CRO luchthaven Midden-Zeeland

Aan leden van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland

Afdeling:	Vergunningverlening
Bijlagen:	5
Behandeld door:	B. Maring
Doorkiesnummer:	0115-745123
Onderwerp:	Agenda vergadering commissie

Terneuzen, 28 oktober 2016

Geachte leden,

Hierbij nodig ik u namens de voorzitter de heer J. Suurmond uit voor de vergadering van de commissie op **vrijdag 4 november 2016 om 10.00 uur** in het provinciehuis van de provincie Zeeland gelegen aan het Abdij 6 te Middelburg vergaderkamer Goes.

Agenda:

1. Opening en mededelingen o.a. tijdig indienen declaratieformulier.

2 Verslag van de vergadering van 4 maart 2016 (bijgevoegd).

3. Vaststellen vergaderdata voor 2017.
   De volgende data en tijdstippen worden voorgesteld: vrijdag 3 maart, vrijdag 16 juni en vrijdag 3 november 10.00 uur. Alle vergaderingen vinden plaats in het provinciehuis.

4. Begroting 2017 (bijgevoegd). **Voorgesteld wordt de begroting goed te keuren en in te dienen bij de provincie.**

5. Herbenoeming voorzitter van de commissie.
   De voorzitter is door provinciale staten voor 4 jaar benoemd. Zijn termijn eindigt begin 2017. De voorzitter heeft aangegeven nog 4 jaar als voorzitter voor de commissie beschikbaar te zijn. **De commissie wordt verzocht aan te geven of zij deze kandidatuur ondersteunt.**

6. Aan het vliegveldbestuur is gevraag of luchthaven Midden-Zeeland bereid is een rol te spelen in de logistiek van de nog aan te leggen windmolenparken voor de kust. Het gaat daarbij om vluchten met helicopters bij de bouw en het onderhoud van de windmolens. Bijgaand treft u als discussiestuk aan twee notities van Adecs Airinfa waarin de akoestische consequenties van twee voorbeeld scenarios zijn aangegeven. Daarnaast treft u aan bijlage 3 uit het luchthavenbestluit waarin de huidige geluidscontouren en het beperkingengebied zijn opgenomen. Het vlieg-veldbestuur geeft een toelichting en wil graag een (eerste) reactie van de commissie.

7. Ingekomen en uitgaande brieven (reeds in uw bezit niet bijgevoegd wel bij agenda op website geplaatst):
   a. van gemeente Middelburg, d.d. 23 juni 2016; wijziging voordracht leden Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland
   b. aan de heer en mevrouw Boone-Van de Sluis; d.d. 28 juli 2016; benoeming plaatsvervangend lid Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland

8. Mededelingen vliegveldbestuur

9. Rondvraag

Hoogachtend,

B. Maring
Secretaris

CONCEPT-VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MIDDEN-ZEELAND (CRO) 4 MAART 2016

Aanwezig:

de heer J. Suurmond	voorzitter
de heer E. Belderok	vliegveld Midden-Zeeland
de heer N. Helsloot	omwonende gemeente Noord-Beveland
de heer C. Simons	gemeente Middelburg
de heer H. Bouma	omwonende gemeente Goes
de heer W. den Baars	gebruiker vliegveld Midden-Zeeland
de heer R. de Regt	gemeente Goes
de heer B. Maring	regionale uitvoeringsdienst Zeeland (secretaris)

Afwezig:

de heer J. van Seters	namens Zeeuwse Milieufederatie
de heer A. van der Maas	wethouder gemeente Noord-Beveland
mevr. I. Bouwmeester-Remijnse	omwonenden gemeente Middelburg

1. Opening en mededelingen

De voorzitter heet allen welkom en complimenteert het vliegveldbestuur met het nieuwe restaurant dat er, hoewel nog niet helemaal gereed, goed uitziet. Hij feliciteert het vliegveldbestuur met deze goede vooruitgang.
Mevrouw Bouwmeester-Remeijnse heeft zich afgemeld in verband met ziekte. De heer Van der Maas is verhinderd.
De ZMF heeft per brief aangegeven haar bestuursvoorzitter Jan van Seters naar de vergadering af te vaardigen. De voorzitter geeft aan een gesprek te hebben gehad met de nieuwe directeur van de ZMF en dat de keus voor een bestuurlid is genomen uit financiele overwegingen gezien de beperkte middelen van de ZMF.
Mevrouw Meeuwisse wordt vervangen door de heer De Regt.
De voorzitter stelt voor de nagekomen brief van de RUD over klachten van luchthaven Midden-Zeeland te behandelen bij agendapunt 5. De commissie stem hiermee in.

2 Verslag van de vergadering van 6 november 2015

Tekstueel
De heer Bouma vraagt aandacht voor de juiste schrijfwijze van zijn naam.
Mevrouw de Regt moet zijn de heer de Regt
Naar aanleiding van
Geen opmerkingen.
ACTIELIJST
De voorzitter stelt voor de acties 1 en 10 te laten staan en de overige acties van de lijst te verwijderen omdat die zijn uitgevoerd. De commissie stemt hiermee in.

3. Kostenverantwoording 2015.

De kostenverantwoording wordt ongewijzigd en unaniem door de commissie goedgekeurd.

4. Jaarverslag van de commissie over 2015

Het jaarverslag wordt ongewijzigd en unaniem door de commissie goedgekeurd.

5. Ingekomen en uitgaande brieven

De ingekomen brieven genoemd onder a t/m g geven de commissie geen aanleiding tot bespreking.
Naar aanleiding van de nagekomen brief van de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland (hierna te noemen RUD) vraagt de heer Bouma hoe dan met dergelijke klachten moet worden omgegaan. Het is hem opgevallen dat alle klachten door dezelfde klager zijn ingediend.

De voorzitter geeft aan dat het in inderdaad een worsteling is om recht te doen aan de ingediende klachten. Hij is van mening dat dit tot nu toe ook is gebeurd door zowel de RUD (niet het bevoegde orgaan is) als door deze commisse en het vliegveldbestuur.
De secretaris geeft aan dat deze klager al een lange voorgeschiedenis heeft. Leden van de door de commissie 28 (voorloper van deze commissie) ingestelde klachtencommissie hebben begin 2012 landurig met de klager gesproken en ook uitgebreid uitgelegd dat er over de woning kan en mag worden gevlogen.
De heer Gombersbach (publiek maar mag met toestemming van de voorzitter toelichting geven) heeft de twee klagers van Oranjeplaat ook op bezoek gehad op het vliegveld en in de toren. Het bezoek en de uitleg leidde tot begrip maar dat begrip zakte naar verloop van tijd weer af en de klachten kwamen terug. Hij geeft aan dat er binnen de havendienst iritatie is ontstaan naar aanleiding van deze klachten. Deze iritatie treedt met name op door het veelvuldig bellen van de klager op momenten dat het erg druk is op de toren. Hierdoor kan de veiligheid van het vliegverkeer in gevaar worden gebracht. Om escalatie te voorkomen zijn de klagers daarom verwezen naar de povincie/RUD.
De voorzitter refereert naar soortgelijke situatie bij het motorcrossterrein in Axel. Daar werd ook aan alle normen en eisen voldaan maar bleven de klachten van een aantal bewoners ook aanhouden.
De heer Den Baars vindt het antwoord van de RUD duidelijk. Er wordt getoetst of de luchthaven zich aan het luchthavenbesluit houdt en de RUD heeft geen bevoegdheden in de lucht. Daarvoor moet de klager de luchtvaartpolitie bellen.
De heer Belderok geeft met een voorbeeld aan dat er soms klachten zijn die nergens op slaan. Zo ontving het vliegveldbestuur eens een brief van een inwoner uit Goes die midden in de nacht een vliegtuig laag over hoorde komen en beweerde dat die op Midden-Zeeland was geland. Uit nader onderzoek van het vliegveldbestuur bleek het te gaan om een medische spoedvlucht die onderweg was van Antwerpen naar Rotterdam en die, ter vermijding van allerlei procedures, laag vloog (1500 voet) en helemaal niet op Midden-Zeeland was geland.
De heer Simons vindt het positief dat uit de brief van de RUD blijkt dat er maar door één persoon klachten zijn ingediend. Hij vraagt of de bakens op de grond die bij de gewijzigde route in het luchthavenbesluit zijn opgenomen nog effect kunnen hebben op het aantal klachten. Rond 1 mei 2016 gaat waarschijnlijk de eerste paal voor het nieuw surfhotel de grond in en hij wil voorkomen dat dat hotel als baken gaat functioneren en overvlogen wordt.
De heer Gomersbach legt uit dat de bakens bedoeld zijn om richting te geven aan de nieuwe route. De procedure voor het opnemen van deze nieuwe route in de AIP loopt. Bakens komen bij overvliegen onder het vliegtuig te liggen en zijn daarom minder effectief om vast te stellen of je de juiste koers aanhoudt.
De heer Belderok geeft aan dat negen van de tien vliegtuigen tegenwoordig zijn voorzien van GPS. Als de kaarten uit de AIP met de juiste routes daar goed inzitten dan vliegt het vliegtuig precies langs het lijntje op de kaart. Ook hij geeft aan dat bakens maar een beperkte meerwaarde hebben. Hij ziet meer in een GPS protecol.
De heer Bouma stelt voor om te zijner tijd als er meer duidelijkheid is over de verharding en het gebruik van de GPS de bewoners van de Oranjeplaat uit te nodigen op het vliegveld om hen te informeren over deze ontwikkelingen.
De voorzitter ondersteunt dit voorstel. Het is zaak voor het vliegveldbestuur te zorgen voor een goede communictie naar de omgeving.
De heer Helsloot heeft contact gezocht met de klager om aan te geven dat een spervuur van klachten geen goede strategie is omdat dan ook de eventuele klachten die wel reëel zijn niet meer binnenkomen.
De heer Simons vraagt of er een bepaalde lijn in de klachtenreeks is te ontdekken omdat hij in het overzicht heeft gezien dat er niet elke dag klachten zijn.
De heer Belderok geeft aan dat de klachten meestal optreden bij mooi weer. Je kunt dan lekker buiten zitten maar dan is het vaak ook mooi vliegweer. Daarnaast is het opvallend dat de meeste klachten optreden bij landingen als de motoren op laag vermogen staan en dus weinig geluid maken. Blijkbaar vindt de klager het landen beangstigend en de vraag is of een rondvlucht een oplossing is om de klager zelf eens te laten ervaren hoe dat nu voelt. Dat is al eens aangeboden maar dat wil de klager niet.
De heer Den Baars vraag of iemand in de commissie kan zitten als hij gelijktijdig een procedure tegen de provincie voert.
De secretaris geeft aan dat dit geen probleem is ook commissieleden mogen procedures voeren.
De heer Helsoot vraagt hoe de selectiepocedure voor het aanwijzen van een omwonenden vertegenwoordiger als lid van de commissie werkt.
De heer Simons legt uit dat de gemeente een advertentie zet en mensen oproept te reageren/sollicteren. Uit de sollicitanten worden een keus gemaakt. Hij benadrukt de bewonersvertegenwoordiger een eigen verantwoordlijkheid heeft en geen verlengstuk van de gemeente is.

