

Weerklank 2022

Een beschouwing van de aantallen vluchten
en de impact op de omgeving
van Rotterdam The Hague Airport



Januari 2023
John Witjes

1. Inleiding

Na twee coronajaren waarin er veel minder werd gevlogen, was het in de zomer van 2022 weer 'business as usual' op Rotterdam The Hague Airport. In juli werd zelfs een passagiersrecord gebroken: ruim 150.000 mensen vertrokken die maand vanaf RTHA in gemiddeld 38 vliegtuigen per dag (ook een record!) en evenzoveel kwamen er weer terug. De bestemmingen waren vrijwel zonder uitzondering allemaal vakantieplekken. In totaal lag het aantal passagiers op RTHA op hetzelfde niveau als in 2019, terwijl er al met al 10% minder vluchten waren. De toestellen waren dus beter gevuld. En dat komt dan weer omdat er alleen maar gevlogen wordt naar plekken die populair zijn bij vakantiegangers.

Maar er waren ook meer klachten dan ooit van omwonenden: er werden maar liefst 97.000 meldingen ingediend over het lawaai van vliegtuigen van en naar RTHA, 50% meer dan het vorige record in 2019... .

Ondertussen liepen de gesprekken tussen vele betrokkenen over de toekomst van het vliegveld. En het resultaat daarvan was dat het nog altijd niet klaar is met de groei: op weg naar 2035 moeten er nog meer records gebroken worden: 'groeien' is het devies.

Over de zaken die mij opvielen als direct omwonende van de luchthaven schrijf ik in deze Weerklank 2022.

Wat feiten en bevindingen op een rij

Over gebruiksjaar 2019 schreef ik 'Weerklank 2019', een persoonlijk (jaar)verslag en geen wetenschappelijke verhandeling. Een beeld van de luchthaven zoals waargenomen door de ogen en oren van een omwonende.

En bedoeld om met extra gegevens een realistisch beeld te schetsen voor omwonenden, adviseurs, beleidsmakers, beslissers en allen die geïnteresseerd zijn in de ontwikkelingen van de luchtvaart in Nederland. Een vorm van 'citizen science' om het beeld van wonen vlakbij RTHA scherp te stellen.

Over 2020 en 2021 heb ik geen rapport gemaakt vanwege het instorten van de vliegmarkt door corona.

Maar nu de coronabeperkingen weg zijn en de draad weer is opgepakt door vliegmaatschappijen en reizigers heb ik ook weer de meest relevante gegevens verzameld over het **gebruiksjaar 2022 (nov'21-okt'22)**. Mijn tellingen zijn gestart in april 2022 bij de aanvang van het zomerseizoen in de luchtvaart.

Participatietraject

De luchthaven gaat een nieuwe vergunning aanvragen (Luchthavenbesluit, LHB), de eerste officiële stap daartoe is het op 26 januari 2023 publiceren van de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' waarin de kaders en de te onderzoeken onderwerpen voor het nieuwe LHB worden aangedragen. Ter voorbereiding van het LHB is getracht zoveel mogelijk met de belangen van alle betrokken partijen rekening te houden door deze samen te brengen in een participatietraject. Ik heb daar als vertegenwoordiger van de Schiedamse bewoners een kleine twee jaar aan deelgenomen. Helaas was mijn oordeel dat het eindrapport tekort schoot t.a.v. de belangen van de bewoners: groei van het aantal vluchten door te gaan vliegen met 'stille' vliegtuigen is niet acceptabel, ook al staan er ook wat verbeteringen t.o.v. de huidige situatie tegenover. Op deze 'stille' vliegtuigen zal ik in deze 'Weerklank 2022' ook in gaan.

Wonen vlakbij de luchthaven

Drie gemeenten grenzend aan RTHA (Rotterdam, Lansingerland en Schiedam) hebben vertegenwoordigers namens de bewoners in de Commissie Regionaal Overleg: het officiële overlegorgaan met alle belanghebbenden van RTHA. Sinds 2014 ben ik de bewonersvertegenwoordiger van Schiedam, sinds oktober 2022 (na het verstrijken van de tweede termijn) als plaatsvervangend lid naast Marcel Houtkamp. Ik woon zelf aan de Ringvaart in Schiedam-Noord (Spaland): schuin onder de landingsroute (toestellen op 200 m hoogte) én schuin onder de route van de opstijgende vliegtuigen. De afstand tussen de kop van de start- en

landingsbaan en mijn woning is hemelsbreed 3.000 meter. En mijn huis staat nét buiten de 56 dB(A) ruimtelijke ordeningscontour.

In 2022 heb ik zelf **42 meldingen** ingediend bij de DCMR, 5 over landende toestellen en 37 over stijgende vliegtuigen – meestal over stijgers die niet afbogen voor de wijk, maar rechtdoor over mijn huis vlogen. Het geluidsniveau van een landend toestel bereikt in mijn woonkamer (met de ramen dicht) een geluidsniveau van 63 dB(A), zoals ik ook in Weerklank 2019 heb aangegeven.



Januari 2023

John Witjes

Plaatsvervangend bewonersvertegenwoordiger Schiedam in de CRO-RTHA

Inhoud:

- 2 – H1. Inleiding
- 4 – H2. Bevindingen en aanbevelingen
- 6 – H3. Vliegen in 2022
- 8 – H4. De vroege ochtend
- 12 – H5. Vluchten in de avond
- 14 – H6. Vluchten in de nacht
- 15 – H7. Stille vliegtuigen niet stiller, wel irritanter
- 18 – H8. Bouwen voor hinder

Foto op pagina 1: een landende B737 op 200m hoogte gezien vanuit de wijk Sveaparken (Schiedam-Noord).

2. Bevindingen en aanbevelingen

Bevindingen

- In juli was er een **recordaantal vluchten** (gemiddeld 38 vertrekkende en 38 landende) met een record in aantal passagiers (2x 150.000).
- In juli (+300) en augustus (+200) is er meer gevlogen dan in 2019, gemiddeld 72 vluchten per dag.
- De bestemmingen dit zomerseizoen waren bijna **allemaal 'vakantie'**. Alleen British Airways vloog op een zakelijke bestemming (Londen). "20% zakelijke passagiers" is in 2022 zeker niet gehaald.
- Er waren (10%) minder vluchten in 2022 dan in gebruiksjaar 2019 vanwege de post-corona dip, vanaf april kwam het oude patroon geleidelijk teug.
- Er zijn bij de DCMR 50% meer klachten ingediend dan in recordjaar 2019: in 2022 **97.000!**
- De van de winter naar de zomer overgehevelde slots hebben niet geleid tot extra drukte in de vroege ochtend en late avond, wel overdag.
- De grootste belasting van stijgen ligt in juli en augustus tussen 07.00 en 08.00 uur 's morgens (gemiddeld 7,7) met kleinere pieken rond het middaguur en aan het begin van de avond.
- Landingen zijn in juli en augustus veelal gepland tussen 22.00 en 23.00 uur (gemiddeld 6,6 per dag) en ook veel aan het begin van de avond (gemiddeld 5 tussen 18.00 en 19.00 uur).
- Vluchten naar zuidoostelijke bestemmingen (35% van het totaal) werden in het hoogseizoen vooral uitgevoerd door Corendon en Transavia.
- Bij het opstijgen maken deze toestellen een **ruime bocht** over de woonwijk Spaland/Sveaparken in Schiedam-Noord in plaats van erlangs. Hierdoor worden **duizenden** woningen extra belast.
- De baanverdeling stijgen en landen kwam gemiddeld over 2022 precies uit op het langjarig gemiddelde (via Schiedam 64% stijgen en 35% landen). Dit was ook in de zomer het patroon.
- In oktober is er via Schiedam extreem veel opgestegen en weinig geland.
- 'Stijgen in één richting' bij windstil weer zou met name meer 'stille' ochtenden opleveren.
- Corendon voerde in het voorseizoen tientallen vluchten in de ochtend uit **van Brussel naar RTHA**.
- 'Stille' vliegtuigen zijn **niet hoorbaar én niet meetbaar stiller** bij landen.
- 'Stille' vliegtuigen produceren een **irritante fluittoon** bij opstijgen.
- In Schiedam maakt men plannen om (veel) woningen te bouwen op de meest geluidbelaste plekken.
- Het huidige systeem met berekende geluidsproductieplafonds doet geen recht aan de realiteit van de omwonenden en leidt tot onduidelijkheid in de handhaving.

