



# CRO Luchthaven Rotterdam

Aan: CRO

Onderwerp: Uitvoeringsplan beperken hinder: wat doet Transavia?

Datum: 22 november 2017

Uitgangspunt voor deze notitie is het rapport "Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport, Concretiseren voorstellen" d.d. 1 april 2016 van To70. Van de 21 hierin besproken maatregelen zijn er vijf geheel of gedeeltelijk beïnvloedbaar door luchtvaartmaatschappijen zelf (grote luchtvaart). Het betreft:

1. terugdringen vertraging lijn vluchten.
3. verminderen positievluchten.
- 7 aanpassen vliegprocedures (i.c. ROVOX precisienaderingen).
8. toepassen noise abatement procedure NADP1 of NADP2.
12. gebruik reduced flaps tijdens de landing.

Dhr. Vos van Transavia heeft de secretaris van de CRO per mail en mondeling geschetst wat Transavia hier aan doet en wat de beperkingen zijn. Hieronder volgt de weergave hiervan;

## 1. terugdringen vertraging lijn vluchten.

In zijn eerdere presentatie voor de CRO heeft dhr. Vos reeds toegelicht hoe vluchtschema's tot stand komen en waarom er gevlogen wordt op de schema's/ tijden zoals gepubliceerd. Daarbij wordt rekening gehouden met actuele vlieg/bloktijden, gecontracteerde grondtijden, airportslot beschikbaarheid en ligging van de slottijden m.n. op RTHA voor historische slotrechten. Dit alles moet leiden tot een realistische planning.

Voorbeeld van een concrete verbetermaatregel is dat in week 47\*) een aantal avond aankomsten in de schouderperiodes is vervroegd (binnen de slot randvoorwaarden).

Bij structurele vertragingen (die wel feitelijk onderbouwd moeten zijn) of grote verstoringen in de operatie zijn de Slotcoördinator (ACNL) en/of IL&T de verantwoordelijke instanties die een luchtvaartmaatschappij middels slotmonitoring om opheldering kunnen vragen.

Ondanks een robuuste planning, kunnen in- en externe verstoringen in de uitvoering toch tot vertraging leiden. Met bijsturingmaatregelen is het dan soms mogelijk om vertraging te beperken of zelfs geheel te voorkomen. Een voorbeeld is sneller (en lager) te vliegen, uiteraard op voorwaarde dat het gewijzigd vluchtplan door de verkeersleiding wordt goedgekeurd. Ook leidt dit tot een hoger brandstofverbruik en dus extra kosten (en uitstoot van CO2 etc.).

\*) gecorrigeerd; in eerdere versie van de notitie stond abusievelijk week 17.

### **3. verminderen positievluchten.**

Omdat er op de luchthaven RTHA geen onderhoudsvoorzieningen zijn voor Boeing toestellen, moeten op regelmatige basis de op RTHA gestationeerde toestellen uitgewisseld worden t.b.v. hangaar onderhoud op Schiphol homebase. Deze zogenaamde registratie wisselingen worden gerealiseerd d.m.v. planmatige toestelwisselingen op het buitenstation. Een toestel vliegt dan bijvoorbeeld heen van Rotterdam naar Alicante en terug van Alicante naar Amsterdam. Incidenteel is het noodzakelijk om bij technische storingen die niet lokaal op RTHA kunnen worden opgelost, tussentijds naar Schiphol heen en weer te vliegen.

Reden voor ongeplande positievluchten kunnen zijn:

1. extra ongepland onderhoud dat alleen op maintenance home base Schiphol kan plaatsvinden.
2. niet op RTHA kunnen landen als gevolg van weersomstandigheden (waaronder ILS-2 zicht/crosswind) waardoor voorafgaand aan het volgende vertrek vanaf RTHA herpositionering nodig is.
3. stakingen (luchtverkeersleiding of grondpersoneel), waardoor een vlucht niet binnen de openingsuren kan worden uitgevoerd, met als gevolg herpositionering voorafgaande aan het volgende vertrek vanaf RTHA.

### **7 aanpassen vliegprocedures (i.c. ROVOX precisienaderingen).**

Er is een verkorte transitie naar de ILS 24 (instrument landing op baan 24) ontwikkeld en gepubliceerd. Indien daar een klaring voor wordt ontvangen, dan wordt deze door Transavia ook gevlogen. Het voordeel is dat zeer precies altijd dezelfde route wordt gevlogen.

### **8. toepassen noise abatement procedure NADP1 of NADP2.**

NADP 2 is de standard procedure voor alle Transavia vluchten vanaf RTHA.

### **12. gebruik reduced flaps tijdens de landing.**

Daar waar de situatie het toelaat (denk aan de baan condities) wordt er een reduced flap landing toegepast. Uit data van Transavia blijkt dat dit bij landingen op RTHA in 2017 in 50% van de gevallen het geval was.

adres:

CRO luchthaven Rotterdam, t.a.v. E.R. Struch secretaris  
p/a provincie Zuid-Holland, postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG

website:

[www.cro-rotterdam.nl](http://www.cro-rotterdam.nl)