/900, Learjet 35/36 en de Gulfstream IV. Ook de Fokker 50 mag de luchthaven aandoen evenals de F27. Voor de verdeling van het KE verkeer zie bijlage C.

3.3. TIJDSVERDELING

Voor het KE-verkeer geldt een andere tijdsverdeling met bijbehorende straffactoren dan voor het BKL-verkeer. In de tabel van de verdeling van het verkeer over de dag zijn deze straffactoren ook aangegeven. De meeste vliegtuigbewegingen spelen zich af tussen 08.00 uur lokale tijd en 18.00 uur, in de avonduren bestaan de vliegtuigbewegingen met name in de wintermaanden uit IFR-bewegingen.

4. BAANGEBRUIK

Het luchtvaartterrein Lelystad kent een verharde baan (05-23) van 1.250 meter lengte welke gebruikt wordt door de motorvliegtuigen. Deze baan is van beide zijden aanvliegbaar. Het baangebruik wordt bepaald door de windrichting, waarbij het uitgangspunt is dat er zo mogelijk tegen de wind in geland en opgestegen wordt. Op windstille dagen of dagen met een sterk variabele windrichting wordt uitgegaan van de windrichting zoals deze op een hoogte van 1000 ft heerst. Indien ook deze wind ontbreekt of variabel van richting is, geniet tot op heden de baanrichting 23 de voorkeur.

5. VLEGROUTES

Het luchtvaartterrein Lelystad behoort nu nog tot de zg. ongecontroleerde velden, d.w.z. dat er geen verkeersleiding aan het luchtvaartterreinverkeer wordt gegeven. Er wordt 'op zicht' gevlogen waarbij een voorgeschreven luchtverkeerscircuit wordt gevolgd. Een groot deel van de vliegtuigbewegingen wordt gemaakt door les- en oefenvluchten. Hierbij wordt meerdere malen het gehele luchtverkeerscircuit gevolgd. Nadat er een zogenoemde 'schijnlanding' of 'touch and go' gemaakt is wordt wederom het gehele luchtverkeerscircuit gevolgd.

In oktober 1994 heeft de N.V. Luchthaven Lelystad, na overleg met de Milieucommissie voor het luchtvaartterrein Lelystad, een verzoek ingediend bij de Rijksluchtvaartdienst voor een wijziging van de uitvliegprocedure. De Rijksluchtvaartdienst heeft hierop besloten om per 25 mei 1995 een tweede mogelijkheid te openen voor het verlaten van het circuit, hierbij wordt direct na de start op de vereiste hoogte het circuit onder een hoek van 45 graden en tegengesteld aan de circuitrichting verlaten. Deze maatregel heeft een positieve uitwerking op de geluidsbelasting.

Voor vliegtuigen waarmee op grond van de vliegtuigprestaties het luchtverkeerscircuit niet kan worden gevolgd is sinds 25 mei 1995 een zogenaamde "straight in" van kracht. Sindsdien zijn er geen wijzigingen geweest in de voorgeschreven vliegroutes.

Zoals reeds eerder is gemeld zal het verplichte meldingspunt Bravo verdwijnen en komt het oude punt Sierra weer terug.

6. LESVLUCHTEN

In 1995 bestond het aandeel vliegtuigbewegingen op de Luchthaven Lelystad dat door lesvluchten gemaakt werd uit 68,5% van het aantal vliegtuigbewegingen, in 2000 bedroeg dit 68,1%. Op de luchthaven zijn een aantal bedrijven, verenigingen en instellingen gevestigd die zich grotendeels toeleggen op vlieglessen.

Voor een groot deel gaat het hier om vlieglessen met als doel om in de toekomst beroepsmatig te kunnen vliegen. Hierbij kan gedacht worden aan het vliegen in dienst van een luchtvaartmaatschappij of het, ten behoeve van de eigen onderneming, zelf besturen van een vliegtuig.

