

Notitie

Aan

Commissie Regionaal Overleg Rotterdam Airport

Kopie aan

Datum	Documentnummer	Project	Auteur
14 juli 2020	22298338	Jaarrapport meldingen RTHA 2019	Ing. H.E.H. Beukenholdt

Onderwerp

Aanvullende gegevens Inspectie Leefomgeving en Transport over RTHA

Achtergrond notitie

Op 8 april 2020 is het jaarrapport van de DCMR over de analyse van meldingen over Rotterdam The Hague Airport afgerond. Zoals in het rapport staat beschreven waren tijdens de publicatie nog geen gegevens uit de handhavingsrapportage van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beschikbaar. Dit had gevolgen voor tabel 2 "Overzicht aantal vliegtuigbewegingen in de nachtperiode per categorie" en de grafieken 1 en 2 over de berekende hoeveelheid en de gemeten hoeveelheid geluid. Op 11 juni 2020 is de Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport 2019 (datum rapport 16 april 2020) door de minister aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin staan de ontbrekende gegevens vermeld. Zoals in ons jaarrapport aangekondigd is, volgt er een aanvullende notitie zodra het handhavingsrapport beschikbaar is. Deze notitie lost die belofte in.

Tabel en toelichting

Door RTHA wordt elk kwartaal aan ILT gemeld hoeveel nachtvluchten (vluchten tussen 23:00 en 07:00) er hebben plaatsgevonden.

In de tabel hierna (tabel 2 in het jaarrapport) is het aantal nachtvluchten weergegeven per categorie zoals genoemd in het omzettingsbesluit. De meest voorkomende vluchten vinden in gebruiksjaar 2019 plaats in de categorieën artikel 4 lid 2a, 4f en 4g. Artikel 4 lid 2a betreft luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet (bv. traumahelikopter). Artikel 4 lid 4b en 4g zijn luchtvaartuigen die tussen 23:00 en 00:00 uur landen, maar dit volgens schema voor 23:00 uur hadden moeten doen. Artikel 4 lid 4f zijn de zakelijke overlandvluchten (vluchten waarvan de start en daarop volgende landing niet op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvindt) met maximaal 19 passagiersstoelen. Een korte uitleg over de relevante categorieën wordt in bijlage I van het jaarrapport weergegeven.

Maand	Meldingen nacht-periode	Aantal nachtvluchten	Categorie*											
			Artikel 4											Artikel 6
			2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair
November	126	76	43	0	0	0	0	3	0	21	8	1	0	0
December	164	56	26	0	1	0	0	4	1	8	10	2	1	3
Januari	188	53	18	0	0	0	0	5	1	19	8	2	0	0
Februari	131	51	26	0	0	0	0	3	0	13	8	1	0	0
Maart	284	73	29	0	0	0	0	4	0	23	16	0	0	1
April	484	111	42	0	0	0	0	18	4	19	22	4	0	2
Mei	828	150	46	0	0	0	1	3	2	39	48	9	0	2
Juni	969	149	50	1	0	0	1	2	3	28	55	9	0	0
Juli	891	148	62	0	0	0	1	7	5	28	33	12	0	0
Augustus	785	118	39	0	1	0	1	2	0	30	43	2	0	0
September	839	132	32	0	0	0	1	9	8	27	44	11	0	0
Oktober	498	101	42	0	0	0	0	4	1	25	20	4	0	5
Totaal	6.187	1.218	455	1	2	0	5	64	25	280	315	57	1	13

Totaal 2018	4.267	1.286	477	0	0	1	3	61	30	303	319	78	5	9
Totaal 2017	2.080	1.029	403	0	8	226	2	35	17	297	0	31	4	6

