

eindproduct Participatie Overleg (EPP)
voorstellen hinderbeperking
wegen Niet op
tegen een mogelijke toename
van vluchten groothandelsverkeer !



Verantwoording

Als bewonersvertegenwoordiger van Lansingerland heb ik de afgelopen twee jaar constructief maar kritisch deelgenomen aan het overleg over een nieuw Luchthavenbesluit (LHB) voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) met het doel om te komen tot een LHB waarin voor omwonenden, met het “recht op rust” een goed leefklimaat bereikt kon worden met minder ervaren hinder. Dit belang bleek zo ver uiteen te liggen met dat van de luchtvaartsector, dat er geen sprake kon zijn van een gezamenlijk voorkeursscenario.

Het eindproduct bevat suggesties aan RTHA, voor een nieuw LHB, die soms breed gedragen, maar soms ook door slechts een enkeling konden worden ondersteund.

Dit eindproduct bevat voor omwonenden enkele verbeteringen t.o.v. de huidige Omzettingsregeling (ik zal hier later puntsgewijs op ingaan), maar er is geen sprake van een samenhangend geheel van maatregelen dat aan ons uitgangspunt “recht op rust” voldoet. Al bij bespreking van het “te mager” bevonden VPP in april jl., was duidelijk dat belangen van omwonenden niet te verenigen waren met die van de luchtvaartsector. Ondanks dat gegeven ben ik, in tegenstelling tot de vertegenwoordiger van Rotterdam, samen met de vertegenwoordiger van Schiedam, toch tot aan het eind van het proces blijven opkomen voor ons doel. Het voorliggende EPP heeft ten opzichte van het VPP nog enkele kleine aanpassingen, maar die zijn hoofdzakelijk alleen ten gunste van de luchtvaartsector. Het Adecs rapport heeft doorwerking naar het EPP. Echter de nieuwe rekenmethode voor geluidscontouren is tot op heden nog niet door het ministerie vast gesteld. Alle gepresenteerde contouren, ernstig gehinderden en woningen in het EPP en het Adecs rapport zijn dus slechts een indicatie.

Al met al kan geconstateerd worden dat ook dit EPP niet op draagvlak kan rekenen, noch bij ons als bewonersvertegenwoordigers noch bij de inwoners van onze gemeente die wij vertegenwoordigen.

Ik ben blij met voorstellen die op zichzelf zouden kunnen leiden tot minder hinder of tot voorkomen van toekomstige hinder, maar deze worden echter volledig teniet gedaan door de waarschijnlijk aanzienlijke toename van het totaal aantal vluchten dat mogelijk wordt door het inzetten van “stillere” vliegtuigen.

Als bewonersvertegenwoordiger zie ik het inzetten van deze vliegtuigen niet als oplossing voor minder hinder, maar als oorzaak van méér hinder. Een “stil” vliegtuig is niet hoorbaar stiller, maar leidt wel, via rekenmethoden, tot méér vliegen. In het EPP wordt een voor onze inwoners niet acceptabel toekomstbeeld geschetst. De huidige operatie op RTHA blijft in een overgangperiode vrijwel ongewijzigd, om met de komst van “stille” vliegtuigen de mogelijkheid te hebben van duizenden extra vluchten per jaar, doordat het berekende geluid op papier afneemt, maar de door onze inwoners ervaren hinder alleen maar verder toeneemt.

Als bewonersvertegenwoordigers van Schiedam en Lansingerland hebben wij tot het eind toe vastgehouden aan de elementen die wij zouden willen terug zien in een nieuw LHB voor RTHA:

- 1) Een volwaardige nachtrust voor omwonenden middels een volledige nachtsluiting van acht aaneengesloten uren.
- 2) Een extensie-/calamiteitenregeling vergelijkbaar met die welke bij Lelystad Airport is afgesproken.
- 3) Een vermindering van het aantal vluchten met groot handelsverkeer in de perioden tussen 07.00 – 09.00 uur en 21.00 – 23.00 uur.
- 4) Daadwerkelijke vermindering van de door omwonenden ervaren hinder.
- 5) Geen belemmeringen voor spoedeisend maatschappelijk verkeer (trauma + politie) en altijd voorrang hiervoor boven vakantievluchten.

Hierna wil ik ingaan op de diverse voorstellen in het definitieve EPP:

Samenvatting

Uit de Samenvatting (pag.8) blijkt klip en klaar dat de huidige Omzettingsregeling wordt bevroren op het niveau van 2019, met toen nog ca. 10% ruimte in de geluidscontour ondanks het meer vliegen van de maatschappelijke helikopters. Het scheiden van geluidsruimten was dan ook nog geen noodzaak. Ook blijkt dat men vervolgens meer wil gaan vliegen. Kijken we naar deze Samenvatting en het schema (pag.23 2^e kolom) dan wordt er gesproken over “bevroren van slots Groothandelsverkeer (GHV) aan de randen van de dag**”, met de voetnoot(**) “randen van de dag zijn tussen 07:00 – 08:30 en 21:00 – 23:00 met uitzondering van positievvluchten”. In deze Samenvatting (pag.8) wordt bij Ontwikkelruimte gesproken over: “dit mag alleen plaatsvinden tussen 09:00 en 21:00 uur”. Hoe zit het dan met de tijd tussen 08:30 en 09:00 uur? Niet bevroren en toch geen uitbreiding! Deze discrepantie zal waarschijnlijk worden opgelost ten gunste van de luchtvaartsector.