Een verdeling van de beroepsmatige vlieglessen en de lessen ten behoeve van de vrijetijdsbesteding kan tot op heden niet gemaakt worden. De beroepsmatige vlieglessen worden voor het grootste deel gemaakt op de doordeweekse dagen tijdens de daguren.

7. PROEFDRAAIEN

Het proefdraaien van in luchtvaartuigen gemonteerde motoren, anders dan bij uitvoering van een vlucht, vindt incidenteel op de Luchthaven Lelystad plaats. Voor dit proefdraaien is een plaats aangewezen in het landingsterrein welke de minste hinder en gevaar oplevert. Voordat men gaat proefdraaien is vooraf toestemming nodig van de havenmeester van dienst welke van dit proefdraaien een register bijhoudt met vermelding van de duur van het proefdraaien, het type en de registratie van het vliegtuig. Sinds 25 april 1996 is tevens het "Aanvullend Luchthavenreglement Luchthaven Lelystad" van kracht waarin het proefdraaien van motoren is opgenomen en de exploitant aan het proefdraaien voorwaarden kan verbinden.

8. VERWACHTE GELUIDSBELASTING VOOR DE GEBRUIKSPLANPERIODE

Het NLR heeft naar aanleiding van de geprognosticeerde gegevens een berekening uitgevoerd voor zowel het BKL verkeer alsmede het KE verkeer waaruit blijkt dat de vastgestelde geluidscontouren, voor het verkeer dat valt onder de BGKL en verkeer dat valt onder de BGGL, voor het kalenderjaar 2002 niet zal worden overschreden.

9. COMMUNICATIE VAN HET GEBRUIKSPLAN

Het gebruiksplan en het handhavingsvoorschrift zijn openbaar.

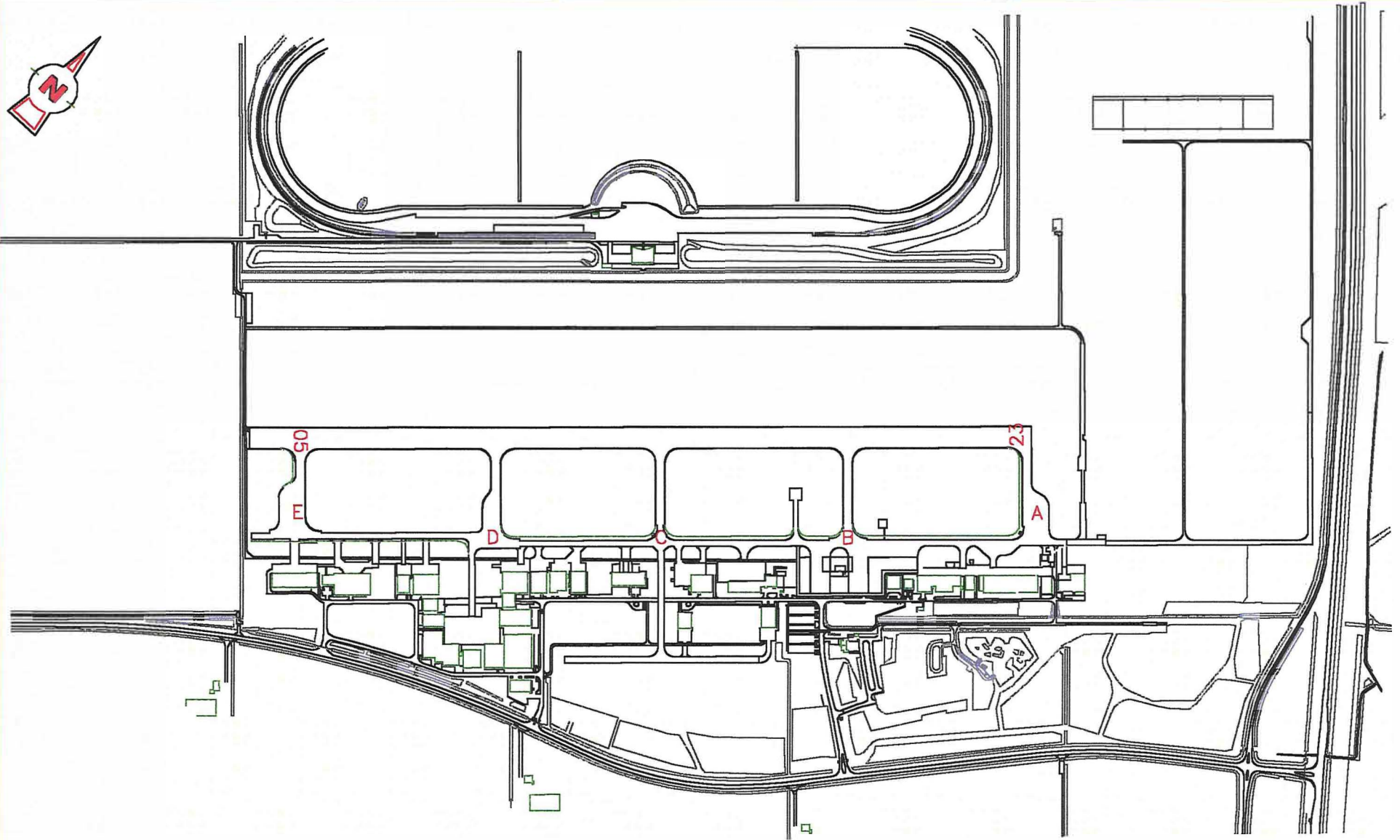
Alvorens de Minister van Verkeer en Waterstaat het gebruiksplan en het handhavingsvoorschrift zal vaststellen zal de Milieucommissie voor het luchtvaartterrein Lelystad gehoord worden en in de gelegenheid gesteld worden advies uit te brengen over alle maatregelen en voorschriften met gevolgen voor de geluidsbelasting rond het luchtvaartterrein alsmede over de wijze van handhaving van deze maatregelen en voorschriften. De commissie is bevoegd de Minister van Verkeer en Waterstaat ongevraagd voorstellen ter zake te doen.