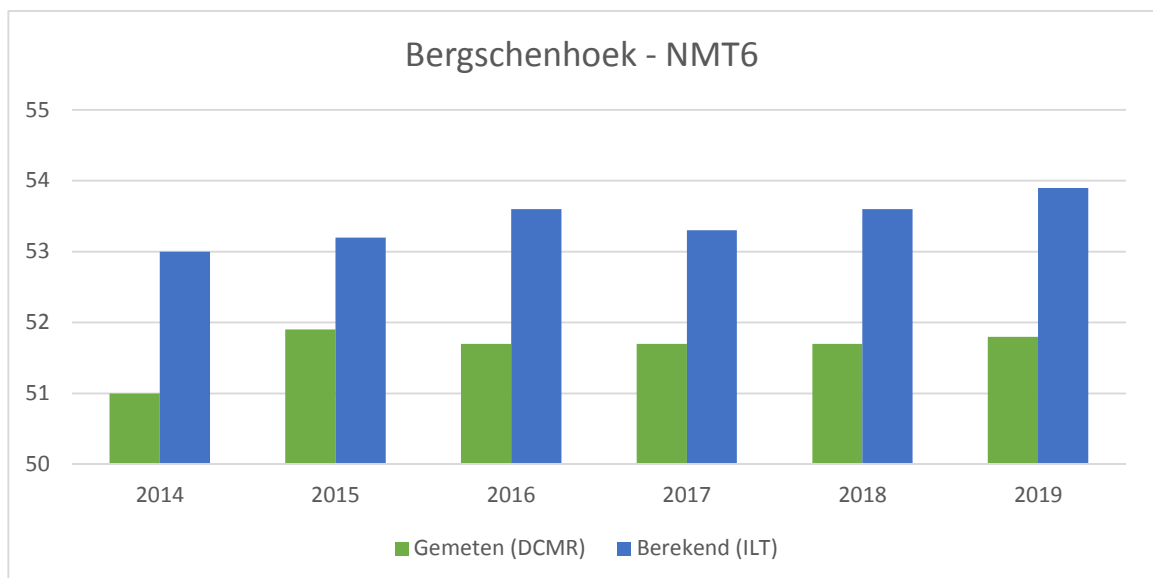
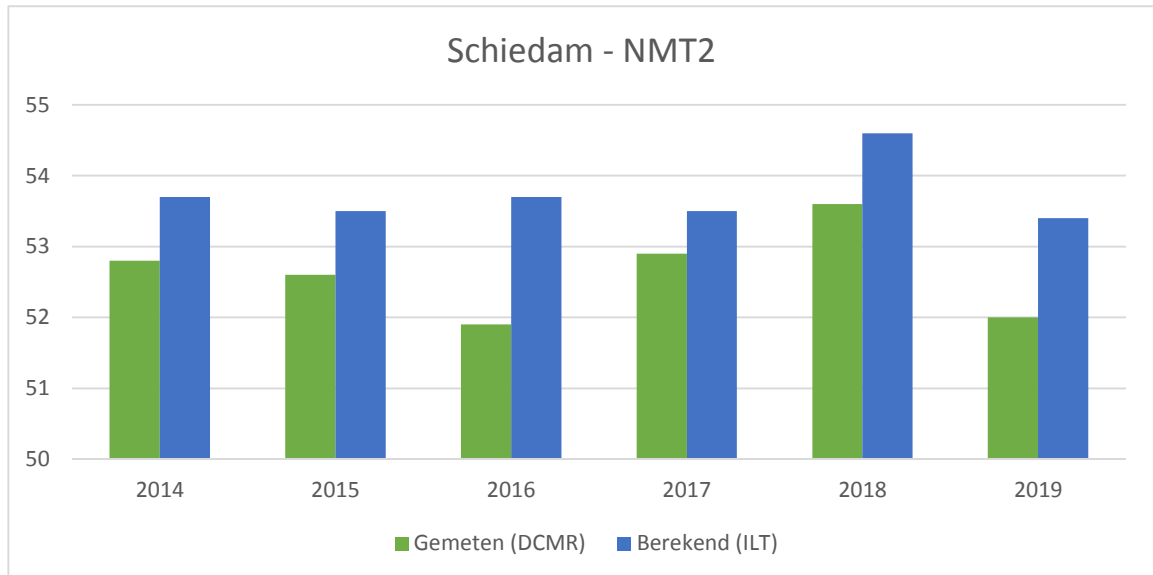
Ter vergelijking zijn onder in de tabel de gegevens van het aantal vliegtuigbewegingen van de twee voorgaande jaren toegevoegd, net als het aantal meldingen in de nachtperiode. Een aantal nachtvluchten wordt sinds gebruiksjaar 2018 anders ingedeeld dan in voorgaande gebruiksjaaren. Het betreft hier de vertraagde vluchten die tussen 23:00 uur en 00:00 uur op RTHA zijn binnengekomen. In de rapportage van 2017 waren deze nog onder artikel 4 lid 4b geplaatst, maar met ingang van het gebruiksjaar 2018 zijn de meeste nu onder artikel 4 lid 4g geplaatst. In 2019 blijken voornamelijk de hulpverlenings- en noodvluchten (2a) en vluchten tussen 23:00 uur en 00:00 uur de overhand te hebben.

