

Notitie

Aan

Leden van de Commissie Regionaal Overleg RTHA

Kopie aan

-

Datum	Documentnummer	Project	Auteur
2 december 2021	22327585	-	R. Algra

Onderwerp

Aanbevelingen werkwijze registreren, analyseren en rapporteren van meldingen

Inleiding

Door de CRO RTHA is aan DCMR verzocht onderzoek te doen naar het criterium waarmee onderscheid wordt gemaakt tussen frequente melders en overige melders.

Als onderdeel van de verkenning is contact gezocht met vertegenwoordigers van de andere meldpunten van de regionale luchthavens van nationale betekenis. Onderzocht is of dit onderwerp op die luchthavens ook onderwerp van gesprek is. Idealiter zou er dan één nieuwe benadering gekozen kunnen worden die voor alle luchthavens toepasbaar is. De verkenning is verbreed naar het landelijke overleg van CRO-secretarissen. Bij dit laatste overleg is ook het ministerie van I&W aangesloten.

Tijdens dit gesprek is ook het uniformeren van meldingenrapportages aan de orde gekomen. Het doel hiervan is om ontwikkelingen en trends in meldingen over die verschillende luchthavens indien wenselijk beter met elkaar te kunnen vergelijken.

Naast de definitiekwestie met betrekking tot frequente melders, die de aanleiding vormde voor het onderzoek, heeft dit geleid tot enkele aanvullende aanbevelingen.

Deze notitie bevat een overzicht van de aanbevelingen. De aanbevelingen moeten worden gezien als een handreiking waarin is geprobeerd 'het beste van alle werelden te verenigen'. Desgewenst en voor zover van toepassing, kan per meldpunt worden overwogen of het wenselijk is om één of meer van de aanbevelingen over te nemen. Lokale verzoeken en/of specifieke omstandigheden en situaties kunnen bij die afweging een rol spelen.

Advies-traject

DCMR is voornemens om de aanbevelingen ter besluitvorming voor te leggen aan de BRR als opdrachtgever voor de kwartaal- en jaarrapportage meldingen. De besluitvorming betreft:

1. Het aanpassen van 3 parameters;
2. Het besluiten over 4 aanbevelingen.

De aanbevelingen worden in het vervolg van deze notitie kort toegelicht. Eventuele achtergrondinformatie is terug te vinden in de bijlagen bij deze notitie. Per onderdeel is een verwijzing opgenomen.

Als onderdeel van dit besluitvormingstraject wordt deze notitie ter kennisname aan de CRO RTHA voorgelegd. De reactie vanuit de CRO zal in het advies aan de BRR worden meegenomen.

Onderzoek en afstemming

DCMR heeft samen met vertegenwoordigers van de andere meldpunten van de luchthavens van nationale betekenis een benchmark uitgevoerd naar de verschillende aspecten die bij registratie en verwerking van meldingen van belang zijn. In een gezamenlijke sessie is geconcludeerd dat er op onderdelen een verschillende benadering wordt gehanteerd (zie voor meer informatie bijlage 1).

Binnen het proces van het behandelen van en het communiceren over meldingen kunnen drie niveaus worden onderscheiden. Het betreft:

1. Het registreren van meldingen
2. Het analyseren van meldingen
3. Het rapporteren over meldingen

In de volgende paragrafen zoomen we hier op in. Per procestype wordt toegelicht welke aanpassingen en aanbevelingen gewenst zijn voor het meldpunt Rotterdam. Met name op het gebied van het registreren van meldingen leidt dit tot meer harmonisering van de werkwijze.

Registreren van meldingen

Binnen dit proces gaat het om het definiëren van drie parameters die relevant zijn voor de wijze waarop meldingen kunnen worden ingediend. Ze worden hieronder puntsgewijs benoemd en toegelicht.

Parameter 1: Definitie van een locatie

Onder een locatie (van waaruit een melding kan worden ingediend) wordt verstaan:

- a. een adres met postcode, huisnummer en toevoeging of;
- b. een openbare locatie op basis van rijkdriehoekscoördinaten met een buffer van 10 meter.

Toelichting

Door toevoeging van een extra veld voor een nadere specificatie van het huisnummer (onderdeel a.) sluit aan bij de systematiek van de BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen). Op deze wijze is de georeferentie geuniformeerd.

Met het introduceren van optie b. kan tegemoet worden gekomen aan een wens vanuit de CRO RTHA om een melding in te dienen uit bijvoorbeeld een recreatiegebied. Voorwaarde daarbij is wel dat de melder een account heeft aangemaakt. Die mogelijkheid is nu nog niet beschikbaar, maar het voornemen is deze mogelijkheid in de nabije toekomst te gaan aanbieden.

Parameter 2: Bewegingen vs tracks

Meldingen worden gekoppeld aan een vliegtuigbeweging in plaats van aan vluchten. Hierbij is een beweging gedefinieerd als een start, een landing, een doorstart of touch&go.

