

Dreigende overschrijding gebruiksjaar 2022



Afwijkend baangebruik

Verdeling geluid in segmenten

Radartracks versus modelroutes

Stillere helikopters in praktijk

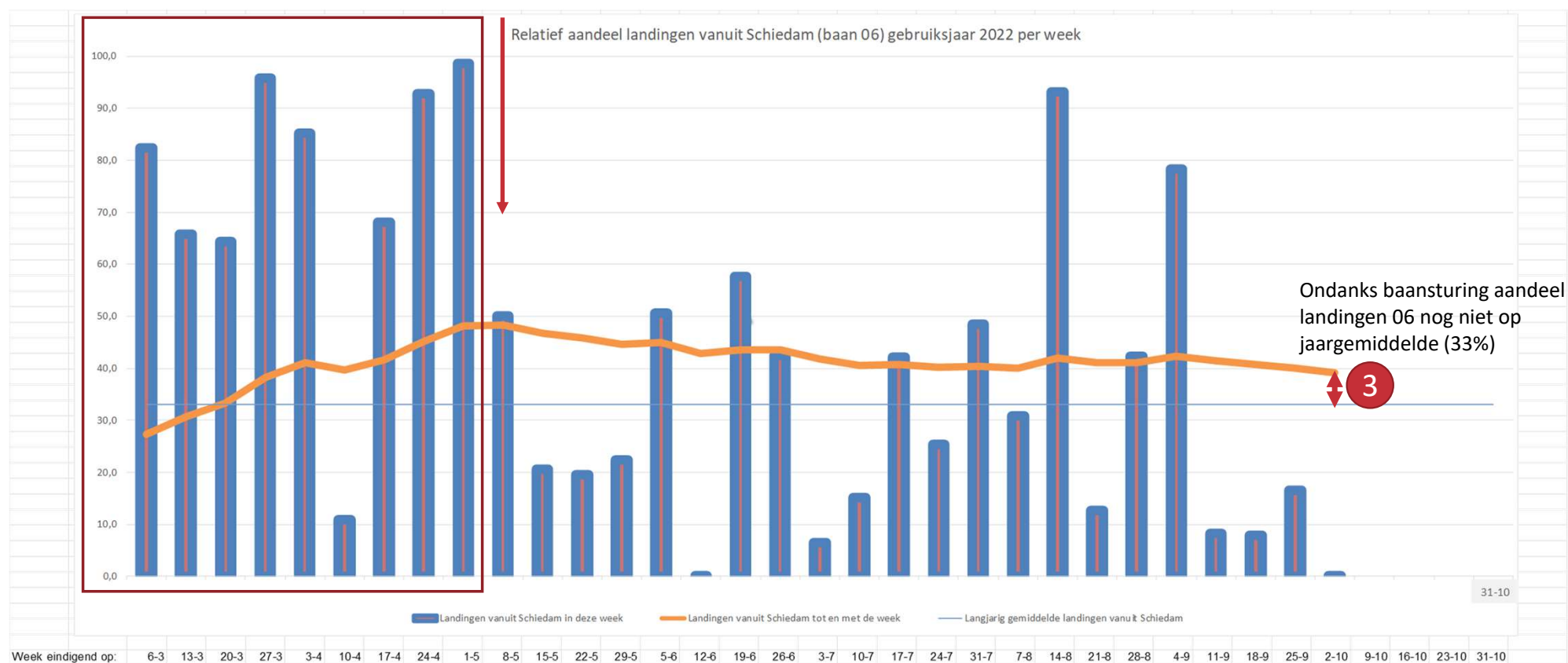
Veelgehoorde vragen



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



Verdeling verkeer segmenten m.b.t. geluid

		Aandeel geluid	
		GJ2019	GJ2022*
Slotgecoördineerd	2	73,3%	66,9%
Trauma	1	20,9%	27,1%
Politie		0,7%	1,2%
Business aviation	3	2,8%	2,8%
Overig		2,3%	1,9%
GJ2022* = ZOG GJ2022 per 30 sep 2022			
Let op percentages zijn relatief (beide tellen op naar 100%)			