Nadat het gebruiksplan en het door de Minister isvastgesteld zal dit verzonden worden aan:

- het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lelystad
- het College van Gedeputeerde Staten in de Provincie Flevoland
- de leden van de Milieucommissie voor het Luchtvaartterrein Lelystad

Ook zal het gebruiksplan ter inzage liggen op de Luchthaven Lelystad voor op de luchthaven gevestigde bedrijven en andere geïnteresseerden.

In het 'Lelystad Airport Blad' dat in een oplage van 1000 exemplaren 4 maal per jaar wordt verspreid onder omwonenden, bedrijven, overheden en andere geïnteresseerden zal uitgebreid aandacht aan het gebruiksplan worden besteed.



Titel: Luchthaven Lelystad



TOTAAL AANTAL LANDINGEN, STARTS EN CIRCUITS

De prognoses zoals in onderstaande tabellen zijn genoemd zijn gemaakt op basis van de statistieken en ervaringen van de afgelopen jaren.

Prognose 2002

Soort verkeer	Aantal bewegingen
Sproeiverkeer	1.300
Reclameverkeer	900
Overig verkeer	52.700
Reclame circuit	1.800
(les)circuit	63.350

BAAN IN GEBRUIK

Prognose 2002

Baan	Baangebruik %
05	40
23	60

VERDELING VAN HET VERKEER IN ALLE VLIETRICHTINGEN

Prognose 2002

Hierbij wordt er van uit gegaan dat het reclameverkeer en het landbouwverkeer "straight in" en "straight out" vliegt evenals al het verkeer uit de geluidscategorie 1. Voor deze laatste categorie geldt dat het verkeer uit deze geluidsklasse, als gevolg van de snelheid het circuit niet kan volgen.