Toelichting

Voor bijvoorbeeld het circuitvliegen van de kleine luchtvaart, waarbij meerdere keren starts en landingen worden uitgevoerd, kan met dit voorstel nu per beweging een melding worden ingediend. Bij de huidige werkwijze worden meldingen aan een vlucht gekoppeld en zijn maximaal twee meldingen per vlucht toegestaan, ongeacht het aantal passages dat binnen één vlucht is uitgevoerd.

Fotovluchten zijn van deze benadering uitgezonderd. Meldingen over dit type verkeer worden niet aan de luchthaven toegerekend.

Parameter 3: Maximaal aantal meldingen per locatie

Begrens het maximaal aantal ingediende meldingen per locatie en per beweging op 1.

Toelichting

Het maximaal aantal meldingen per locatie bedraagt nu 2 en wordt terug gebracht naar 1. Dit betekent dat per locatie (gespecificeerd via postcode-huisnummer), per beweging één melding kan worden ingediend. In de praktijk betekent dit dat voor het grote commerciële verkeer dat een normale start of landing uitvoert 1 melding kan worden ingediend..

Analyseren van meldingen

Aanbeveling 1

Het samenstellen van een dataset voor het uitvoeren van analyses is maatwerk en is afhankelijk van en passend bij het doel van het onderzoek.

Toelichting

Voor onderzoek en analyse wordt gewerkt met een referentiegroep. Het doel van het onderzoek bepaalt op basis van welke criteria de referentiegroep wordt samengesteld. Voor de gebruikelijke analyses die in de jaarrapportage over meldingen zijn opgenomen adviseert DCMR om uit te gaan van de 98-percentielwaarde. Deze benadering sluit het best aan bij het doel van de analyses, namelijk onderzoek naar vermijdbare hinder. Bovendien kunnen vergelijkingen met voorgaande jaren en trends met deze benadering het best in beeld worden gebracht (zie bijlage 2 voor een toelichting)

Tot op heden worden analyses voor het jaarrapport uitgevoerd met een dataset die bestaat uit de groep 'overige melders'. Onderscheid tussen frequente melders en overige melders wordt gemaakt aan de hand van een vaste grenswaarde (140 meldingen op jaarbasis). Dit onderscheid komt te vervallen. Er zal op een andere wijze worden gerapporteerd over de meldingen (zie onderdeel 3 'Rapporteren over meldingen').

Het huidige criterium met een vaste grenswaarde is in het verleden door de toenmalige Commissie 28 (voorloper van de CRO) RTHA als onderscheid ingesteld. De laatste jaren is het aantal meldingen en melders rondom de luchthaven aanzienlijk gegroeid waardoor deze werkwijze aan herziening toe is.

Aanbeveling 2

Registreer alle meldingen maar analyseer (en rapporteer) alleen over meldingen met een locatie in Zuid-Holland.

Toelichting

Het gebied dat meedoet in de onderzoeken en analyses voor het jaarrapport wordt begrensd op de provincie Zuid-Holland. Meldingen veroorzaakt door een vliegtuigbeweging van of naar Schiphol of een andere regionale luchthaven van nationale betekenis kunnen, als daarvoor toestemming wordt verleend en wordt voldaan aan de gestelde randvoorwaarden, worden waar mogelijk doorgezet naar het betreffende meldingenloket. Opgemerkt wordt dat er zich situaties kunnen voordoen waarbij een melding niet altijd aan een loket kan worden toegewezen. Denk daarbij onder andere aan recreatief luchtverkeer op grote afstand van een luchthaven.

3 Rapporteren over meldingen

Aanbeveling 1

Er wordt in de rapportage geen onderscheid meer gemaakt tussen frequente melders en overige melders. In plaats daarvan wordt een tabel geïntroduceerd met een klassenverdeling met het aantal meldingen per melder. De volgende klasseindeling zal worden gehanteerd.

Klasse	Aantal meldingen per melder
1	1-2
2	3-10
3	11-25
4	26-50
5	51-100
6	101-200
7	201+

Toelichting

Dit voorstel is geïnspireerd op een suggestie van de gemeente Schiedam. Ook de meldpunten Eindhoven en Lelystad rapporteren op soortgelijke wijze.

Desgewenst kan aan de bovenkant een extra klasse worden toegevoegd voor situaties waarbij door veel melders een groot aantal meldingen wordt ingediend. Deze extra klasse (nr. 8) kan dan bijvoorbeeld zijn "meer dan 501". Hiertoe kan aanleiding zijn als de spreiding in de hoogste klasse erg groot is.

Een nieuw te ontwikkelen criterium voor onderscheid tussen frequente melders en overige melders is niet meer aan de orde.

Aanbeveling 2

In de kwartaal- en/of jaarrapporten zal minimaal aandacht worden besteed aan de volgende onderwerpen:

- aantal meldingen
- aantal melders
- verdeling meldingen over het etmaal
- verdeling meldingen over de weekdag
- geografische spreiding van de meldingen over het gebied

Advies

DCMR adviseert de BRR om voor het meldpunt RTHA de bovenstaande aanpassingen en aanbevelingen over te nemen. De voorgestelde aanpassingen in het registratieproces brengt ook enkele aanpassingen van RANOMOS met zich mee. In de offerte-uitvraag voor de doorontwikkeling van RANOMOS wordt hierop geanticipeerd.