Aanbevelingen

- **Erken het recht op rust** voor omwonenden; dus geen vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur (calamiteiten uitgezonderd) en beperk de vluchten in de vroege ochtend en late avond.
- Stop met de kreet dat "(slechts) 20% van de passagiers zakelijke reizigers" zijn: in werkelijkheid ligt dat percentage **véél lager**.
- Maak een einde aan de praktijk dat **ongebruikte slots** van de winter naar de zomer kunnen.
- Laat Corendon stoppen met de vluchten van Brussel naar Rotterdam en vice versa.
- Vermijd het luchtruim boven de woonwijk Spaland/Sveaparken bij stijgen richting 'oost'.
- Het stijgen en landen in één richting bij windstil weer is een serieuze optie tegen hinder.
- Doe **meer onderzoek** naar niveau én tonaal karakter van het geluid van 'stille' vliegtuigen. Dit kan door de TU-Delft hierover om advies te vragen.
- Maak een nieuw stelsel van handhaving, niet alleen met berekend geluid.
- Gemeente Schiedam, bezint eer gij begint aan nieuwbouw pal onder de vliegroutes.
- Bespreek deze Weerklank 2022 in o.a. CRO, gemeenteraden, Provinciale Staten en Tweede Kamer. En neem de bevindingen mee in de gesprekken over de toekomst van RTHA.

3. Vliegen in 2022

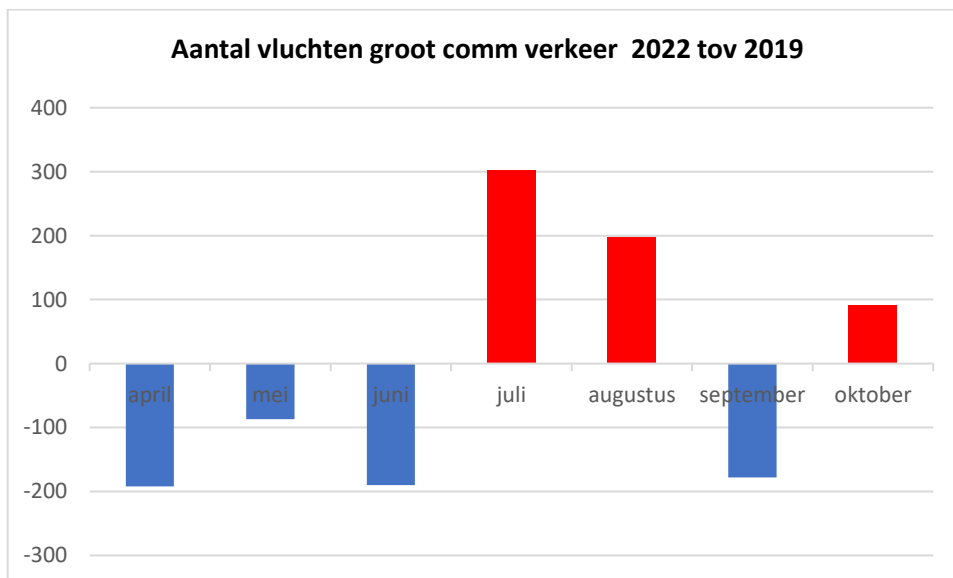
Mijn eerste 'Weerklank' maakte ik over het gebruiksjaar 2019 van Rotterdam The Hague Airport. Dat nu pas de tweede komt, is het gevolg van de coronapandemie. In de jaren 2020 en 2021 werd er zoveel minder dan normaliter gevlogen dat het niet zinvol was om opvallende zaken en trends over die jaren te melden. Dat neemt niet weg dat ook in 2020 en 2021 veel overlast van vliegverkeer is ervaren door de direct omwonenden. Mogelijk juist omdat het verder relatief rustig was en mensen meer thuis waren.

Ook in gebruiksjaar 2022 (november 2021 t/m oktober 2022) waren de naweeën van corona merkbaar. In de winterperiode (november t/m maart) was er 30% minder commercieel verkeer dan in diezelfde periode vóór corona. Pas vanaf april 2022 ging het aantal vluchten geleidelijk weer naar 'normaal'.

Derhalve ben ik voor deze 'Weerklank 2022' vanaf april de gegevens weer gaan bijhouden.

In juli en augustus een recordaantal vluchten

Door RTHA werd in september aan de CRO een overzicht gepresenteerd waarin o.a. de verschillen in aantallen vluchten van het grote commerciële verkeer voor en na corona werd aangegeven. Onderstaand diagram is gebaseerd op de door RTHA verstrekte gegevens over het aantal vluchten in 2019 en 2022. In 2019 waren er in totaal 16.556 vluchten uitgevoerd met groot commercieel verkeer. Dit kwam neer op het gebruik van 93% van het totaal aantal toegekende slots. In gebruiksjaar 2022 was dit aantal in totaal 14.788 (86%). Dat het aantal vluchten in 2022 lager was dan in 2019 komt uitsluitend door het corona-effect in de eerste maanden van dit gebruiksjaar.



Kijkend naar het zomerseizoen 2022 dan zien we duidelijk is dat over het geheel het aantal vluchten onder het niveau bleef van 2019 (in totaal minus 56 vluchten). In de maanden juli en augustus (en in mindere mate oktober) was het aantal vluchten echter veel groter: in juli zelfs 300 meer dan in 2019 (2177 t.o.v. 1875 in 2019). Gemiddeld stegen er in de maanden juli en augustus 36 grote verkeersvliegtuigen per dag op. Nog nooit zijn er in enige maand in de geschiedenis van RTHA zoveel toestellen opgestegen (en geland).

Winterslots naar de zomer

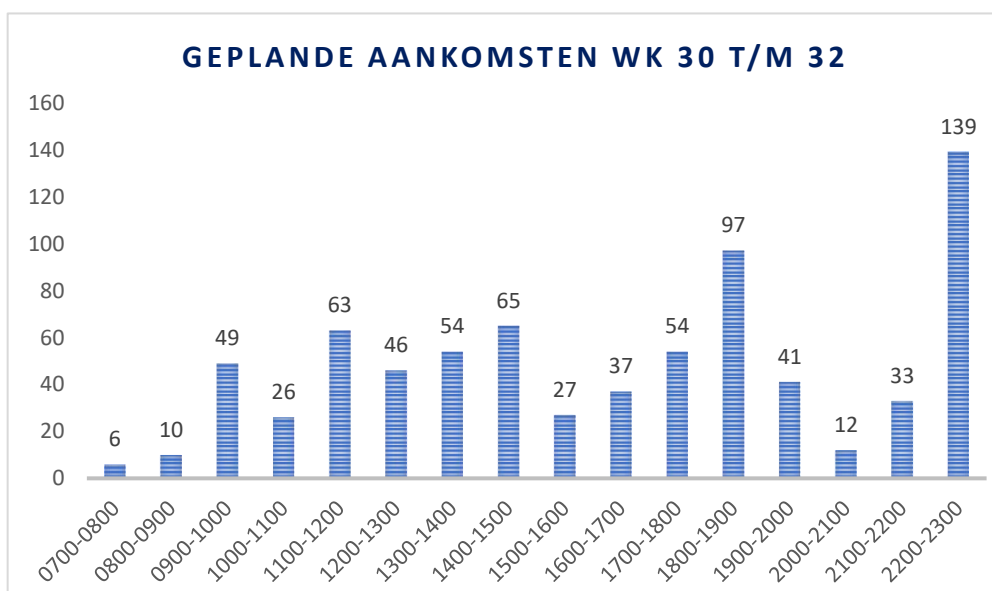
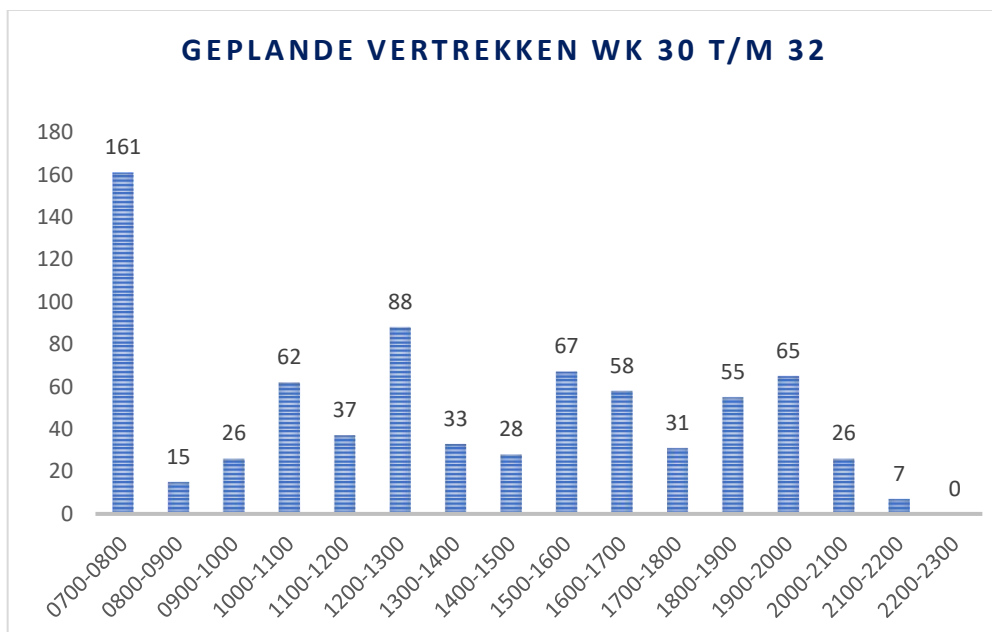
De luchthaven geeft als verklaring voor het grote aantal vluchten in juli en augustus dat vliegmaatschappijen slots die in de winterperiode niet gebruikt waren hebben overgezet naar juli en augustus. Er zou nauwelijks