Cijfers nachtvluchten

In de handavingsrapportage 2019 van ILT is in de samenvatting onder "belangrijkste resultaten en acties" te lezen dat RTHA in maart 2020 als gevolg van een softwareprobleem een herberekening van gegevens heeft moeten doorvoeren. Dit had een correctie tot gevolg voor het aantal vliegtuigbewegingen. Het DCMR jaarrapport 2019 bevat voor de maanden november en december 2018 nog de beschikbaar gestelde gegevens van vóór de herberekening. Voor de maanden van 2019 zijn wel de gecorrigeerde gegevens vermeld. Dit betekent dat het totaal aantal nachtvluchten zoals vermeld in het jaarrapport in de tekst van paragraaf 6.3 en grafiek 10 niet 1.199, maar 1.218 moet zijn. De extra vluchten betreffen uitsluitend traumahelikopters. Daardoor heeft deze toename geen invloed op overige tabellen en grafieken over groot verkeer.

Berekende en gemeten geluidwaarden

In de jaarrapportage van gebruiksjaar 2019 van DCMR wordt in de grafieken 1 en 2 weergegeven wat de verschillen zijn tussen de gemeten en de berekende geluidwaarden op (nabij) de handhavingpunten Schiedam en Bergschenhoek. Met het beschikbaar komen van de ILT-rapportage zijn nu ook de berekende geluidwaarden voor 2019 beschikbaar. Deze zijn voor de genoemde handhavingpunten aan de hieronder weergegeven grafieken toegevoegd.



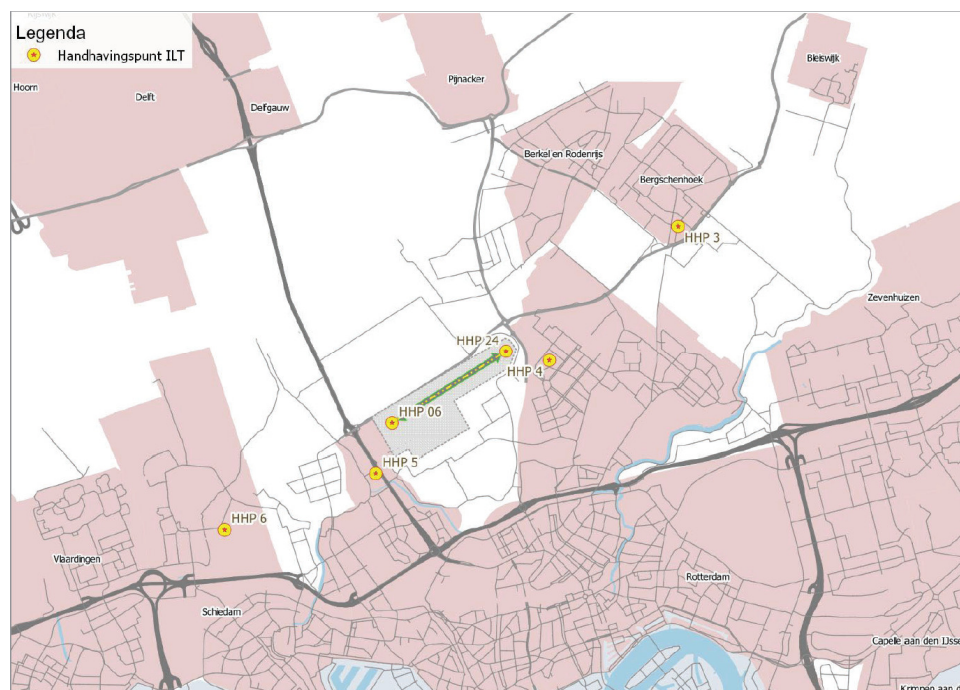
In Schiedam bedraagt de gemeten Lden-waarde 52,0 dB(A). De berekende Lden-waarde aldaar bedraagt 53,4 dB(A). In Bergschenhoek bedraagt de gemeten Lden-waarde 51,8 dB(A). De berekende waarde aldaar bedraagt 53,9 dB(A). Op beide geluidmeetposten blijven de verschillen binnen de meet- en rekenonnauwkeurigheid. Dit is een goede indicatie dat de berekende waarden op de handhavingpunten redelijk goed overeen komen met de gemeten waarden. Het verschil tussen de meet- en rekenresultaten is wel groter geworden ten opzichte van vorig jaar.