Bijlagen

Bijlage 1: Vergelijking werkwijze

1.1 Werkwijze registreren meldingen

Voor het onderzoek naar de verschillen in de werkwijze in het registreren van meldingen zijn de rapportages van de regionale luchthavens Eelde, Eindhoven, Lelystad, Maastricht en Rotterdam bestudeerd en vergeleken. Tevens zijn er in september en oktober 2019 en juni 2021 gesprekken geweest met de volgende opstellers van meldingenrapportages:

- Eelde - Meldingenloket vliegverkeer GAE,
- Eindhoven - Meldingenbureau Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven,
- Lelystad - Meldpunt Lelystad Airport,
- Maastricht - Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL),
- Rotterdam - DCMR.

Bij de vergelijking van de rapportages en tijdens de gesprekken met de opstellers kwamen verschillen in het verwerken van meldingen naar voren zoals het tellen van aantallen melders en het bepalen van de locatie van de melder naar voren. Het is belangrijk de verschillen in de werkwijze van registreren van meldingen te kennen omdat dit van invloed is op het totaal aantal melders en meldingen. In de volgende paragrafen wordt per luchthaven de werkwijze in het registreren van de meldingen gegeven en volgt een tabel met onderlinge vergelijking:

1.2 Eelde

De meldingenrapporten over de luchthaven Eelde zijn via de website van tmaeelde.nl te benaderen. Omdat het adres van de melder losgekoppeld is van de locatie van de melding is het mogelijk om ook meldingen vanaf een ander adres in te dienen. Per unieke melder mogen maximaal twee meldingen per vlucht ingediend worden. Meldingen op vluchten buiten de TMA worden niet meegenomen. Eelde maakt onderscheid in type melder gebaseerd op een vaste grenswaarde van 50 meldingen op jaarbasis. Analyse vindt plaats op beide groepen dus zowel op de groep melders meer dan 50 meldingen heeft ingediend als op de groep die minder dan 50 meldingen heeft ingediend.

1.3 Eindhoven

De meldingenrapporten over de luchthaven Eindhoven zijn via de website samenopdehoogte.nl te benaderen. Via het webformulier wordt om adres en postcode gegevens gevraagd. Met een geoservice wordt vervolgens de locatie gedefinieerd. Het maximaal aantal meldingen per locatie per vlucht is 1 met uitzondering van militaire trainingsvluchten. Meldingen op vluchten buiten de CTR worden in principe niet meegenomen. Eindhoven heeft tot 2016 voor de groep frequente melders een vaste grenswaarde van 25 meldingen op kwartaal basis gebruikt. Analyse vindt nog steeds plaats op beide groepen dus zowel op de groep melders die per kwartaal meer dan 25 meldingen heeft ingediend als op de groep die minder dan 25 meldingen per kwartaal heeft ingediend te behoeve van een goede vergelijking van rapportages. Er wordt

tevens een verdeling van het aantal meldingen in klassen gemaakt waarbij de grens van de laatste klasse op 500+ meldingen ligt.

1.4 Lelystad

De meldingenrapporten over de luchthaven Lelystad zijn via de website meldpunt.lelystadairport.nl te benaderen. Na het aanmaken van een account kan een melding ingediend worden. Omdat er met een account gewerkt wordt, zijn de adres gegevens door invoer gebruiker bekend. Er wordt elk half jaar een meldingenrapportage gemaakt. Het is niet bekend hoeveel meldingen een melder maximaal over 1 vlucht kan indienen en of er meldingen worden uitgesloten. Er wordt een verdeling van het aantal meldingen in klassen gemaakt waarbij de grens van de laatste klasse op 50 meldingen ligt. In de analyse wordt geen onderscheid gemaakt in deze klassen.

1.5 Maastricht

De meldingenrapporten over de luchthaven Maastricht zijn via de website kicl.nl te benaderen. Via het webformulier wordt om postcode, huisnummer en toevoeging gevraagd. Per locatie van betreffende melder mag maximaal eenmaal per beweging een melding ingediend worden. Alle meldingen worden meegenomen in het kwartaalrapport. Melders worden ingedeeld in 3 categorieën: 1-20, 21-50 en 51 of meer meldingen per melder per kwartaal. Om meer inzicht te krijgen in vermijdbare hinder wordt de focus gelegd op de categorie 1-50 meldingen per melder.

1.6 Rotterdam

De jaarlijkse meldingenrapporten over de luchthaven Rotterdam zijn via de website van dcmr.nl/themas/luchtvaart te benaderen. In het webformulier op de flightracker wordt om postcode, huisnummer en toevoeging gevraagd. Met een geoservice wordt vervolgens de locatie gedefinieerd. Per locatie van betreffende melder mogen maximaal 2 meldingen per vlucht worden ingediend. DCMR maakt onderscheid in de groep frequente melders met een vaste grenswaarde van 140 meldingen op jaarbasis en 35 meldingen voor een kwartaal. Analyse vindt vooral plaats op de groep melders die per jaar minder dan 140 meldingen hebben ingediend.