I. HINDERREDUCTIE - GELUID

Het EPP bevat veel goede voornemens en beloften, waarvan nog niet vast staat dat die waar gemaakt kunnen worden, maar er wordt wel volledig mee gerekend voor de komende jaren (b.v. de nieuwste types toestellen).

1. reductie van nachtvluchten

a. Maximum aantal vertragingen GHV na 23:00 uur (pag. 9)

Het aantal vertragingen na 23:00 voor het groothandelsverkeer wordt ten opzichte van het gebruiksjaar 2019 minimaal gehalveerd. Dit is uiteraard positief, maar het wordt gelijk gevolgd door de zin “dat een beperkte vertragingssuitloop voor airlines onvermijdelijk blijft vanwege onverwachte weersomstandigheden en stakingen”. Deze argumenten werden helaas de afgelopen jaren zeer veelvuldig gebruikt als excuus voor de vele vertragingen b.v. van Transavia uit Malaga. Beter was het als hier werd aangegeven dat dit geldt (als b.v. bij de extensieregeling Lelystad) voor vertragingen die ontstaan tijdens de laatste vlucht, zo kan het geen excuus zijn voor een te krap vluchtschema waardoor in de loop van de dag al vertraging wordt opgebouwd. Als airlines hun vluchtschema's niet bijstellen zullen er altijd nog vluchten binnenkomen na 01:00 uur, ofwel moeten doorvliegen naar Schiphol en 's morgens vroeg als positievlucht naar RTHA moeten terugkeren. Het geeft hoe dan ook onnodige hinder in de randen van de nacht voor onze inwoners.

b. Positievluchten (pag. 10)

Positievluchten mogen met ingang van het LHB pas vanaf 06:30 uur binnen komen i.p.v. het huidige 06:00 uur. Ook dit is positief, maar het blijft overlast in de zeer vroege ochtend. Zoals gezegd moeten airlines hun vluchtplannen zo maken dat zij normaal gesproken voor 23:00 op RTHA binnen zijn. Positievluchten moeten incidenteel van aard zijn en mogen geen terugkerend karakter hebben.

Leefbaarheidsfonds (pag. 10)

Het oprichten van een Leefbaarheidsfonds waarin “boetegeld” wordt gestort bij een te laat binnenkomende vlucht klinkt aardiger dan het is. Ten eerste kunnen hierover geen afspraken worden gemaakt in een LHB en moet dat eventueel een overeenkomst zijn tussen RTHA en de airlines (die mogen meepraten over de aan hun opgelegde hoogte van de boete!). Ten tweede moet een dergelijke boete in ieder geval hoger zijn dan de extra kosten die een airline moet maken voor het doorvliegen naar Schiphol (kosten vliegen, personeel en vervoer passagiers naar Rotterdam), want anders betaalt men graag een boete als men laat kan binnenkomen (b.v. door een te strak vluchtschema). Wat zou er uit een dergelijk fonds betaalt kunnen worden? Zoals vaker verkondigt door RTHA b.v. een park of speeltuintje. Wie zit te wachten op recreatie onder een aan- en uitvliegroute? Eventueel geluidsisolatie aan woningen verhoogt nu ook niet meteen het woongenot en heeft geen enkel effect op warme zomerdagen.

c. Nachtreime voor Business Aviation en overig verkeer (pag. 10)

RTHA is de enige luchthaven in Nederland waar businessjets momenteel in de nacht mogen starten en landen. Graag had ik, in een nieuw LHB, op RTHA geen uitzonderingspositie voor dit verkeer gezien. Sluiting is sluiting! Als alleen landend intercontinentaal verkeer wordt toegestaan gaat het momenteel om ca. 25 vluchten/ jaar, maar ook dat is geen garantie voor de toekomst! Regeringsvluchten wil men de zelfde rechten en plichten opleggen als aan de Business Aviation. Ik vraag mij af of dan toch niet het ene ministerie het andere overruled. Tevens is uit onderzoek van RTL Nieuws (14-11-2022) gebleken dat er ook met regelmaat regeringspositievluchten zijn naar Rotterdam, voor vaak een geringe tijds winst van bewindslieden. Dit strookt niet met het kabinetsdoel: terugdringen van CO2 uitstoot.

d. Overige voorstellen nachtverkeer (pag. 10)

Ik ben van mening dat spoedeisend verkeer (politie/ trauma) geen beperkingen moet worden opgelegd. Uiteraard dient men nut en noodzaak, zeker 's nachts, goed te bezien. Bij terugkeer naar de luchthaven dienen woongebieden en b.v. het natuurgebied Ackerdijk zoveel mogelijk te worden vermeden. Spoedeisende vluchten van organen, medicijnen of dergelijke moeten ook altijd kunnen en uiteraard dient RTHA beschikbaar te blijven voor vliegtuigen in nood. Militaire vluchten zijn in de nacht niet toegestaan (het waren er max. 5-6/jaar), maar hoe gaan we om met een regeringsfunctionaris in een militair toestel?

