

NOTITIE

Den Haag, 10 oktober 2023

Betreft : Effecten inzet SAR-helikopter op LHB EHMZ inclusief baanrotatie
Ons kenmerk : ehzm220404not/cM/kd
Versie : 3.0
Opdrachtgever : Luchthaven Midden-Zeeland
Auteur(s) : 5.1.2e 5.1.2e
Controle door : 5.1.2e 5.1.2e

Adres:

Castellum
Gebouw A | 2e etage
Loire 196
2491 AM | Den Haag

+31 (0)85 00 711 00
info@airinfra.eu
www.airinfra.eu

Inleiding

Het Luchthavenbesluit (LHB) Midden-Zeeland is recent aangepast, waarbij het aantal helikopterbewegingen naar 4.000 is verhoogd. Zodra dit LHB definitief is vastgesteld is de vervolgstap om een nieuw LHB aan te vragen, waarin een baanrotatie is opgenomen. Hiervoor zijn in de afgelopen periode al analyses uitgevoerd. In die onderzoeken is echter niet meegenomen dat luchthaven Midden-Zeeland een basis zou worden voor de SAR-helikopter. De SAR-helikopter die ingezet gaat worden is een AgustaWestland AW189 helikopter, een grotere en zwaardere helikopter dan die in de berekeningen voor het LHB (met en zonder baanrotatie) opgenomen zat.

Het heeft de voorkeur om de eerder uitgevoerde onderzoeken naar de baanrotatie ongewijzigd te gebruiken in de aanvraag van het LHB met baanrotatie. Voorliggende notitie geeft het effect van het gebruik van de SAR-helikopter op de geluidsbelasting en de stikstofdepositie, zoals dat mogelijk zou kunnen zijn zonder de grenzen van het LHB (met en zonder baanrotatie) te overschrijden.

Deze notitie is geactualiseerd door de geluidsbelasting met de officiële indeling van de AW189 (cat 014) te bepalen, dit leverde geen verandering op aangezien cat 014 reeds gebruikt werd als voorlopige indeling. Tevens is de meest recente motoremissiedatabase¹ van iplo toegepast bij het bepalen van de emissieinvoer die vervolgens in de meest recente AERIUS versie is doorgerekend. In oktober 2023 is de stikstofdepositieberekening opnieuw uitgevoerd met de AERIUS 2023 versie die 5 oktober 2023 beschikbaar is gekomen.

Uitgangspunten

De geluidsruimte van de 4.000 helikopterbewegingen uit het LHB zal verminderd worden door daar het verwachte gebruik van de SAR-helikopter vanaf te halen. Dit verwachte gebruik komt neer op 250 bewegingen per jaar, waarvan er circa 22 bewegingen buiten de daglichtperiode (UDP), worst-case verondersteld in de nachtperiode zijn opgenomen. Vanwege de hogere geluidsbelasting en ook het nachtelijke gebruik van de SAR-helikopter zal dit leiden tot een (ruim) lager aantal overige helikopterbewegingen dan de 3.750 bewegingen die zou resteren voor de overige helikopters als puur alleen het aantal bewegingen in rekening genomen zou worden.

1.1 Bepaling aantal helikopterbewegingen

Aangezien de randvoorwaarde is dat de grenzen van het LHB in stand blijven, blijft het maximale aantal helikopterbewegingen op 4.000 staan, blijft het aantal nachtelijke bewegingen op 60 en blijft ook de (totale) geluidsbelasting van de helikopters uit het LHB ongewijzigd. De SAR-helikopter kan 24/7 ingezet worden, dus ook buiten de uniforme daglichtperiode (UDP) wanneer de luchthaven normaal gesproken gesloten is. Er zijn in het LHB echter wel 60 nachtbewegingen toegestaan voor hulpverleningsvluchten.

¹ Beschikbaar via <https://iplo.nl/thema/lucht/vaststellen-luchtkwaliteit/hulpmiddelen/emissiedatabase-luchtvaart/>

Het uitgangspunt is dat de inzet van de SAR in de nacht ook vallen onder de hulpverleningsvluchten, hierdoor blijft het aantal nachtbewegingen op 60 staan. Van de 22 SAR-bewegingen die buiten UDP plaatsvinden, is als worst-case aangenomen dat deze zich dan allemaal in de nachtperiode plaatsvinden. De SAR-helikopter is met de inwerkingtreding van Appendices 13.4 (met terugwerkende kracht van 1-11-2021) opgenomen in een geluidscategorie, namelijk geluidscategorie 014.

Vervolgens zijn geluidsberekeningen uitgevoerd, waarbij het aantal bewegingen met overig helikopterverkeer geschaald is om de geluidsbelasting in de handhavingspunten van het LHB niet te overschrijden. Dit leidt tot het aantal helikopterbewegingen zoals opgenomen in de laatste kolom van tabel 1.