1.7 Vergelijking

In onderstaande tabel wordt een vergelijking gemaakt tussen de opstellers van meldingenrapportages in het registreren en rapporteren van meldingen

	Eelde	Eindhoven	Lelystad	Maastricht	Rotterdam
Frequentie rapportages	Maand kwartaal jaar	Kwartaal jaar	Halfjaar	Kwartaal	Kwartaal jaar
Locatie	Postcode + huisnr + naam en plaats waarneming ¹	Postcode + huisnr + toevoeging	Postcode + huisnr.	Postcode + huisnr + toevoeging, Camping/vak antiehuisjes	Postcode + huisnr + toevoeging
Maximaal aantal meldingen per locatie per vlucht/beweging	2	1 m.u.v. bij militair trainingsverkeer	?	1 en x aantal afhankelijk van touch&go	2
Uitsluitingen	Meldingen op vliegverkeer buiten TMA	Meldingen op vliegverkeer in principe buiten CTR	?	Geen	Meldingen op vliegverkeer niet RTHA gebonden
Onderscheid in klassen	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee
Maximale grens in klassen	n.v.t.	500+	50	n.v.t.	n.v.t.
Onderscheid in frequente melders	50 per jaar	25 per kwartaal	Nee	50 per kwartaal	35 per kwartaal 140 per jaar



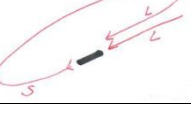

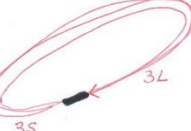
Uit bovenstaande tabel blijkt dat parameters zoals een locatie, het maximaal aantal meldingen per beweging of vlucht verschillend geïnterpreteerd en gebruikt kunnen worden. Dit leidt tot verschillende werkwijzen in het registreren van meldingen waardoor rapportages onderling niet te vergelijken zijn. In volgend hoofdstuk wordt een opsomming gegeven van de parameters die van belang zijn bij het registreren van meldingen en wordt tevens een voorstel gedaan om deze parameters te uniformeren.

¹ Voor zover postcode en huisnummer gegevens beschikbaar

2 Uniformeren parameters

2.1 Vlucht versus vliegtuigbeweging

Voor reizigers is “vlucht” de algemene term voor een reis van A naar B. Bijvoorbeeld er wordt een reis geboekt naar Mallorca en de vlucht is op 1 augustus om 09:15. Voor het bijhouden van statistische gegevens zoals het CBS en veel luchthavens zelf doen, wordt echter gebruik gemaakt van de term “vliegtuigbeweging”. Een vliegtuigbeweging is hierbij een start of een landing. Het totaal aan vliegtuigbewegingen is het totaal aantal aan starts en landingen samen. Een overlandse vlucht bestaat onder normale omstandigheden uit 2 bewegingen namelijk een start en een landing waarbij deze niet op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden. Bij een terreinvlucht echter vinden deze wel plaats op hetzelfde luchtvaartterrein en kunnen deze uit meerdere starts en landingen bestaan zoals een lesvlucht zonder dat hierbij fysiek de start/landingsbaan wordt geraakt. Onderstaande tabel geeft een overzicht van type bewegingen van luchtvaarttoestellen zoals deze op de onderzochte luchthavens kunnen voorkomen.

Type	Type luchtvaarttoestel (meer of minder dan 6000 kg)	Soort beweging	Aantal bewegingen	Voorbeeld(en)
Start	> 6000 kg	Start	1	
Landing	> 6000 kg	Landing	1	
Doorstart	> 6000 kg	Landing-Start-Landing	3	
Enkele terreinvlucht	< 6000 kg	Start-Landing	2	
Meervoudige terreinvlucht	< 6000 kg	X aantal Start-Landing	X aantal maal 2	

Zoals uit de tabel met de vergelijking tussen de verschillende luchthavens is op te maken, wordt door de opstellers van de meldingenrapportages op verschillende wijzen een maximaal aantal aan meldingen aan een vlucht of aan een vliegtuigbeweging gekoppeld. Aanbevolen wordt om meldingen te koppelen aan bewegingen en niet aan vluchten. Hierbij is een beweging gedefinieerd als een start, landing, doorstart of touch&go.

2.2 Locatie

Het onderzoek heeft tevens uitgewezen dat de opstellers van de meldingenrapportages elk hun eigen definitie gebruiken voor een locatie. Zo is bij de luchthaven Eelde het mogelijk om een melding in te dienen vanaf een ander adres en bij Maastricht om een melding in te dienen van een camping of vakantiepark. Op dit moment is het voor de luchthaven Rotterdam niet mogelijk om vanaf een openbare locatie een melding in te dienen terwijl dit wel de wens van melders is. Aanbevolen wordt om een definitie van een locatie vast te leggen:

Een locatie is:

- een adres is postcode, huisnummer met toevoeging of
- een openbare locatie op basis van rijksdriehoekcoördinaten of LAT/LNG WGS84 met als buffer een cirkel met een straal van 10 meter.