Aanvliegrichting	Verdeling %
Noord	24,0
Oost	26,5
Zuid	26,5
West	23,0

Uitvliegrichting	Verdeling %
Noordoost	24,0
Noordwest	26,5
Zuidoost	26,5
Zuidwest	23,0

VERDELING VAN VEELAL IN GEBRUIK ZIJNDE TYPES

Prognose 2002

Vliegtuig-categorie	Sproeiverkeer %	Reclameverkeer %	Overig verkeer %
Categorie 1	50	-	2,5
Categorie 2	50	-	4,5
Categorie 3	-	55	35,0
Categorie 4	-	22,5	31,0
Categorie 5	-	22,5	15,0
Categorie 6	-	-	6,0
Categorie 7	-	-	3,0
Categorie 8	-	-	3,0

VERDELING VAN HET VERKEER OVER DE DAG

Prognose 2002

Locale tijd	nsf	Sproeiverkeer %	Reclameverkeer %	Overig verkeer %
00.00 - 07.00	10	6	0	0
07.00 - 19.00	1	80	99	98
19.00 - 23.00	3,16	14	1	2
23.00 - 24.00	10	0	0	0

VERDELING VAN HET VERKEER OVER DE WEEK EN HET JAAR

Prognose 2002

	Weekverdeling (%)		Jaarverdeling (%)	
	Weekend en feestdagen	Werkdagen	6 drukste maanden	overige maanden
Sproeiverkeer	10	90	99,3	0,7
Reclameverkeer	30,0	70,0	80	20
Overig verkeer	15,0	85,0	55	45

KE - GEGEVENS

BIJLAGE C

Prognose 2002

Baan	Baangebruik %
05 R	40
23 L	60

CATEGORIE-VERDELING

Prognose 2002

Vliegtuig categorie	Voorbeeld vliegtuigtype	Starts	Landingen	Circuits
11	Robinson-22	1.576	1.576	19.848
65	Falcon	600	600	0
70	Cessna Citation	900	900	0
71	Fokker 50	300	300	0
72	Jetstream 31	900	900	0
79	Fokker 27	300	300	0