De heer Belderok vraagt hoe omwonenden vertegenwoordigevers richting hun achterban communiceren en of er ook input van de omgeving richting de omwonenden vertegenwoordigers in de commissie komt.
De heer Helsoot legt dat uitgebreid uit en verwijst naar het bij de vorig vergadering aangegeven overzicht over de wijze waarop door de omwonenden vertegenwoordigers naar de omgeving wordt gecommuniceerd. Bij hem komt geen input uit de omgeving binnen.
De heer Bouma beaamt dat ook zijn input uit de omgeving geheel afwezig is terwijl hij wel naar de omgeving communiceerd (zie het eerder genoemde overzicht).
De heer Simons merkt nog op dat het voor een goede communicatie wel nodig is dat de bewonersvertegenwoordigers op de website van de betreffende gemeente staan vermeld.

6. Mededelingen vliegveldbestuur

De heer Gomersbach geeft aan dat de offerte aanvragen voor het verharden van de baan lopen.

Het oude restaurant wordt grotendeels afgebroken maar het hogere deel van het restaurant blijft staan. Dat deel wordt geintregeerd in een museum voor Wings to Victory. Aan de tekeningen hiervoor wordt nu gewerkt. Het hoofdgebouw krijgt de uitstraling van een mess uit de tweede wereldoorlog. Daarnaast komt nog een bolvormige hangar in camouflage kleuren.

Op 2 juli 2016 zal de AOPA (overkoepelende organsiatie van eigenaren van vliegtuigen wereldwijd) afdeling Nederland een fly-in houden op Midden Zeeland

7. Rondvraag

De heer Belderok vraagt hoe het staat met de situatie rond camping De Witte Raaf.
De heer Simons geeft aan dat er op dit moment een biedingenboek wordt gemaakt en vanaf mei vinden de biedingen plaats.
De exploitatie gaat op dit moment gewoon door omdat twee partijen voor een jaar (met een mogelijk heid tot verlening met een jaar) de camping tijdelijk exploiteren.
De heer Gomersbach vraagt aan de gemeente Middelburg of ze bij het bouwen van het nieuwe surfhotel aandacht willen hebben voor de hoogte van de torenkranen en of die niet door het opstakelvlak steken zoals die in het luchthaven besluit staan. Als dat het geval is kan daarover in overleg met het vliegveldbestuur een oplossing voor worden bedacht.

AKTIELIJST BEHORENDE BIJ HET VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG 4 MAART 2016

Nr.	Actie	Vanuit verg. d.d.	Actie door	Afgewerkt d.d.
1	Commissie op de hoogte houden van de voortgang herinrichting "middengebied"	13-02-2009 agendapunt 8	de heer Belderok	
2	De commissie op de hoogte van houden van ontwikkelingen rond het verharden van de baan.	06-11-2015 agendapunt 9	de heer Belderok	
3	Verzenden financiele verantwoording 2015 aan de provincie	04-03-2016 agendapunt 1	secretaris	15 maart 2016
4	Verzenden jaarverslag 2015 aan de provincie	06-11-2015 agendapunt 1	secretaris	15 maart 2016

Begroting 2017

Onderstaand treft u aan de begroting van de kosten van de commissie voor 2017.

De kosten voor personeel (secretaris) zijn niet in deze begroting opgenomen. Het secretariaat is bij RUD Zeeland ondergebracht en de personele kosten voor het secretariaat maken deel uit van de formatiekosten van RUD Zeeland zoals die door de provincie jaarlijks worden betaald.

Bij het instellen van de CRO is de Verordening rechtspositie gedeputeerden, staten- en commissieleden juncto artikel 13 van het Rechtspositiebesluit staten- en commissieleden van toepassing verklaard. De vergoeding voor het bijwonen van vergaderingen bedraagt per 1 januari 2016 € 107,01. Daarnaast komen ook de gemaakte reiskosten voor vergoeding in aanmerking. Voor vergoeding van deze kosten komen naast de voorzitter drie leden in aanmerking.
Voor de posten communicatie, onderzoek, educatie e.d. is het totaal begrote bedrag ten opzichte van 2016 ongewijzigd gebleven.

Voorgesteld wordt:
- in te stemmen met de begroting voor 2017;
- de begroting 2017 aan de provincie toe te zenden met het verzoek om deze financiële middelen voor 2017 beschikbaar te stellen.

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland **BEGROTING 2017**	
1. Presentiegelden en reiskostenvergoeding	€ 2.000,-
2. Communicatie, onderzoek, educatie e.d.	€ 2.300,-
Totaal begrote kosten	€ 4.300,-

adecs airinfra

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

NOTITIE

Onderwerp : Onderzoek geluid i.v.m. mogelijke toename naar 2.000 helikopterbewegingen
Kenmerk : mz160939.not/pH/kd
Opgesteld door : P.A. Heslinga BEng
Controle door : ing. P. Frankena
Datum : 7 oktober 2016

Inleiding

In voorliggende notitie zijn de gehanteerde invoergegevens en resultaten beschreven van een onderzoek naar de geluidseffecten ten gevolge van een mogelijke toename van het aantal helikopterbewegingen op de luchthaven Midden-Zeeland. Binnen het vigerende luchthavenbesluit (mei 2014) is een maximum aantal van 800 helikopterbewegingen opgenomen. De exploitant verwacht dat het aantal helikopterbewegingen door de ontwikkeling van het offshore windpark Borssele zal toenemen, een stijging naar 2.000 helikopterbewegingen per jaar wordt als reëel gezien. In dit onderzoek zijn de geluidseffecten ten gevolge van de verwachte groei bepaald en is onderzocht of door het gebruik van nieuwe helikopterroutes de geluidshinder zoveel mogelijk beperkt kan worden. Om dit te beoordelen zijn twee onderzoeksvragen opgesteld:

1) Wat is het effect als er 2.000 helikopterbewegingen in de L_{den}-berekening van het vigerende luchthavenbesluit worden opgenomen, in plaats van de huidige 800 helikopterbewegingen?
2) Hetzelfde als bij onderzoeksvraag 1), echter nu maken de helikopters gebruik van nieuw te definiëren helikoptersectoren.