2. Reductie in de randen van de dag

a. Vlootvernieuwing (pag. 11)

Het tussen 07:00 en 08:30 uur langzaam afbouwen van de types van de huidige vloot is op zich prima, maar er kleven nog wel vraagtekens aan. Stel een huidige Transavia 737-800 mag pas starten na 07:15 uur (2026) of 07:45 uur (2029), dan kan er na dat tijdstip gestart worden met de huidige oudere vloot en zou men het als een vertragingssuitloop kunnen beschouwen en daardoor gewoon 's avonds een kwartier of halfuur later kunnen binnen komen. Het EPP geeft aan “doordat RTHA de thuisbasis is voor een groot deel van de vloot (lees Transavia) heeft vlootvernieuwing ook effect op andere delen van de dag”. Dit staat nog te bezien, want het is geen vast staand feit dat de meerdere “slagen” ook alleen naar RTHA worden gevlogen. Ook nu komt het voor dat men van RTHA naar vliegveld X gaat, daar vandaan naar b.v. Eindhoven, weer naar bestemming Y vliegt en 's avonds terugkeert op RTHA, Eindhoven of Schiphol. Over geluidswinst die airlines denken te behalen met “stillere” toestellen kom ik later terug.

b. Bevroren aantal vluchten in de randen van de dag (pag. 12)

Het aantal slots wordt bevroren op max. 10 starts (07:00 -08:30) en max. 10 landingen (21:00 -23:00). Ten eerste is dit een verruiming van het aantal in 2022. In de laatste week juli en de eerst twee weken augustus 2022, de meest

hectische weken van het jaar met ook nog eens de extra overgenomen vluchten van Schiphol kwam men niet verder dan respectievelijk 8 en 7 vluchten. Dus minimaal nog een ruimte van 25% en in de winter (ca. 5 vluchten) theoretisch een nog groter percentage. Er wordt wel aangegeven dat dit in de winter mee zal vallen, maar niemand weet wat men over 10 jaar doet. Zoekt men 's winters veel vaker zonbestemmingen, worden skigebieden in Scandinavië populair? Niemand kan dat voorspellen. Ook kunnen, theoretisch gezien, alle 10 slots in één uur vallen. Nergens krijgen we garantie van spreiding.

c. Vroege ochtend alleen starten, late avond alleen landen (pag. 12)

Een goede maatregel. Deze maatregel voorkomt het zogenaamde "vliegen door de nacht" dat we de laatste tijd steeds vaker zien (een toestel dat om enkele minuten voor 23:00 uur start op RTHA naar een vliegveld dat lang open is, en 's morgens rond 07:00 al rondcirkelt om ca. 7:02 uur te landen op RTHA). Graag zagen de bewonersvertegenwoordigers de openingstijden verder beperkt, maar de luchtvaartsector gaf aan dit niet te willen, gezien hun bestemmingen netwerk.

d. Onderzoek mogelijkheid starten of landen in één richting (pag. 12)

Als idee werd geopperd om op even/oneven dagen te starten en te landen vanuit de richting Schiedam ofwel Lansingerland. Dit geeft weliswaar de ene dag rust, alhoewel starten richting Schiedam nog steeds zorgt voor ca. 72 dB(A), richting Rodenrijs en Schiebroek, van een toestel dat aan onze kant van de baan weg taxiëert met brullende motoren voor die start. Het nadeel is dat de volgende dag mensen met dubbel zoveel herrie te maken krijgen met alle gevolgen voor wonen, werken (telefoongesprekken) of b.v. scholen waar een leerkracht zich niet verstaanbaar kan maken. Bij langdurige wind uit één bepaalde richting: wie "turft" dan de rust- en herriedagen?

3. Optimaliseren van vliegroutes

a. Routeafwijkingen (pag. 12)

Op dit moment hebben we bij starten richting Lansingerland nog steeds te maken met afwijkingen van de route (over onze woonbebouwing) vanwege het Schipholverkeer, dat voorrang heeft boven verkeer van RTHA. Alle verkeer vanuit één richting laten starten en landen, als hiervoor aangegeven, geeft dus zeer waarschijnlijk bij ons extra overlast vanwege deze interferentie met het Schipholverkeer.

