

NOTITIE

Aan: Voorzitter / secretaris CRO RTHA
Van: Hans Schendstok (plv. vertegenwoordiger bewoners Rotterdam in CRO- RTHA)
Datum: 10 maart 2019
Onderwerp: Nachtvluchten / overschrijding grenswaarden gem. Schiedam

Verzoek:

Kan deze notitie worden behandeld op de CRO-vergadering van 6 mei a.s. en kan hierop voorafgaande aan de vergadering een reactie van RTHA worden verkregen?

NOTITIE

Nachtvluchten en Overschrijding grenswaarden: handhaving of rechtvaardiging?

Voor de discussie over het laatste handavingsrapport van ILT waarin de overschrijding van de grenswaarde Schiedam werd geconstateerd heb ik het eea inzichtelijk getracht te maken met grafieken. Deze vinden jullie in twee Bijlagen die hierbij zijn gevoegd..

De eerste Bijlage "Nachtvluchten" toont in de bovenste grafiek in blauw het aantal nachtvluchten van het maatschappelijk vliegverkeer (art 4 lid 2a, 4a, en 4d Omzettingsregeling RTHA samen opgeteld); het aantal nachtvluchten vanwege vertragingen (art 4, lid 4b en 4g samengeteld) in rood; en van het "klein zakelijk vliegverkeer (art 4, lid 4f) in zwart.

Opvallend is de stijgende lijn van het politie – en traumaverkeer (blauw) en de grote sprong van het aantal nachtvluchten daarvan in 2017-2018. Wat ook opvalt is de grote toename in 2018 van het vliegverkeer (rood) dat wegens toelaatbare omstandigheden is vertraagd en na 23:00 uur is binnengekomen, zie ook hier de sprong van 2017- 2018.

Daaronder een grafiek van DCMR van het totaal aantal nachtvluchten door mij aangevuld voor 2017 en 2018: in zwarte cijfers volgens de website van RTHA, in mijn handschrift met rode cijfers de aantallen volgens het handavingsrapport van ILT. Zie de constant stijgende lijn vanaf 2009 en weer de grote toename in 2017-2018.

Reeds vanaf 2007 (en zelfs eerder) is RTHA in officiële stukken erop gewezen dat de luchthaven maatregelen moet nemen om de (toenemende) geluidsbelasting als gevolg van het toenemend vliegverkeer te verminderen, en dan met name het aantal (sic!) nachtvluchten:

In de Nota van Toelichting van het Ontwerp Wijzigingsbesluit aanwijzing luchtvaartterrein RTHA van 2010 (V&W/DHLM-2010/1562), ondertekend door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat, wordt dit maar al te duidelijk gesteld/opgedragen:

Par 1.1: *"Gegeven het feit dat Rotterdam The Hague Airport zich bevindt in een dichtbevolkte regio biedt de geluidszone van de luchthaven een beperkte milieucapaciteit".*

Par. 3.3.2.: *"De grenzen van de capaciteit (met name gebruiksruimte) zijn nu wel bereikt" .*

Par. 2.2: *"Geconstateerd is dat met name de (toename van) geluidsoverlast van het vliegverkeer in de nacht door alle betrokken partijen als belangrijkste knelpunt wordt gezien, ongeacht of het commercieel of ander verkeer (zoals overheidsverkeer) betreft".*

In par 3.4.3 formuleert de Minister het volgende uitgangspunt voor het verminderen van het aantal (!) vliegbewegingen in de nacht:

"Wat betreft reguleringsmogelijkheden om het nachtelijk gebruik van de luchthaven te beperken kiest de Minister voor een strak afsprakenkader (convenant). (...) De invoerset ten behoeve van het MER-alternatief dat de basis vormt voor het besluit (alternatief 4c, met 849 nachtbewegingen) is het

uitgangspunt. *Uitgaande van dit aantal zal het nachtelijk gebruik – in aansluiting op het vigerende aanwijzingsbesluit en het daarop gebaseerde handhavingsvoorschrift – blijvend worden gemonitord teneinde tijdig maatregelen daartegen te kunnen nemen om mogelijke ongewenste ontwikkelingen hierin bij te sturen, Deze monitor zal onder regie van het Ministerie worden uitgevoerd, waarbij aan de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam – of de opvolger daarvan – zal worden gerapporteerd”. (de vetgeschreven letters heb ik aangebracht).*