Invoergegevens

Als basis voor de berekening van het geluid is gebruik gemaakt van het L_{den}-toolrekenproject van het vigerende luchthavenbesluit, beschikbaar gesteld door de provincie Zeeland. Naar aanleiding van de onderzoeksvragen zijn invoergegevens van het helikopterverkeer aangepast. De etmaalverdeling is in beide onderzoeksvragen gelijk aan het aangeleverde L_{den}-toolrekenproject. Aan de invoergegevens van het kleine verkeer en aan de vliegroutes zijn geen wijzigingen aangebracht. De berekening van het geluid is uitgevoerd met de meest recente versie van het L_{den}-tool (versie 3.3.48.0 update 51) en met de vigerende versie van de appendices (13.3). De volgende aanpassingen zijn gedaan en worden verder toegelicht:

- Verhoging van het aantal helikopterbewegingen en wijziging in de typen helikopters (onderzoeksvraag 1).
- Toevoeging van een helikopterspot met helikoptersectoren (onderzoeksvraag 2).

Ad. 1 Verhoging van het aantal helikopterbewegingen en wijziging in de typen helikopters

De operatie naar de windparken vereist een bepaald type helikopter, welke verschillen van de helikoptertypen in het luchthavenbesluit. De exploitant heeft aangegeven dat de 2.000 helikopterbewegingen over de volgende twee typen verdeeld moeten worden:

- Eurocopter EC155 (EC155);
- AugustaWestland AW169 (AW169).

De Eurocopter EC155 (EC155) is in Appendices versie 13.3 ingedeeld in geluidscategorie 016. De AugustaWestland AW169 (AW169) is (nog) niet ingedeeld. De appendices beschrijft een indeling van helikoptertypen op basis van het aantal motoren en het maximale startgewicht (MTOW) gegeven in figuur 1. De AW169 met twee motoren en een MTOW van 4.600 kilogram kan op basis van deze indeling ingedeeld worden in categorie 012 (5.300 kg) of 016 (4.300 kg).

Adm.nr.	Vliegtuigcategorie	Voorbeeld Vliegtuigtype
010	2-motorige helikopter MTOW ca. 2400 kg	BO-105
011	1-motorige helikopter MTOW ca. 1000 kg	R-22
012	2-motorige helikopter MTOW ca. 5300 kg	S-76B
014	2-motorige helikopter MTOW ca. 9300 kg	S-61
015	2-motorige helikopter MTOW ca. 3000 kg	EC-135
016	2-motorige helikopter MTOW ca. 4300 kg	SA-365N
017	2-motorige helikopter MTOW ca.10600 kg	NH90 (civiele operaties)

Figuur 1 Indeling helikoptertypen in de Appendices 13.3.

Op basis van de geluidswaarden in de *Rotorcraft Noise Database* van de European Aviation Safety Agency (EASA) is in tabel 1 een vergelijking gemaakt met helikopters in beide geluidscategorieën. Op basis van de geluidswaarden van de start- en de landingsfase en vergelijkbare motoren (S76D) is de AW169 ingedeeld in geluidscategorie 012.

Tabel 1 Overzicht type helikopters en certificatiewaarden.

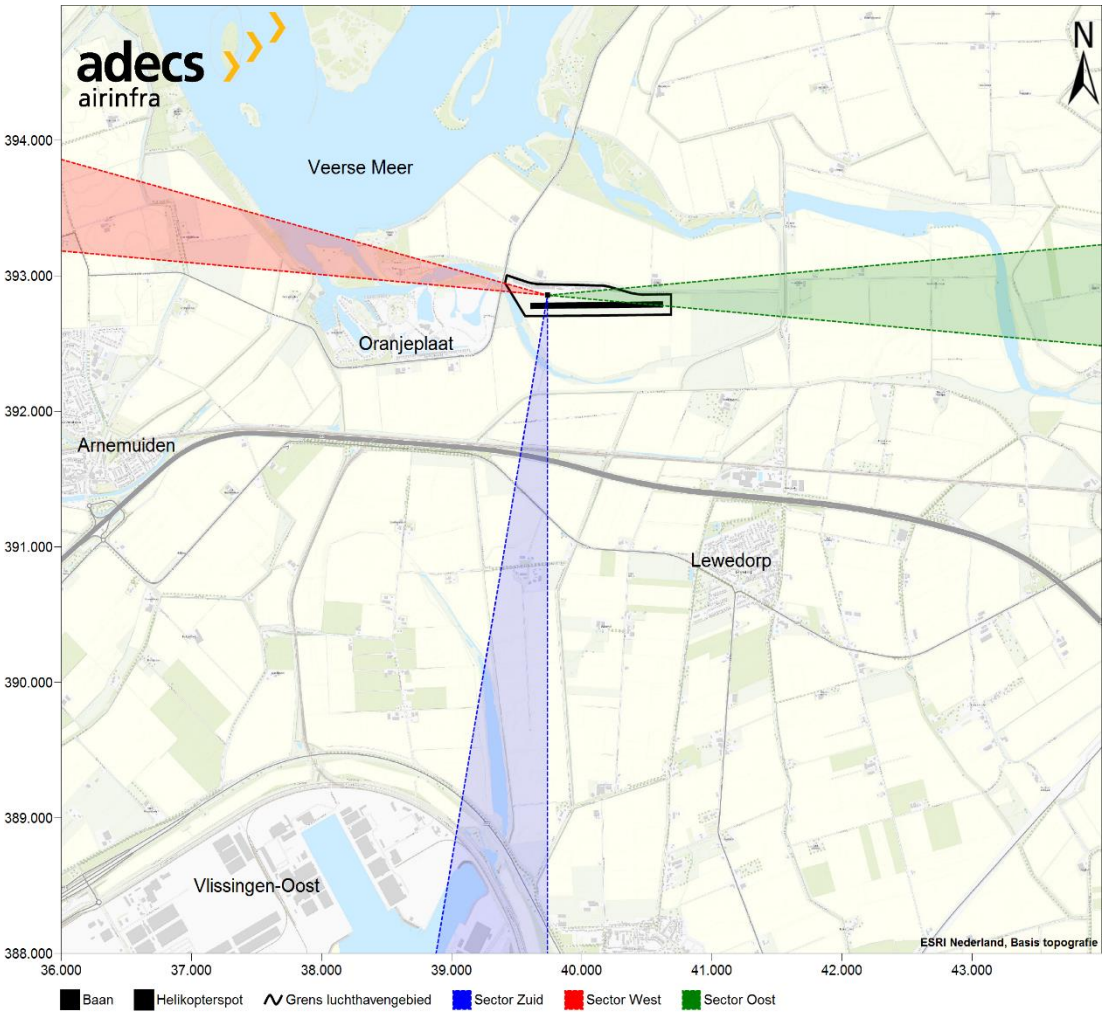
Cat.	**Type**	**ICAO-code**	**Type Motor**	**MTOW (kg)**	**Geluidswaarden Annex 16 dB(A)**		
					Take-off	**Overflight**	**Approach**
016	Eurocopter EC155	EC155	Arriel 2C2	4.920	92,2	88,9	95,7
	Aerospatial AS365N2*	AS-365N	Arriel 1C2	4.250	93,2	91,2	96,1
	Bell 430	B430	250-C40B	4.218	92,4	91,6	93,8
012	Augusta AW169	AW169	PW210A	4.600	88.8	89,3	94,4
	Sikorsky S76A*	S76A	Arriel 1S	4.899*	92,6	92,8	95,6
	Augusta AW139	AW139	PT6C-67C	6.400	90,5	89,8	93,0
	Sikorsky S76D	S76D	PW210S	5.386	90,0	88,7	93,3

* Representatief helikoptertype in de L_{den}-geluidsberekening.

Ad. 2 Toevoeging van een helikopterspot, helikoptersectoren en naderingsprocedure (onderzoeksvraag 2)

Om de milieubelasting op het Veerse Meer (Natura 2000) en de Oranjeplaat gelijkwaardig te houden aan de vergunde ruimte zijn er in overleg met de exploitant een helikopterspot en helikoptersectoren gedefinieerd (figuur 2). De in- en uitvliegsectoren zijn als volgt ingedeeld:

- Sector Zuid 10°, +/- 5° ten opzichte van de vliegas 185°
- Sector Oost 10°, +/- 5° ten opzichte van de vliegas 90°
- Sector West 10°, +/- 5° ten opzichte van de vliegas 280°



Figuur 2 Nieuwe in- en uitvliegsectoren voor helikopters van de luchthaven Midden-Zeeland.

De helikopterroute naar het windpark Borssele loopt langs de haven Vlissingen-Oost en volgt de Westerschelde. Het helikopterverkeer zal daarom voor het grootste deel gebruik gaan maken van Sector Zuid. De verdeling van het aantal bewegingen over de sectoren is in tabel 2 gegeven.

