

RTHA: 20% meer vluchten in de vroege ochtend

Zonder verdere aankondiging heeft Rotterdam The Hague Airport deze zomer 20% meer vluchten laten vertrekken in de vroege ochtend dan in 2018 (en eerdere jaren). Het vliegveld lijkt zich daarbij niets gelegen te laten liggen aan het uitgangspunt dat gekomen moet worden tot hinderbeperking, want juist tussen 07.00 en 08.00 uur wordt al jaren het meest over geluidhinder geklaagd. Deze zomer waren de gevolgen hiervan voor Schiedam-Noord buitensporig: 80% van al die vliegtuigen steeg op via Schiedam: nooit eerder is er in de vroege ochtend zoveel lawaai geproduceerd door de luchthaven. Om hinder te beperken zal het aantal vluchten in de vroege ochtend omlaag moeten.

Piekuur met 1200 instappers

Alhoewel het totaal aantal vluchten op Rotterdam The Hague Airport niet is toegenomen, heeft er wel een verschuiving in de vertrektijden plaatsgevonden. Doordat er in 2018 een tijdelijke, vergrote vertrekhal is gekomen, was het dit jaar mogelijk om meer passagiers in een uur te verwerken. Het drukste uur is tussen 07.00 en 08.00 uur en dan kunnen er maximaal 1200 vertrekkende passagiers verwerkt worden, dit komt overeen met ongeveer 8 Boeing 737's. Tot vorig jaar was die capaciteit beperkt tot maximaal 835 instappers. Dit blijkt ook uit de cijfers: in juli en augustus dit jaar waren er respectievelijk 24 en 19% meer stijgende vluchten in de vroege ochtend tot 08.00 uur dan in 2018. RTHA heeft dus weliswaar niet méér vluchten gehad dit jaar, maar deze vluchten wel veel meer geconcentreerd in de vroege ochtend. Dit geeft een maatschappij als Transavia meer regelmogelijkheden in hun vluchtplanning.

Meer vliegen in het meest kritische uur

In de Commissie Regionaal Overleg is in de afgelopen jaren veel gesproken over maatregelen om tot hinderbeperking te komen. Er is sinds deze zomer zelfs een procedure om ideeën om tot hinderbeperking te komen aan te melden voor nader onderzoek. De meeste hinder wordt al sinds jaren ervaren tussen 07.00 en 08.00 uur 's morgens volgens de jaarrapportages van de DCMR. Het is dan ook bijzonder opvallend dat het aantal stijgende vluchten in dit piekuur zonder verdere aankondiging met zo'n 20% is toegenomen! Daarnaast zijn er sinds dit jaar in dat vroege uur ook vrijwel dagelijks twee tot drie landende toestellen gekomen. Dit geeft het gesprek over hinderbeperking een geheel andere dimensie!

Schiedams pandemonium

Zijn er aldus in totaal veel meer stijgende vluchten geweest, eens te meer geldt dit voor Schiedam. In de regelgeving is rekening gehouden met overwegend zuidwesten wind met 67% stijgers via Schiedam. In juli was dit 72% en in augustus liefst 83% (!) omdat de wind vrijwel steeds uit zuidwest waaide en vliegtuigen stijgen vanwege de veiligheid liefst tegen de wind in. Daardoor is er absoluut en relatief veel meer over Schiedam opgestegen en dat gaat met heel veel geluidsoverlast gepaard: per vliegtuig 85 tot 90 dB op de gevels van huizen in Sveaparken. En dit dus gemiddeld 8 tot 9 keer vrijwel elke ochtend. Zo heftig als deze zomer is het nog nooit geweest, vrijwel elke ochtend een hels kabaal over woonwijken met duizenden inwoners..... met als absolute uitschieter woensdag 19 augustus toen er tussen 07.00 en 07.15 uur zeven toestellen opstegen.

Elke ochtend vliegtuiggeluid

De absolute aantallen geven een duidelijk beeld van de enorme toename van het aantal vluchten (lees: lawaai). In augustus heeft Rotterdam The Hague Airport het record van juli (199 stijgende vliegtuigen over Schiedam tussen 07.00 en 08.00 uur) verpulverd: in augustus stegen er zelfs 217 op, weer 10% meer dan in juli. Niet eerder stegen er zoveel vliegtuigen over Schiedam op in de vroege morgen. Slechts op vijf

van de 62 dagen stegen er geen toestellen op maar ook toen was de bewoners van Spaland en Sveaparken geen rust gegund, omdat er wel landende vliegtuigen waren.....