sprake zijn geweest van overname / verplaatsen van vluchten vanaf Schiphol toen het daar een chaos was. Dit verklaart mijns inziens niet waarom wij deze zomer ineens geconfronteerd werden met vluchten van vreemde vogels als Air Malta, Freebird en Sun Express.

Opvallend is dat deze extra vluchten op enkele uitzonderingen na niet in de randen van de dag hebben plaatsgevonden, maar tussen 09.00 en 22.00 uur. Zie de bevindingen in hoofdstuk 4 en 5. Het aantal vluchten in de randen van de dag is namelijk in de zomermaanden niet toegenomen.

Volgens de rapportages van DCMR is er wel veel meer geklaagd over hinder van het vliegverkeer, over de gehele lijn, maar zeker ook in de zomermaanden.

Ter illustratie van de verdeling van de vluchten over de dag heb ik een overzicht gemaakt. Dit zijn de aantallen vluchten per tijdseenheid in de piek-weeken van 26 juli t/m 15 augustus.



Duidelijk zichtbaar is dat de grootste belasting van stijgen plaatsvindt tussen 07.00 en 08.00 uur 's morgens (gemiddeld 7,7) met kleinere pieken rond het middaguur en aan het begin van de avond.

De landingen zijn veelal gepland tussen 22.00 en 23.00 uur (gemiddeld 6,6 per dag) en ook veel aan het begin van de avond (gemiddeld 5 tussen 18.00 en 19.00 uur).

Zeker in de zomer geven deze vluchten veel lawaaioverlast.

Voor een nadere analyse van de randen van de dag verwijst ik naar hoofdstuk 4 en 5.

Veel gevlogen naar het oosten, vooral door Corendon

Inzoomend op de piek in de zomer heb ik de vluchten nader geanalyseerd. Daarbij heb ik gekeken naar de bestemmingen die in de drukste periode gevlogen zijn. Deze getallen zijn niet eerder (door mij) verzameld, dus een vergelijking met eerdere jaren is niet mogelijk.

Bij de bestemmingen heb ik onderscheid gemaakt in vluchten naar zuidoostelijk en zuidwestelijk gelegen luchthavens. Zuidoostelijk: Turkije, Griekenland, Kroatië en Malta -> **35%**. Zuid / westelijk: Marokko, Spanje, Portugal, Frankrijk, Groot-Brittannië, IJsland en Italië -> **65%** van de vluchten. **NB: afgezien van Londen (is dit een uitsluitend zakelijke bestemming?) door British Airways, waren alle vluchten naar zonbestemmingen.**

De vluchten in zuidoostelijke richting werden uitgevoerd door

Corendon **42%**

Transavia **32%**

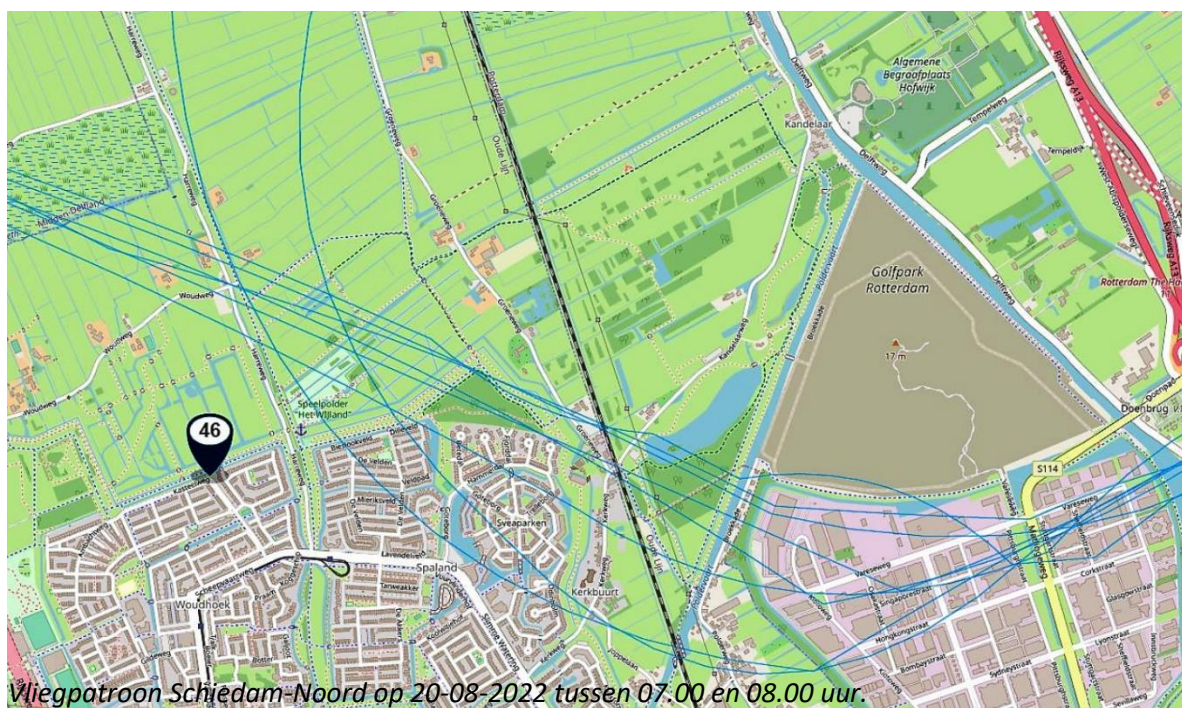
TUI **14%**

Pegasus **3%**

Overig (SunExpress, Malta) **8%**

Meer richting oost: meer overlast in Schiedam-Noord

Opvallend in 2022 was dat de stijgende vluchten naar het zuidoosten boven Schiedam-Noord een veel ruimere bocht maken dan de vluchten naar het zuidwesten. Waar in voorgaande jaren de stijgende vluchten net ten oosten vóór de wijk Sveaparken langs vlogen, maakten in 2022 de stijgende toestellen naar het zuidoosten (35% dus) vrijwel zonder uitzondering een vlucht over de wijken Sveaparken en Spaland; zoals in onderstaande afbeelding te zien. En aangezien er veel oostelijke bestemmingen werden gevolgen, is dit mijns inziens een van de redenen dat er **veel meer overlast** is geweest in Schiedam (en dus ook klachten).