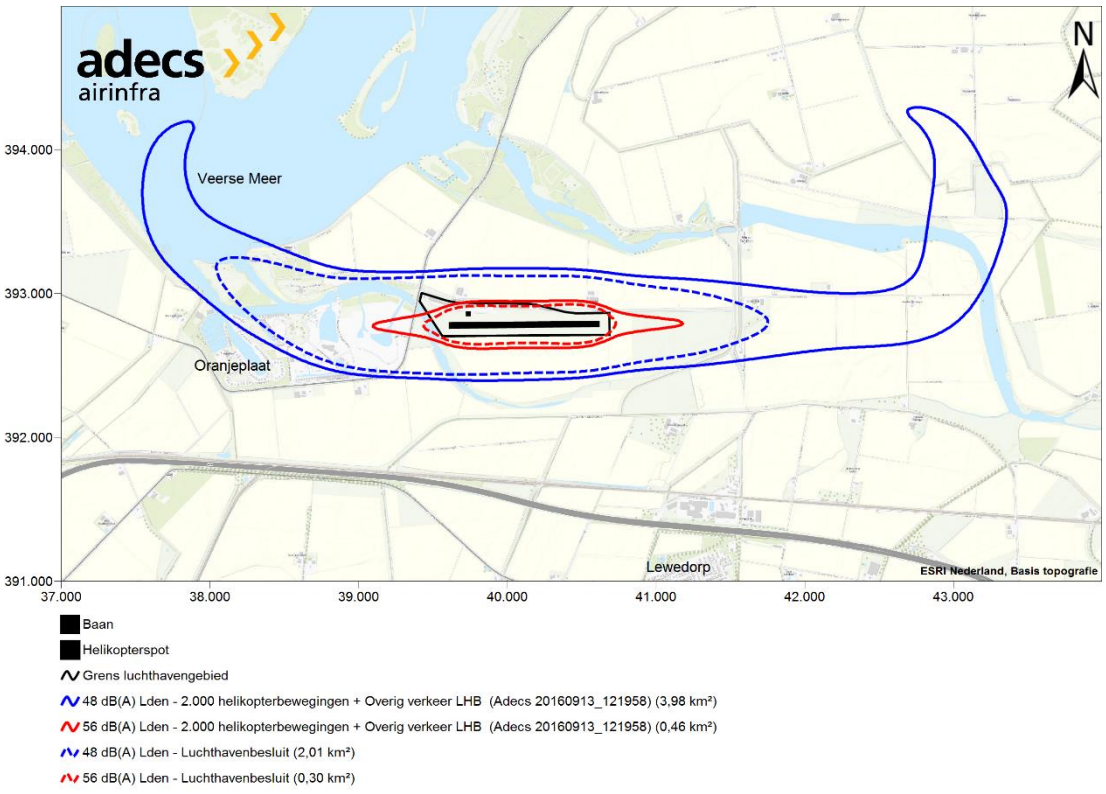
Tabel 2 Overzicht aantal bewegingen verdeeld over de sectoren.

Sector	Baan	Sector	Aantal bewegingen (%)
Zuid	Start 19	Zuid	925 (46,25)
Zuid	Landing 01	Zuid	925 (46,25)
West	Start 28	West	50 (2,5)
West	Landing 10	West	25 (1,25)
Oost	Start 10	Oost	25 (1,25)
Oost	Landing 28	Oost	50 (2,5)
Totaal			**2.000 (100)**

Resultaten

Onderzoeksvraag 1

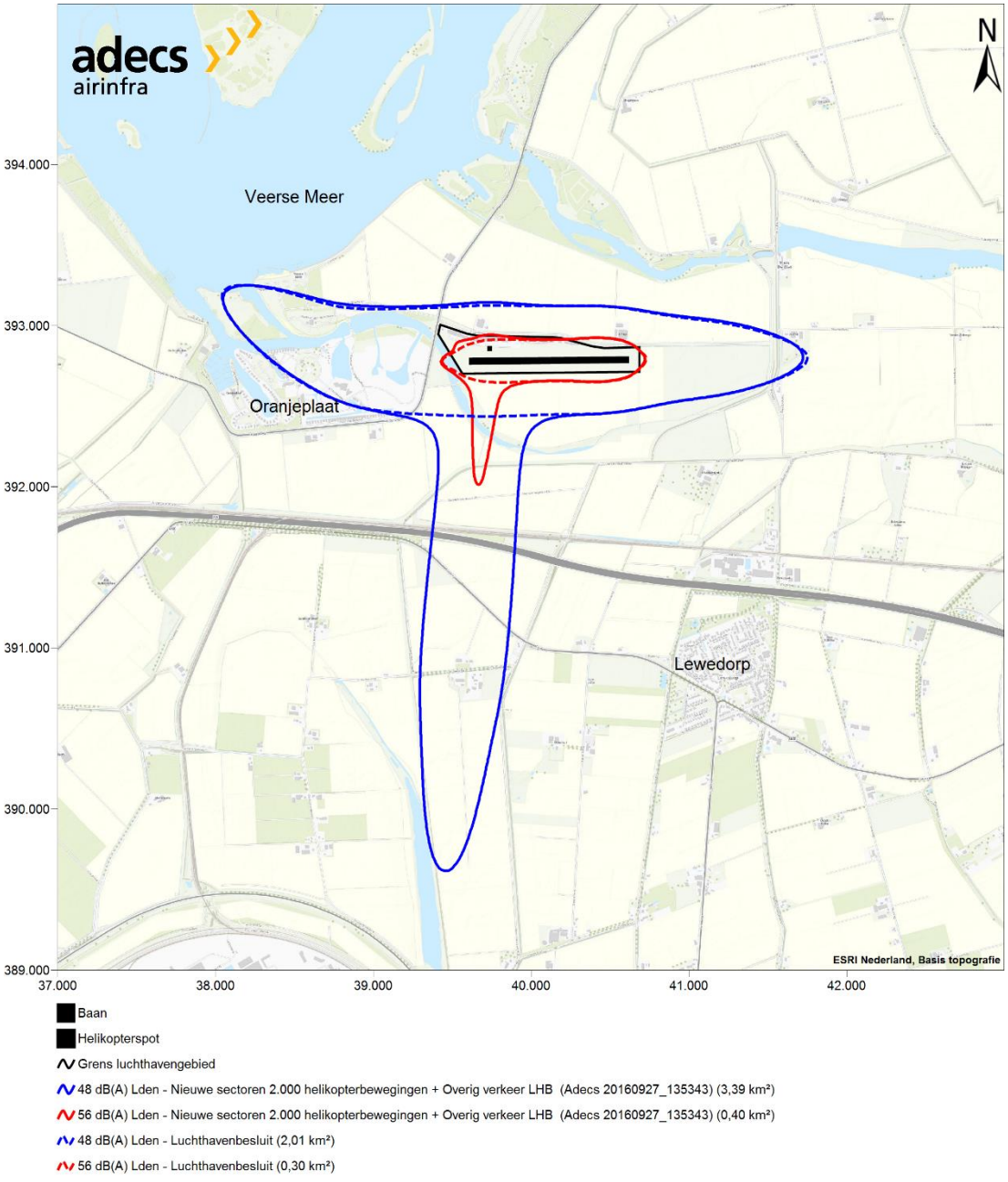
In figuur 3 zijn de 48 en 56 dB(A) L_{den}-contouren van het onderzoek gepresenteerd. Als aanvulling zijn de contouren uit het luchthavenbesluit (gestreepte contouren) ook opgenomen in de figuur. De resultaten laten zien dat de aanpassing in het helikopterverkeer, over de bestaande vliegroutes, invloed heeft op de geluidscontouren. De 48 dB(A) L_{den}-contour ligt verder over de Oranjeplaat heen en strekt zich uit over de Veerse meer.