- 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	t/m sep
	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	13.798
Vakantie	34	26	36	46	41	72	97	122	204	259	147	109	1.193	1.084
Adhoc	7	7	13	9	26	5	3		4	4	5	15	98	83
Vracht					3								16.555	14.965
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	t/m sep
	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	11.784
Vakantie	18	8	8	8	12	68	122	125	352	389	136		1.246	1.246
Adhoc	5		3	3	3	16	25	10	9	1	3		78	78
Vracht			36	17			3		1				14.908	13.108
Totaal GHV 2022	429	384	542	532	796	1.218	1.729	1.595	2.177	2.137	1.626	1.800		
Verschil GHV tov 2019	-310	-321	-296	-355	-373	-192	-87	-190	302	197	-178	210	-1.647	-1.857
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 (naar verwachting ook) oktober (3 maanden) was er meer verkeer dan 2019.
- 3 Er is 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 dreigende overschrijding in handhavingspunt 6 als gevolg van de traumaheli geeft een vertekend beeld om twee redenen:

1. De traumaheli wordt op handhavingspunt 6 wel berekend terwijl het er in praktijk niet vliegt
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
Aannames bij besluiten							
Onderhandelaarsakkoord 1998			6.300	1,00	6.300	0	0
Lden berekening omzettingsregeling 2013			6.846	1,00	6.846	0	0
NB OR2013 is een één op één omzetting van het aanwijzigingsbesluit 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.							
Gerealiseerde aantallen (vanuit Ldentool)							
Gebruiksjaar 2013			2.927	2,08	6.088	198	8
Gebruiksjaar 2014			3.613	2,03	7.334	235	3
Gebruiksjaar 2015			4.507	2,06	9.284	293	0
Gebruiksjaar 2016			5.417	2,12	11.484	394	1
Gebruiksjaar 2017			5.202	2,13	11.080	392	9
Gebruiksjaar 2018			5.365	2,19	11.749	488	0
Gebruiksjaar 2019			4.896	2,22	10.869	454	2
Gebruiksjaar 2020			5.282	2,28	12.043	533	4
Gebruiksjaar 2021			6.172	2,25	13.887	548	6
1 okt 2021 t/m 30 sep 2022 (laatste 12 maanden)			6.118	2,44	14.928	692	4
Toename tov 2019					37%		
Toename tov OR2013					118%		

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))

- 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 692 resulteert in ruim 1.400 extra effectieve bewegingen t.o.v. 2021 (i.v.m. nachtstraffactor van 10)
- 4 Dit resulteert uiteindelijk in een onvoorziene toename van 37% effectieve bewegingen in 2022 voor spoedeisend verkeer t.o.v. 2019

Gebruik tracks bij vaststellen en handhaven

- Geluid van groot verkeer (IFR) is vastgesteld op basis van werkelijke radartracks en gehandhaafd op basis van werkelijke radartracks
- Geluid van klein verkeer (VFR) niet zijnde een helikopter is vastgesteld op basis van de VFR-vliegroutes en wordt gehandhaafd op basis van de VFR-vliegroutes (geen radartracks)
- Geluid van helikopters is vastgesteld op basis van de IFR-vliegroutes en wordt gehandhaafd op basis van de IFR-vliegroutes (ook als deze VFR vliegen!)