Met behulp van een locatieservice kan op basis van postcode, huisnummer en toevoeging de X en Y coördinaten bepaald worden. Voor een openbare locatie kan dit niet. Bij een wandeling door bos of park kan het wenselijk zijn om een melding over een vlucht in te kunnen dienen. Hierbij is geen adres voorhanden. Het woonadres van de melder is niet gelijk aan de locatie van de melding. De X en Y coördinaten van de melder op dat moment kunnen hierbij worden gebruikt als locatie. Omdat de X en Y coördinaten een bepaalde onnauwkeurigheid hebben en continue variëren, is een buffer nodig. Deze buffer zorgt er tevens voor dat niet onbeperkt vanuit een bos of park bijvoorbeeld onbeperkt over dezelfde vlucht gemeld kan worden.

2.3 Aantal meldingen per locatie per beweging

Met het voorstel voor een vliegtuigbeweging en locatie kan nu het maximaal aantal meldingen per locatie en per vliegbeweging worden vastgelegd.

Het aantal bewoners op een adres is onbekend. Dit kan er 1 zijn maar ook 10. Om er voor te zorgen dat niet onbeperkt van 1 adres gemeld kan worden, moet een grens ingesteld worden. De meldingen van alle bewoners van een adres kunnen wel in de database opgeslagen worden maar bij het tellen en rapporteren wordt per locatie een grens gehanteerd. Voor RTHA is deze grens op dit moment 2. Hierdoor moeten melding nummer 3 en meer afkomstig van hetzelfde adres en over dezelfde vlucht handmatig verwijderd worden. Dit is een tijdrovende handeling. Aanbevolen wordt om maximaal 1 melding per adres/locatie per vliegbeweging te rapporteren. Hierdoor kunnen processen geautomatiseerd worden en hoeft niet handmatig gecorrigeerd te worden.

Om vervolgens vast te stellen of sprake is van 1 beweging of meerdere bewegingen is aansluiting gezocht bij het softwarematig geografisch correct kunnen koppelen van een melding aan een beweging. Zoals uit tabel in paragraaf 3.1 is op te maken, zijn meerdere type bewegingen mogelijk. Het type is afhankelijk van het aantal keer dat een beweging van een toestel door een denkbeeldig gebied rondom de start/landingsbaan heen vliegt. Voor een start of landing is dit 1 maal, voor een doorstart is dit 3 maal. Aanbevolen wordt om de grootte van het start/landingsbaangebied vast te leggen op 100 meter verticaal en 100 meter horizontaal. Door het aantal doorsnijding door dit gebied te delen door 2 en vervolgens naar boven af te ronden naar het dichtstbijzijnde gehele getal wordt het aantal bewegingen vastgelegd. Bij een doorstart worden 3 doorsnijdingen geregistreerd dus is aantal bewegingen $3/2 = 1.5 =$ afgerond 2 bewegingen. Bij een testvlucht met 5 touch&go's worden 12 doorsnijdingen geregistreerd dus resulteert dit in 6 bewegingen.

Per locatie en per beweging kan 1 melding ingediend worden. Bij 6 bewegingen kunnen maximaal 6 meldingen per locatie ingediend worden.

2.4 Meldingen uitsluiten van registratie

Uit onderzoek blijkt dat de opstellers van de meldingenrapportage naar eigen inzicht bepalen op meldingen die geen relatie hebben met betreffende luchthaven wel of niet gerapporteerd worden. Bij het analyseren van de meldingen wordt gekeken naar het voorkomen van vermijdbare hinder. Niet van belang zijn bijvoorbeeld meldingen over verkeer dat van en naar een andere luchthaven vliegt. Deze meldingen kunnen niet voorkomen worden ondanks eventuele maatregelen aan de eigen luchthaven. Om te bepalen of verkeer bestempeld kan worden als verkeer van en naar de eigen luchthaven kan gebruik worden gemaakt van de zogenaamde control zones CTR of TMA of van de routeinformatie van een vlucht. De CTR controle zone is vastgelegd als een gebied met een straal van 14.8 km met een verticale begrenzing van 3000 ft. De TMA daarentegen is minder eenduidig begrensd. Aanbevolen wordt om alle meldingen te registreren maar de meldingen over vliegtuigbewegingen buiten de eigen CTR niet te rapporteren. Indien het een vlucht van of naar een andere Nederlandse luchthaven betreft kan deze door gezet worden naar het betreffende meldingenloket.

