

Aan de werkgroep hinderbeperking CRO Luchthaven Rotterdam
Van gemeenten Rotterdam en Lansingerland
D.d. 28 augustus 2019
Onderwerp: Resultaten quickscan wijziging vertrekroute RTHA

Inleiding

Naar aanleiding van een presentatie van LVNL in de CRO vergadering van 13 september 2018 heeft u de BRR geadviseerd een quick scan uit te voeren naar de effecten van een wijziging van de vertrekroute over baankop 24, richting Lansingerland (Route 06). Deze mogelijke routewijziging is ook opgenomen in het rapport actualisatie hinderbeperkende maatregelen RTHA d.d. januari 2019, dat is behandeld in de CRO d.d. 14 februari 2019. In deze CRO is tevens geconcludeerd dat de quick scan naar deze routewijziging prioriteit heeft.

In de BRR d.d. 11 maart 2019 is besloten het rapport Actualisatie maatregelen hinderbeperking RTHA vast te stellen en besloten is de quick scan uit te voeren waarvoor Rotterdam en Lansingerland ieder 50% van de kosten voor hun rekening nemen.

Uitvoering quick scan

De gemeente Rotterdam heeft mede namens de gemeente Lansingerland opdracht gegeven aan Adecs Airinfra dit onderzoek uit te voeren. Op 14 juni heeft Adecs de eerste versie van de Quick scan opgeleverd. Op 27 augustus heeft Adecs de definitieve versie van de Quick scan opgeleverd. Zie bijgaand document: Effecten microklimaat aanpassing SIDs 06 (gr20190823_Effecten_microklimaat_aanpassing_SIDs_06.pdf)

De resultaten van dit onderzoek zijn door Adecs, Lansingerland en Rotterdam besproken met de DCMR en de LVNL. Mede aan de hand hiervan is onderstaande toelichting opgesteld, die tot doel heeft de onderzoeksresultaten van een nadere duiding en opmerkingen te voorzien voor de bespreking in de CRO.

Toelichting op de quick scan

Resultaten

De resultaten laten zien dat:

- binnen het gebied van de* $L_{den} = 40$ dB(A) het totaal aantal ernstig gehinderden stijgt met 340 (1,9%). Dit is het totale aantal, dat wil zeggen dat hierbinnen ook de ernstig gehinderden liggen binnen de contouren van $L_{den} = 48$ dB(A) en $L_{den} = 56$ dB(A).
- Binnen het gebied van de $L_{den} = 48$ dB(A): het aantal ernstig gehinderden afneemt met 340 (6,8%).
- Binnen het gebied van de $L_{den} = 56$ dB(A): het aantal gehinderden afneemt met 20 (10%).

Voor het onderzoek is uitgegaan van het volgende:

1. Het vliegverkeer (aantallen, type toestellen, tijdstippen) zoals dat tevens gehanteerd is in alternatief 1 uit het concept MER 2016.
2. De SID-routes zijn bepaald op basis van een theoretische spreiding gebaseerd op de tolerantiegebieden. Dit wijkt af van de spreiding zoals die zich in de praktijk voordoet.
3. De bestaande woningbouw conform Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) van mei 2019. De nieuwbouwplannen zijn hierin nog niet meegenomen.

4. Er is alleen gekeken naar de effecten op geluidshinder door vliegverkeer. Andere bronnen zijn niet meegenomen.
5. Er is uitgegaan van de dosis-effect relatie zoals die ook gehanteerd is in het concept MER 2016.

Voor de interpretatie en waardering worden de volgende opmerkingen meegegeven, refererend aan de uitgangspunten

Verschil tussen berekende en werkelijke route

Zoals in de figuur op blz. 14 in de rapportage is te zien, wijkt de spreiding van de werkelijke route af van de gemodelleerde route in de berekening. In praktijk wordt veelal afgeweken van de standaardroute en wordt meer boven bebouwing gevlogen, met name boven Nesselande. Het lijkt daarmee aannemelijk dat de huidige geluidsbelasting in dit gebied hoger is dan de referentiesituatie in de berekening. Het is daardoor zeker niet uitgesloten dat het omsloten gebied van de $L_{den} = 40$ dB(A) bij Nesselande in praktijk kleiner is. Hierdoor is het lastig te bepalen wat het effect in de praktijk van de onderzochte routewijziging zal zijn voor wat betreft het verschil in het aantal ernstig gehinderden.