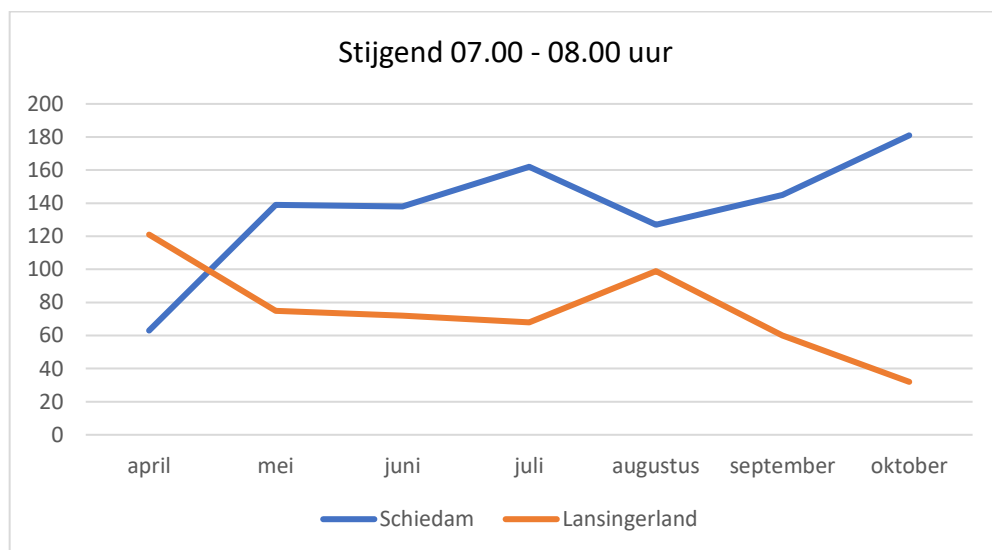
4. De vroege ochtend

Minder stijgers in de vroege ochtend dan in 2019

In (de zomerperiode van) 2022 is er in de vroege ochtend volgens het patroon van het langjarig gemiddelde opgestegen vanaf RTHA:

Vluchten per maand opstijgend richting Schiedam en Lansingerland

stijgen 2022	SCH	LaLa	SCH	LALA	totaal	2019	verschil
regelgeving	67%	33%			aantal		t.o.v. 2019
april	34%	66%	63	121	184	225	41
mei	65%	35%	139	75	214	251	37
juni	65%	35%	138	72	210	255	45
juli	70%	30%	162	68	230	276	46
augustus	56%	44%	127	99	226	262	36
september	71%	29%	145	60	205	247	42
oktober	85%	15%	181	32	213	235	22
	64%	36%	955	527	1482	1751	-269

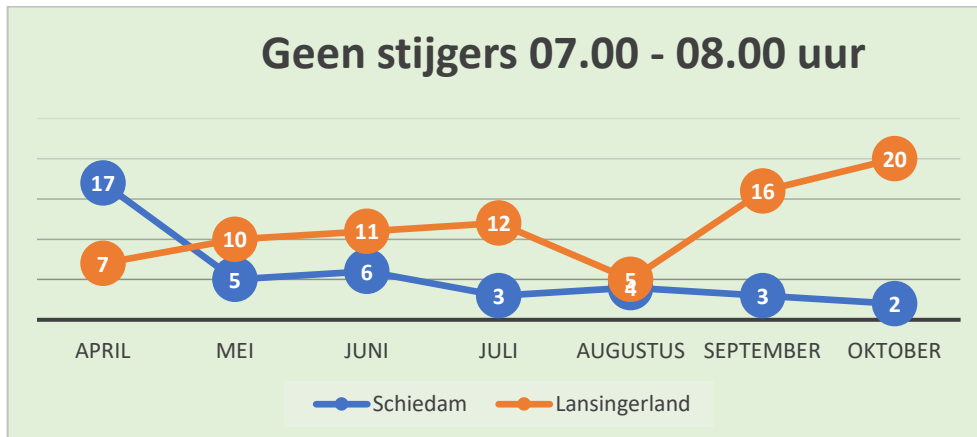


Duidelijk is dat er dit jaar 's ochtends vroeg minder is opgestegen vanaf RTHA dan in 2019, ook in de piekmaanden juli en augustus. Gemiddeld daalde het aantal stijgers van 8,2 in het eerste uur naar 6,9. De verdeling over Schiedam en Lansingerland was redelijk evenwichtig: alleen in april is er veel meer opgestegen in oostelijke richting en in oktober hebben de Schiedammers het extra zwaar te verduren gehad.

'Stille ochtenden'

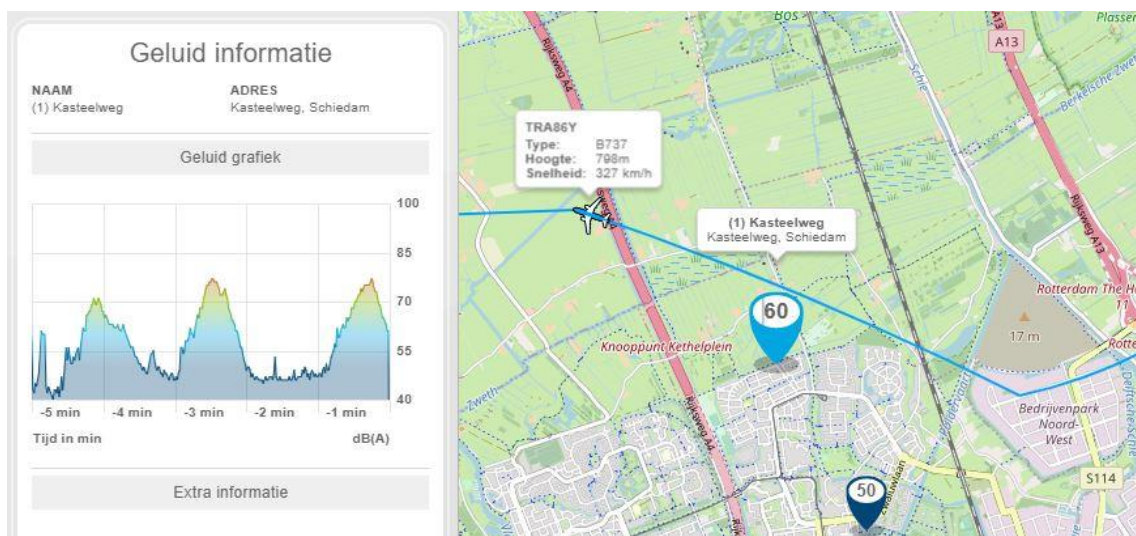
Kijken we naar het aantal ochtenden dat er in het geheel geen vliegtuig opsteeg tussen 07.00 en 08.00 uur dan zien we het volgende beeld: In Lansingerland zijn er gemiddeld 10 dagen per maand geweest dat er geen enkel stijgend vliegtuig was, terwijl in Schiedam (behalve in april) vrijwel elke ochtend een of meer vliegtuigen opstegen tussen 07.00 en 08.00 uur. In de praktijk betekende dit dat die vliegtuigen meestal kort na 07.00 uur opstegen. Op de meeste dagen stegen er tussen 07.00 en 07.30 uur zes toestellen op. De ochtendpiek ligt dus echt vlak na 07.00 uur. Dit leidt dan uiteraard tot relatief veel slaapverstoring. In

Schiedam waren er van april t/m oktober slechts op **40 ochtenden géén stijgende vliegtuigen** te horen. In Lansingerland gold dit voor **81 ochtenden** (zie onderstaand plaatje).

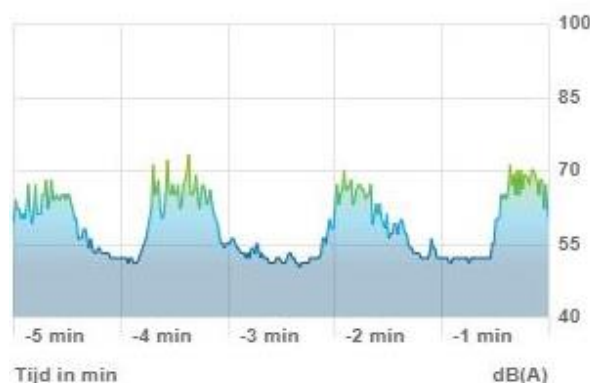


Geluidsniveau bij stijgen

Een stijgende Boeing stort veel geluid uit over de omgeving. Vooral dus over Schiedam-Noord. En de hoogste geluidsniveaus zijn hoorbaar in de wijk Spaland-Sveaparken. De meting van het geluid in het DCMR-meetpunt aan de Kasteelweg laat het volgende beeld zien bij drie stijgers achtereen: 77dB(A).