2.5 Indeling melders in klassen

In de gesprekken met de opstellers van de meldingenrapportages, de CRO Rotterdam en de gemeente Schiedam is de voorkeur uitgesproken voor het indelen van de melders in klassen. Uit de meldingenrapportages blijkt dat alleen Eindhoven en Lelystad gebruik maakt van een tabel met indeling van melders in klassen op basis van het aantal ingediende meldingen:

Klasse	Aantal meldingen per melder	
	Eindhoven (kwartaal + jaar)	Lelystad (halfjaar)
1	1-10	1
2	11-25	2-5
3	26-50	6-10
4	51-100	11-20
5	101-200	21-50
6	201-500	51-200
7	500+	201+

Uit bovenstaande tabel is op te maken dat beide luchthavens gebruik maken van 7 klassen, beide een grens hebben op 10, 50 en 200 maar dat de laatste klasse verschilt. De luchthaven Eindhoven is volledig operationeel en registreerde 20621² meldingen in 2020. De luchthaven

² Jaarrapportage meldingen geluidhinder luchthaven Eindhoven 2020

Lelystad daarentegen verwerkt nog geen groot verkeer en registreerde 346³ meldingen in 2020 op jaarbasis. Lelystad heeft daarom 5 klassen in de grens tot 50 terwijl dit voor Eindhoven er slechts 3 zijn.

Voor het voorstel klasse indeling zijn de volgende overwegingen in volgorde van prioriteit gemaakt:

1. 7 klassen
2. Handhaven grenswaarden 10, 50 en 200
3. 4 klassen tot de grens van 50
4. Publicatie jaren Eindhoven (8) wegen zwaarder dan Lelystad (1)

Dit resulteert in de volgende klasseindeling:

Klasse	Aantal meldingen per melder
1	1-2
2	3-10
3	11-25
4	26-50
5	51-100
6	101-200
7	201+

2.6 Analyses

Maastricht en Rotterdam voeren tevens analyses uit bijvoorbeeld op vermijdbare hinder. Hierbij worden de melders in twee groepen verdeeld, de frequente melders en de overige melders. Ook Eelde maken onderscheid in deze twee groepen. De grenswaarde waarbij deze twee groepen gesplitst worden is echter voor elke luchthaven verschillend en afhankelijk van het aantal melders, meldingen en bewegingen. Uit de gesprekken met de opstellers van de meldingenrapportages is de voorkeur uitgesproken voor het kunnen uitvoeren van analyses waarbij gebruik kan worden gemaakt van een eigen grenswaarde voor frequente melders. Dit kan zowel een vaste als een percentiel grenswaarde zijn. Echter om analyses onderling te kunnen vergelijken zal naast een eigen grenswaarde ook een gezamenlijke grenswaarde afgesproken moeten worden. De keuze voor de 98 percentielwaarde als grenswaarde is onderbouwd in notitie "Onderzoek grenswaarde frequente melder" versie 1.3 van 22 februari 2021.

³ Rapport Meldpunt Lelystad Airport Meldingenoverzicht januari t/m juni 2020 en Meldingoverzicht juli t/m december 2020

Bijlage 2

Notitie

Aan
Leden Commissie Regionaal Overleg RTHA

Kopie aan

Datum	Documentnummer	Project	Auteur
25 februari 2021	22312869		R. Algra

Onderwerp
Onderzoek grenswaarde frequente melder

Inleiding

In de bijeenkomst van de CRO van 17 december 2020 is het rapport “Onderzoek grenswaarde frequente melder” (d.d. 2 december 2020) besproken dat DCMR op verzoek van de CRO heeft opgesteld. In dit rapport is een voorstel beschreven om te komen tot een nieuwe grenswaarde voor frequente meldingen. In de vergadering is de vraag gesteld of er niet een andere benadering zou moeten plaatsvinden waarbij het totaal aantal meldingen als uitgangspunt wordt gehanteerd. DCMR heeft hier onderzoek naar gedaan. Er is een nieuwe versie opgesteld van het bovengenoemde rapport (versie 1.3 met als datum 22 februari 2021) waarin deze methode als derde optie is toegevoegd en waarin de verschillen zijn beschreven (respectievelijk in paragraaf 5.3 en 5.4). Zie voor achtergrond informatie (https://www.cro-rotterdam.nl/uploads/Vergaderstukken/2021%2003%2004/08.b.bis%20DMS_MP-%2322307440-v1.3-Rapport%20onderzoek_grenswaarde_frequente_melder.pdf) De drie opties zijn voor een beoordeling aan een statisticus voorgelegd. Gelet op haar reactie blijft het advies van DCMR om te kiezen voor de optie op basis van de 98-percentiel benadering (optie 1 in het rapport).

Omdat deze materie complex en abstract is, hebben we in deze notitie, voor een betere begripsvorming de methode met de percentielbenadering uitgewerkt voor het gebruiksjaar 2019. Zowel de tabel als de grafiek aan het eind van deze notitie is daarbij zeer illustratief.

Hieraan vooraf gaat een toelichting op de werkzaamheden van DCMR met betrekking tot het analyseren van meldingen, de uitgangspunten voor het samenstellen van een representatieve dataset en een voorbeeld waaruit het belang van een goede dataset blijkt in relatie tot het doel van de analyse.

Het analyseren van meldingen.