Geen nieuwbouwplannen meegenomen

Op blz. 20 is in de figuur weergegeven waar de nieuwbouwplannen zich bevinden. Deze plannen zijn niet in de cijfers zijn verwerkt.

Geen cumulatieve effecten van andere geluidsbronnen meegenomen.

In het onderzoek is geen rekening gehouden met cumulatie van geluidsbronnen.

Gehanteerde dosis-effectrelatie

De gehanteerde dosis-effectrelatie -op basis waarvan het aantal ernstig gehinderden is berekend- is vastgesteld als onderdeel van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol in 2002. Dit is de enige relatie die voor luchtvaartgeluid in Nederland beschikbaar is. Onbekend is of deze relatie op dit moment ook voor RTHA geldt. Omdat in de quickscan naar verschillen wordt gekeken, is de aanname gedaan dat er geen grote verschillen in toe- of afname van ernstig gehinderden zullen zijn ten opzichte van de werkelijke (maar onbekende) dosis-effectrelatie.

Hinderbeleving

In de uitgevoerde Quick scan is gerekend met gewogen gemiddelde geluidsniveaus over een heel jaar: De gehele dag (L_{den}) en 's nachts (L_{night}). Er zijn echter meer factoren die de hinderbeleving bepalen. Een andere indicator is de LA_{max} , waarbij het piekgeluid van een enkele vliegbeweging berekend wordt. Wat is het verschil van de geluidbelasting bij de routewijziging bij één vliegbeweging per vliegtuigtype?

Mogelijk aanvullend Onderzoek

AdecS heeft een offerte uitgebracht voor aanvullend onderzoek, die inzicht geeft in de hierboven gesignaleerde ontbrekende informatie (zie bijlage). Als bovenstaande ontbrekende informatie wordt toegevoegd geeft dit meer inzicht en kan bijdragen aan een betere oordeelsvorming maar vermoedelijk blijft het een lastige afweging of en wanneer er sprake is van een substantiële vermindering van het aantal (ernstig) gehinderden.

Besluit/Verdere procedure

Als de CRO van mening is dat deze routewijziging (al dan niet na nader onderzoek) tot een substantiële hindervermindering leidt en route wijziging wenselijk is, zijn de volgende stappen (zie stappenplan blz. 11 rapport actualisatie hinderbeperkende maatregelen):

1. Verzoek indienen bij LVNL tot wijziging SID's (**CRO**)
2. Door of in opdracht van LVNL: procedure-ontwerpdokument opstellen (**CRO**)
3. Door of in opdracht van LVNL: procedure verifiëren en valideren (CRO)
4. Procedure publiceren en implementeren (LVNL)
5. Het gebruik van de procedure monitoren en koppelen aan klachtenregistratie DCMR

Opmerkingen;

1. Als voor verzoek aan LVNL tot routewijziging wordt gekozen dient LVNL ook belanghebbenden die niet zijn vertegenwoordigd in CRO te consulteren (bijv. gemeente Zuidplas)
2. Voor de invoering is ongeveer een jaar nodig.
3. De routewijziging zou ook als proef kunnen worden ingevoerd, via een experimenteerwet. De vraag is wel hoe je dan gaat meten of de proef is geslaagd of niet (enquêtes onder omwonenden)
4. Alternatief is om deze routewijziging mee te nemen in het aan te vragen Luchthavenbesluit door RTHA. Dan is er geen extra procedure nodig.
5. Mogelijkheid is ook de routewijziging in te voeren via korte procedure, de zogenaamde incompany wijziging door één (of meer) vliegmaatschappijen die willen meewerken.

Bijlagen/verwijzingen

1. Quick scan ADECS
2. Presentatie LVNL in CRO 13 sept. 2018: <https://www.cro-rotterdam.nl/uploads/Vergaderstukken/2018%2012%2013/04.a.1%202018%2009%2013%201%20Haalbaarheid%20microklimaat%20aanpassing%20vertrekroutes%20Rotterdam%20The%20Hague%20A....pdf>
3. Uitgebrachte Offerte ADECS voor nader onderzoek