Niet alleen in Spaland-Sveaparken echter zijn de stijgende vliegtuigen hoorbaar, ook in Kethel (meetpunt Nachtegaallaan), hoewel het geluidsniveau daar wat lager ligt (rond 70 dB):

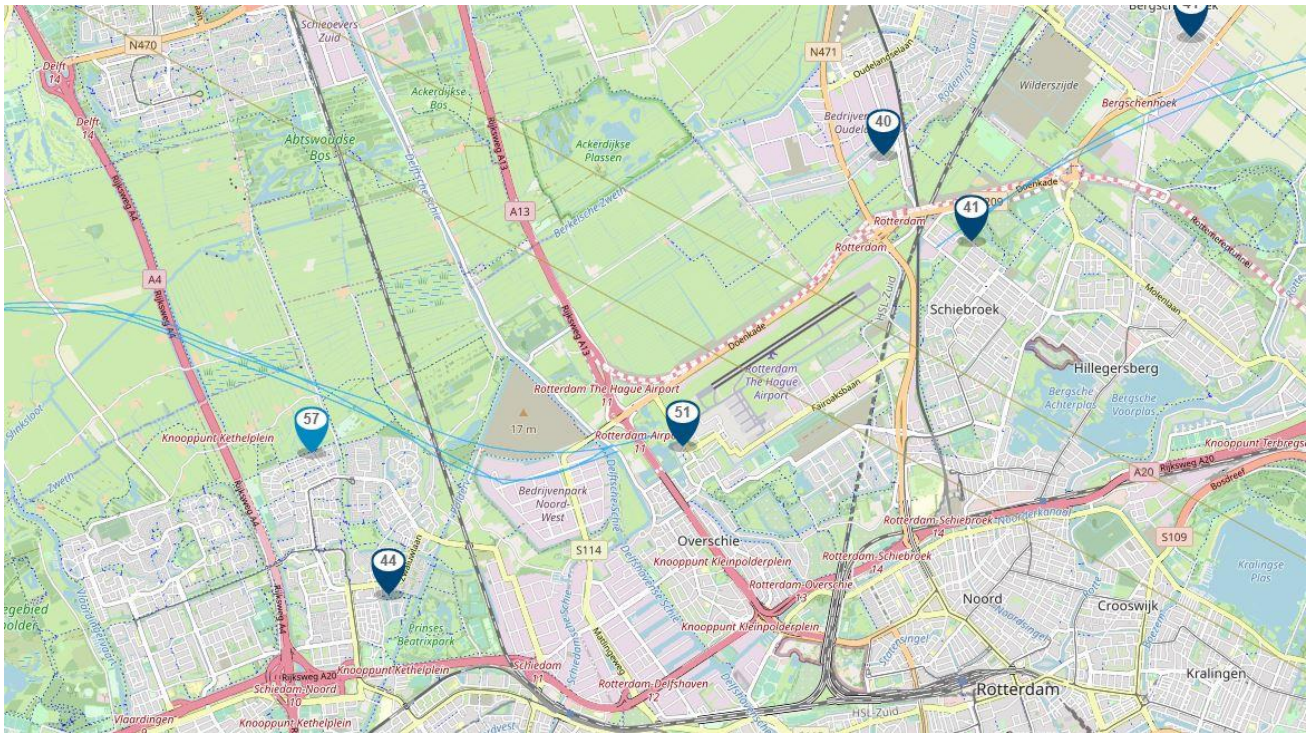


Stijgen in twee richtingen

Op dagen dat het relatief ‘windstil’ is bepaalt de luchtverkeersleiding in welke richting gestegen wordt. Als het een oostelijk gelegen bestemming (Turkije, Griekenland, Kroatië) betreft, zal een vliegtuig doorgaans richting oost vertrekken (baan 06) dus over Schiebroek / Lansingerland. Naar o.a. Portugal, Spanje, Marokko is de kortste route via Schiedam (baan 24).

In het zomerseizoen van 2022 werd er in de vroege ochtend op **42%** van de ochtenden in twee richtingen gestegen (op 89 van de 214 dagen).

Voorbeeld van stijgen in twee richtingen tussen 07.00 en 08.00 uur op 4 september 2022:



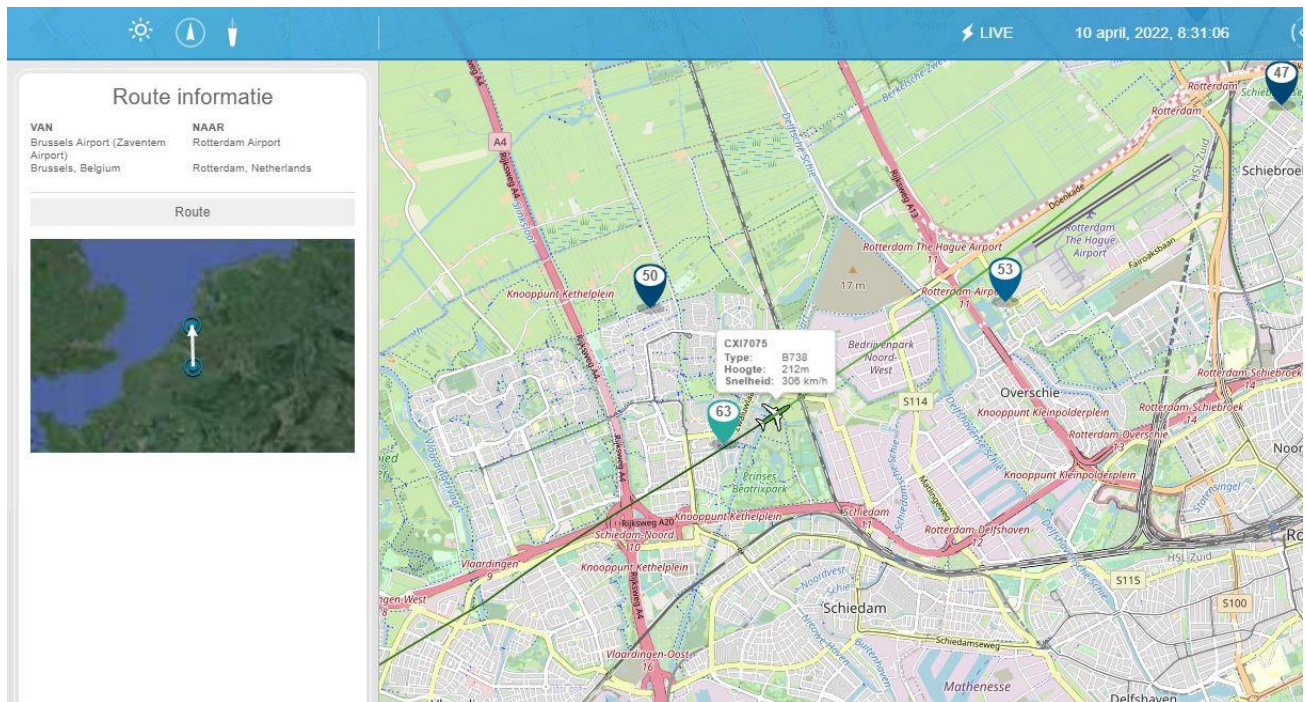
In de discussie over een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA is dit onderwerp benoemd als mogelijk kansrijke maatregel om hinder in de toekomst te verminderen. Bepaald zou kunnen worden dat op ‘windstille’ dagen er in één richting opgestegen wordt, bijvoorbeeld op de even dagen via baan 24 en op de oneven dagen via baan 06. Hier bleek verschillend over gedacht te worden: het is geen vermindering van hinder maar verplaatsing. Maar als ik naar de cijfers van 2022 kijk, zou het gevolg van een dergelijke bepaling zijn dat de omwonenden naast de dagen dat er geen vliegtuigen via baan 6 of 24 stijgen, op 45 van de 214 dagen (20%) in Lansingerland of Schiedam geen vliegtuigen zouden horen opstijgen in de vroege ochtend (waar dit nu wel het geval is): **het aantal ‘stille ochtenden’ zou in Schiedam ruim verdubbelen en in Lansingerland toenemen met 50%.**

Vroege landingen

In 2019 deed zich het fenomeen van ‘door de nacht vliegen’ voor: laat vertrek vanaf RTHA naar een meestal oostelijk gelegen luchthaven (in Griekenland / Turkije) waarna er vroeg in de ochtend weer teruggekeerd werd op RTHA. Dit verschijnsel kwam in 2022 minder voor. Dit wil echter niet zeggen dat er nauwelijks landingen kort na 07.00 uur zijn geweest. Want er waren nieuwe ontwikkelingen te signaleren.

Corendon Turkije heeft namelijk in het voorseizoen (april – juni) tweemaal per week een vlucht uitgevoerd tussen Brussel en Nador (Marokko) via RTHA: op vrijdagen van april t/m 17 juni steeg een Boeing 737 om 08.00 uur op van Brussel om een halfuur later te landen op RTHA en vervolgens na korte tijd te vertrekken

naar Marokko. Ook elke woensdag tussen 11 mei en 17 juni gebeurde dat, maar dan met een vertrek vanuit Brussel om 07.00 uur. Die toestellen kwamen dus 's morgens vroeg over de omwonenden gevlogen om te landen. En dat alleen omdat het commercieel interessant is om die vluchten te combineren.... Eenzelfde truuk haalde **Corendon** uit met vluchten naar Al Hoceima (Marokko): elke donderdag- en zondagochtend vroeg van april tot medio juni landden er toestellen vanuit Brussel om even later weer op te stijgen. Een ongewenste en onnodige ontwikkeling.