Ten opzichte van 2018 steeg het totaal aantal stijgende vluchten tussen 07.00 en 08.00 uur in juli van 222 naar 276 (+24%) en in augustus van 220 naar 262 (+19%) een gemiddelde van 8,5 toestellen in dat uur per dag.

Geen normen overschreden

De vraag dringt zich op of met deze explosieve stijging van het aantal starts (met name) over Schiedam de geluidsnormen niet worden overschreden. Dat blijkt niet zo te zijn. Ten eerste is er geen "handhavingspunt" in Sveaparken dat het geluid monitort. Het geluid van een stijgend vliegtuig draagt bovendien nauwelijks bij aan de geluidsbelasting in het meest kritische handhavingspunt HHP6 in Schiedam. En ten tweede is de systematiek van de geluidsnormen zodanig dat overschrijding in de vroege ochtend per definitie nauwelijks mogelijk is. Waar een vlak na 23.00 uur landend vliegtuig voor 10x meetelt in de 'geluidsemmer', telt een vliegtuig dat om 7.00 uur opstijgt, slechts 1x mee. Vooralsnog is vooral de beperkte terminalcapaciteit van het vliegveld de beperkende factor in het aantal starts tussen 07.00 en 08.00 uur.

Terminalcapaciteit is bepalend

Navraag bij de luchthaven maakt duidelijk dat er in de praktijk geen andere limiet op het aantal stijgende vliegtuigen is dan de capaciteit van de vertrekhal. Die is vastgelegd in de capaciteitsdeclaratie en nu gemaximeerd op 1200 voor specifiek het piek uur tussen 07.00 en 08.00 uur. RTHA geeft aan dat ook bij openen van de nieuwe terminal men uit zal gaan van die 1200 dus dat openen van de nieuwe vertrekhal niet zal leiden tot (nog) meer vertrekkende toestellen. Bij de plannen voor de verbouwing van de luchthaven is dit aspect onderbelicht gebleven. Maar deze nieuwe bouw heeft nu wel een voor de omgeving ongewenst effect, namelijk meer vliegtuigen in de vroege ochtend = meer lawaai = meer hinder, in plaats van minder hinder waarop alle partijen voor de komende tijd hebben ingezet. En die hinder wordt met de vernieuwde terminal in de toekomst dus juist niet minder!

Record Schiedam geen incident

Waar ten aanzien van een teveel aan landend verkeer over Schiedam maatregelen mogelijk zijn (en dit jaar ook zijn genomen) om een teveel aan hinder tegen te gaan, is dit in de praktijk dus niet mogelijk bij stijgend verkeer: de extreme cijfers van dit jaar zullen derhalve geen incident zijn geweest, maar kunnen in de toekomst nog veel vaker voorkomen (meer zuidwesten wind dan volgens het "langjarig gemiddelde"). Alleen al het feit dat eerst in juli een record gevestigd werd dat in augustus al meteen weer sneuvelde, is daar het bewijs van. Daarmee lijkt de rust in Schiedam Noord blijvend teveel verstoord te worden. Nu er geen wettelijke regels zijn of gesteld kunnen worden, is de BRR aan zet om nadere afspraken met de luchthaven te maken.

BRR aan zet

De in deze notitie beschreven feiten en ontwikkelingen vereisen een snelle en adequate reactie van de regionale bestuurders. Mijn voorstel is dat de BRR spoedig met de luchthaven in gesprek gaat om in een convenant voor de toekomst een reductie van de hinder op de hier beschreven punten te bereiken.