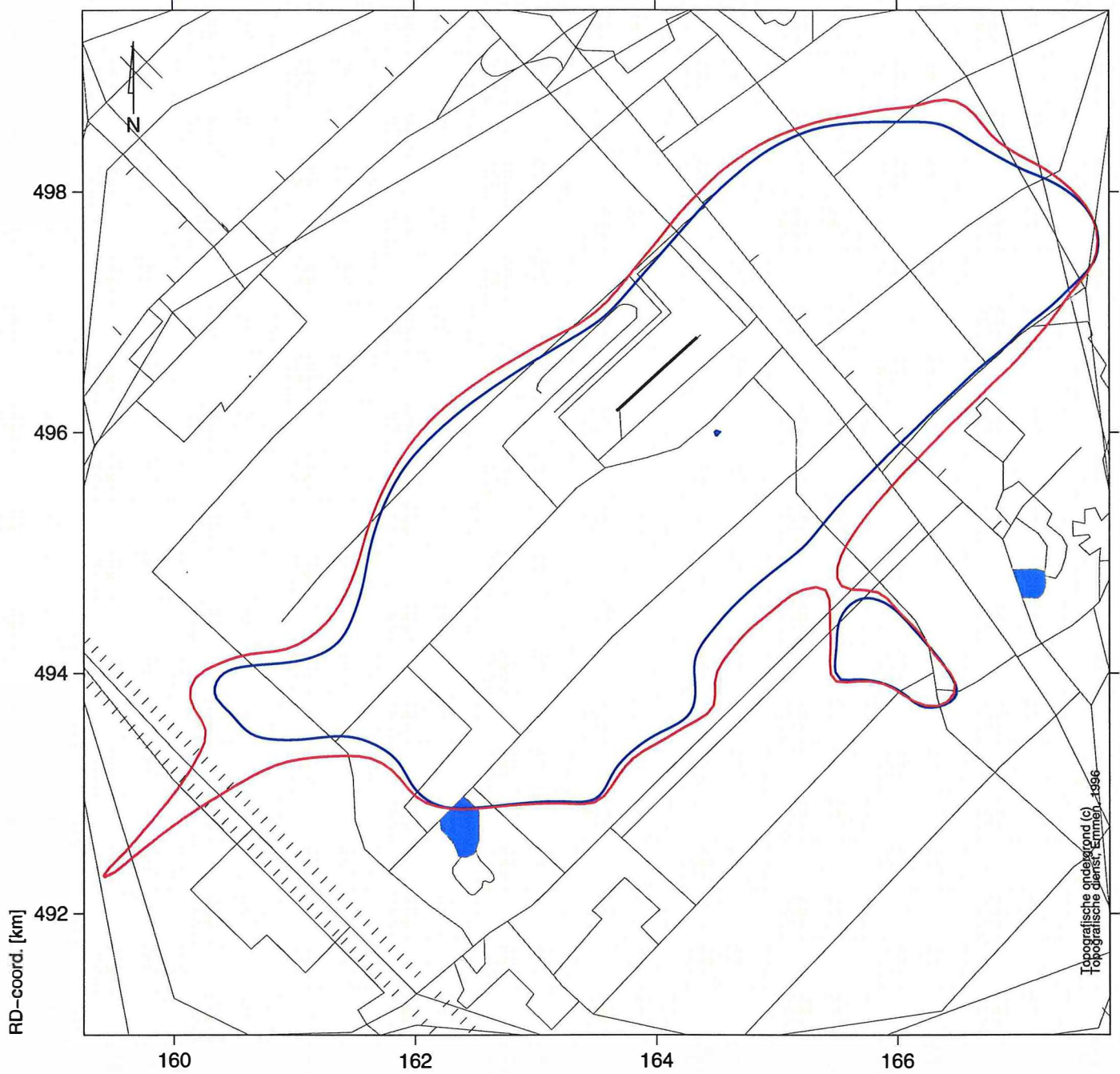
VERDELING OVER DE DAG

Prognose 2002

Locale tijd	Straffactor	Verdeling heliverkeer %	Verdeling overig verkeer %
00.00 - 06.00	10	0	0
06.00 - 07.00	8	0	5
07.00 - 08.00	4	0	10
08.00 - 18.00	1	90	40
18.00 - 19.00	2	5	10
19.00 - 20.00	3	3	10
20.00 - 21.00	4	2	10
21.00 - 22.00	6	0	10
22.00 - 23.00	8	0	5
23.00 - 24.00	10	0	0