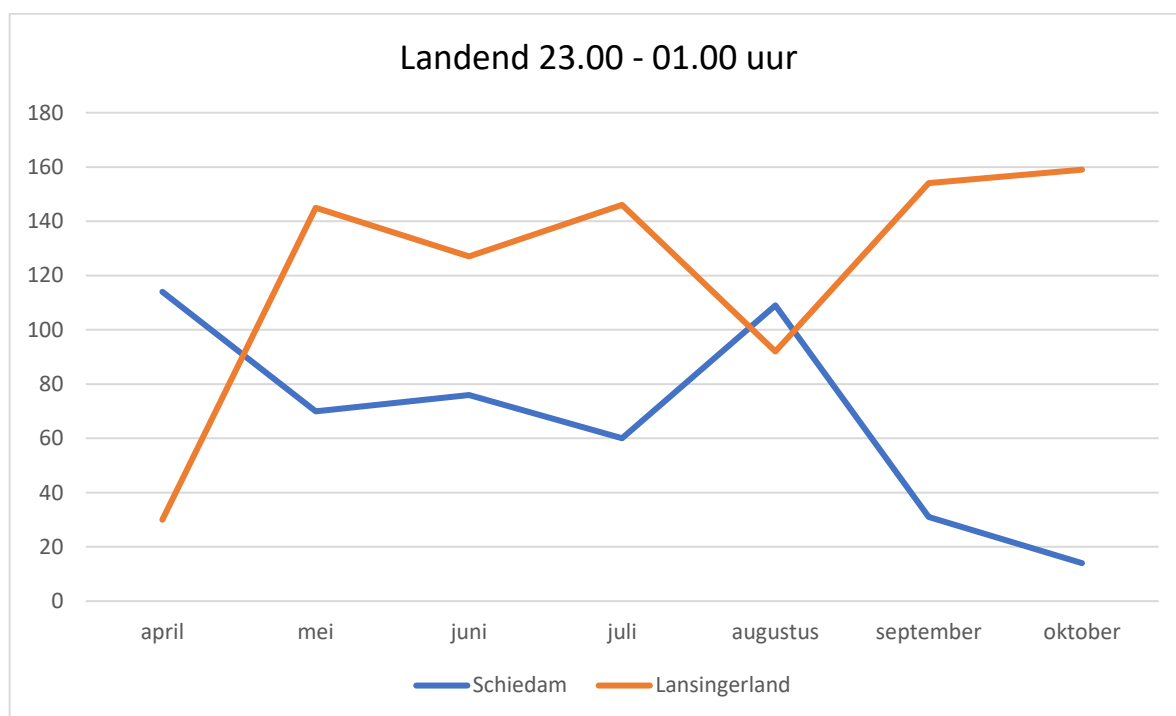
Gedurende het zomerseizoen zijn er door deze gang van zaken, maar ook doordat wederom Corendon een structurele vroege vlucht uitvoerde vanuit Turkije (Kayseri) in **mei 16** landingen vóór 08.00 uur geweest, in **juni 19** en in **juli landden er 17 toestellen** tussen 07.00 en 08.00 uur.

5. Vluchten in de avond

Minder geland in de late avond

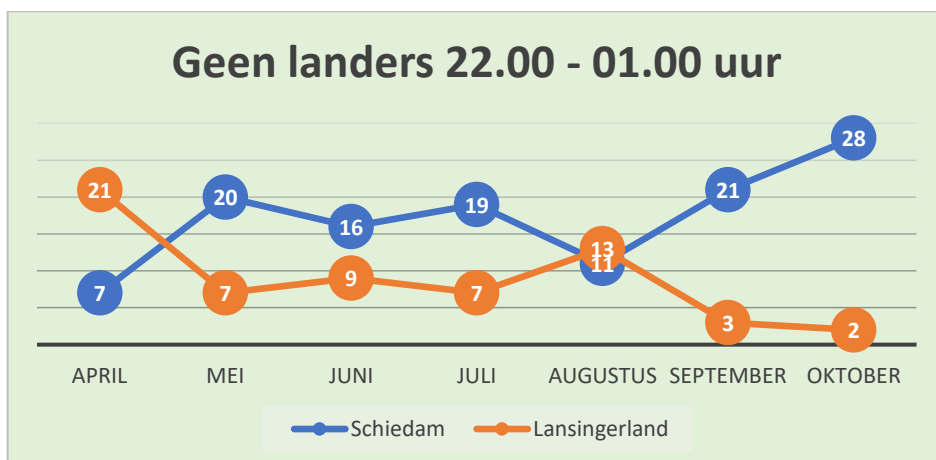
In 2022 hebben er minder landingen in de late avond (tussen 22.00 en 01.00) uur plaatsgevonden dan in recordjaar 2019: een daling van 16% naar in totaal 1327 aankomsten. Gemiddeld 6,2 landende toestellen na 22.00 uur. In de piekmaanden juli / augustus waren dat 6,6 per avond tegen 7,8 in 2019.

landen 2022	SCH	LaLa	SCH	LALA	totaal	2019	verschil
<i>regelgeving</i>	35%	65%			aantal		t.o.v. 2019
april	79%	21%	114	30	144	159	15
mei	48%	52%	70	145	215	238	23
juni	37%	63%	76	127	203	247	44
juli	41%	59%	60	146	206	245	39
augustus	54%	46%	109	92	201	244	43
september	17%	83%	31	154	185	240	55
oktober	8%	92%	14	159	173	211	38
	35%	65%	474	853	1327	1584	-257



Duidelijk is dat de meeste toestellen over Lansingerland zijn geland. Over de hele zomer kwam de verdeling precies overeen met het langjarig gemiddelde: 35% over Schiedam en 65% over Lansingerland. Maar er waren (zoals elk jaar) grote verschillen: zo waren er in het voorjaar maar weinig landers vanuit het oosten, terwijl in september en oktober het vrijwel geen enkele avond stil was in Lansingerland: in die maanden lag de verhouding wel erg scheef. Oorzaak was de aanhoudende zuidwesten wind.

In de volgende grafiek is goed te zien hoe de 'rust' in de late avond verdeeld was over Schiedam en Lansingerland. In Lansingerland was slechts op **62 van de 214 late avonden géén landend toestel** te horen, in Schiedam was het veel rustiger: op **122 (meer dan 50%) van de avonden** geen landingen.



Op **29 avonden** werd er uit **twee richtingen** geland omdat de wind dat toeliet. Dit was dus in totaal op 14% van de avonden in het zomerseizoen. Een eventuele bepaling in het nieuwe Luchthavenbesluit dat er op windstille dagen vanuit één richting geland wordt zou dus in totaal **15 stillere avonden extra** in Lansingerland en Schiedam hebben opgeleverd (respectievelijk 24% en 12% extra 'stille' avonden).

Laat opstijgende vliegtuigen

Deze zomer waren er opvallend veel vluchten gepland die tussen 20.00 en 22.00 uur moesten vertrekken. Daar zat een enkele vlucht van Transavia bij, maar de meeste daarvan werden uitgevoerd door de volledig op zontoeisme gerichte maatschappijen als Corendon, Freebird, SunExpress en Air Malta. Vrijwel elke avond heeft door vertraging minstens één toestel het vertrek moeten uitstellen tot na 22.00 uur. Hierdoor was het na 22.00 uur ook niet 'stil'. Een enkele keer heeft er zelfs een start na 23.00 uur plaatsgevonden.



6. Vluchten in de nacht

In 2022 waren er in totaal 1305 nachtvluchten. Dat is meer dan in 2019 en daarmee (samen met het jaar 2018) het hoogste aantal van de afgelopen tien jaar. Maar... er waren minder nachtvluchten door het grote commerciële handelsverkeer dan in 2019. De officiële cijfers heb ik nog niet gezien, maar ik schat het op ongeveer 350. Dit is iets minder dan in 2019 (maar dit jaar zijn er in totaal ook minder commerciële vluchten geweest).

