

Helihavens en regionale vliegvelden

- veel turbulentie

Peter Bouter

Zoetermeer (NL)
Mook (NL)
Düsseldorf (D)
Bonn (D)
Paris (F)
Lyon (F)
Leuven (B)
London (GB)

www.peutz.nl

Daklocaties

- Bedrijfsgebonden heliports
- Traumahelicopter - HEMS - EC135:

	Dak	Uitwijk / Tank / Onderhoud etc.
Amsterdam Vrije Univ.	+	Schiphol Westelijk Havengebied
Groningen "AZG"	+	Eelde
Nijmegen Radboud	+	Volkel (huidige basis ivm renovatie)
Rotterdam Erasmus	-	Zestienhoven (permanente basis)

Issues daklocaties:

- externe veiligheid, één- vs. tweemotorig (icao)
- geluid, veel klachten, hinder, beroepsprocedures

Heli MMT

- stabilisatie is hoofdtaak
- beperkt patiëntenvervoer (<10%)
- geen inzet artsen in ziekenhuis (< 2 minuten)
- proef nachtvluchten

MIN V&W

bevorder Erasmus-model

(+ daklocatie voor artsen-, patiënten- en donororganenvervoer ?)

Inventarisatie helihavens: Geen metingen maar

Geluid	Appendices
Externe veiligheid	Ongevalstatistieken
Emissies	Motorfabrikanten

Vertalen naar feitelijke situatie: types, aantallen, routes e.d.

Huidige beoordelingsmethodieken geluid helihavens:

Aanwijzing	Ke, L _{den} (geen bkl)	Zone-luchtvaart Gebruiksplan
Inrichting	L _{Aeq} L _{Amax} (direct)	Zone-Wgh Wm-voorschriften Schrikkelcirculaire Richtlijn IVW
“Woning”	L _{Aeq}	Richtlijn IVW
Ziekenhuis	PWL	Besluit

Invulling geluid helihavens:

- Richtlijn IVW: SIGNAL / Verklaring van geen bezwaar
- Luchtvaartlawaai berekeningen: NL (HNM)
- Grondfasen: Checks, Warm- en kouddraaien
- Vluchtfasen boven terrein
- Kruisvluchtfasen
- Jaargemiddelde vs. RBS (Dag/Avond/Nacht, routes)
- Hinderlijkheid (impulsachtig, chopper, blade slap)

5

LUCHTKWALITEIT HELIHAVENS

Bron: Helicopter type
 Motorleverancier (PM10: smoke number)
 Duur idle (warm-, en kouddraaien, checks)
 Duur vlucht (afbakening invloed helihaven)
 Aantal bewegingen

Verspreiding: Windtunnel (Down-Wash)
 Pluim Plus

Ontvanger: NO₂ [0.05 µg/m³ jaargemiddeld enig punt
 PM₁₀ [0.001 µg/m³ jaargemiddeld enig punt
 40 x EC130 per etmaal
 Achtergrondconcentraties enige tientallen µg/m³
 BLK 2005 40/40 µg/m³ ,geen toename in gehele µg/m³
 Grondfasen maatgevend

6

SCHIPHOL + RBML (Wetsvoorstel 2005)

Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens

- Handhavingpunten in plaats van contouren
- Invoering L_{den} geluidmaat
- Afschaffing K_e , bkl geluidmaat
- Invoering beleid externe veiligheid
- Beter handhavingstelsel
- Decentralisatie geeft ruimte voor regionale oplossingen voor hinder en klachten

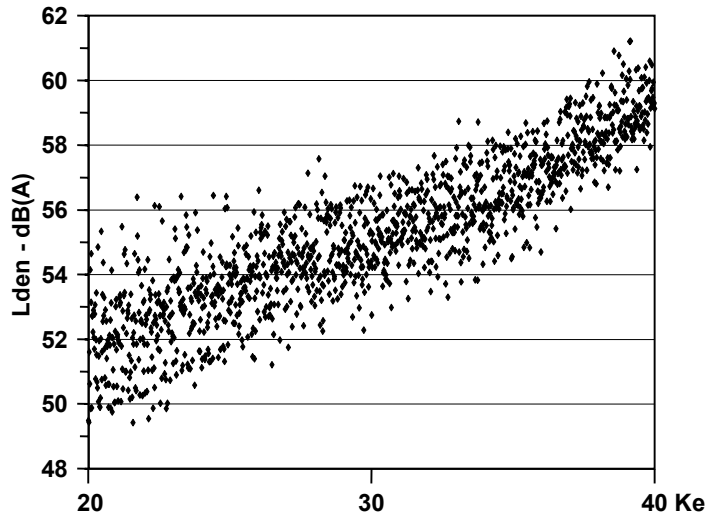
The Dutch K_e -units and the European L_{DEN}

K_e

L_{DEN}

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">□ Noise load based on <i>maximum</i> levels during a year□ Noise levels < 65 dB(A) neglected□ 9-step weight factor for time-of-day annoyance□ Aviation noise specific□ Netherlands unique□ Dose-effect relation fixed | <ul style="list-style-type: none">□ Noise load based on <i>source exposure</i> levels during a year□ All noise levels included□ 3-step weight factor for time-of-day annoyance□ Multiple types of noise□ European noise policy□ Dose-effect relation continuously under investigation |
|---|--|

Ke - L_{DEN} correspondence: an example



Ontwikkelingen vliegtuiglawaai:

Schiphol: TVG (salderen), handhavingpunten beperkt salderen?

RBML / Militair : blijft hetzelfde (K_e)

RBML / Burgermedegebruik: in K_e i.p.v. aantallen

vergelijk covenant Eindhoven

RBML / Regionaal: cf. Schiphol (L_{den}) normneutrale overgang

geen L_{night} (openingstijden)

RMBL / bkl: was 47 bkl - 3 (12/24 uur) - (2 weekend) = 42 L_{den}

wordt 35 $K_e \sim 55 L_{den}$

→ erg klein, op veld

operationele maatregelen (Duitsland)

RMBL / Rest: was - , wordt?