Aangegeven wordt dan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) bekijkt of hier verbeteringen zijn aan te brengen. Voor afwijkend verkeer worden alternatieve vaste routes onderzocht en na overleg besloten of deze worden ingevoerd. Hierbij wordt opgemerkt dat ondanks vaste routes er altijd een tolerantiegebied (= spreiding) is. Gezien de uitvliegroutes van RTHA, tussen dichte woonbebouwing, heeft een onderzoek naar hinderbeperking door het iets verleggen van de routes vanaf baan 06 (Lansingerland/ Hillegersberg-Schiebroek) in 2021 uitgewezen dat dit slechts een waterbed-effect heeft, voor de één minder last is aan de andere kant meer overlast.

b. Routes klein verkeer (pag. 13)

General Aviation ziet graag een mogelijkheid om lesvluchten uit te voeren op een hoger circuit (1.000 ft i.p.v. 500 ft) dit als hinderreductie voor de directe omgeving. Onderzocht moet nog worden of dit überhaupt kan worden toegestaan. Zo het al kan, dan draagt deze maatregel niet echt bij aan de hinderreductie voor de directe omgeving van RTHA. Starten en landen en het meerdere keren achter elkaar oefenen van de touch & go's blijven gewoon de zelfde hinder opleveren. Het circuit vliegen gebeurt momenteel veelal boven Zeeland en de ZH eilanden.

In de Omzettingsregeling stond niets over militaire lesvluchten. Voorgesteld is om nu expliciet in een nieuw LHB op te nemen dat die op RTHA verboden zijn. Dat is "winst", maar makkelijk door RTHA weg te geven, want..... die lesvluchten waren er al niet!

II GEBRUIK VAN DE LUCHTHAVEN

4. Verschillende gebruiksruimten binnen één geluidsruimte

(pag. 14) Het splitsen van de geluidsruimte in één voor het spoedeisend verkeer en één voor het overige verkeer was in de Luchtvaartwet een kan bepaling. In de Luchtvaartnota heeft men aangegeven dit in principe ook te willen doen o.a. voor RTHA. Het splitsen van de geluidsruimte is ingegeven door het feit dat de traumahelikopter vaker 's nachts is gaan vliegen en zodoende meer geluidsruimte heeft verbruikt. De grote luchtvaart met name de vakantiesector klaagt hier van last te hebben en niet te kunnen uitbreiden. Wel wordt hier voorbij gegaan aan het feit dat er in 2001 extra geluidsruimte werd gecreëerd, omdat men meer het accent op zakenvluchten wilde leggen. Die extra zakenvluchten kwamen er niet, maar met name Transavia heeft die geluidsruimte opgevuld met goedkope vakantievluchten.

Wel is afgesproken dat de totale hoeveelheid berekend, geproduceerd geluid van beide sectoren in 2035 nooit meer mag zijn dan hetgeen in 2019 was toegestaan in die ene berekende geluidsruimte. De berekeningen van bureau Adecs (kom ik later op terug) gaan wel uit van "stille" vliegtuigen en een volledig vernieuwde helikoptervloot. Het Groot Handelsverkeer mag nog steeds ongebruikte slots van de winter naar de zomer overhevelen, zolang de sector hier geen "zomer-rechten" aan ontleent.

Voor de invoer van gegevens is voor het Groot Handelsverkeer gekeken naar het jaar 2019, voor politie en trauma is gerekend met het hoger gebruik in 2022 en voor de kleine luchtvaart naar de huidige Omzettingsregeling.

5. Ontwikkelruimte groothandelsverkeer door hinderreductie

(pag. 15) Hier mis ik toch wel heel erg het geluid van de bewonersvertegenwoordigers. We hebben er steeds op gehamerd dat de kreet “stille” vliegtuigen een farce is. Aan een afname van ca. 3 dB(A) berekende hinder hebben omwonenden niets. Op basis van feitelijke waarnemingen kan worden gesteld dat stillere vliegtuigen voor het menselijk gehoor niet merkbaar stiller zijn en dus niet bijdragen aan vermindering van piekherrie, slaapverstoring etc. Onderzoek van o.a. de DCMR toont aan dat de berekende geluidsbelasting en beleving aan elkaar gecorreleerd zijn: een hoge geluidsbelasting in de omgeving leidt tot meer gehinderden. Dit verband is niet lineair, wat betekent, dat niet iedere afname van de geluidsbelasting tot een gelijke afname van het aantal gehinderden leidt.

De gebruiksruimte voor Groot Handelsverkeer die door deze vorm van geluidsreductie vrijkomt, mag slechts benut worden tussen 09:00-21:00 uur mits deze toename valt binnen de vigerende 35 Ke contour én alle wettelijke grenswaarden aan emissies. Wat betreft de geluidberekeningen komt dit neer op een ontwikkelingsruimte (ingeval van 100% vlootvernieuwing) van maximaal **8760 extra vliegbewegingen** groothandelsverkeer in het jaar 2035, binnen de tijd van 09:00 – 21:00 uur, dit komt neer op gemiddeld dagelijks 2 vliegbewegingen extra per uur.

Maar.... er wordt op RTHA in ca. 4 tijdblokken gevlogen en 's zomers meer dan 's winters, dus zal er ook een concentratie zijn van die extra vliegbewegingen. De bewonersvertegenwoordigers zijn van mening dat hiermee de beoogde hinderreductie teniet wordt gedaan en dat er per saldo sprake is van eerst gelijkblijvende hinder en vervolgens van toenemende hinder tot het zichtjaar 2035. Airlines geven aan dat de ontwikkelruimte nodig is om o.a. het netwerk van bestemmingen uit te breiden. Hier wordt dus vooral gekeken naar “meer winst maken en aandeelhouders tevreden stellen” en dat ten koste van de gezondheid van omwonenden.

