

# Geluidsbelasting gebruiksjaar 2022



Afwijkend baangebruik

Verdeling geluid in segmenten

Stillere helikopters in praktijk



# Eindstand gebruiksjaar 2022

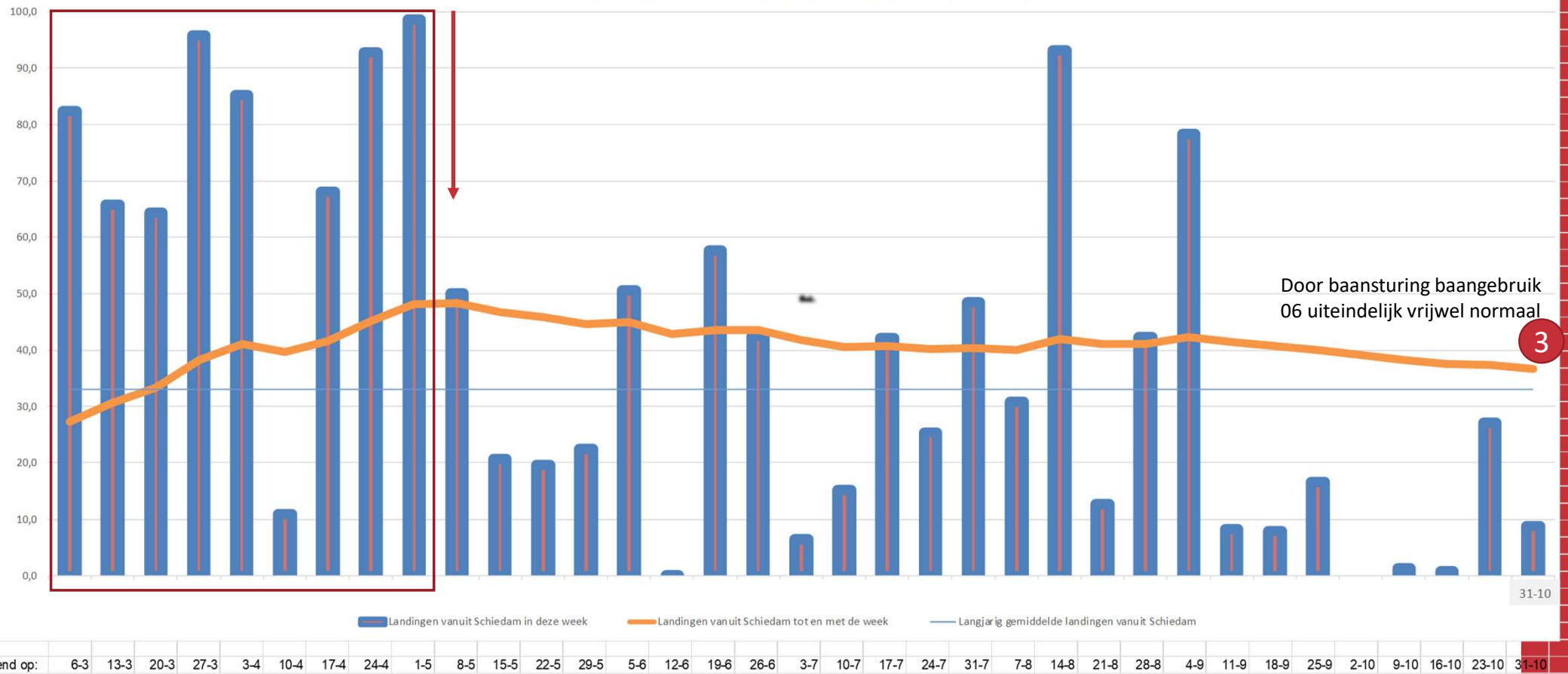
- Alle handhavingspunten zijn binnen de vergunde ruimte gebleven

Naam	X [m]	Y [m]	Maximaal toegestane geluidsbelasting in Lden [dB(A)]	Feitelijke geluidsbelasting in Lden [dB(A)]	Geluid %
HH06	88.992	440.786	68,77	68,35	90,78
HH24	91.025	442.064	69,95	69,85	97,72
Punt_3	94.100	444.300	54,36	54,23	97,05
Punt_4	91.800	441.900	53,98	51,63	58,21
Punt_5	88.700	439.900	55,01	51,89	48,75
Punt_6	86.000	438.900	53,89	53,75	96,83