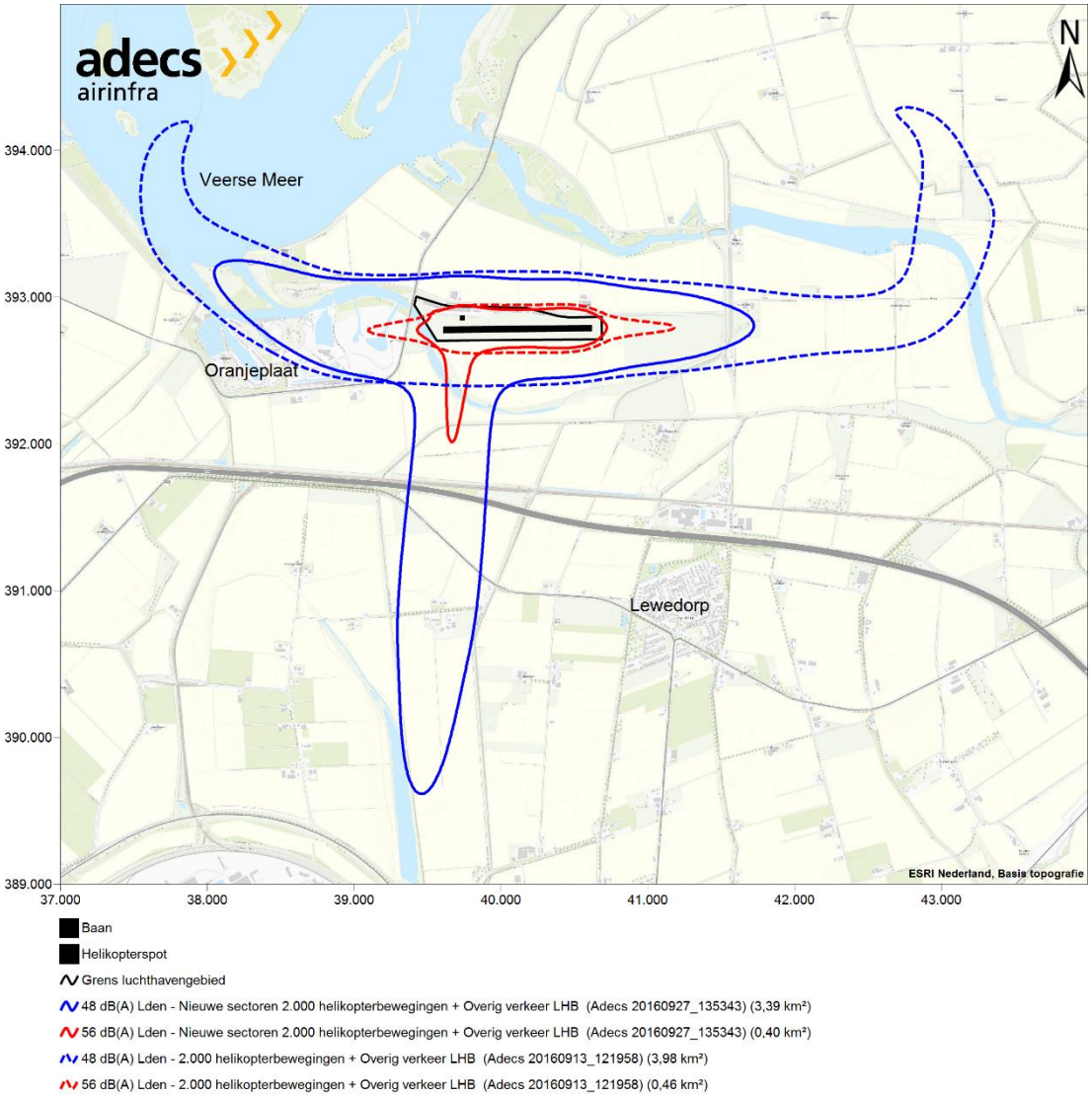
Figuur 3 Overzicht ligging van de 48 en 56 dB(A) L_{den}-contouren van de nieuwe situatie ten opzichte van het luchthavenbesluit.

Onderzoeksvraag 2

De resultaten van onderzoeksvraag 2 zijn in figuur 4 (afgezet tegen het luchthavenbesluit) en figuur 5 (afgezet tegen de contouren uit onderzoeksvraag 1) gepresenteerd. In de figuren is te zien dat zowel de milieubelasting op de Oranjeplaat als op de Veerse Meer gelijkwaardig is met de huidige geluidsruimte uit het luchthavenbesluit. De toename van geluid op deze locaties is ongeveer gelijk aan de afname door het wegvallen van de 800 helikopterbewegingen in het luchthavenbesluit. De verhoging van de geluidsbelasting door het grotere aantal helikopterbewegingen is waar te nemen in zuidelijke richting, waarbij zowel de 48 als de 56 dB(A) L_{den}-contouren een uitstulping hebben.



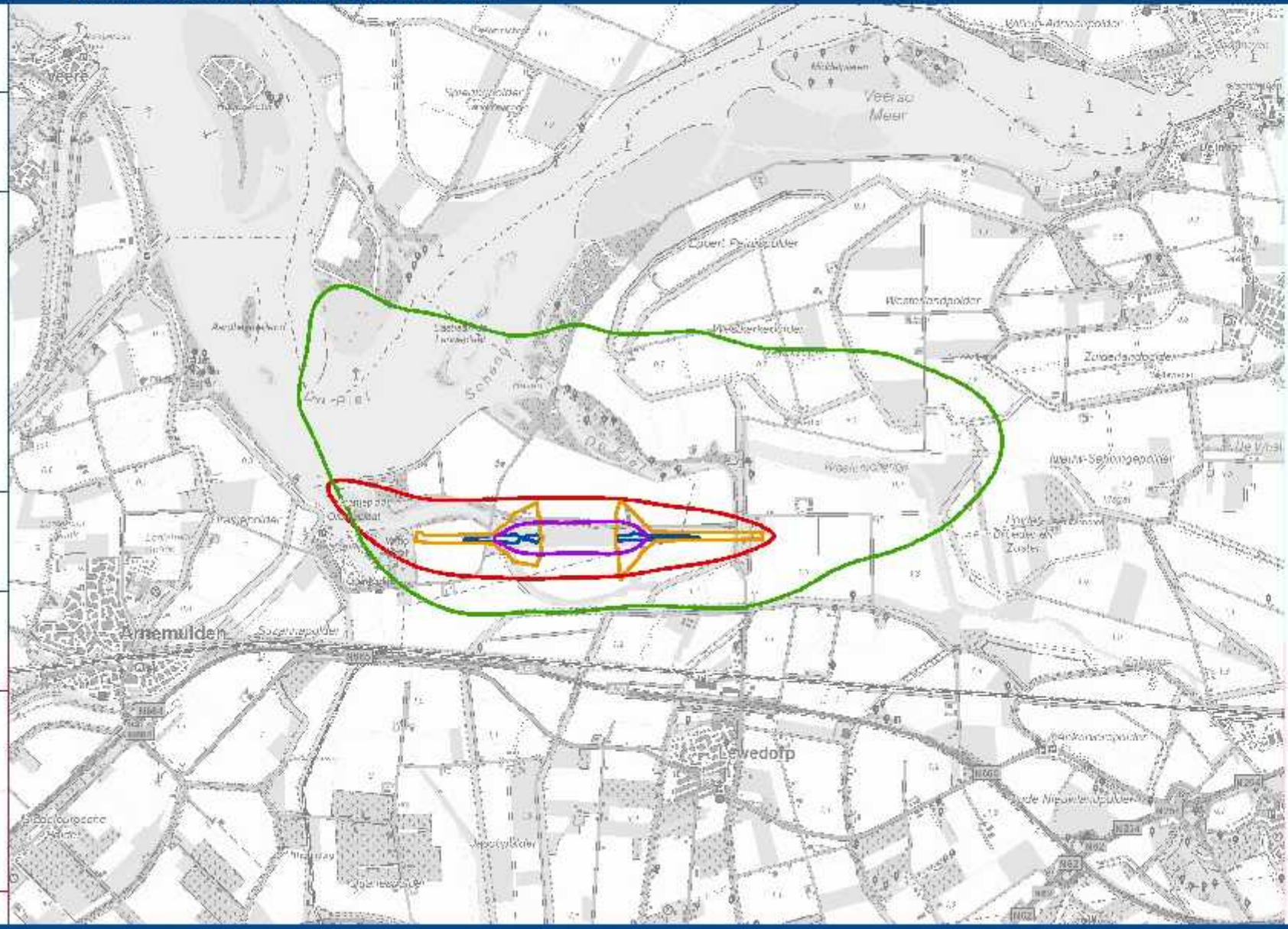
Figuur 4 Overzicht ligging 48 en 56 dB(A) L_{den} contouren bij het gebruik van de nieuwe sectoren en 2.000 helikopterbewegingen ten opzichte van de contouren uit het luchthavenbesluit.



Figuur 5 Overzicht ligging 48 en 56 dB(A) L_{den}-contouren met de nieuwe helikoptersectoren ten opzichte van de situatie met 4.000 helikopterbewegingen en de routes uit het luchthavenbesluit.

Bijlage 3: Beperkingengebied

Luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland



Provincie Zeeland

adecs airinfra

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

NOTITIE

Onderwerp : Onderzoek geluid i.v.m. mogelijke toename naar 4.000 helikopterbewegingen
Kenmerk : mz161005.not/pH/kd
Opgesteld door : P.A. Heslinga BEng
Controle door : ir. W.B. Haverdings
Datum : 10 oktober 2016

Inleiding

In voorliggende notitie zijn de gehanteerde invoergegevens en resultaten beschreven van een onderzoek naar de geluidseffecten ten gevolge van een mogelijke toename van het aantal helikopterbewegingen op luchthaven Midden-Zeeland. Binnen het vigerende luchthavenbesluit (mei 2014) is een maximum aantal van 800 helikopterbewegingen opgenomen. De exploitant verwacht dat het aantal helikopterbewegingen door de ontwikkeling van het offshore windpark Borssele zal toenemen, een stijging naar 4.000 helikopterbewegingen per jaar wordt als reëel gezien. In dit onderzoek zijn de geluidseffecten ten gevolge van de verwachte groei bepaald en is onderzocht of door het gebruik van nieuwe helikopterroutes de geluidshinder zoveel mogelijk beperkt kan worden. Om dit te beoordelen zijn twee onderzoeksvragen opgesteld:

1) Wat is het effect als er 4.000 helikopterbewegingen in de L_{den}-berekening van het vigerende luchthavenbesluit worden opgenomen, in plaats van de huidige 800 helikopterbewegingen?
2) Hetzelfde als bij onderzoeksvraag 1), echter nu maken de helikopters gebruik van nieuw te definiëren helikoptersectoren.