DCMR registreert meldingen van bewoners die overlast hebben van vliegtuiggeluid. Registreren is geen doel op zich. In het jaarrapport “Meldingen RTHA” wordt met analyses naar verbanden en trends gezocht. Met die analyses zijn we op zoek naar sturingsinformatie.

Sturing op het proces of op de operatie bij de luchthaven waardoor de overlast misschien kan worden verminderd.

Het aantal meldingen per bewoner verschilt sterk. De helft van de bewoners dienen slechts 1 of 2 meldingen per jaar in. Er zijn een paar die heel veel meldingen indienen (tot ruim 4200 en 5800 meldingen per bewoner per jaar).

De vraag is hoe je al deze meldingen statistisch verantwoord gebruikt in de analyse. Is de overlast die door die ene bewoner met 4000 of 6000 meldingen wordt gemeld representatief voor de overlast die door de rest van de groep wordt ervaren? En als je die betreffende bewoners (die sterk boven de groep uitsteken) buiten beschouwing zou laten, wil dit dan zeggen dat die bewoners geen overlast of geen recht van spreken hebben? Het antwoord op beide vragen is Nee!

Uitgangspunten voor een representatieve dataset

In het jaarrapport wil DCMR analyses kunnen maken en trends kunnen laten zien. Daarvoor is een representatieve dataset nodig. Om tot een dergelijke set te komen wordt tot op heden gewerkt met een vaste grenswaarde om onderscheid te maken naar frequente melders en overige melders. Deze vaste grenswaarde is aan vervanging toe omdat deze niet past bij het sterk gestegen aantal meldingen. De zoektocht naar een nieuwe grenswaarde moet zijn gebaseerd op een statistisch verantwoorde methode. Er zijn verder in dat kader 3 uitgangspunten geformuleerd:

1. De nieuwe methode moet altijd toepasbaar zijn ongeacht het totaal aantal meldingen. Dat wil zeggen dat een sterke groei of krimp geen aanleiding moet geven om de methode (opnieuw) te moeten herzien.
2. De nieuwe methode moet toepasbaar zijn op elke dataset of deze een scheve verdeling of juist een meer homogene verdeling kent. Onder een scheve verdeling wordt verstaan dat er veel bewoners weinig meldingen indienen en een paar bewoners veel meldingen indienen. Onder homogeen wordt in dit geval verstaan dat het aantal meldingen per bewoner niet sterk verschilt op een enkele uitzondering na.
3. De nieuwe methode moet het mogelijk maken om, met betrekking tot het aantal meldingen, luchthavens onderling te kunnen vergelijken. Daardoor kan er geen (nieuwe) vaste grenswaarde worden ingesteld. In absolute aantallen kan er immers geen vergelijk worden gemaakt tussen bijvoorbeeld de luchthaven van Rotterdam en die van Groningen.

Waarom wordt er met een aparte dataset gewerkt?

Bij statistisch onderzoek is het gebruikelijk om de uitschieters buiten beschouwing te laten. Dit kan met een ondergrens, een bovengrens, of beiden. Een veel gebruikte waarde als bovengrens is het 95-percentiel. In elk proces kunnen zich situaties voordoen, waardoor resultaten niet meer representatief zijn voor de trend van de groep. Er kunnen dan verkeerde conclusies worden getrokken. Daarom worden dergelijke uitschieters uit een dataset verwijderd. Een eenvoudig voorbeeld met getallen ter illustratie:

In enig jaar worden 10.000 meldingen ontvangen van 400 bewoners. Uit onderzoek blijkt:

- 95% van de melders genereert 75% van de meldingen.
Ofwel: 380 bewoners dienen 7500 meldingen in. Gemiddeld circa 20 meldingen per bewoner.
- 5% van de melders genereert 25% van de meldingen.
Ofwel: 20 bewoners dienen 2500 meldingen in. Gemiddeld 125 meldingen per bewoner.
- Over het totaal aantal meldingen is het gemiddeld aantal meldingen per bewoner 25.

In het jaar erna blijft het beeld van de grote groep gelijk, maar dezelfde bewoners van de kleine groep dienen 2x zo veel meldingen in. De situatie is dan als volgt:

- 380 bewoners dienen 7500 meldingen in;
- 20 bewoners dienen 5000 meldingen in; Gemiddeld 250 meldingen per bewoner.
- Totaal 12.500 meldingen; het gemiddeld aantal meldingen over het totaal bedraagt 31,25.

De conclusie zou kunnen zijn dat het gemiddeld aantal meldingen per bewoner aanzienlijk is gestegen. Op basis van de getallen is het beeld genuanceerder. Er is een ontwikkeling in de kleine groep, terwijl het beeld in de grote groep onveranderd is gebleven.

DCMR is gevraagd om, door het inzichtelijk maken van trends en het uitvoeren van analyses, sturingsinformatie te genereren die een bijdrage kan leveren aan het verminderen van de overlast. Bij de analyses richten we ons op het meldingspatroon dat voor de meeste bewoners geldt en daarmee representatief is voor de ervaren overlast. Dat betekent dat eventuele maatregelen of verklaringen (van bepaalde ontwikkelingen) van toepassing zijn op de grootste groep bewoners. De focus en daarmee de methode moet zich richten op een representatieve **groep melders** en niet alleen op een representatieve groep meldingen.