Dreigende overschrijding geluidsnorm Schiedam

Dat er over de hele linie toch meer geluid is berekend op het handhavingspunt in Schiedam Kethel komt doordat er meer vluchten door de traumahelikopter zijn verricht in avond en nacht. Deze tellen in de huidige rekensystematiek zwaarder mee. In totaal zijn er ruim 6.000 vluchten met de traumaheli geweest, waarvan bijna 700 in de nacht. Door de etmaalweegfactor ('nachtstraffactor') van gemiddeld 2,44 werden deze vluchten geteld als ware het een kleine 15.000 toestellen die doordat helikopters frequent via het westen vliegen grotendeels zijn toegerekend aan handhavingspunt 6 (Schiedam Kethel). Daardoor was er een (te) grote berekende geluidbelasting op HHP6 ontstaan en dreigden de geldende limieten overschreden te worden. (bron: presentatie RTHA in CRO-vergadering 061022).

► Overschrijding geluidsnormen dreigt

Rotterdam Airport krijgt gele kaart

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft sinds maandag een officiële waarschuwing op zak, nu opnieuw een overschrijding van de geluidsnormen dreigt.

Sander van der Werff
Rotterdam

Handhavingspunt 6 bij Schiedam, daar zit de pijn. Het meetpunt nabij de Nachtegaallaan registreert al een risico maar buist dat roosteren



◀ Een toestel op Rotterdam The Hague Airport. FOTO: JEF FREY GROENENEG

Aanmaning van Minister

De Minister schreef een brief op poten in september en dreigde met 'maatregelen'. Maar feitelijk was toen al duidelijk dat door de gunstige (zuidwesten) wind er echt geen overschrijding zou plaatsvinden. Veel wapengekletter voor niets. RTHA wees de wind wel aan als schuldige: er zou teveel oostenwind geweest zijn. Maar daarvan was alleen in het voorjaar sprake geweest. En de traumaheli kreeg de schuld. Maar dat was feitelijk niet zo: het is de handhavingssystematiek. De luchthaven kon in november dan ook aan het Ministerie melden dat men keurig binnen de vergunde geluidsruijme was gebleven en klopte zichzelf op de borst dat dit kwam door de 'baansturing' die sinds mei had gegolden. Van die baansturing hebben we gezien de cijfers in deze Weerklank niets gemerkt, maar wel van de gunstige wind: het aantal landingen via Schiedam was na april beperkt juist omdat er veel zuidwesten wind was.

Maar dit hele gedoe over een dreigende overschrijding bewijst hoe ingewikkeld het systeem van handhaving is. En dat handhaving alles met de berekende geluidbelasting te maken heeft en niets met het gemeten geluid of met het aantal hindermeldingen. Ten opzichte van het vorige recordjaar 2019 is het aantal klachten over vliegverkeer van en naar RTHA met ruim 50% gestegen: van ruim 62.000 in 2019 naar **ruim 97.000** in 2022! (bron: DCMR, klachtenrapportage 4^e kwartaal 2022).

7. Stille vliegtuigen niet stiller, wel irritanter

‘RTHA wil een financieel gezonde onderneming zijn en daarom is uitbreiding van vluchten nodig en dat geldt ook voor de luchtvaartmaatschappijen.’ Deze ambitie werd duidelijk uitgesproken door de nieuwe RTHA-directeur Wilma van Dijk in een interview met het Algemeen Dagblad op 19 november 2022. Meer vliegen maar tegelijk toch minder geluid (en dus hinder) produceren kan volgens de luchthaven door het inzetten van ‘stille’ toestellen. Die vullen de geluidsruimte minder op en dus kunnen er meer in. Ook minister Harbers lijkt dit idee te omarmen waar het om Schiphol gaat. Maar zijn ‘stille’ toestellen wel stiller?

[illegible]

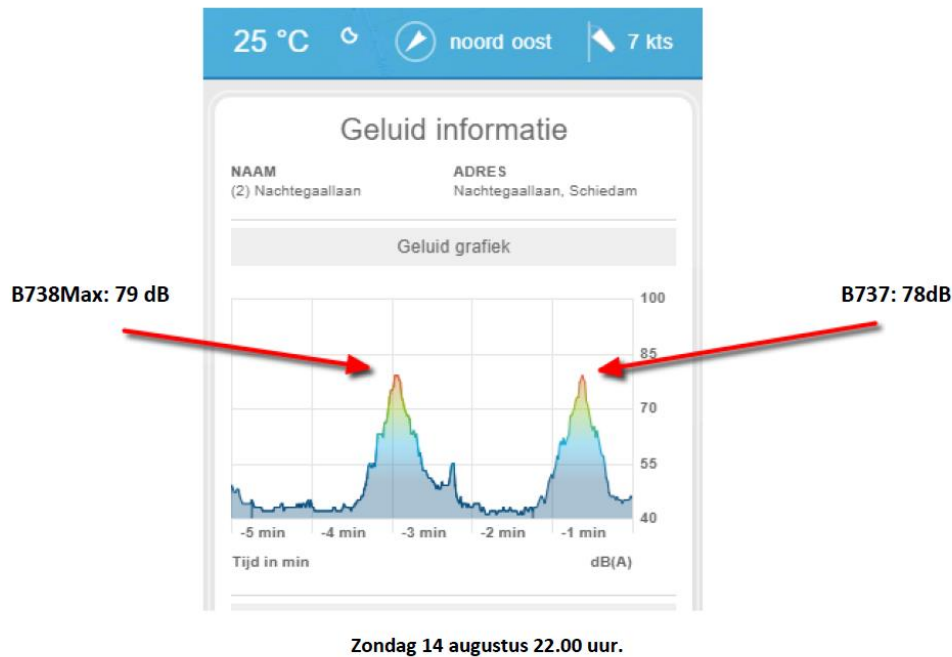
De papieren werkelijkheid

Volgens de ICAO-normen berekend produceren de nieuwste versies van de oude **Boeing 737 (MAX)** en **Airbus 320 (New Engine Option)** minder geluid. Ook bij stijgen en landen. Berekend is dat het 3 dB(A) moet schelen. Theoretisch zou het geluidsniveau dan met de helft (!) afnemen. In theorie kunnen er dus tweemaal zoveel Boeing 737MAX en Airbus 320NEO vliegen als de hele vloot vervangen is. En KLM/Transavia heeft inmiddels al veel 320NEO's besteld bij Airbus. Naar verwachting worden de eerste in 2024 geleverd. In theorie kan daarmee het geluid per vliegtuigpassage afnemen. Als er dan echter méér gaan vliegen, zal het aantal passages wel toenemen!

De echte wereld

En dan komen we op de gevolgen van (iets) minder geluid: **véél meer stijgers en landers**. Als het al zou lukken om in de praktijk het geluidsniveau op de gevels van de huizen in Schiedam-Noord te laten afnemen van 85 naar 82 dB(A) dan is de consequentie wel dat er veel vaker dit soort geluidspieken zullen zijn. Als je de wekker iets zachter zet word je er net zo wakker van, alleen gaat die wekker nu veel vaker af.... Van doorslapen of zelfs opnieuw inslapen komt zo niets meer terecht. Overigens wordt door geluidskundigen met veel overtuiging verklaard dat het menselijk oor het verschil tussen 85 en 82 decibel niet hoort!

En ook bij het landen zal het verschil niet hoorbaar zijn. Als er al een verschil is. Ik heb de gegevens van twee landende Boeings in onderstaand plaatje opgenomen (*bron: Casper Flightradar - DCMR*).

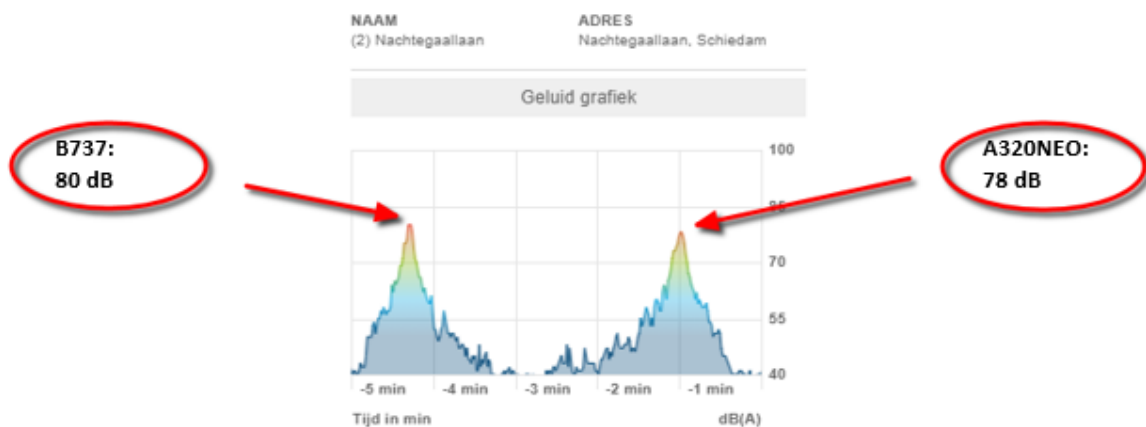


Op deze rustige zomeravond passeert eerst een 'stille' B738Max het meetpunt van de DCMR en twee minuten later een 'oude' B737, de vlieghoogtes (200 m) en weersomstandigheden zijn gelijk. Duidelijk is zichtbaar dat de **geluidspatronen van beide toestellen vrijwel identiek** zijn.