Handhaving geluidruimte

In de bijlagen van het DCMR jaarrapport is jaarlijks een toelichting opgenomen over de handhavingssystematiek. Hierin geven we door middel van een figuur aan waar zich de virtuele rekenkundige handhavingpunten bevinden en wordt uit de ILT-rapportage een tabel overgenomen met de berekende waarden en de grenswaarden op de handhavingpunten. In het DCMR jaarrapport 2019 hadden deze gegevens in bijlage II van dat rapport opgenomen moeten worden. Nu het ILT-rapport beschikbaar is wordt deze bijlage ingevuld met de onderstaande gegevens.

Handhaving van de geluidruimte (zie hoofdstuk 4 Geluid) wordt uitgevoerd met behulp van een computersimulatieberekening. Als input voor de berekening wordt gebruikt gemaakt van de vliegtuigbewegingen (tracks) zoals die in werkelijkheid hebben plaatsgevonden. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met het tijdstip waarop de vliegtuigbeweging heeft plaatsgevonden. Afhankelijk van het tijdstip van het etmaal kan een toeslag in rekening worden gebracht. In de huidige systematiek wordt gebruik gemaakt van de dosismaat (Lden) en vindt de berekening plaats op een beperkt aantal immissiepunten die 'handhavingpunten' worden genoemd.

Op deze punten zijn grenswaarden vastgesteld. In bijlage 1 van de omzettingsregeling voor RTHA is de positie van de handhavingpunten aangeduid en is tevens aangegeven welke grenswaarden (jaargemiddeld) op die punten van toepassing zijn. Het betreft in totaal zes handhavingpunten waarvan er twee aan de koppen van de baan zijn gesitueerd (punten HHP06 en HHP24). De overige handhavingpunten (3, 4, 5 en 6) bevinden zich respectievelijk in Bergschenhoek, Schiebroek, Overschie en Schiedam. Zie de figuur hieronder.



Handhavingspunt	Locatie	Grenswaarde in dB(A), Lden	Geluidbelasting in dB(A), Lden	capaciteitsverbruik (%)		
				2019	2018	2017
1	Baankop 06	68,77	68,23	90,0	92,47	79,98
2	Baankop 24	69,95	69,62	95,3	85,11	82,22
3	Bergschenhoek	54,36	53,88	91,2	83,18	78,34
4	Schiebroek	53,98	51,21	52,7	62,09	51,29
5	Overschie	55,01	52,54	57,0	47,64	51,76
6	Schiedam	53,89	53,36	92,0	117,76	91,62

Bron: ILT "Handhavingrapportage Rotterdam The Hague Airport 2019", d.d. 16 april 2020.