Luchthaven Lelystad Gebruiksplan 2002 (kleine luchtvaart) versus zone



Gebruiksplan 2002
Calc.id: 01-06-07 09:52:35
— 47.0 BKL

Zone
Calc.id: 95-04-06 18:00:21
— 47.0 BKL

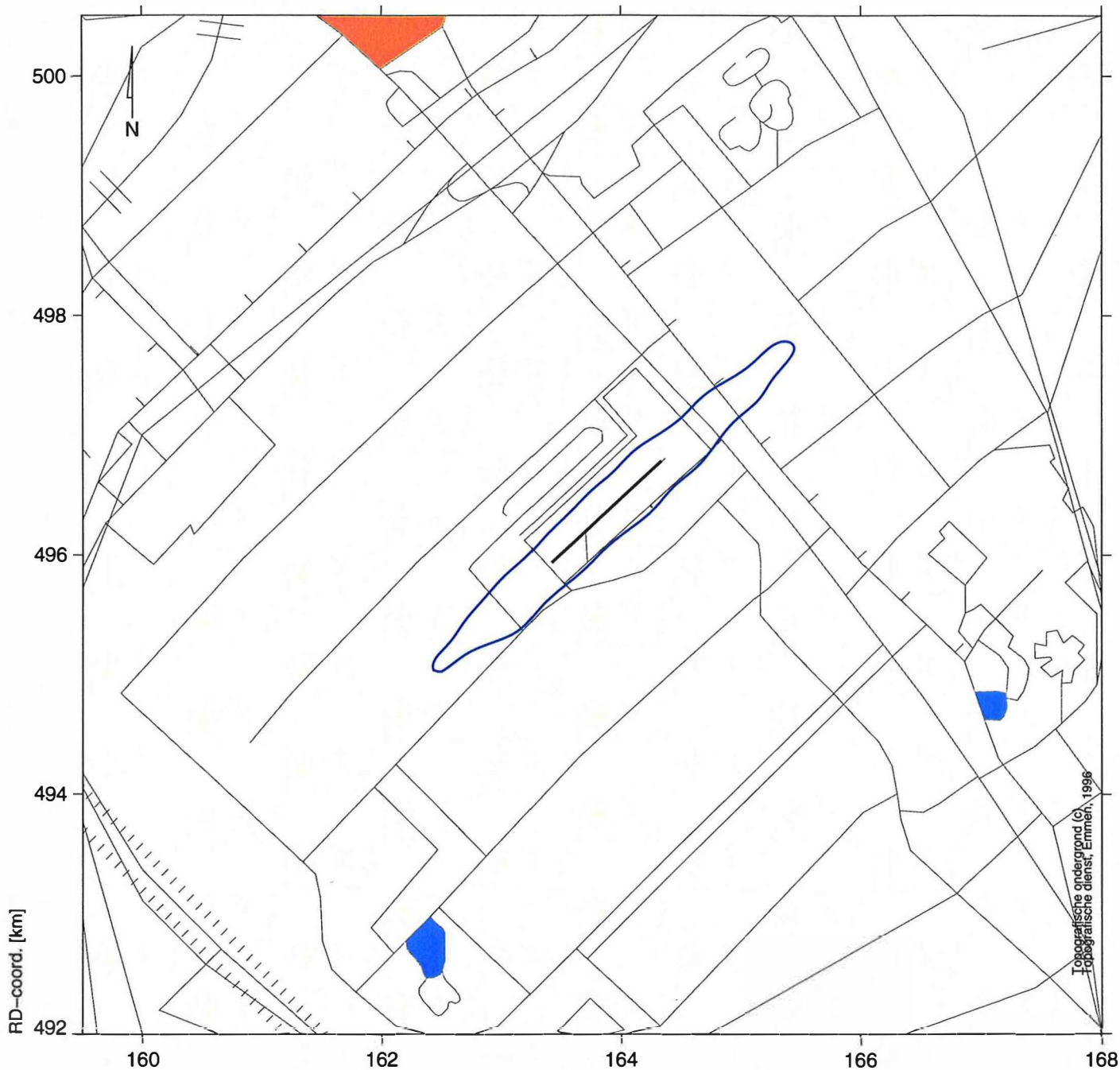
Topografische ondergrond (c)
Topografische dienst, Emmen, 1996



Amsterdam

9/11/2001 11:18:49

Luchthaven Lelystad Gebruiksplan 2002 (grote luchtvaart)



Gebruiksplan 2002
Calc.id: 01-06-14 17:16:40

— 35.0 Ke

*** ENVIRA Zone check List ***



ZONEPOINT PRESENTATION

Colour Description

green - Ok
yellow - Margin crossing
red - Zone crossing

SELECTION CRITERIA

Airport : EHLE
Aviation : General
Unit : BKL
Usagescheme result (GGB) : case_Gbplan_overig_cat1_rwh-strin_spoei_rwh-strin_recl_rwh-strin
Zone points (MTG) : zone_points
Zone check correction factor: 0.50
Number of zone points : 88