# Afwijkend baangebruik in gebruiksjaar 2022

- 1 Extreem baangebruik door noord- en oostenwind in maart – april 2022
- 2 Baansturing ingesteld om overmatig baangebruik 06 terug te dringen

Relatief aandeel landingen vanuit Schiedam (baan 06) gebruiksjaar 2022 per week



3

# Verdeling verkeer segmenten m.b.t. geluid

		Aandeel geluid	
		GJ2019	GJ2022
Slotgecoördineerd	2	73,3%	64,4%
Trauma	1	20,9%	28,1%
Politie		0,7%	1,4%
Business aviation	3	2,8%	4,1%
Overig		2,3%	2,0%
Let op percentages zijn relatief (beide tellen op naar 100%)			
2019 is met een andere indeling berekend dan 2022			
Dit is met name relevant voor business aviation			

- 1 Relatief aandeel geluid van trauma en politie is toegenomen t.o.v. 2019
- 2 Aandeel geluid van slot gecoördineerd verkeer is gedaald t.o.v. 2019
- 3 Overige segmenten: business aviation en overig verkeer niet significant in geluidbelasting en vrijwel ongewijzigd

# Bijdrage groothandelsverkeer

## Groothandelsverkeer heeft minder verkeer in 2022 dan in 2019

1. Luchthaven heeft alle middelen ingezet om een feitelijke overschrijding te voorkomen, namelijk:

- a) Baansturing om afwijkend baangebruik terug te dringen
- b) Stoppen van (her)uitgifte van slots en groot lesverkeer conform Beheersplan

NB: Uitgegeven slots kunnen niet worden ingetrokken

2. De hinderbeleving kan dit jaar anders ervaren worden doordat er na 2,5 jaar Covid weer gevlogen is (terwijl dit minder was dan in 2019). Daarbovenop kan de eenmalig afwijkende verdeling voor 2022 over winter en zomer invloed hebben op de hinderbeleving.

# Minder groothandelsverkeer in GJ2022 t.o.v. 2019

Vergelijk groothandelverkeer (GHV) gebruiksjaar 2022 tov gebruiksjaar 2019													
GJ2019	2018		2019										Totaal
	Nov	Dec	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	
Lijn	698	672	789	832	1.099	1.333	1.716	1.663	1.667	1.677	1.652	1.466	15.264
Vakantie	34	26	36	46	41	72	97	122	204	259	147	109	1.193
Adhoc	7	7	13	9	26	5	3		4	4	5	15	98
Vracht					3								16.555
Totaal GHV 2019	739	705	838	887	1.169	1.410	1.816	1.785	1.875	1.940	1.804	1.590	
capdec W18	6.034	(22wk)											
capdec S19	11.826	(30wk)	Overgeheveld		13.148								
Totaal capdec	17.860		Gebruik slots		92,7%								
GJ2022	2021		2022										Totaal
	Nov	Dec	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	
Lijn	406	376	495	504	781	1.134	1.579	1.460	1.815	1.747	1.487	1.800	13.584
Vakantie	18	8	8	8	12	68	122	125	352	389	136		1.246
Adhoc	5		3	3	3	16	25	10	9	1	3		78
Vracht			36	17			3		1				14.908
Totaal GHV 2022	429	384	542	532	796	1.218	1.729	1.595	2.177	2.137	1.626	1.800	
Vershil GHV tov 2019	-310	-321	-296	-355	-373	-192	-87	-190	302	197	-178	210	-1.647
capdec W21	5.374	(21wk)											
capdec S22	11.995	(31wk)	Overgeheveld		13.795	Teruggedraaid		11.995					
Totaal capdec	17.369		Gebruik slots		85,8%								

- 1 Van november tot en met juni (8 maanden) was significant minder verkeer t.o.v. 2019 door Covid. Deze overgebleven winterslots zijn overgeheveld naar de zomer
- 2 In juli, augustus en oktober (3 maanden) was er meer verkeer dan 2019.
- 3 Er is in totaal minder groothandelsverkeer in 2022 geweest t.o.v. 2019

# Bijdrage trauma- en politiehelikopters

## **Trauma- en politiehelikopters hebben een grotere bijdrage gehad in 2022 dan in 2019**

1. Er zijn meer inzetten van de diensten geweest, hiervoor is vooraf geen prognose aangeleverd en onduidelijk is of deze toename tijdelijk of blijvend van aard is
2. Er is meer in de avond/nacht gevlogen waardoor de nachtstraffactor is toegenomen. Ook hiervan is onduidelijk of dit tijdelijk of blijvend is

