

Vragen BBB

1. Klopt het dat de PR- en geluidscontouren worden berekend over het daadwerkelijke gebruik?

In artikel 18 van het Besluit burgerluchthavens is het volgende opgenomen: *“Provinciale staten berekenen elke vijf jaar na vaststelling van een luchthavenbesluit de contouren voor het 10^{-5} - en 10^{-6} -plaatsgebonden risico (externe veiligheidscontouren) op basis van het feitelijke gebruik in het voorafgaande gebruiksjaar, en maken deze berekening openbaar.”*

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans per jaar weer dat een persoon die zich continu op dezelfde plaats bevindt overlijdt als gevolg van een vliegongeval. Specifiek zijn in het luchthavenbesluit de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren opgenomen, waar de kans op overlijden gelijk is aan eens in de honderdduizend respectievelijk eens in de miljoen jaar

De PR- en geluidscontouren zijn opgesteld op basis van de voorgenomen situatie door middel van modelberekening. De rekenmethodiek is wettelijk vastgelegd. Pas na vijf jaar stellen Provinciale Staten de PR-contouren vast op basis van het feitelijke gebruik. Dit is conform de geldende wet- en regelgeving en geldt voor alle luchthavens in Nederland. Het daadwerkelijk gebruik voor een voorgenomen situatie bestaat niet en kan dus ook niet als uitgangspunt worden gebruikt.

Overigens zorgt de aangevraagde rotatie en verplaatsing niet voor een toename van bijvoorbeeld het geluidsbudget, er vindt een herverdeling plaats van dit geluidsbudget. De vlootsamenstelling gebruikt voor de modelberekening nieuwe situatie is gelijk aan de vlootsamenstelling gebruikt voor de modelberekeningen van het vigerende Luchthavenbesluit.

2. Wat is het effect van het loslaten van het maximumgewicht op de PR contour (wanneer hier gebruik van gemaakt word)?

Zoals beantwoord in vraag 1 is de PR-contour gebaseerd op het verwachte gebruik, hier zijn al zwaardere toestellen in meegerekend. Het loslaten van het maximumgewicht is in de aanvraag meegegeven en heeft niet de insteek om het verwachte gebruik te veranderen. Met de huidige kennis blijft het verwachte gebruik dus gelijk, met of zonder loslaten van het maximumgewicht. De berekende PR-contour blijft dus ook gelijk en dient iedere vijf jaar opnieuw berekend te worden en aan Provinciale Staten voorgelegd te worden.

3. Gegeven dat de contouren van het project iedere vijf jaar worden geëvalueerd, zouden we graag inzicht krijgen in de verwachte groei van deze contouren bij een toename van het gebruik met respectievelijk 10% en 25%. Welke factoren worden in deze evaluatie meegenomen, en kunnen jullie een schatting geven van hoe de contouren zich naar verwachting zullen ontwikkelen onder deze omstandigheden?

De gestelde groei van de contouren is niet mogelijk. De PR- en geluidscontouren worden vastgesteld met het Luchthavenbesluit op basis van het verwachte gebruik. Door middel van grenswaarden in de handhavingspunten, op basis van hetzelfde verwachte gebruik (art. 6 Regeling Burgerluchthavens), wordt het gebruik van de luchthaven begrenst. Een toename in gebruik van 10 of 25% zal zorgen voor overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten en is in het huidige alsook in het ontwerp Luchthavenbesluit niet toegestaan. De geluidsbelasting in de handhavingspunten wordt jaarlijks na afloop van het

gebruiksjaar geregistreerd en berekend (art. 13 Regeling Burgerluchthavens). De gestelde groei van de contouren is dus niet mogelijk gegeven de vastgelegde grenswaarden.

4. Hoe zijn de Handhavingspunten bepaald?

HHP07, HHP25 en HHP Zuid zijn op 100 meter onder de vliegroute voorbij de baan of helikopterspot geplaatst conform de Regeling burgerluchthavens. HHP01 en HHP02 zijn overgenomen uit het vigerende Luchthavenbesluit. HHP OP, HHP WP1 en HHP WP2 zijn geplaatst op de randen van Oranjeplaat en het Waterpark Veerse Meer om tijdens het onderzoek de invloed van de baanrotatie te beoordelen. [Bron: Bijlage 3 bij aanvraag LHB].

5. Graag een verklaring waarom er wel meerdere hhp bij het waterpark zijn geplaatst en niet bij woningen binnen de contouren.

Een Luchthavenbesluit bevat, conform art. 8 Besluit Burgerluchthavens, in ieder geval een handhavingspunt op 100 meter van het uiteinde van de baan (HHP07, HHP25, HHP Zuid). Daarnaast wordt een handhavingspunt geplaatst op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of nabij de 56 dB(A) L_{den} -contour, deze situatie is voor het aangevraagde Luchthavenbesluit niet van toepassing, er bevinden zich geen woningen in de 56 dB(A) L_{den} -contour. Ter referentie, bij de Omzettingsregelingen van Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport is aaneengesloten woonbebouwing gedefinieerd als meer dan 25 woningen binnen blokken van 100x100 meter.

De regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) geeft het bevoegd gezag daarnaast de optie om extra aanvullende handhavingspunten in het Luchthavenbesluit vast te stellen voor het handhaven van de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer op dat punt. Het bevoegd gezag bepaalt of er aanvullende handhavingspunten komen te liggen en de locatie van de aanvullende handhavingspunten. Dit betreft HHP01, HHP02, HHP OP, HHP WP1 en HHP WP2.

De logica om handhavingspunten neer te leggen daar waar de meeste bebouwing is om dezelfde handhavingspunten te behouden om de effecten van de baanverdraaiing te kunnen vergelijken met de gegevens uit voorgaande jaren. Er is gekozen voor nieuwe handhavingspunten waar meerdere woningen in de buurt staan.

6. Welke piekgeluidsbelastingen kunnen bij de woningen verwacht worden?

Doordat de verwachte vlootsamenstelling niet wijzigt wordt voor de omgeving van de luchthaven als geheel dus geen toename van piekgeluidsbelasting verwacht, vergelijkbaar met de jaargemiddelde geluidsbelasting/geluidsbudget (zie vraag 1). Het geluidsbudget en aantal vliegbewegingen blijven ongewijzigd, er is geen toename van geluid of vliegbewegingen mogelijk.

Aanvullende vragen BBB

1. Geluid: meetgegevens zijn alleen bekend van meetpunten op het Waterpark, niet bij burgerwoningen. Er zouden gegevens beschikbaar moeten zijn om ook een tabel met gemeten geluid bij burgerwoningen te kunnen maken. Bij "Onderzoek baanrotatie Vliegveld Midden Zeeland (bijlage 4J)" is tabel 22 een geanonimiseerd overzicht van woningen die in de 48dB(A) Lden contour komen, graag hierbij de geluidsbelasting bij deze adressen in de voorgenomen situatie en de referentiesituatie. Indien beschikbaar ook de te verwachten piekbelastingen in dB.

In de vraag zit de suggestie dat meetgegevens bij burgerwoningen beschikbaar zijn. Dit is niet het geval, er zijn geen meetgegevens beschikbaar bij woningen. De systematiek in de luchtvaart houdt in dat vooraf een geluidsberekening gemaakt wordt met behulp van een geluidsmodel om de geluidscontouren van een nieuwe situatie te bepalen. De manier waarop is wettelijk vastgelegd in de nationale Regeling Burgerluchthavens. Het bepalen van de geluidscontouren via het geluidsmodel is conform deze regelgeving gedaan. De invoergegevens van dat model staan in bijlage A van het rapport Onderzoek baanrotatie van Adecs d.d. 24 juni 2023. Dat betreft o.a. de vlootsamenstelling, aantal toegestane luchtvaartbewegingen, en verdeling van vliegroutes. In paragraaf 3.1 van dat onderzoek staat duidelijk hoe de gemodelleerde geluidbelasting en dus de geluidscontour van de nieuwe situatie tot stand is gekomen. Voornoemde werkwijze van modelleren gaat uit van rasters. Het modelleren van geluidsbelasting per woning vraagt extra modeleerwerk, nieuwe berekeningen en nieuwe verwerkingen en blijkt bij navraag bij het adviesbureau gelet op beschikbare capaciteit niet tijdig aan te leveren.

2. Risicocontouren:
Hoe veranderen de risicocontouren in vorm/ oppervlakte (zou kaartje mogelijk zijn?) wanneer er als invoer, zoals in tabel 15 van "Onderzoek baanrotatie Vliegveld Midden Zeeland (bijlage 4J)", 1000 luchtvaartuigbewegingen van het type PC24 met MTOW 7865kg meegenomen zouden worden? (Hiervoor moeten er uiteraard 1000 bewegingen bij de categorieën C182, C172, C150, C310 weggehaald worden)
Dit om een inschatting te maken wat de invloed is van zwaardere vliegtuigen op de veiligheid (praten we hier over enkele meters, 10m 100m?).

De gestelde vraag refereert aan een volledig fictief scenario en is (juridisch) niet mogelijk in het kader van zowel het vigerende luchthavenbesluit (LHB) als het aangevraagde LHB. De gestelde vraag houdt namelijk geen rekening met de grenswaarden voor geluid, zoals opgenomen in het ontwerp luchthavenbesluit (LHB), die het gebruik van de luchthaven begrenzen. De stelling 'hiervoor moeten uiteraard 1.000 bewegingen bij de categorieën C182, C172, C150, C310 weggehaald worden' is incorrect. Bovendien roept het fictieve scenario twijfels op met het oog op operationele haalbaarheid en realiteit van het fictieve scenario met oog op aantal bewegingen en vliegveldfaciliteiten.