Tabel 1 Aantal helikopterbewegingen in het LHB en met de SAR in gebruik.

Periode	Soort verkeer	Type helikopter	LHB	Scenario met SAR
Nacht (23:00-07:00)	Ambulance	EC35	60	38
	SAR	AW189	0	22
Avond (19:00-23:00)	Overig	Diverse types, gelijkwaardig aan EC35	3.940	1.666
Dag (07:00-19:00)				
Avond (19:00-23:00)	SAR	AW189	0	228
Dag (07:00-19:00)				
Totaal			4.000	1.954

Zoals verwacht gaat het totale aantal helikopterbewegingen aanzienlijk omlaag om binnen de geluidsgrenzen te blijven. Ondanks het lagere aantal helikopterbewegingen is de verwachting dat de luchthaven qua operatie hierdoor niet in de knel zal komen.

1.2 Stikstofdepositie

Op basis van hetzelfde scenario als bij de geluidsberekening is toegepast, is tevens de stikstofdepositie met de SAR-helikopter bepaald. Hierbij is alleen het scenario met de SAR-helikopter in gebruik doorgerekend, er is dus geen verschilberekening met het LHB-scenario (met of zonder baanrotatie) uitgevoerd. Dit kan dus beschouwd worden als een worstcase situatie, aangezien er een bestaand recht is van de luchthaven die nog van dit scenario afgehaald zou moeten worden. Tevens is het wegverkeer niet meegenomen in de berekening, aangezien deze verandering van het vliegscenario geen verandering in het aantal bewegingen van het wegverkeer tot gevolg heeft.

In de berekening zijn naast de 1.954 helikopterbewegingen ook de bewegingen van de vaste vleugelvliegtuigen meegenomen. De totale NO_x-emissie van alle bronnen in de berekening is 440,6 kg/jaar. Doordat de meest recente motoremissiedatabase voor luchtvaartmotoren (april 2023, beschikbaar via <https://iplo.nl/thema/lucht/vaststellen-luchtkwaliteit/hulpmiddelen/emissiedatabase-luchtvaart/>) is toegepast, is er sprake van een toename van circa 75 kg NO_x-emissie ten opzichte van de eerdere versie van deze notitie.

Net zoals bij de stikstofdepositieberekening voor het LHB-scenario (met of zonder baanrotatie) levert de AERIUS-berekening "geen resultaten voor deze situatie", ofwel de effecten van het scenario met de SAR-helikopter is gelijk aan die van het LHB-scenario zonder SAR-helikopter. De AERIUS-berekening (versie 2023_20231004_fd8d865135 ten tijde van oktober 2023, resultaat met referentiekenmerk RYetniYPRWh2) geeft als resultaat zowel een PDF als een GML-resultaat. Uit de analyse van deze GML volgt dat het resultaat in de hexagonen varieert tussen 1,096 x 10⁻⁸ tot maximaal 0,00212 mol/ha/jaar.

Dit levert afgerond overal een resultaat van 0,00 mol/ha/jaar op en daarmee eenzelfde resultaat als het LHB-scenario. Een screenshot van het resultaat van de AERIUS-berekening is weergegeven in figuur 1. Het PDF-resultaat wordt ook als losse bijlage meegeleverd met deze notitie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Bepaling effect met SAR-helikopter" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Figuur 1 Resultaat AERIUS-berekening van 5 oktober 2023 (referentiekenmerk RYetniYPRWh2).

1.3 Conclusie

De stationering van de SAR-helikopter op luchthaven Midden-Zeeland heeft invloed op het aantal helikopterbewegingen dat binnen de grenzen van de bepaalde geluidsbelasting voor het LHB kan en mag opereren. Om deze grenzen niet te overschrijden, is er bepaald dat in het 'worst-case' scenario ruimte is voor 1.954 helikopterbewegingen, waarvan 250 bewegingen met de SAR-helikopter, 38 nachtelijke ambulancebewegingen en 1.666 overige helikopterbewegingen.

Het 'worst-case' scenario voor geluid is ook gebruikt in de stikstofdepositieberekening met AERIUS. Deze berekening geeft als resultaat dat er geen significante stikstofdepositie ontstaat in het geval er als referentie geen luchthaven zou zijn. Daarmee is er geen verandering ten opzichte van de stikstofdepositiebepaling met de situatie uit het LHB met 4.000 helikopterbewegingen. Kortom, de komst van de SAR-helikopter op Midden-Zeeland heeft, als het overige helikopterverkeer teruggeschaald wordt naar 1.666 bewegingen, geen invloed op de bepaalde geluidsbelasting en stikstofdepositie van het luchthavenbesluit. De aanvraag van het Luchthavenbesluit voor de baanrotatie kan daarmee doorgang vinden met de reeds eerder uitgevoerde onderzoeken.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1