## **De bijdrage van de traumahelikopter geeft een vertekend beeld:**

1. De traumaheli wordt met theoretische radartracks berekend op de handhavingspunten terwijl daar in feite niet gevlogen wordt
2. De traumaheli vliegt al enkele jaren met stillere helikopters terwijl er tot nu toe niet mee gerekend kan worden



# Groei in (nacht)verkeer van traumahelikopter

## Ontwikkeling gebruik EC-135 (wordt voor het overgrote deel gebruikt door trauma en politiehelikopters)

	Aantal bewegingen	NSF	Effectief	Nachtbewegingen	
				Trauma	Politie
<b>Aannames bij besluiten</b>					
Onderhandelaarsakkoord 1998	6.300	1,00	<b>6.300</b>	0	0
Lden berekening omzettingsregeling 2013	6.846	1,00	<b>6.846</b>	0	0
NB OR2013 is een één op één omzetting van het aanwijzingsbesluit laatste gewijzigd in 2010 die gebaseerd is op het MER uit 2008 Nachtoperatie van de traumaheli is niet voorzien in het MER2008 omdat deze pas in 2011 gestart is en in 2008 niet bekend was.					
<b>Gerealiseerde aantallen (vanuit Ldentool)</b>				(vanuit rapportage)	
Gebruiksjaar 2013	2.927	2,08	<b>6.088</b>	198	8
Gebruiksjaar 2014	3.613	2,03	<b>7.334</b>	235	3
Gebruiksjaar 2015	4.507	2,06	<b>9.284</b>	293	0
Gebruiksjaar 2016	5.417	2,12	<b>11.484</b>	394	1
Gebruiksjaar 2017	5.202	2,13	<b>11.080</b>	392	9
Gebruiksjaar 2018	5.365	2,19	<b>11.749</b>	488	0
Gebruiksjaar 2019	4.896	2,22	<b>10.869</b>	454	2
Gebruiksjaar 2020	5.282	2,28	<b>12.043</b>	533	4
Gebruiksjaar 2021	6.172	2,25	<b>13.887</b>	548	6
Gebruiksjaar 2022	6.036	2,46	<b>14.849</b>	694	3
	Toename tov 2019		<b>37%</b>		
	Toename tov OR2013		<b>117%</b>		

1

In de periode 2016-2020 is het aantal effectieve bewegingen relatief stabiel gebleven (circa 11.000-12.000 effectieve bewegingen)

2

Na 2020 is er een stijging in het aantal vluchten van spoedeisend verkeer ontstaan. Dit was onduidelijk of dit Covid gerelateerd was.

3

De stijging in nachtvluchten van 548 naar 694 resulteert in ruim 1.400 extra effectieve bewegingen t.o.v. 2021 (i.v.m. nachtstrafactor van 10)

4

Dit resulteert uiteindelijk in een onvoorziene toename van 37% effectieve bewegingen in 2022 voor spoedeisend verkeer t.o.v. 2019

NB: Ten tijde van het MER2008 was niet bekend dat de traumaheli 24/7 zou gaan vliegen (was toen 7-23 en alleen als daglicht was (niet in het donker dus))

## Stillere traumaheli



Foto: Ambulanceblog.nl

# Vlootvernieuwing traumaheli telt (nog) niet mee

- De traumaheli is sinds 2018 de vloot aan het vernieuwen van de oudere EC135-T2+ naar de nieuwe en stillere EC135-P3H
- 4 van de 6 trauma helikopters zijn beduidend stiller dan momenteel mee gerekend wordt
- Deze nieuwe helikopters zijn opgenomen in de nieuwe appendices 13.4

Geluidsniveau	Approach (dB)	Overflight (dB)	Take Off (dB)
T2+ (oud)	94,9	85,7	88,3
P3H (nieuw)	90,3	82,7	86,1

Registratie	Type	In dienst
PH-TTR	P3H (nieuw)	Juni 2018
PH-DOC	P3H (nieuw)	September 2019
PH-LLN	P3H (nieuw)	Mei 2020
PH-UMC	P3H (nieuw)	Juni 2020
PH-MAA (reserve)	T2+ (oud)	Juni 2007
PH-HVB (reserve)	T2+ (oud)	Juni 2009

**Bedankt voor de  
aandacht**