Overigens blijft de groep frequente melders in de rapportages ook in beeld, maar wordt qua trends en analyse apart beschouwd. Alle meldingen worden geregistreerd en genoemd.

Werkwijze: aantal meldingen of aantal melders?

Rekening houdend met de geformuleerde uitgangspunten stelt DCMR voor om te werken met een flexibele grens die is gebaseerd op een percentielwaarde. Voorstel is uit te gaan van het 98 percentiel. De uitgebreide toelichting en de verkenning die hier aan ten grondslag ligt is beschreven in het rapport 'Onderzoek grenswaarde frequente melder' d.d. 22 februari 2021.

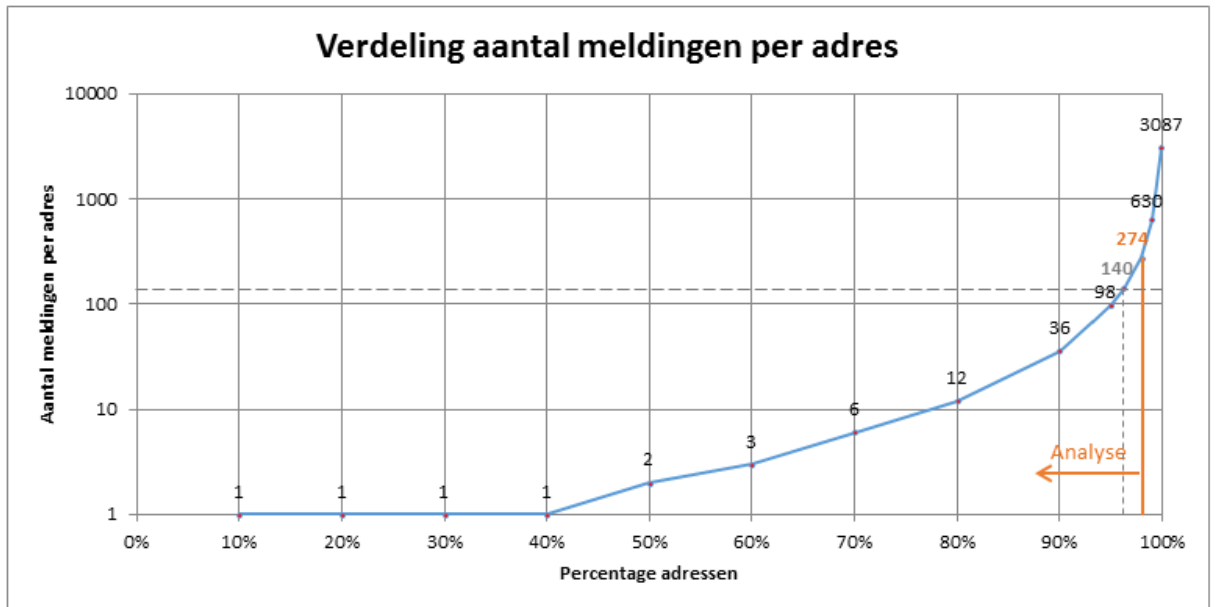
Voorbeeld gebruiksjaar 2019

Ter illustratie hebben we de percentiel-benadering uitgewerkt voor het gebruiksjaar 2019. In 2019 blijkt de vaste grens van 140 meldingen te liggen op het 96^{ste} percentiel. Het 98^{ste} percentiel levert een grens op van 274 meldingen.

Huidig	Toekomst
1886 adressen	1886 adressen
Grens is 140 meldingen	Grens is 98-percentiel
96% van adressen	98% van adressen

Percentage Adressen	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	95%	96%	98%	99%	100%
Minimaal aantal meldingen per jaar	1	1	1	1	2	3	6	12	36	98	140	274	630	3087

In een grafiek uitgezet levert dit de volgende figuur:



De oranje verticale lijn laat zien welke gegevens in de analyse worden meegenomen, namelijk alle bewoners die 274 meldingen of minder hebben ingediend.

Relatie met het verleden

De onderstaande tabel geeft een overzicht van het percentage frequente melders (op basis van de vaste grenswaarde van 140 meldingen per jaar) en percentage overige melders over de periode 2014 – 2019.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
frequente melder	1%	1%	2%	2%	2%	4%
overige melder	99%	99%	98%	98%	98%	96%
Grenswaarde 98-percentiel	76	76	132	134	214	274

Uit de tabel blijkt dat tot 2018 de set gegevens die is gebruikt voor analyse steeds is gebaseerd op een percentage tot 98%. Dit verandert in 2019, dan zien we dat het percentage daalt naar 96% als aandeel voor de overige melders en 4% voor de groep frequente melders. Dit wordt veroorzaakt door de groei van het aantal bewoners dat frequente meldingen indient. Met de keuze voor het 98-percentiel wordt er weer aansluiting gevonden bij de werkwijze van voor 2019.