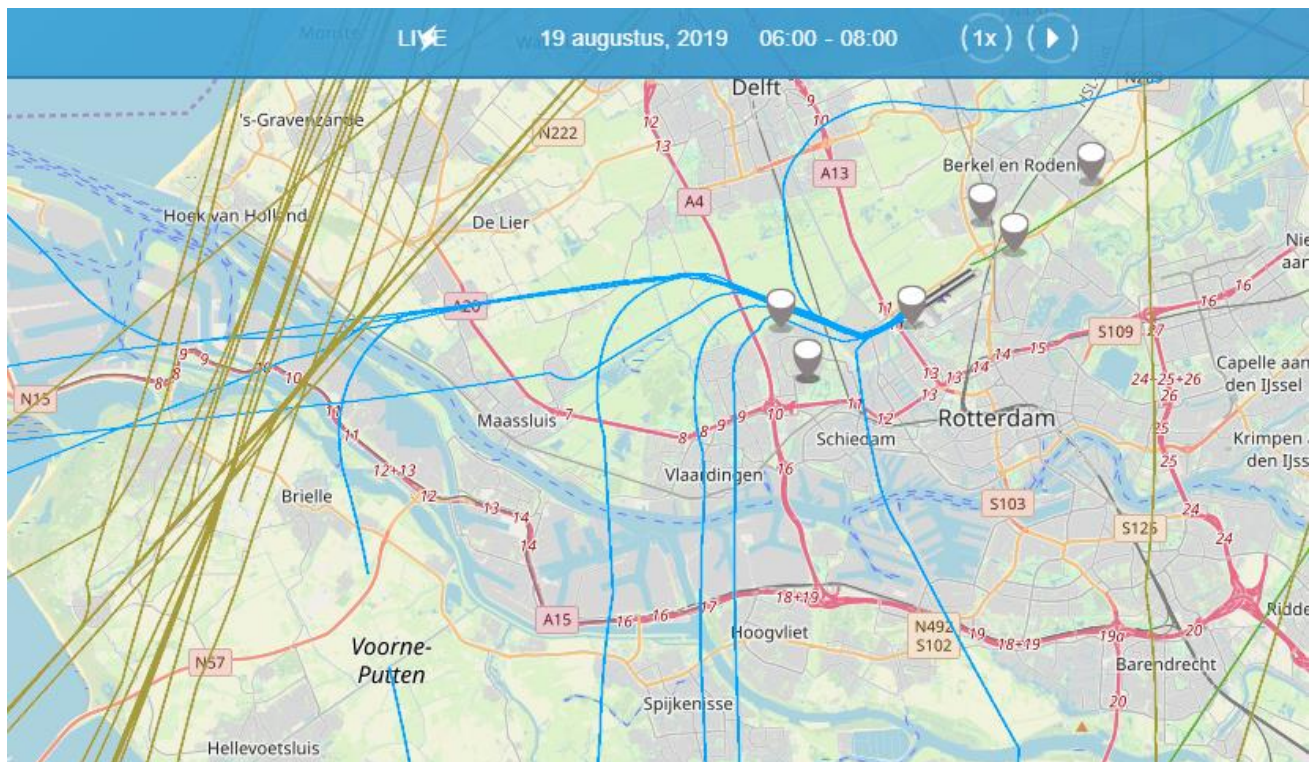
08 september 2019

John Witjes

Bewonersvertegenwoordiger CRO-RTHA

Schiedam

Bron van tellingen door John Witjes vanuit tracks “vroeg ochtend”: <https://flighttracking.casper.aero/rtm/>



Starts tussen 07.00 en 08.00 uur zomer / gebruiksjaar 2019

Starts Schiedam – Lansingerland tussen 07.00 en 08.00 uur

	Sdam	LaLa	Aantal vluchten 2019	Gemiddeld / dag	Aantal vluchten 2018	Vershil 2018 - 2019	Stille ochtenden	
<i>Regelgeving</i>	67%	33%					<i>Sdam</i>	<i>LaLa</i>
April 2019	31%	69%	225	7,5	191	+18%	14	4
Mei 2019	55%	45%	251	8,1	234	+7%	7	9
Juni 2019	68%	32%	255	8,5	229	+13%	2	11
Juli 2019	72%	28%	276	8,9	222	+24%	3	16
Augustus 2019	83%	17%	262	8,5	220	+19%	2	19
<i>Mei - aug</i>	70%	30%	1044	8,5	905	+15%	14	59

NB: aantal starts tussen 06.00 en 07.00 uur is te verwaarlozen t.o.v. tussen 07.00 en 08.00 uur.