

## **UITGANGSPUNTEN EN GRONDSLAGEN VAN HET EPP RAPPORT EN HET EFFECT VAN DE MAATREGELEN**

### **1. HET 'BUSINESSMODEL', HET 'VERDIENMODEL' EN DE PLANNING VAN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN PREVALEERT EN WORDT IN BEGINSEL NIET AANGEPAST OF GEWIJZIGD**

- Een volledige nachtsluiting – ongeacht de reden – is niet door de luchtvaartsector aanvaard. “Dat zorgt voor operationele verstoringen in de vliegschema's, inzet van personeel en ongemak voor de reizigers .. en kan leiden tot extra positievluchten”. (EPP blz. 9)
  - i. Dit uitgangspunt wordt gehandhaafd ondanks dat hiermee de mogelijkheden tot hindervermindering en een uitruil middels Mutual Gains wordt uitgesloten en ook al leidt dat tot overschrijding van het nachtregime en daarmee tot hinder en overlast voor de omwonenden nabij RTHA in de nachtelijke uren.
  - ii. Wie draagt het bedrijfsrisico van het te laat komen? Technische storingen, problemen op de luchthaven, het vooruitzicht op extreme weersomstandigheden op weg naar RTHA en toch vertrekken met de

wetenschap dat men in de late uren van het nachtregime op RTHA zal arriveren vallen onder de extensieregeling en worden in de vorm van nachtelijke hinder en overlast afgewenteld op de omwonenden van RTHA zonder pardon en zonder compensatie.

- iii. Deze uitzonderingen op het nachtregime worden wel extra belast met de straffactor 10, maar er wordt niet op gehandhaafd en de maatschappij ontvangt dan ook geen boete voor de overschrijding van de nacht-norm.
- iv. De in de extensieregeling genoemde gevallen behoren vanuit een bedrijfseconomisch perspectief en in ethisch opzicht tot het bedrijfsrisico van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij: Hier is namelijk sprake van een bewust genomen keuze uit bedrijfseconomische motieven met als gevolg het willens en wetens (!) bezorgen van geluidhinder voor eigen baat.
- v. Maar de vraag die hier aan de orde moet worden gesteld is of bij maatregelen om het aantal van deze laatkomers en laatvliegers te verminderen (EPP Hoofdstuk 1 blz. 9) aangemerkt kunnen en mogen worden als hinderbeperkende maatregelen:  
Er is namelijk sprake van normoverschrijdingen en het elimineren van een normoverschrijding is een correctie op (in beginsel) ongeoorloofd gedrag.

**CONCLUSIE:** De voorgestelde maatregelen in het “reductiemode quota vertragingen groothandelsverkeer” op blz. 9 EPP zijn correcties op ongeoorloofd gedrag en geen hinderbeperkende maatregelen en het resultaat van deze maatregel geldt al hierom niet om te worden opgenomen in het quotum voor hinderreductie in het EPP.

- 2. HET VERLEGGEN VAN DE PERIODE VOOR POSITIEVLUCHTEN (EPP BLZ 10) LEIDT ALLEEN TOT HET VERLEGGEN VAN DE AANKOMST VANAF 06:00 TOT 06:30, MET EEN VERHOOGDE CONCENTRATIE VAN VLUCHTEN IN DE RAND VAN DE NACHT VAN 06:30 – 07:00 UUR ZONDER VERMINDERING VAN HET AANTAL POSITIEVLUCHTEN:**

**CONCLUSIE:** een ‘non- maatregel’: heeft eerder een negatief dan een positief effect op hinder..

- 3. DE MAATSTAF VOOR DE HANDHAVING IS GEEN MAATSTAF VOOR HINDERBEPERKING. IN HET ADECS RAPPORT EN IN HET EPP WORDT HET RESULTAAT VAN DE MAATREGELEN VOOR HINDERBEPERKING BEOORDEELD TEGEN DE HUIDIGE NORMEN ZONDER HET EFFECT VAN DE MAATREGELEN DAARIN TE VERDISCONTEREN. DAARNAAST WORDT GEEN REKENING GEHOUDEN MET EFFECTEN DIE NU AL ZOUDEN MOETEN LEIDEN TOT HET AANPASSEN = VERLAGEN (!) VAN DE HUIDIGE,**

**VEROUDERDE GELUIDSGRENSNORMEN VAN 2001 -> 2004 -> 2010 EN-> 2013.  
(OMZETTINGSREGELING).**

De volgende ontwikkelingen en bevindingen zouden nu al moeten leiden tot een verlaging van de huidige grensnormen waartegen de voorgestelde maatregelen in hun effect zouden moeten worden beoordeeld.

