

2019 059 Bijlage I bij Formulier Voorstel Hinderbeperkende Maatregel

Deze bijlage geeft invulling aan de twee vragen met titel Beschrijving en Onderbouwing van het bovenvermelde formulier.

Beschrijving

In het jaarrapport Analyse Meldingen rondom Rotterdam The Hague airport 2018 van de DCMR wordt uitgebreid verslag gedaan van de ontvangen meldingen. Waar mogelijk wordt door de DCMR duiding gegeven aan oorzaken van meldingen en eventueel geplaatst binnen een context. Er wordt in de samenvatting vermeld dat de meest bepalende periode voor de meldingen ligt tussen 07:00 en 08:00 uur en tussen 22:00 en 01:00 uur. Later in het rapport worden deze uren beschreven als: **de gevoelige uren** (jammer dat deze woorden niet zijn gebruikt in de samenvatting). In deze gevoelige uren draagt vliegtuiglawaai het meest bij aan het totale geluidniveau. Tevens wordt vermeld dat de grote luchtvaart het meest bijdraagt aan de beleving van geluidsoverlast.

Als we kijken naar de bedrijfsvoering van de luchthaven, dan blijkt dat de vertrekkende en binnenkomende vluchten onevenredig sterk binnen die zogeheten gevoelige uren geconcentreerd zijn. Sterker nog, grote delen van de dag – en dan met name tijdens uren waarin geluidsoverlast minder als verstorend wordt ervaren - wordt de luchthaven relatief beperkt gebruikt. Als onderbouwing gebruik ik cijfers van de luchthaven. Dat zijn cijfers die DCMR helaas niet opneemt in haar analyses. Die cijfers (zie later bij onderbouwing) maken duidelijk dat door de gekozen bedrijfsvoering de omgeving structureel belast wordt met geluidspieken tijdens de gevoelige uren.

Als eerste doe ik het voorstel om de geplande pieken tijdens de gevoelige uren te vermijden te beginnen met de avonduren.

Als tweede doe ik het voorstel dat er geen vluchten gepland mogen worden met lege burgerluchtvaarttoestellen tijdens de gevoelige uren.

Als derde doe ik het voorstel om vluchten die als herkomst of als (tussen)bestemming een luchthaven in Nederland hebben te verbieden.

Onderbouwing

De onder de Beschrijving genoemde drie voorstellen zijn gebaseerd op twee constatering van DCMR :

- 1) dat de meeste klachten betrekking hebben op de grote luchtvaart
- 2) dat de meeste klachten zich voordoen in de zomer

Deze beide opmerkingen zijn correct, maar behoeven aanvulling. In het jaarverslag van 2018 wordt gemeld dat het aantal klachten is gestegen, met als mogelijke verklaring dat de zomer van 2018 lang en (uitzonderlijk) warm was. Inmiddels ligt de zomer van 2019 achter ons. Die zomer heeft grotere warmtepieken gekend dan ooit tevoren. Met de huidige kennis en inzichten wordt voorzien dat langere en warmere zomers in de toekomst vaker gaan voorkomen. Wat in het DCMR jaarverslag voorzichtig als een incident (een uitschieter) wordt beschreven, zou wel eens een trend kunnen zijn.

Daarnaast maakt de DCMR rapportage duidelijk dat er het aantal vluchten van burgerluchtvaart in de periode mei- oktober veel hoger is dan tijdens de periode oktober – april. De piek ligt tijdens de

periode van de zomervakantie van scholen. Die toename van vluchten in die zomerperiode met veel open ramen bij omwonenden leidt vanzelfsprekend tot meer klachten dan in de andere perioden van het jaar.

De derde constatering is dat klachten zich concentreren tijdens de zogenaamde gevoelige uren (tussen 07.00 en 08:00 uur en tussen 22:00 en 01.00). Is daar een verklaring voor? Jazeker.

De analyse van geplande aankomst- en vertrektijden van vluchten op de luchthaven Rotterdam gedurende een willekeurige periode van zeven aaneensluitende dagen in augustus geeft het onderstaande beeld.

De vertrekkende vluchten als percentage van het totaal aantal geplande vertrekken op de betreffende dag, tussen 07.00 en 07:30 uur (3% van de tijd tussen 07:00 en 23:00 uur):

zondag	23%
maandag	24%
dinsdag	23%
woensdag	19%
donderdag	21%
vrijdag	24%
zaterdag	19%

Met andere woorden: in de planning van de luchthaven wordt structureel bij de vertrekkende vluchten een onevenredig hoog aantal vluchten ingepland met vertrek tijdens de gevoelige uren. Dit levert een onevenredige geluidsbelasting op voor de omgeving zoals beschreven in het jaarverslag 2018 van de DCMR.

Het beeld over dezelfde periode van de binnenkomende vluchten met geplande aankomst tussen 22:30 en 23:00 uur (3% van de beschikbare tijd):

zondag	19%
maandag	22%
dinsdag	21%
woensdag	19%
donderdag	18%
vrijdag	21%
zaterdag	14%

Hier is het beeld dat een onevenredig groot aantal aankomsten gepland is in de laatste 30 minuten van de officiële openingstijden van de luchthaven en dus middenin de zogenaamde gevoelige uren.