Invoergegevens

Als basis voor de berekening van het geluid is gebruik gemaakt van het L_{den}-toolrekenproject van het vigerende luchthavenbesluit, beschikbaar gesteld door de provincie Zeeland. Naar aanleiding van de onderzoeksvragen zijn de invoergegevens van het helikopterverkeer aangepast. De etmaalverdeling is in beide onderzoeksvragen gelijk aan het aangeleverde L_{den}-toolrekenproject. Aan de invoergegevens van het kleine verkeer en aan de vliegroutes zijn geen wijzigingen aangebracht. De berekening van het geluid is uitgevoerd met de meest recente versie van de L_{den}-tool (versie 3.3.48.0 update 52) en met de vigerende versie van de Appendices (13.3). De volgende aanpassingen zijn gedaan en worden verder toegelicht:

- Verhoging van het aantal helikopterbewegingen en wijziging in de typen helikopters (onderzoeksvraag 1).
- Toevoeging van een helikopterspot met helikoptersectoren (onderzoeksvraag 2).

Ad. 1 Verhoging van het aantal helikopterbewegingen en wijziging in de typen helikopters

De operatie naar de windparken vereist een bepaald type helikopter, welke verschillen van de helikoptertypen in het luchthavenbesluit. De exploitant heeft aangegeven dat de 4.000 helikopterbewegingen over de volgende twee typen verdeeld moeten worden:

- Eurocopter EC155 (EC155);
- AugustaWestland AW169 (AW169).

De Eurocopter EC155 (EC155) is in Appendices versie 13.3 ingedeeld in geluidscategorie 016. De AugustaWestland AW169 (AW169) is (nog) niet ingedeeld. De Appendices beschrijft een indeling van helikoptertypen op basis van het aantal motoren en het maximale startgewicht (MTOW) gegeven in figuur 1. De AW169 met twee motoren en een MTOW van 4.600 kilogram kan op basis van deze indeling ingedeeld worden in categorie 012 (5.300 kg) of 016 (4.300 kg).

Adm.nr.	Vliegtuigcategorie	Voorbeeld Vliegtuigtype
010	2-motorige helikopter MTOW ca. 2400 kg	BO-105
011	1-motorige helikopter MTOW ca. 1000 kg	R-22
012	2-motorige helikopter MTOW ca. 5300 kg	S-76B
014	2-motorige helikopter MTOW ca. 9300 kg	S-61
015	2-motorige helikopter MTOW ca. 3000 kg	EC-135
016	2-motorige helikopter MTOW ca. 4300 kg	SA-365N
017	2-motorige helikopter MTOW ca.10600 kg	NH90 (civiele operaties)

Figuur 1 Indeling helikoptertypen in de Appendices 13.3.

Op basis van de geluidswaarden in de *Rotorcraft Noise Database* van de European Aviation Safety Agency (EASA) is in tabel 1 een vergelijking gemaakt met helikopters in beide geluidscategorieën. Op basis van de geluidswaarden van de start- en de landingsfase en vergelijkbare motoren (S76D) is de AW169 ingedeeld in geluidscategorie 012.

Tabel 1 Overzicht type helikopters en certificatiewaarden.

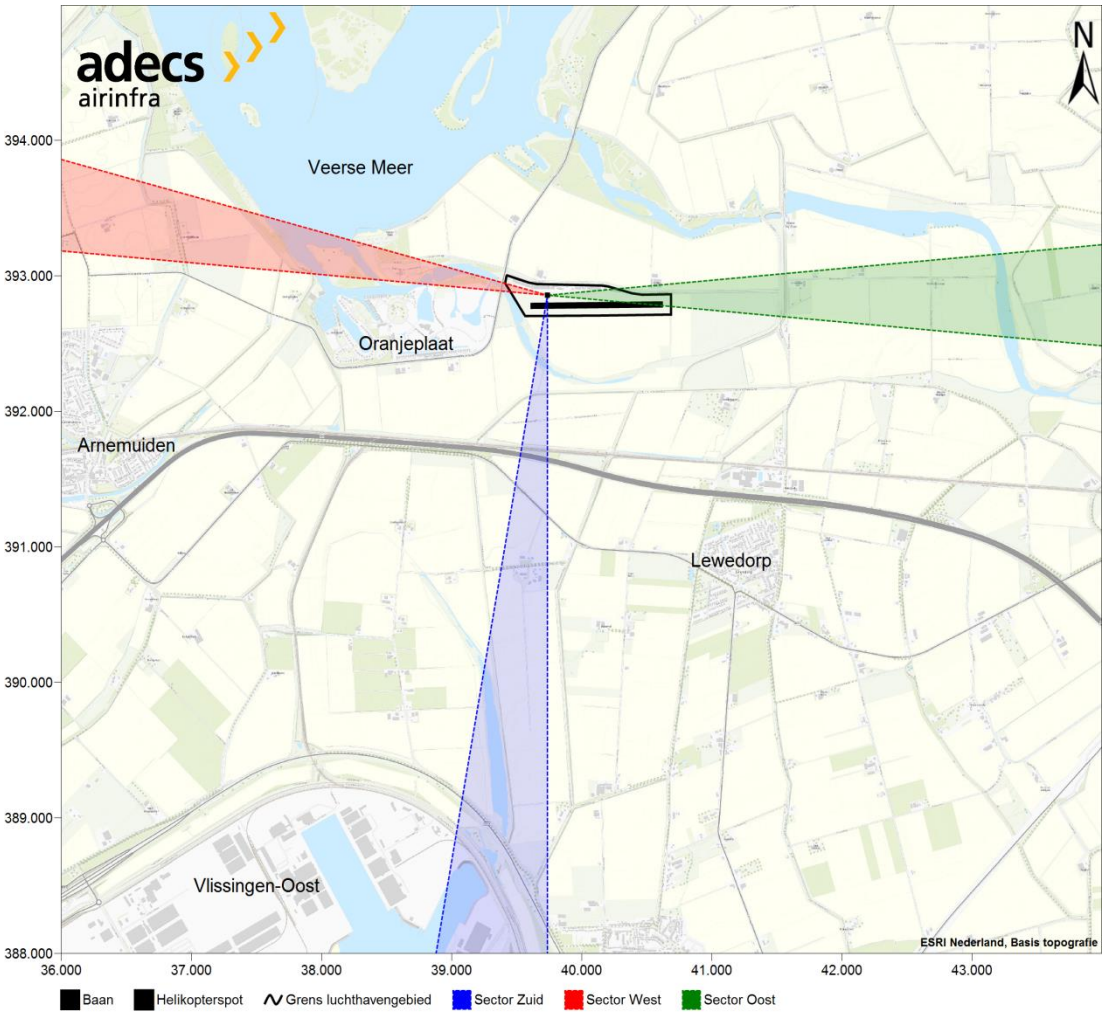
Cat.	Type	ICAO-code	Type Motor	MTOW (kg)	Geluidswaarden Annex 16 dB(A)		
					Take-off	Over-flight	Approach
016	Eurocopter EC155	EC155	Arriel 2C2	4.920	92,2	88,9	95,7
	Aerospatial AS365N2*	AS-365N	Arriel 1C2	4.250	93,2	91,2	96,1
	Bell 430	B430	250-C40B	4.218	92,4	91,6	93,8
012	Augusta AW169	AW169	PW210A	4.600	88.8	89,3	94,4
	Sikorsky S76A*	S76A	Arriel 1S	4.899*	92,6	92,8	95,6
	Augusta AW139	AW139	PT6C-67C	6.400	90,5	89,8	93,0
	Sikorsky S76D	S76D	PW210S	5.386	90,0	88,7	93,3

** Representatief helikoptertype in de L_{den}-geluidsberekening/Appendices.*

Ad. 2 Toevoeging van een helikopterspot, helikoptersectoren en naderingsprocedure (onderzoeksvraag 2)

Om de milieubelasting op het Veerse Meer (Natura 2000) en de Oranjeplaat gelijkwaardig te houden aan de vergunde ruimte zijn er in overleg met de exploitant een helikopterspot en helikoptersectoren gedefinieerd (figuur 2). De in- en uitvliegsectoren zijn als volgt ingedeeld:

- Sector Zuid 10°, +/- 5° ten opzichte van de vliegas 185°
- Sector Oost 10°, +/- 5° ten opzichte van de vliegas 90°
- Sector West 10°, +/- 5° ten opzichte van de vliegas 280°



Figuur 2 Nieuwe in- en uitvliegsectoren voor helikopters van de luchthaven Midden-Zeeland.