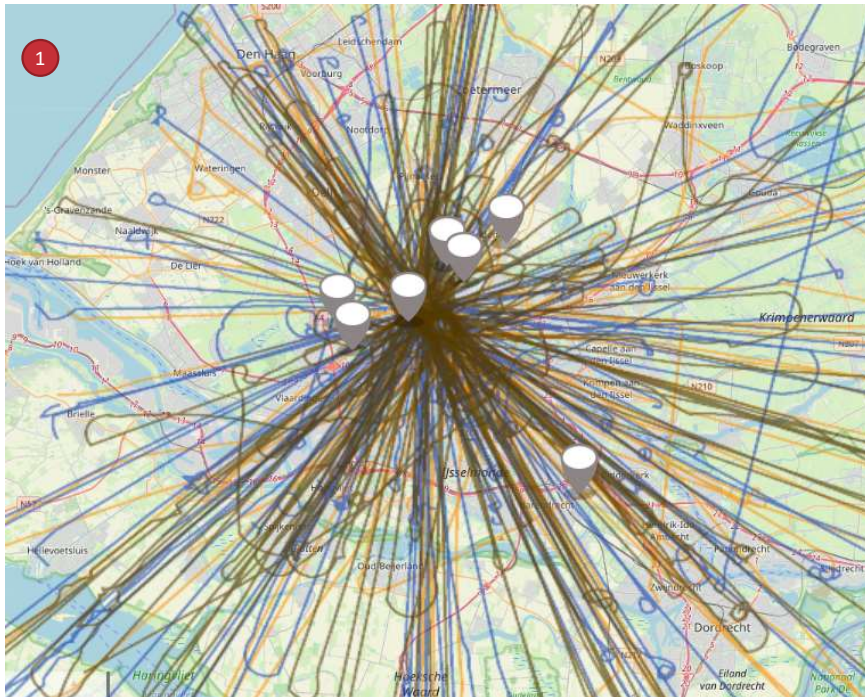
IFR = Instrument flight rules

VFR = Visual flight rules

Verschil routes trauma

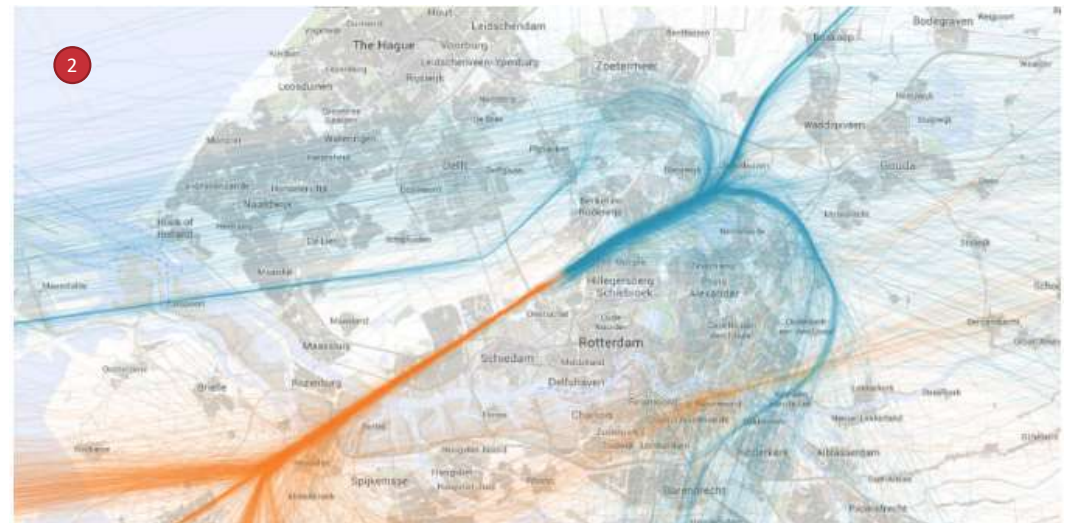
1 De traumahelikopter vliegt in alle richtingen uit, meestal niet over de handhavingspunten. De “lussen” zijn gevolg van gecancelde inzetten

2 Handhaving vindt plaats met theoretische tracks. Hierdoor wordt het geluid berekend op een plaats waar de werkelijke geluidsbelasting niet optreedt