Met betrekking tot de figuren 1, 2 en 3 moet gesteld worden dat deze gegevens nog niet duidelijk zijn.

Het traject voor de richtlijnen voor de Nederlandse implementatie van Doc29, b.v. voor atmosferische demping, is nog niet door het ministerie afgerond. Gekeken moet b.v. ook nog naar aparte invoer voor zomer en winter b.v. voor temperatuur en luchtdruk. De nu gepresenteerde gegevens zijn dus geen finale uitkomst.

Figuur 1. (pag. 16)

Door het weghalen van het helikoptergeluid aan de uiteinden van de baan zie je dat daar de contour afneemt. Voor het helikoptergeluid is gerekend vanuit het midden van de baan, maar.... deze toestellen vliegen nagenoeg nooit haaks op het midden van de baan, maar zeker bij uitvliegen veelal over woonbebouwing van o.a. Rodenrijs en bij terugkomst soms via de Metrolijn en de kop van de baan.

Figuur 2. (pag. 16)

Volgens figuur 2. is duidelijk te zien dat de berekende hinder in het zichtjaar 2035 afneemt, er van uitgaande dat zowel alle vleugeltoestellen als helikopters zijn vernieuwd.

Figuur 3. (pag. 17)

Deze staafdiagrammen laten zien dat we er met al die stille vliegtuigen op papier sterk op vooruitgaan. Het aantal ernstig gehinderden zou met 84,61% verminderen. Dit is niet uit te leggen aan onze inwoners. 8760 extra vliegbewegingen van toestellen, waarvan het stiller niet is te horen en dan toch maar 40 ernstig gehinderden.

6. Zekerheid en voorspelbaarheid

(pag. 17) Als bewonersvertegenwoordigers hechten wij veel waarden aan het vastleggen in een Luchthavenbesluit van een maximum aantal vliegbewegingen voor het groothandelsverkeer (dag/maand/jaar/seizoen o.d.). Dit is nu nog niet vast te stellen omdat er nog onzekere factoren zijn als wat doet b.v. een wettelijke grenswaarde voor CO2 of andere emissies.

III OVERIGE BEPALINGEN

7. Geluidberekeningen en handhavingspunten

(pag. 18) Doordat de nieuwe berekeningsmethoden voor vliegtuiggeluid (Doc 29) en helikoptergeluid (NORAH) nog niet vast liggen is het onmogelijk om de effecten van alle maatregelen te bepalen. Wel is afgesproken dat er aparte handhavingspunten komen voor het maatschappelijk verkeer (trauma/politie) en voor het overige verkeer, liefst met extra handhavingspunten overal waar dichte woonbebouwing is. Of ze er komen en waar? Die handhavingspunten worden vastgesteld door het bevoegd gezag, niet door RTHA. De ILT is toezichthouder voor handhaving/mogelijke overschrijding op deze punten.

8. Ruimtelijke Ordening en bouwplannen

(pag. 18) Er worden in het LHB beperkingsgebieden vastgelegd voor woningbouw. Door nieuwe rekenmethoden gaan vorm en grootte van de huidige 35 Ke-contour veranderen. Wel is afgesproken dat de nieuwe norm, de 56 dB(A)-contour, niet groter mag zijn/worden dan de huidige 35 Ke-contour. Woningbouw in Wilderszijde kan daardoor doorgang vinden, al noemt de luchtvaartsector het onwenselijk en vindt dat gemeenten de “plicht” hebben om nieuwe bewoners te wijzen op vliegtuighinder, zodat men niet later moet gaan klagen.

Dit legt de “Zwarte Piet” duidelijk bij de gemeenteraad. Toekomstige bewoners (o.a. Wilderszijde) kunnen bij gebrek aan woonruimten geen kant uit. Bij grote woningnood moet men de hinder voor lief nemen ten koste van de gezondheid. De luchtvaart gaat hierbij duidelijk vóór broodnodige woningbouw en vóór gezondheid, maar.... een dak boven het hoofd en een goede gezondheid vallen onder “de Rechten van de Mens”.

IV DUURZAAMHEID EN LUCHTKWALITEIT

9. Emissies

(pag. 20) De luchtvaartsector dient zich te houden aan de doelstellingen voor de diverse emissiebronnen. Waar boeren hun beleid moeten aanpassen geldt dat zeker voor een sector waar het niet gaat om noodzakelijke broodwinning, maar om het aanbieden, voor een (te) goedkope prijs, van vakantievluchten.

Kijkend naar de diverse deposities. Dan draagt de luchtvaartsector soms maar met een klein aandeel bij in Nederland, maar die uitstoot is wel het grootst bij de start in de directe omgeving van de luchthaven. De hedendaagse uitstoot wordt onomstotelijk bewezen door zwarte afzetting op tuinmeubelen in de omgeving van RTHA. Ook kerosinestank is te wijten aan de luchthaven. Bij alle opsommingen van de diverse emissies mis ik telkens weer de uitstoot van PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Deze zijn zeer kankerverwekkend en worden met name uitgestoten bij de start van grote vliegtuigen.