De helikopterroute naar het windpark Borssele loopt langs de haven Vlissingen-Oost en volgt de Westerschelde. Het helikopterverkeer zal daarom voor het grootste deel gebruik gaan maken van Sector Zuid. De verdeling van het aantal bewegingen over de sectoren is in tabel 2 gegeven.

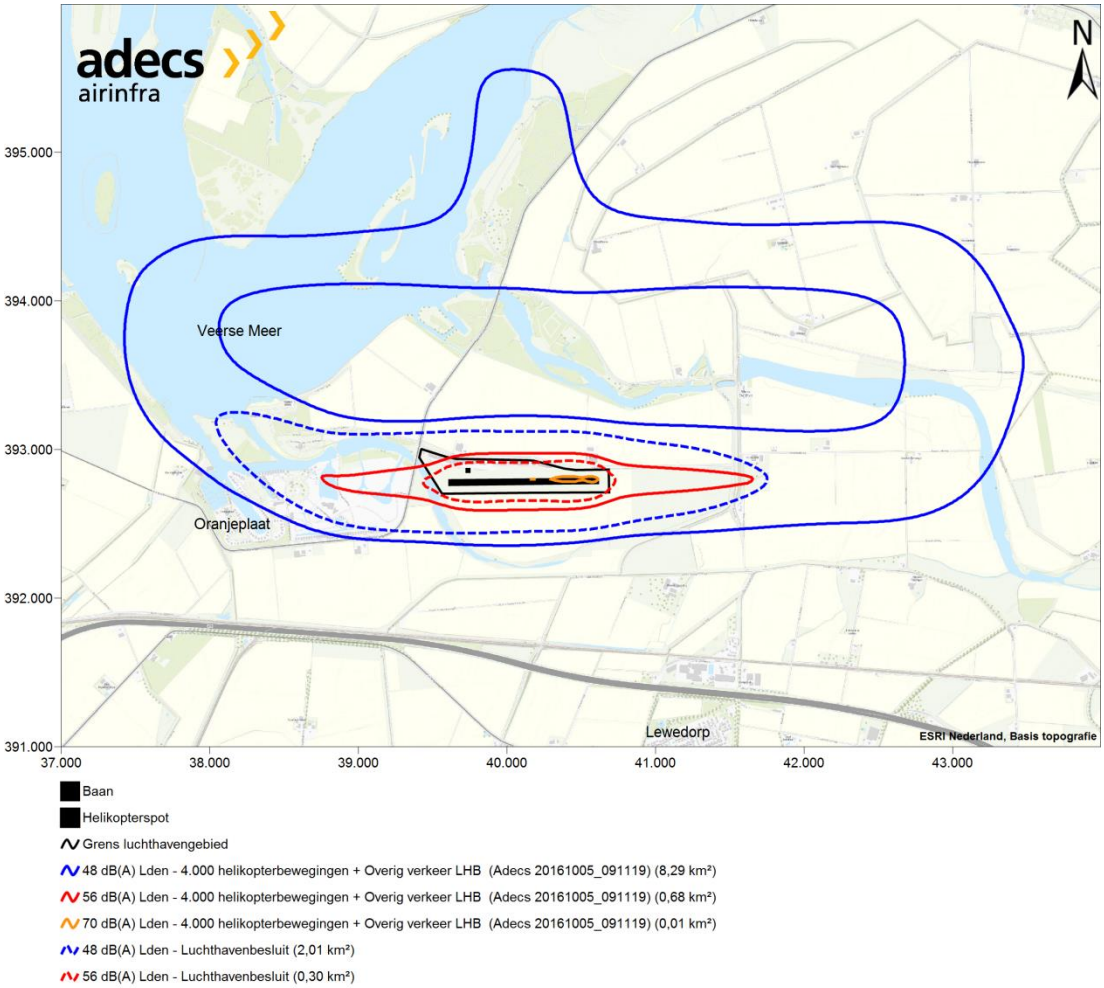
Tabel 2 Overzicht aantal bewegingen verdeeld over de sectoren.

Sector	Baan	Sector	Aantal bewegingen (%)
Zuid	Start 19	Zuid	1.850 (46,25)
Zuid	Landing 01	Zuid	1.850 (46,25)
West	Start 28	West	100 (2,5)
West	Landing 10	West	50 (1,25)
Oost	Start 10	Oost	50 (1,25)
Oost	Landing 28	Oost	100 (2,5)
Totaal			**4.000 (100)**

Resultaten

Onderzoeksvraag 1

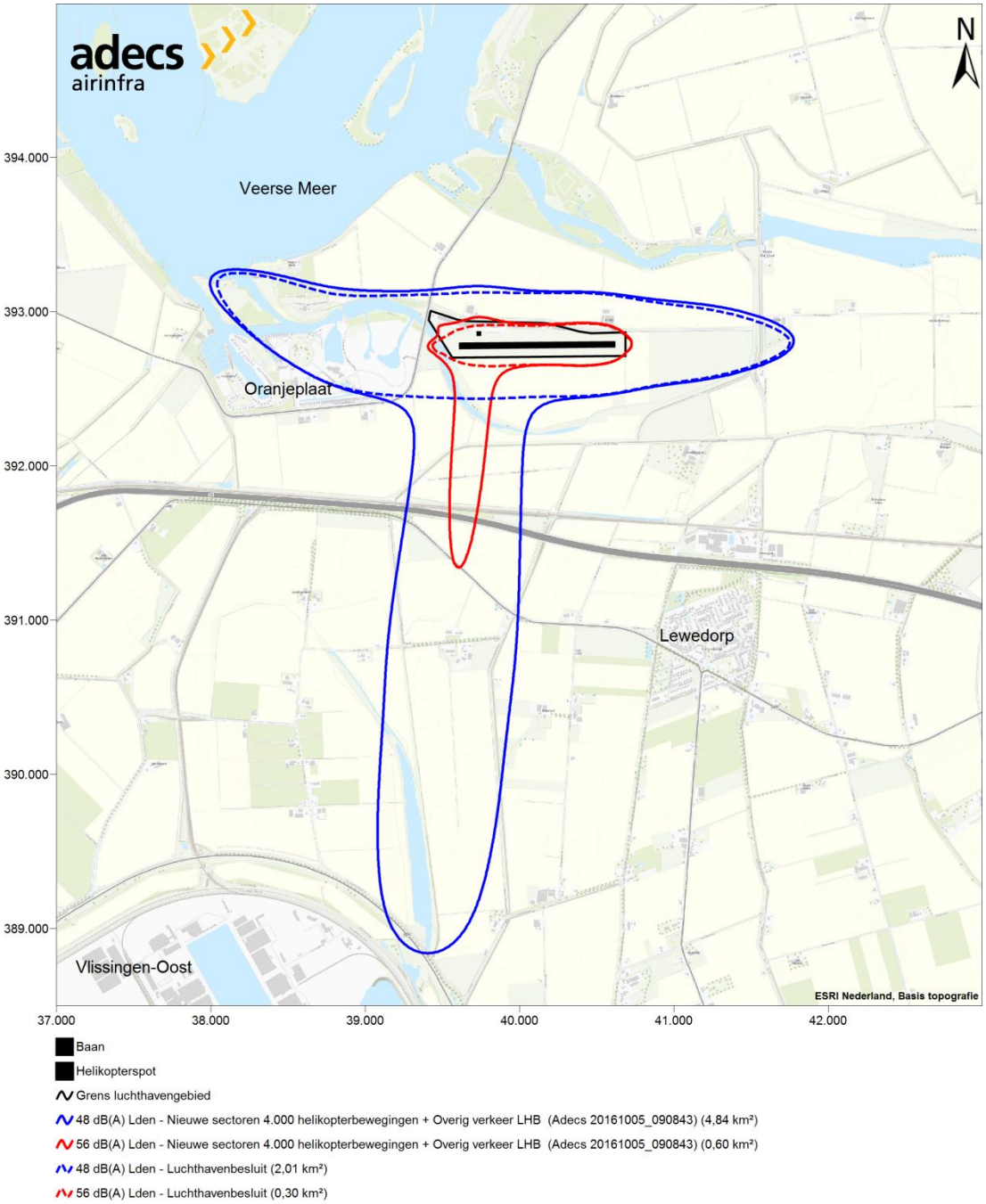
In figuur 3 zijn de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren van het onderzoek gepresenteerd. Als aanvulling zijn de 48 en 56 dB(A) L_{den}-contouren uit het luchthavenbesluit (gestreepte contouren) ook opgenomen in de figuur. De resultaten laten zien dat de aanpassing in het helikopterverkeer, over de bestaande vliegroutes, invloed heeft op de geluidscontouren. De 56 dB(A) L_{den}-contour wordt beduidend groter en levert daarmee meer beperkingen voor eventuele nieuwbouw in de omgeving. De 48 dB(A) L_{den}-contour ligt verder over de Oranjeplaat heen en strekt zich uit over de Veerse Meer naar het noorden toe. Er ontstaat zelfs een 70 dB(A) L_{den}-contour, die voorheen in het LHB niet bestond, maar deze contour blijft ruim binnen het luchthavengebied en heeft daarmee geen ruimtelijke gevolgen voor eventueel te slopen bebouwing.