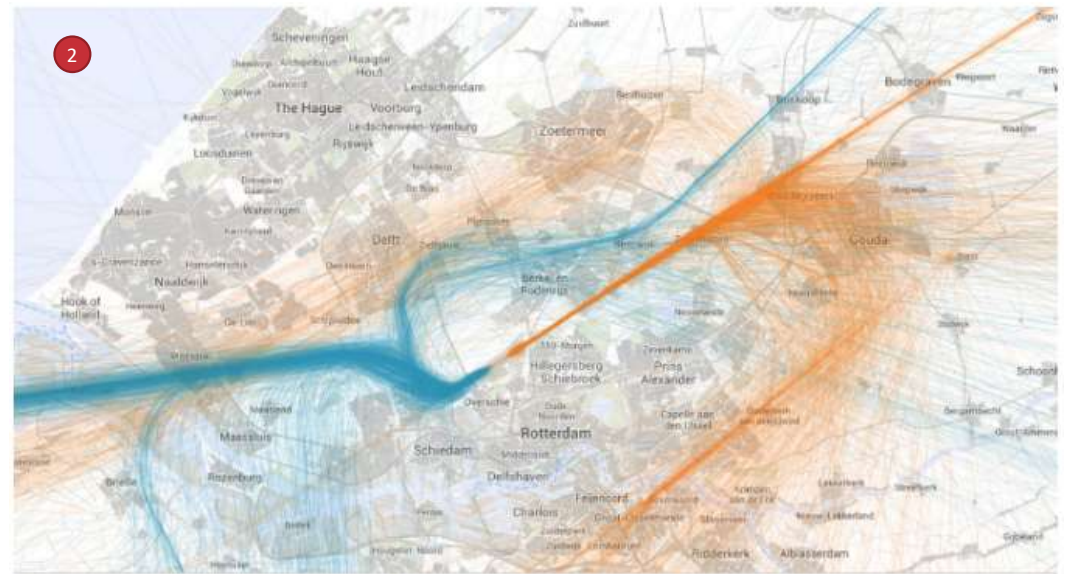


Werkelijke radartracks, augustus 2022 Traumaheli

Bron: RANOMOS+, radartracks LVNL



Figuur 2-8a Starten en landen in noordoostelijke richting (baan 06).



Figuur 2-8b Starten en landen in zuidwestelijke richting (baan 24).

Waarom worden er geen radartracks gebruikt voor de helikopters?

Historie omzettingsregeling

- Omzettingsregeling 1 januari 2013 is een één op één omzetting van het laatste aanwijzingsbesluit
- Aanwijzingsbesluit is laatst gewijzigd op 18 oktober 2010, nieuwe (Ke) geluidszone
- Aanwijzingsbesluit 2010 is genomen op basis van MER2008
- Bij het maken van MER2008 waren er nog onvoldoende radartracks beschikbaar van klein verkeer en helikopters (zogenoemd VFR-verkeer)
- Verplicht mode S transponder stamt uit mei 2008, sinds dat moment wel voldoende radartracks

Conclusie: doordat de huidige omzettingsregeling gebaseerd is op het MER 2008 en er toen geen radartracks beschikbaar waren, wordt er gerekend met theoretische routes.

→ In het nieuwe luchthavenbesluit zal er gerekend worden met radartracks.

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 worden opgenomen in de nieuwe appendices 13.4 (moet nog gepubliceerd worden door I&W)
- De bijdrage van de trauma helikopter in handhavingspunt 6 betreft alleen landingen. Op landingen is de trauma heli momenteel 4,6 dB stiller, wat neerkomt op -63% reductie in geluidbelasting

Geluidsniveaus	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

De overheveling van winter naar zomer slots op RTHA heeft geen relatie tot de beperkingen op Schiphol

- Overheveling van slots van winter naar zomer is aangekondigd op 14 februari 2022
- Dit was ruim voor de maatregelen (medio mei) op Schiphol
- Er kunnen geen slots overgeheveld worden van Schiphol naar RTHA
- Luchtvaartmaatschappijen hebben een beroep kunnen doen op de beschikbare capaciteit op RTHA

Redenen van overheveling waren:

- Er bleven veel ongebruikte slots over a.g.v. Covid reisbeperkingen in het winterseizoen
- Er was een forse wachtlijst voor het zomerseizoen op RTHA

De overschrijding is geen gevolg van te veel groothandelsverkeer

- In GJ2022 zijn er minder slots gedeclareerd dan in GJ2019
- Gebruik van gedeclareerde slots in GJ2022 lag lager dan in GJ2019
- In GJ2019 was er geen sprake van een (dreigende) overschrijding
- Groothandelsverkeer in GJ2022 zal lager uitpakken dit geldt voor:
 - Aantallen
 - Nachtstraffactor
 - Gebruikte vliegtuigtypes (gemiddeld nieuwer en stiller)
- De keuze om te stoppen met de (her)uitgifte van slots komt uit het beheersplan
- In GJ2022 was er niet meer groothandelsverkeer over het gebruiksjaar, wel was er (eenmalig) een groter verschil tussen winter en zomer

Contact

Steven van der Kleij

+31 (0)10 446 3514

Steven.van.der.Kleij@rtha.com