IND	X-COOR	Y-COOR	zone	gebruiksplan	
			MTG	GGB	MTG-CHK
1	159750	493000	45,6	43,5	2,2
2	159750	492750	46,8	44,3	2,5
3	160000	494000	46,5	46,1	0,3
4	160000	493750	46,6	46,1	0,5
5	160000	493250	46,1	44,3	1,8
6	160000	492500	45,7	43,2	2,5
7	160250	494250	45,8	45,4	0,4
8	160250	493500	46,9	45,6	1,3
9	160250	492750	46,1	43,7	2,4
10	160500	494250	46,3	45,8	0,5
11	160500	493000	46,7	44,6	2,0
12	160750	494250	46,4	45,7	0,7
13	160750	493000	45,7	44,1	1,6
14	161000	494250	46,8	45,9	1,0
15	161000	493250	46,8	45,6	1,2
16	161250	494750	45,3	44,2	1,1
17	161250	494500	46,5	45,3	1,1
18	161250	493250	46,7	46,0	0,8
19	161500	495500	44,1	43,1	1,0
20	161500	495250	45,4	44,5	0,9
21	161500	495000	46,4	45,4	1,0
22	161500	493250	46,7	46,2	0,5
23	161750	495750	45,6	44,5	1,0
24	161750	493000	46,3	46,0	0,3
25	162000	496000	46,5	45,0	1,5
26	162000	492750	45,8	45,7	0,1
27	162250	496250	46,5	44,6	1,9
28	162250	492750	45,8	45,7	0,1
29	162500	496500	45,6	43,6	2,0

30	162500	492750	45,7	45,7	0,1
31	162750	496750	44,0	42,2	1,8
32	162750	492750	45,6	45,5	0,1
33	163000	496750	46,2	44,4	1,8
34	163000	492750	45,5	45,4	0,1
35	163250	497000	44,1	42,5	1,6
36	163250	492750	45,6	45,5	0,1
37	163500	497250	43,4	41,7	1,6
38	163500	497000	46,9	45,2	1,7
39	163500	492750	45,9	45,8	0,1
40	163750	497500	44,2	42,4	1,7
41	163750	493000	46,2	46,0	0,2
42	164000	497750	44,9	43,1	1,8
43	164000	493250	45,8	45,5	0,4
44	164250	498000	45,5	43,6	1,9
45	164250	493500	46,7	46,3	0,4
46	164500	498250	45,5	43,8	1,7
47	164500	494000	47,0	46,0	0,9
48	164500	493750	47,0	46,6	0,4
49	164750	498500	44,7	43,4	1,4
50	164750	494250	46,5	45,3	1,2
51	165000	498500	46,4	45,4	1,0
52	165000	494500	46,7	45,4	1,3
53	165250	498750	44,4	43,5	1,0
54	165250	494500	46,3	45,4	0,9
55	165250	494250	46,0	45,5	0,5
56	165250	494000	46,3	46,1	0,2
57	165500	498750	45,3	44,3	0,9
58	165500	494750	47,0	46,0	0,9
59	165500	493750	46,4	46,3	0,1
60	165750	498750	45,9	44,8	1,0
61	165750	495250	46,7	45,0	1,7
62	165750	495000	45,8	44,7	1,1
63	165750	494750	46,7	46,1	0,6
64	165750	493750	46,0	45,9	0,0
65	166000	498750	46,4	45,1	1,3
66	166000	495500	46,3	44,4	1,8
67	166000	494750	45,5	45,0	0,4
68	166000	493750	46,5	46,5	0,0
69	166250	498750	46,8	45,2	1,6
70	166250	495750	46,2	44,3	1,9
71	166250	494500	45,4	45,3	0,1
72	166250	493500	46,0	46,1	0,0
73	166500	499000	45,4	43,6	1,8
74	166500	496000	46,1	44,2	1,9
75	166500	494250	45,2	45,2	0,0
76	166500	494000	46,6	46,6	0,0
77	166500	493750	46,7	46,8	0,0
78	166750	498750	46,2	44,5	1,7
79	166750	496250	46,1	44,3	1,9
80	167000	498500	45,7	44,5	1,2
81	167000	496500	46,1	44,5	1,6
82	167250	498250	46,4	45,8	0,6
83	167250	496750	45,9	44,8	1,1
84	167500	498000	46,8	46,6	0,2
85	167500	497000	45,5	45,0	0,5