Het type PC24 heeft een andere geluidsbelasting dan het klein verkeer in geluidscategorieën 001, 002, 003 en 005. Met oog op de grenswaarden van geluid kan voor dit fictieve scenario dus niet 1.000 bewegingen klein verkeer zomaar 1-op-1 worden vervangen met 1.000 bewegingen PC24. Binnen het Nederlands Rekenmodel (NRM) is de PC24 niet ingedeeld in een specifiek geluidscategorie, maar op basis van vergelijkbare typen is een 2-motorig straaltverkeersvliegtuig met bypass ratio tussen 2-4 (geluidscategorie 070) representatief. Deze geluidscategorie heeft een hogere geluidsbelasting dan de mix van klein verkeer opgenomen in de huidige berekeningen. Op basis van de grenswaarden voor geluid zullen dus meer dan 1.000 klein verkeer bewegingen moeten worden weggehaald om in dit fictieve scenario 1.000 bewegingen te kunnen laten vliegen.

Wat betreft de totstandkoming van de risicocontouren spelen alles bij elkaar genomen de volgende factoren: ongevalkansen, ongevallocatie, ongevalgevolg en aantal luchtvaartuigbewegingen. Het opnemen van de PC24 in de vlootsamenstelling zorgt er niet eenduidig voor dat al deze factoren groter of kleiner worden (zie Regeling Burgerluchthavens – Bijlage 2 betreft ongevalfactoren en bovenstaande uitleg betreft luchtvaartuigbewegingen). De resulterende risicocontour met dit fictieve scenario kan dus zowel groter als kleiner worden dan de contour die nu is berekend voor de aanvraag van het LHB.

3. Hoe veranderen de risicocontouren in vorm/ oppervlakte (zou kaartje mogelijk zijn?) wanneer er als invoer, zoals in tabel 16 van “Onderzoek baanrotatie Vliegveld Midden Zeeland (bijlage 4J)”, 1000 luchtvaartuigbewegingen van het type A189 (de SAR) met MTOW 8300kg meegenomen zouden worden? (Hiervoor moeten er uiteraard 1000 bewegingen bij de categorieën EC35 en/of EC45 weggehaald worden)

Voor vraag 3 geldt hetzelfde als het antwoord op vraag 2, namelijk dat gerefereerd wordt aan een fictief scenario. De gestelde vraag houdt geen rekening met de grenswaarden voor geluid, zoals opgenomen in het ontwerp luchthavenbesluit (LHB), die het gebruik van de luchthaven begrenzen. De stelling ‘hiervoor moeten uiteraard 1.000 bewegingen bij de categorieën EC35 en/of EC45 weggehaald worden’ is incorrect. Bovendien roept het fictieve scenario twijfels op met het oog op operationele haalbaarheid en realiteit met oog op aantal bewegingen en vliegveldfaciliteiten.

Het type AW189 heeft een andere geluidsbelasting dan het helikopterverkeer in geluidscategorie 015. Met oog op de grenswaarden van geluid kan voor dit fictieve scenario dus niet 1.000 bewegingen EC35/EC45 zomaar 1-op-1 worden vervangen met 1.000 bewegingen AW189. Binnen het Nederlands Rekenmodel (NRM) is de AW189 ingedeeld in geluidscategorie 014. Deze geluidscategorie (014) heeft een hogere geluidsbelasting dan geluidscategorie 015. Binnen de grenswaarden van het ontwerp LHB is, als er geen enkele andere luchtvaartuigbeweging zou plaatsvinden, ruimte voor ongeveer 1.050 helikopterbewegingen van de AW189. Binnen dit fictieve scenario worden dus alle 42.558 vliegtuigbewegingen en 4.000 helikopterbewegingen weggehaald om 1.050 helikopterbewegingen AW189 te faciliteren.

In de aanvullende notitie van Adecs d.d. 10 oktober 2023 als onderdeel van de aanvraag wijziging Lhb staat beschreven wat de gevolgen zijn van de toevoeging AW 189 (SAR) aan de eerder voorgestelde vlootsamenstelling voor vliegveld Midden-Zeeland. Uitgangspunt is 250 vliegbewegingen met de AW 189 per jaar (afgestemd met Kustwacht en Bristow). Dit leidt qua geluidsbudget tot een forse afname van nog toegestane helikopterbewegingen (van de 4.000 vergunde helikopterbewegingen blijven er namelijk nog 1.704 bewegingen over bij 250 AW 189 bewegingen). In de notitie staat: ‘Zoals verwacht gaat het totale aantal helikopterbewegingen aanzienlijk omlaag om binnen de geluidsgrenzen te blijven’.

Wat betreft de totstandkoming van de risicocontouren spelen alles bij elkaar genomen de volgende factoren: ongevalkansen, ongevallocatie, ongevalgevolg en aantal luchtvaartuigbewegingen. Het opnemen van de AW189 in de vlootsamenstelling zorgt er niet eenduidig voor dat al deze factoren groter of kleiner worden (zie Regeling Burgerluchthavens – Bijlage 2 betreft ongevalfactoren en bovenstaande uitleg betreft luchtvaartuigbewegingen). De resulterende risicocontour met dit fictieve scenario kan dus zowel groter als kleiner worden dan de contour die nu is berekend voor de aanvraag van het LHB.