Deze cijfers laten een eenduidig beeld zien. ***De vertrekken en de aankomsten van de grote luchtvaart op de luchthaven worden disproportioneel sterk gepland tijdens de gevoelige uren.***

In de jaarrapportage van de DCMR wordt het aantal nachtvluchten gepubliceerd. Dat laat eveneens tijdens de zomermaanden een piek zien (en daarmee extra druk op de gevoelige uren in de nacht).

Is dat een verrassing? Nee. Dit is een rechtstreeks gevolg van het operationele model van de luchthaven met een grote piek in aankomsten 'kort voor sluitingstijd'. De betreffende vliegtuigen zijn de hele dag in gebruik om zoveel mogelijk vlieguren te kunnen maken. Deze vliegtuigen lopen

tijdens eerder op de dag uitgevoerde vluchten mogelijk vertragingen op, welke niet gecompenseerd kunnen worden. Met als eindresultaat dat de laatste vlucht van dat vliegtuig na 23:00 uur in Rotterdam aankomt. Op basis van cijfers uit het verleden kan daar een waarschijnlijkheidsberekening voor worden gemaakt. Die berekening zal laten zien dat een flink aantal van die laat geplande binnenkomende vluchten té laat zal arriveren. Dat risico is door de luchthaven bewust in haar operationeel model opgenomen. De lasten daarvan zijn helaas voor de omwonenden.

De huidige ontwikkeling van cijfers van de vluchten tijdens nachturen en het toenemende aantal klachten daarover in de zomer maakt duidelijk dat deze ontwikkeling niet zo kan doorgaan. Het op dezelfde weg doorgaan met dit operationele model van de luchthaven in deze vorm is een doodlopende weg als het gaat om het respecteren van het nachtrecht en het respect voor de omwonenden.

Een passende en eenvoudige maatregel kan zijn, geen vluchten met een geplande aankomsttijd na 22:30 uur meer te accepteren. Dan zal het aantal vluchten dat tijdens de nachtperiode aankomt aanzienlijk verminderen. Dat biedt de luchthaven de kans om op een serieuze manier invulling te geven aan het afgesproken nachtrecht en biedt de gelegenheid goodwill te winnen bij de omwonenden.

Een andere observatie van de vluchtbewegingen op de luchthaven laat zien dat er sprake is van binnenlandse vluchten, te onderscheiden in twee categorieën.

De eerste categorie zijn de binnenlandse vluchten die met lege vliegtuigen worden gemaakt omdat er onvoldoende vliegtuigen zijn voor het aantal vertrekkende vluchten op een dag. Die vluchten komen meestal vanaf Schiphol én vroeg in de ochtend ruim voor 07:00 uur, tijdens de gevoelige uren dus. Ook dit zijn vluchten die operationeel ingepland staan. Zowel de operator van de vlucht als de luchthaven weten vooraf dat er tijdens de sluitingsuren gevlogen moet worden. Er is geen sprake van een incident, dit is gepland. Ook hieruit blijkt dat de luchthaven operationeel gezien niet serieus rekening houdt met de afgesproken nachturen en de uitzonderingsuren bewust planmatig benut. Niet als voorziening voor incidenten, maar als structureel onderdeel van de bedrijfsvoering door dit aan de flight operators toe te staan. En in veel gevallen vluchten over een afstand van hemelsbreed minder dan 60 km met overlast op twee Nederlandse luchthavens binnen een zeer kort tijdsbestek in de gevoelige uren

De tweede categorie binnenlandse vluchten zijn vluchten die een herkomst of een bestemming in het buitenland hebben en op de heen- of terugvlucht een Nederlandse luchthaven aandoen. In het zomerschema van de luchthaven Rotterdam komen wekelijks een aantal vluchten voor die via Groningen gaan. Op de aankomst- en vertrekmeldingen van de luchthaven Rotterdam staat uiteraard de plaats Groningen niet vermeld, maar de plaats van oorspronkelijke herkomst of bestemming. Dat gebeurt mogelijk met de beste bedoeling om reizigers niet in verwarring te brengen. Waarschijnlijk is het dat men liever niet zichtbaar maakt dat er een binnenlandse vlucht wordt gemaakt van minder dan 200 kilometer

Het mag misschien een troostrijke gedachte zijn dat ook de luchthaven Groningen een OCR heeft. Dat betekent dat daar collega's van u nadenken over maatregelen voor geluidsbeperking voor de vlucht met dezelfde eindbestemming onder dezelfde vluchtcode. Het is triest, dat we dit soort korte vluchten in Nederland toestaan (en daar twee verschillende commissies over na laten denken hoe de geluidsoverlast die dat veroorzaakt te beperken). Zoals u wellicht begrijpt, schrijf ik deze regels met enig cynisme. Zakelijker geformuleerd is het voorstel geen vluchten toe te staan die een geplande tussenstop zijn van of naar een buitenlandse bestemming via een andere Nederlandse luchthaven.