10. Innovaties

a. Stimuleren van vlootvernieuwing

(pag. 21) Met luchthaventarieven wil men sturen op vlootvernieuwing. Dit kan niet worden opgenomen in een LHB. Dit zal RTHA dus moeten vaststellen in overleg met de airlines. Onduidelijk is of dit enig effect te weeg zal brengen. Een wat duurder tarief is altijd goedkoper dan aanschaf en afschrijving van een nieuw toestel.

De vlootvernieuwingsprikkels in de ochtend.

Zoals eerder aangegeven kan dit ook leiden tot z.g. “vertraagde” vluchten, met alle consequenties van dien.

b. Duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF)

(pag. 21) Aanmoedigen van alternatieve brandstoffen voor het vliegen op kerosine is het onderzoeken waard. Dat RTHA hierin een proeftuin wil zijn is lovend. Het is een feit dat SAF de uitstoot van CO₂ vermindert, maar gezien het feit dat de producenten van SAF de bijmengverplichting in de loop der jaren waarschijnlijk niet kunnen bijhouden, moeten we ook vrezen voor de uitkomst van CO₂ in deze.

c. Optimaliseren van vliegroutes

(pag. 21) Mijn twijfels hierover heb ik reeds vermeld op pagina 3 bij de routeafwijkingen. Realisatie van de Luchtruimherziening kan leiden tot kortere en efficiëntere routes en specifiek voor RTHA minder afwijkingen, maar dat voordeel wordt te niet gedaan door het feit dat ook de Luchtruimherziening forse groei van het vliegverkeer mogelijk maakt.

d. Aanmoedigen hybride/elektrische toestellen

(pag. 21) Er wordt al proef gevlogen met elektrisch vliegtuigjes. Deze toestelletjes maken nog steeds een brommende herrie en ook zal er door het Groot Handelsverkeer voorlopig niet elektrisch gevlogen kunnen worden. Het vooralsnog benodigde aantal zware accu's heeft nog een dermate groot gewicht dat er dan nog nauwelijks passagiers of vracht mee kan. Graag zou ik zien dat RTHA er vooral zou zijn voor de zakenvluchten die men in het verleden nodig achtte, maatschappelijk verkeer en voor de innovatie in samenwerking met de TU Delft.

e. Emissievrije grondoperatie op de luchtzijde van RTHA

(pag. 21) Dit is op zich een prima initiatief, maar het doet niets af aan de geluidshinder en uitstoot rond de luchthaven van het vliegverkeer, de luchtzijde van RTHA.

f. De trein als alternatief voor korte afstanden

(pag. 21) Wie gaat dit promoten? Transavia cum suis? Dit is op zich een goede maatregel, ware het niet dat daar direct opvolgt “zo kan de schaarse capaciteit van de luchthaven worden ingezet voor bestemmingen die verder weg liggen”. Jammer, geen afname van hinder dus, weer een gemiste kans.

V PROCES- EN BESTURINGSMODEL

(pag. 22) In november/begin december zal er al een NRD (Nota Reikwijdte en Detailniveau) door RTHA worden opgesteld, waarna door de luchthaven, uiterlijk in januari 2023, bij de minister van I&W een aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit wordt ingediend. RTHA geeft aan dat zij ten behoeve van het Luchthavenbesluit een milieueffectrapport (MER) en economische onderbouwing (b.v. in de vorm van een MKBA) zal opstellen. Tijdens de productie van het MER zullen keuzes worden gemaakt, de intentie van RTHA is om deze keuzes te delen met een klankbordgroep. Bij het EPP hebben wij als bewonersvertegenwoordigers onze reflectie geven op dit eindproduct. Het moge duidelijk zijn, **dat wij zwaar teleurgesteld zijn**. Onze belangrijkste wensen en suggesties werden steeds categorisch afgewezen door de luchtvaartsector.

Ook plannen die niet wettelijk kunnen worden vast gelegd in een LHB zijn nog “boterzacht”. Er blijft dus nu niets anders over om een reactie op het EPP te doen toekomen aan de minister van I&W met een afschrift aan Tweede Kamer, Provinciale Staten en RTHA en terzijntijd een zienswijze op het NRD en het MER.

VI UITVOERING BINNEN EN BUITEN EEN LUCHTHAVENBESLUIT

Figuur 4 (pag. 23) spreekt in het zichtjaar van een reductie van ernstig gehinderden van ca. 39%. Zoals eerder aangegeven moeten dan alle toestellen vernieuwd zijn. Die reductie is dan in de 48dB(A) contour (38,95%). In de 56 dB(A) contour komt men zelfs op een reductie van 84,61%. Let wel alle geluid wordt berekend in Lden. Het lawaai wordt dus uitgesmeerd/gemiddeld over day-evening-night.