86	167750	497750	46,0	46,0	0,0
87	167750	497500	46,3	46,3	0,0
88	167750	497250	45,6	45,5	0,1



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Zeeland Airport B.V.
t.a.v. dhr. **5.1.2.e**
Calandweg 36
4341 RA ARNEMUIDEN

Datum
2-1 DEC. 2007

Contactpersoon
5.1.2.e

Doorkiesnummer
070 **5.1.2.e**

Bijlage(n)
1

Onderwerp
Vaststelling gebruiksplan 2008
Luchtvaartterrein Midden-Zeeland

Uw kenmerk
-
Ons kenmerk
VENW/IVW-2007/233

Geachte heer **5.1.2.e**

Per E-mail van 17 oktober 2007 heeft de havenmeester het gebruiksplan voor het jaar 2008 van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland toegezonden. Naar aanleiding hiervan informeer ik u als volgt.

De Commissie milieuhygiëne luchtvaartterrein Midden-Zeeland is in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over voornoemd gebruiksplan. De Commissie heeft in haar vergadering van 2 november 2007 uw gebruiksplan behandeld. Bij brief van 6 december 2007 heeft de Commissie haar voornoemd advies aan mij kenbaar gemaakt. Bijgevoegd treft u deze brief aan.

Verwachte geluidsbelasting 2007

De door u aangegeven prognose, zoals weergegeven in uw gebruiksplan, van het gebruik van het luchtvaartterrein over de gebruiksplanperiode van 1 januari 2008 tot en met 31 december 2008 leidt niet tot een hogere geluidbelasting dan is toegelaten volgens de vigerende 47 BKL geluidszone.

Voorkomen of bestrijden van geluidshinder.

In het gebruiksplan 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 geluidshinder.

Bevinding:

U heeft in uw gebruiksplan over het gebruiksplanjaar 2008 geen prognose opgenomen over het verwachte aantal vliegtuigbewegingen uitgevoerd door helikopters. Wel is aangegeven dat een verzoek is ingediend bij de minister van Verkeer en Waterstaat om het aantal vliegtuigbewegingen door helikopters te maximaleren op 800. Ik wijs u erop dat in de vigerende aanwijzing het maximum aantal helikopterbewegingen is gesteld op 400.

Toezichteenheid Luchthavens en Luchtruim
Unit Kennis, Advies en Berichtgeving - Toelating en
Continuering Luchthavens
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp

Telefoon (070) 456 30 00
Fax (070) 456 30 01
Internet www.ivw.nl



Zolang de aanwijzing op dit punt niet is gewijzigd dient u uit te gaan van 400 helikopterbewegingen in het gebruiksplanjaar 2008. Gelet op het vroegtijdig benaderen van het maximum aantal helikopterbewegingen in het gebruiksplanjaar 2007 verzoek ik u het aantal helikopterbewegingen in het gebruiksplanjaar 2008 zorgvuldig te monitoren.

Het gebruiksplan 2008 voldoet, met inachtneming van voornoemde maximum van 400 helikopterbewegingen, aan de in de Luchtvaartwet onder artikel 30b gestelde eisen. Ik stel hierbij het gebruiksplan 2008 voor het luchtvaartterrein Midden-Zeeland vast,

Een afschrift van deze brief zal aan de Commissie milieuhygiëne luchtvaartterrein Midden-Zeeland worden gezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE UNITMANAGER K 5.1.2.e S, ADVIES EN BERICHTGEVING - TOELATING EN CONTINUERING

LUCHTHAVENS 5.1.2.e

5.1.2.e

ra