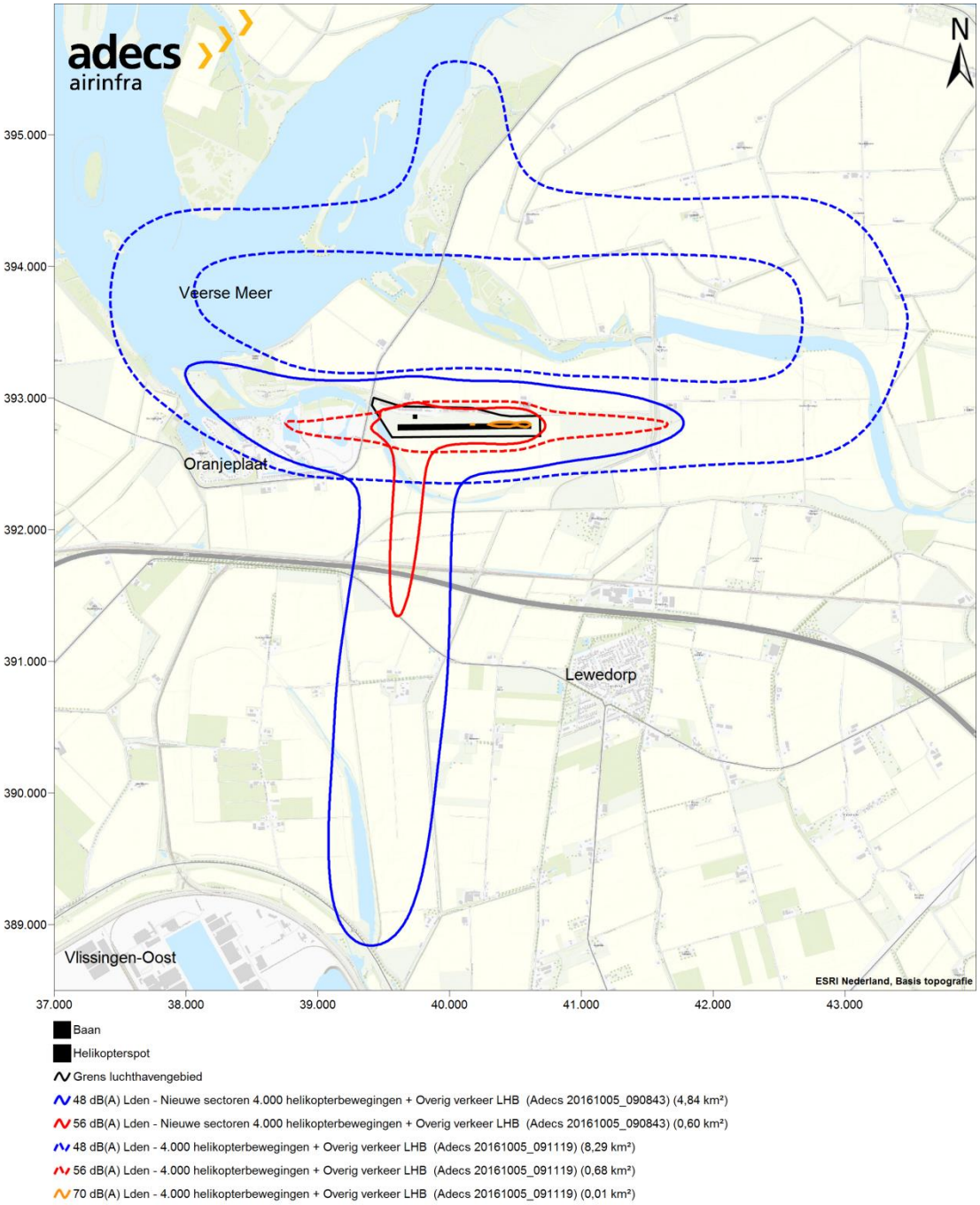
Figuur 3 Overzicht ligging van de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren van de nieuwe situatie ten opzichte van het luchthavenbesluit.

Onderzoeksvraag 2

De resultaten van onderzoeksvraag 2 zijn in figuur 4 (afgezet tegen het luchthavenbesluit) en figuur 5 (afgezet tegen de contouren uit onderzoeksvraag 1) gepresenteerd. In de figuren is te zien dat de milieubelasting op de Oranjeplaat gelijkwaardig is met de huidige geluidsruimte uit het luchthavenbesluit. De 48 dB(A) L_{den}-contour richting de Veerse Meer is lichtelijk vergroot ten opzichte van de huidige geluidsruimte. De toename van geluid op deze locaties is ongeveer gelijk aan de afname door het wegvallen van de 800 helikopterbewegingen in het luchthavenbesluit. De verhoging van de geluidsbelasting door het grotere aantal helikopterbewegingen is waar te nemen in zuidelijke richting, waarbij zowel de 48 als de 56 dB(A) L_{den}-contouren een uitstulping hebben. In figuur 5 is te zien dat er ten opzichte van het gebruik van de normale vliegroutes (onderzoeksvraag 1) een lagere geluidsbelasting optreedt bij het recreatiepark Oranjeplaat en het Natura-2000 gebied Veerse Meer.



Figuur 4 Overzicht ligging 48 en 56 dB(A) L_{den} contouren bij het gebruik van de nieuwe sectoren en 4.000 helikopterbewegingen ten opzichte van de contouren uit het luchthavenbesluit.



Figuur 5 Overzicht ligging 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren met de nieuwe helikoptersectoren ten opzichte van de situatie met 4.000 helikopterbewegingen en de routes uit het luchthavenbesluit.

Gemeente Middelburg
Afdeling Ruimtelijk Beleid

Kanaalweg 3
Postbus 6000
4330 LA Middelburg

Tel (0118) 67 50 00
Fax (0118) 62 37 17
info@middelburg.nl
www.middelburg.nl

CRO Midden Zeeland
De heer J. Suurmond
Postbus 35
4530 AA TERNEUZEN

uw kenmerk	uw brief van	ons kenmerk	bijlage(n)
		155707	
contactpersoon	**doorkiesnummer**	**datum**	**datum verzending**
Jan Minderhoud	(0118) 67 52 44	23 juni 2015	23 JUNI 2016

onderwerp
Wijziging voordracht leden Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland.

Geachte heer Suurmond,

Wij dragen de heer en mevrouw Boone-Van de Sluis, Muidenweg 12, 4341 PZ Arnemuiden voor als plaatsvervangend lid van de CRO luchthaven Midden-Zeeland.

Mevrouw I. Bouwmeester-Remijnse, lid van de CRO, heeft de heer en mevrouw Boone-Van de Sluis voorgedragen als plaatsvervangend lid.

Wij vertrouwen erop dat u de door ons voorgedragen kandidaat benoemt als plaatsvervangend lid van de CRO luchthaven Midden-Zeeland.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Middelburg,
namens hen,

Jan Minderhoud,
beleidsmedewerker milieu

GEMEENTE TERNEUZEN
Nr.
class.nr
INGEKOMEN D.D. 24 JUNI 2016
sector
Afdoen voor
Gezien:

FSC www.fsc.org
Papier van verantwoorde herkomst
FSC® C021068

CRO luchthaven Midden-Zeeland

Postbus 35 4530 AA Terneuzen

uw kenmerk:	-
ons kenmerk:	-
afdeling:	Vergunningen (RUD Zeeland)
bijlage(n):	1
behandeld door:	B. Maring
doorkiesnr.:	06-51200854
onderwerp:	Benoeming plaatsvervangend lid Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland

Aan de heer en mevrouw Boone-Van de Sluis
Muidenweg 12
4341PZ Arnemuiden

Terneuzen, 28 juli 2016

Geachte heer en mevrouw Boone-Van de Sluis,

Op grond van de voordracht van burgemeester en wethouders van Middelburg benoem ik u hierbij tot plaatsvervangend lid van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland.

Volledigheidshalve merk ik op dat u op grond van het bepaalde in artikel 8 van de Verordening Commissie Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland als vertegenwoordiger namens omwonenden aanspraak kunt maken op een vergoeding voor het bijwonen van vergaderingen en de daarvoor gemaakte reiskosten. De vergoeding voor het bijwonen van vergaderingen bedraagt € 104,08 en kan na elke vergadering of jaarlijks worden gedeclareerd door middel van bijgevoegd formulier. Op dit formulier kunt u ook de eventueel door u gemaakte reiskosten declareren.

Hoogachtend,

Voorzitter,

J. Suurmond