Tabel 4 (pag. 24/25) geeft aan dat het aantal vluchten Groothandelsverkeer in 2019 17.859 slots bedroeg, als we dan kijken naar de eventuele max. toename van 8.760 slots dan is dat een forse toename van 50%.

Tabel 5 (pag. 24) is door RTHA “voor de duidelijkheid toegevoegd”. Wat hier opvalt is dat er in de dagperiode al vanaf 08:30 geen aanvullende beperkingen zijn voor het Groothandelsverkeer en in dit tijdsblok “ontwikkelruimte” mogelijk is. Dit strookt niet met de afspraken door participanten gemaakt, zie ook de Samenvatting (pag.8) waar bij Ontwikkelruimte gesproken wordt over: “dit mag alleen plaatsvinden tussen 09:00 en 21:00 uur”.

De Procesbeschrijving van het Participatietraject

Dit stuk is geschreven door het begeleidend bureau Wesselink van Zijst en door begeleider Bas Liebeek, zelfstandig opererende vanuit zijn eigen bureau Viridess.

Dit forse document, 1 ½ keer zo groot als het EPP zelf, neemt de lezer stapsgewijs mee in het hele traject. Ook worden daarin de uitgangspunten vermeld waarmee de diverse participanten aan het proces zijn begonnen. In overzicht 5 heeft men aangegeven dat de BTV en de bewonersvertegenwoordiger van Rotterdam uit het proces zijn gestapt. In mijn verantwoording (pag. 1) heb ik duidelijk aangegeven waarom ik dat niet heb gedaan. De procesbegeleiding is zeer tevreden over de hele aanpak en spreekt regelmatig over meerwaarde die is bereikt, dat deel ik, zoals u zult begrijpen, niet zonder meer.

De bijgaande brief van de Veiligheidsregio dd. 20-09-2022 baart mij in zoverre zorgen dat wordt aangegeven dat er toekomstige veiligheidsrisico's zijn als men andere brandstoffen gaat gebruiken, zoals b.v. waterstof. Dit is zeker een punt van aandacht, omdat in het verleden is gebleken dat ongevallen met vliegtuigen meestal gebeuren binnen 7 km van de start-/landingsbaan.

Annotaties/ Reflecties van de diverse participanten

De diverse reflecties zijn geheel voor rekening van de betreffende participanten.

Het rapport van bureau Adecs

Wat zijn de analyses en berekeningen in dit rapport waard?

De Doc29 (vleugeltoestellen) contouren zijn gebaseerd op een concept-versie van het nieuwe rekenmodel en ook de geluidsbelasting van de helikopters met NORAH (Noise of Rotorcraft assessed by a Hemisphere-approach) behoeft nog aanpassing. Pas in het MER voor het LHB zal de definitieve contour bepaald worden. Die contouren kunnen waarschijnlijk niet eerder dan in het 2^e kwartaal 2023 berekend worden.

Het gaat in dit rapport om de met voorlopige gegevens berekende hinder in Lden, “uitgesmeerd” geluid (Level day-evening-night). Dit is in fel contrast met de ervaren hinder door onze inwoners, de zogenoemde piekbelasting, op het moment dat een vliegtuig daadwerkelijk over komt.

De huidige Ke- en Bkl (kleine luchtvaart) contouren komen te vervallen. De wettelijke 48, 56 en 70 Lden contouren komen nu in het LHB en daar is de kleine luchtvaart in meegenomen.

Telling van woningen en ernstig gehinderden (pag. 3 + figuren pag. 28+29)

Dit blijft een punt van aandacht. Bij de Uitgangspunten (pag.3) wordt vermeld dat het aantal woningen uit de BAG-webservice komen van januari 2022, maar dat met het aantal bewoners per verblijfsobject is gerekend met cijfers van het CBS uit 2020. Er is sinds 2020 nog heel wat bijgebouwd in onze gemeente en eigenlijk zouden toekomstige woningen van o.a. Wilderszijde en bij Kethel ook moeten worden meegeteld. Het aantal belaste woningen en ernstig gehinderden in de diverse contouren zal dus daadwerkelijk hoger liggen.

Beperken late, niet geplande, landende vluchten tussen 23:00 en 0.00 uur (pag. 4 – 3.1)

Kijkend naar het jaar 2019, toen waren het 329 vluchten die voor het geluid een straffactor 10 hadden en dus gelijk waren aan 3290 vluchten overdag. Stel dat ca. 300 verlate vluchten zouden kunnen worden voorkomen, dan kunnen er in theorie alleen daardoor al 3000 vluchten overdag (straffactor 1) bij.

Stel dat alle ca. 300 vluchten in de late avond tussen 21:00 en 23:00 uur zouden binnen komen (straffactor 3) dan zou er, in theorie, ruimte vrij komen voor 900 vluchten. Worden de vluchten gespreid overdag en 's avonds, dan komt er ruimte vrij tussen beide aantallen.

Figuur 2 (pag.7) en figuur 3 (pag. 8) schetsen een duidelijk beeld. Een maatregel groot handelsverkeer alleen tussen 07:00 – 23:00 uur heeft het meeste effect, mits het verkeer waarop de maatregel betrekking heeft niet op een andere periode van de dag terugkomt.