Eenzelfde plaatje betreft de passage van een oude B737 en een 'stille' A320NEO (van Pegasus Air). Hoezo stiller??

Landing op 6 augustus 2022 rond 12.10 uur

Schiedam Noord, geluidmeetpunt Nachtegaallaan



Irritante fluittoon bij stijgen A320NEO

In 2022 vlogen er reeds Airbusen van het nieuwe type A320NEO van en naar RTHA. Deze werden ingezet door Pegasus Air op de routes naar Turkije. Opvallend daarbij is dat deze toestellen een nogal hoog bijgeluid laten horen bij opstijgen. Een irritante fluittoon. De oude A320 had al een wat hogere frequentie qua motorgeluid. Bij de TU-Delft wordt op het gebied van aero-akoestiek nu en in de komende jaren onderzoek gedaan naar de beleving van vliegtuiggeluid. Een wetenschappelijk onderzoeker aldaar is gepromoveerd op het geluid van de 'oude' A320: hij verrichtte onderzoek naar vluchten van de A320 bij Schiphol door het

geluid te meten met 32 microfoons. Het viel hem op dat veel vliegtuigtypes een grote geluidspiek produceerden met een frequentie rond de 1720 Hz. Dat is een irritante hoge fluittoon, vergelijkbaar met die van een hartmonitor die een hartstilstand aangeeft. “De fluittoon was met name bijzonder luid bij de Airbus A320, een van de meest populaire passagiersvliegtuigen aller tijden” verklaarde de onderzoeker bij zijn promotie naar de irritatiegraad van geluidhinder. Op dit moment is hij, als driejarig postdoctoraal onderzoeker aan de TU- Delft, bezig met het kwantificeren van de irritatiegraad van geluidshinder. “Niet alleen het geluidsvolume is hierbij belangrijk. De duur van het geluid speelt ook een rol, en met name de hoge tonen zijn voor het menselijk gehoor heel irritant.”

Fluittoon A320NEO onderbelicht en ontkend

Mijn subjectieve waarneming is dat de A320NEO een fluittoon produceert die veel luider en irritanter is dan die van de oude A320, een tot nu toe onderbelicht element in de discussie over geluidoverlast.

Er moet veel meer onderzoek gedaan worden naar de fluittoon van die A320 NEO, want er gaan er straks veel meer van vliegen. KLM / Transavia hebben namelijk toestellen met dezelfde motoren gekocht als die van Pegasus Air (de CFM-LEAP). Desgevraagd stelde de bij Transavia voor de aankoop verantwoordelijke medewerker dat hem niets bekend is over een hoge fluittoon bij de nieuwe toestellen....

Overigens produceert ook de Boeing 738MAX (van TUI) bij opstijgen een dergelijke fluittoon, alleen iets minder luid. Het lijkt er dus op dat die fluittoon juist een gevolg is van het ‘stillere’ karakter van de motoren.

Als ik de lijn van de Delftse onderzoeksgroep Aero-akoestiek doortrek, is mijn zorg dat de ‘stille’ vliegtuigen niet stiller zijn, maar juist ook veel meer irritatie zullen geven.

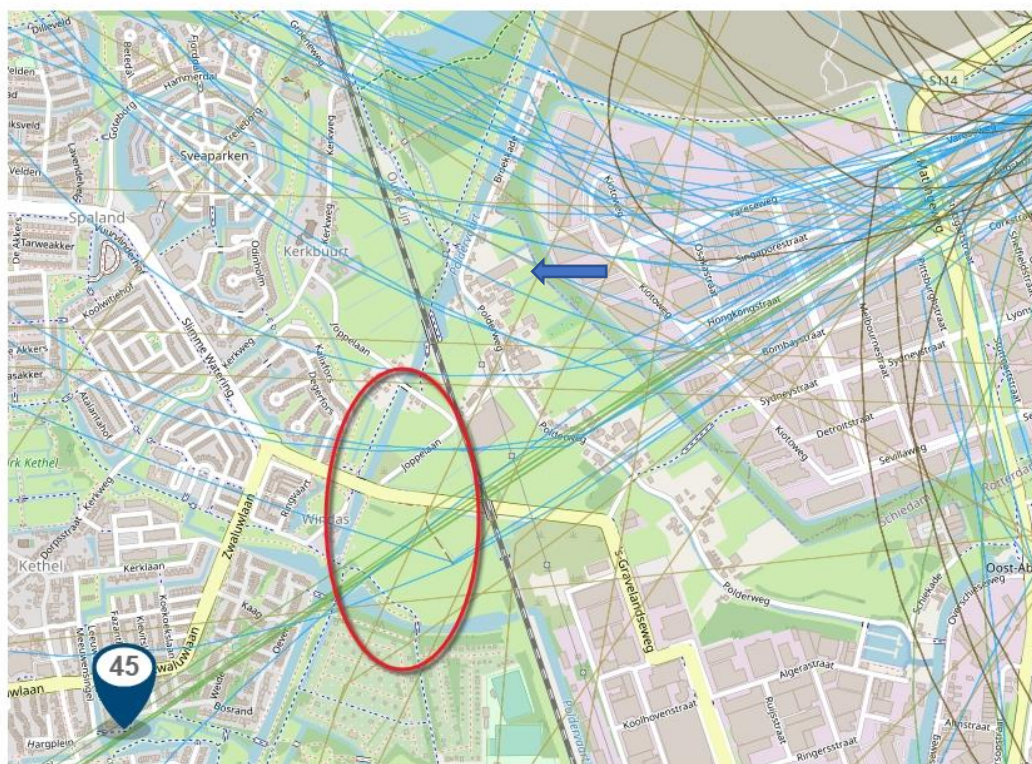


Toekomstbeeld: een impressie van de Airbus 320NEO van Transavia.

8. Bouwen voor hinder

In de discussie rondom het nieuwe luchthavenbesluit is gesproken over de ruimtelijke ordening contouren van Lden 56 dB en 48 dB. Boven 56 dB mag er niet gebouwd worden. Onder 46 dB gelden er geen restricties. Tussen 48 en 56 dB mogen er wel woningen gebouwd worden, maar is het advies een goede afweging te maken of dit wel wenselijk is. In het 'Eindproduct' van het participatietraject adviseert RTHA de gemeenten om bij bouwprojecten in die zone toekomstige bewoners te waarschuwen voor de overlast door vliegverkeer. De betreffende gemeenten (Schiedam, Lansingerland en Rotterdam) lijken dat niet als hun taak te zien. "Een aspirant koper van zo'n nieuwbouwwoning moet zich maar goed oriënteren".

In Schiedam hoopt de gemeente een hele nieuwbouwwijk te bouwen 'bij station Kethel'. Nog los van het realiteitsgehalte daarvan, is op die plek bouwen vragen om heel veel zeer geluidbelaste woningen.



Vliegbewegingen op 18 oktober 2022 tussen 07.00 en 19.00 uur; beoogde bouwlocatie Station Kethel; landen is groen en stijgen blauw.

Even ten noorden van deze beoogde bouwlocatie is een kleinschalig project van zeven woningen grenzend aan bedrijventerrein Noord-West in Rotterdam reeds in de verkoop (blauwe pijl). Prijzen van 700.000 euro tot 1,1 miljoen. "Landelijk wonen aan de Polderweg. Een unieke locatie!"

Gezond leven in een mooi huis op een unieke locatie gaat helaas niet samen met een stijgroute van tientallen vliegtuigen per dag pal over dat huis vanwege een vakantievluchthaven op hemelsbreed iets meer dan 2 km afstand.

Wonen aan de Polderweg

3 vrijstaande woningen
4 twee-onder-een-kapwoningen
Landelijk, maar je bent zo midden in Schiedam
Unieke woningen

Bekijk woningen