Dit aantal 849 – en de voorgestelde handhavingsvoorschriften - zouden dan onderdeel moeten worden van het besluit en zijn toepassing moeten vinden in de Omzettingsregeling die daarop is gebaseerd : Deze toelichting van het (Ontwerp) Wijzigingsbesluit geeft immers de randvoorwaarden en de reden en doelstelling van het besluit, en daarmee van de Omzettingsregeling. In dat kader ben ik verbaasd dat een stringente bepaling over de regulering voor een effectieve beheersing van de nachtvluchten zoals de Minister heeft beoogd, in de Omzettingsregulering ontbreekt. En is het dan aanvaardbaar indien als gevolg daarvan RTHA zich daardoor zou kunnen verschonen en een sanctie zou ontlopen indien toch sprake is van een toenemend aantal nachtvluchten? En dan wil ik mijn verbazing uitspreken over de uitspraak van de rechter in de zaak die BTV over de (structurele) overschrijding van het aantal van 849 nachtvluchten heeft aangespannen.

En hoe zit het dan in het geval als sprake is van een overschrijding van de grensnorm zoals die uiteindelijk is opgenomen in de Omzettingsregeling? Uit het persbericht van RTHA van 1 maart 2019 lijkt de luchthaven van mening te zijn dat er omstandigheden zijn om aan een sanctie daarvoor te ontkomen.

Daarvoor geldt echter het volgende:

De tweede Bijlage toont een grafiek waarin in procenten de grenswaarden van de verschillende handhavingspunten (100%, berekend met een meteotoeslag van 20%) en de ‘daadwerkelijke’ = berekende geluidsbelasting per handhavingspunt in procenten van de gestelde grenswaarde van 100% inclusief de meteotoeslag.

De meteotoeslag is een onzekerheidstoeslag die toegevoegd wordt aan de berekende grenswaarden van de handhavingspunten die rekening houdt met (mogelijke) fluctuerende weersomstandigheden. De meteotoeslag is 20% op het verwachte baangebruik (landen en starten) van de luchthaven waarmee de grenswaarden per punt (ex ante) worden vastgesteld. : Bij de bepaling van de grenswaarde is altijd een meteotoeslag opgenomen, bij het vaststellen van het werkelijk gebruik voor de handhaving, de geluidsbelasting, nooit: in dat geval is immers geen sprake van onzekerheden zoals weersomstandigheden want de geluidsbelasting is exact (ex post) vast te stellen.

Ik heb in deze grafiek ook de grenswaarde zonder meteotoeslag ingetekend met een rode streep: deze is te bepalen op 83,334% van de grenswaarde inclusief de meteotoeslag: ($120\% \times 83,334 = 100\%$). Zie de omvang van de marge van meteotoeslag en begrijp dan de consequenties daarvan voor de geluidsbeleving!

Dan is vast te stellen dat zonder de meteotoeslag in vier van de zes handhavingspunten de ‘daadwerkelijk’ geluidsbelasting (ex post) de vastgestelde maximale geluidswaarde overschrijdt in 2016 en 2018. Schiedam zit in alle getoonde jaren constant ruim boven de geluidsgrens zonder meteotoeslag.

Ik ben daarom van mening dat met de meteotoeslag ruimschoots rekening wordt gehouden met de fluctuaties van de wind en de windrichting en daarmee deze ook is ingecalculleerd de “uitzonderlijke sterk aanhoudende (oosten)wind” gedurende de zomer van 2018 en deze daarom geen argument vormt voor de geconstateerde overschrijdingen in Schiedam in 2018.

Ik kom op grond van het bovenstaande tot de conclusie dat in de vastgestelde maximale grenswaarden van de handhavingspunten reeds volledig en afdoende is rekening gehouden met de windfluctuaties en – sterkte door de toegepaste meteotoeslag (van 20%).

De conclusie voor de handhaving zou dan mijns inziens moeten zijn dat de overschrijdingen volledig en uitsluitend zijn toe te schrijven aan de verkeerde planning van de vluchten met als gevolg het toestaan van teveel vluchten.

Met vriendelijke groet,
Hans Schendstok

Bijlagen (2)