Extensieregeling (pag.5 – 3.3)

Het ging in 2019 om 65 vluchten groothandelsverkeer die binnen kwamen na 0.00 uur. Zoals eerder gezegd ben ik voorstander van de extensieregeling Lelystad: alleen uitzonderingen voor toestellen die vertraging oplopen tijdens de laatste vlucht. Een toestel dat, vanwege een te strak businessplan, gedurende de dag vertragingen oploopt mist daardoor zeer waarschijnlijk zijn vertrekslot op de luchthaven van vertrek.

Berekeningen van Adecs voor de toekomst (pag. 10 en verder)

Aangenomen is dat alle Boeings 737-700 en 800 (met name van Transavia) zijn vervangen door de Airbus A320 Neo. Dit is slechts een voornemen. KLM/ Transavia heeft een aantal toestellen in bestelling, maar of de nieuwste toestellen meteen naar RTHA komen is nog geen hard gegeven.

De **duiding van maatregelen** in tabel 1 (pag. 11) is vanuit Adecs, niet vanuit de gezamenlijke participanten.

Kijkend naar de **figuren 5, 6 +7** (pag. 13+14): deze hebben weinig waarde gezien de toevoeging “NIET ACTUEEL”.

Adecs geeft (pag. 16) duidelijk aan dat, **om de effecten goed in kaart te kunnen brengen** bekend moet zijn wat het maximum aantal slots is in winter- en zomerseizoen is, wat het maximaal aantal starts of landingen is voor een bepaalde tijdsperiode gedurende de dag en welke beperkingen men wil opleggen voor bepaalde vliegtuigtypen voor een bepaalde tijdsperiode gedurende de dag. Bewonersvertegenwoordigers hadden er wel om gevraagd, maar helaas zijn we in het Participatieoverleg niet tot overeenstemming gekomen over het vastleggen van aantallen passagiers of vluchten gedurende een bepaald tijdsbestek.

Potentiële verdeling van het aantal bewegingen over een gemiddelde dag

In **figuur12** (pag.20) gaat Adecs uit van max. 10 vluchten in de ochtend- en de avonduren en voor de rest over een gelijke verdeling van de uren van de dag. Dit laatste is geenszins het geval. Op RTHA is dat geen constante, maar wordt er veelal gevlogen in tijdsblokken, zoals door mij al aangegeven is m.b.t. het EPP.

Handhavingspunten

Op pag.22 (**tabel 5**) is sprake van de vulling van de handhavingspunten. Voor onze gemeente is vooral van belang HH24 aan de kop van de baan aan de zijde van Lansingerland/Schiebroek en HH 3 in Lansingerland. Bij een autonome ontwikkeling (huidige Omzettingsregeling) zouden wij dus dicht tegen het maximum aan geluid zitten. Op pag.22 (**tabel 6**) zie je dat die percentages aanzienlijk afnemen. Dit komt door het rekenen met “stille” toestellen en doordat het maatschappelijk verkeer nog maar deels wordt meegerekend als vliegend over de baankoppen. Dit uitvliegen van helikopters wordt nu berekend haaks op de baan en vanuit het midden van de baan.

In **tabel 8** zien we duidelijk dat als we naar de toekomst kijken, bij een autonome ontwikkeling (huidige Omzettingsregeling en één geluidsruimte), meer spoedeisend verkeer leidt tot een stuk minder ontwikkelruimte voor het groot handelsverkeer.

De **figuren 13 en 14** (pag.23 + 24) laten ons zien dat de 48 en 56 dB(A) contouren tussen 2025 en 2035 krimpen ondanks de mogelijke vele extra vluchten.

(**pag. 31**). “Wat echter niet in de geluidsberekeningen is opgenomen, is de verdeling van de motortypes over de vliegtuigtypen”.

Figuur 23 (pag. 31) geeft duidelijk aan dat uitstoot toeneemt zodra er gebruik wordt gemaakt van de Ontwikkelruimte.

Helaas is een eerder hoofdstuk over **Piekbelasting** (aan het eind van het rapport) en de daarbij behorende figuren in de definitieve versie van het Adecs rapport weggelaten. Dit was niet de wens van de bewonersvertegenwoordigers.

Het hele rapport toont aan dat **bij max. 8.760 extra vluchten groot handelsverkeer** en een verdubbeling van het maatschappelijk verkeer we er **toch als omwonenden op vooruit gaan en minder hinder ondervinden!**

Let wel dit is alles berekend en “uitgesmeerd” via Lden (geluid day/evening/night) “geluid op papier”.

En we weten **papier is geduldig, geduldiger dan het oor van onze inwoners!**

Ik wens de Raadsleden van Lansingerland veel wijsheid toe bij het opstellen van hun zienswijze .

Hopelijk een zienswijze die duidelijk aangeeft dat onze Raadsleden, pal staan voor het wonen en welzijn van onze inwoners, zoals de Raad ook reeds aangaf na het verschijnen van het VPP (Voorlopig Participatie Product).