- De geluidsruimte RTHA is in 2010 te hoog vastgesteld door 2.500 extra vluchten in de invoerset op te nemen opdat 'Rotterdam Airport' zich kan ontwikkelen als gespecialiseerde zakenluchthaven met een beperkte ruimte voor vakantie en vrachtverkeer. Nu sprake is dat RTHA zich heeft ontwikkeld tot en zich verder zal ontwikkelen tot een op goedkope vakantievluchten gespecialiseerde luchthaven, dient deze miscalculatie te worden gecorrigeerd door een verlaging van de huidige geluidgrensnormen.
- De WHO heeft 'strong recommendations' aanbevolen om gezondheidsschade door geluidsoverlast te verminderen: 45 dB(A) Lden (overdag) en 40 dB(A) L-den ('s nachts). Deze aanbevolen normen liggen beduidend lager dan de huidige geluidgrensnormen van de Handhavingspunten rondom RTHA. Deze recommendations zijn niet eens aan de orde gesteld in het EPP ondanks de wens/optie/ inzet van bepaalde deelnemers.

- Als sprake is van geluidsreductie door stillere vliegtuigen als gevolg van het uitgangspunt 100% vlootvernieuwing, dient het aandeel van de te realiseren geluidsreductie dat niet door de luchtvaartsector in het EPP wordt geclaimd volledig te worden benut om de geluidsgrensnormen naar evenredigheid te verlagen.
- Er is geen rekening gehouden dat RTHA zich bevindt temidden van drie gemeenten met een woningbouwopdracht en dat de potentiële bouwgrond zich bevindt vlak onder de vliegroutes van de luchthaven en in de zogenaamde 'bechermingsgebieden'. RTHA vormt door zijn ligging en de bedrijfsvoering van de luchtvaartmaatschappijen een belemmering voor deze noodzakelijke woningbouw (zie ook de Omgevingswet). Dat zou moeten leiden tot een vermindering van het aantal, frequentie en geluidsproductie van de vluchten vanaf RTHA.

**CONCLUSIE:** De huidige grensnormen dienen omlaag te worden bijgesteld alvorens met het effect van de ; hinderbeperkende" maatregelen bepaalt en beoordeelt.

#### **4. VOLGENS HET EPP ZIJN DE NIEUWE GENERATIE VLIEGTUIGEN DIE RTHA (ZULLEN) AANDOEN ALLE STILLER.**

Vlootvernieuwing zorgt volgens de analyse van ADECS uitgaande van de voorstellen van het MGA traject in het 'voorkeursscenario' voor stillere toestellen en biedt ruimte voor extra vliegbewegingen, de 'ontwikkelruimte' genoemd. Binnen de vastgestelde gebruiksruimte ontstaat er namelijk bij stillere vliegtuigen ruimte voor meer vliegbewegingen (EPP blz. 15)

Dat wordt door deskundigen en certificerende instanties bestreden

**CONCLUSIE:** uit een nadere analyse in het navolgende wordt deze vooringenomenheid weerlegd. Er is sprake van stillere MOTOREN, maar de 'new gen' Vliegtoestellen zijn groter om meer passagiers te vervoeren en alle veel zwaarder. Dat vergt sterkere motoren die meer productiekraft hebben en daardoor evenveel maar ook meer geluid produceren en evenveel of zelfs meer geluidshinder veroorzaken dan de (kleinere en lichtere) vliegtoestellen die zij gaan vervangen.

Let wel: deze generatie vliegtoestellen hebben een afschrijftermijn van 25 – 30 jaar en gaan dus mee tot 2050. '

#### **5. EN ÀLS DE NEXT GENERATION'TOESTELLEN DAADWERKELIJK STILLER ZIJN :**

Dan wordt door de logaritmische relatie tussen geluidsverandering en het effect daarvan op de geluidsruijnte een exponentiële toename van het aantal vliegbewegingen gecreëerd die tot effect heeft een enorme toename van het aantal vluchten zonder waarneembaar geluidsverschil per vliegpassage.

**CONCLUSIE:** Als sprake is van stillere toestellen dan leidt dat in de L-den- systematiek tot veel meer vluchten en dus tot veel vaker geluidsoverlast zonder waarneembaar verschil in het geluidsniveau per vliegpassage. Zie uitwerking daarvan in het navolgende.

H.S.

## **BLZ. 9 EPP RAPPORT, REDUCTIE VAN NACHTVLUCHTEN : TABEL 1**

**AFBOUW/ DE REDUCTIE VAN HET AANTAL VERTRAGINGEN VOLGENS HET “MUTUAL GAINS APPROACH” IN HET EINDPRODUCT PARTICIPATIETRAJECT LEIDT NIET TOT HINDERREDUCTIE, MAAR JUIST TOT EEN TOENAME VAN DE GROEIRUIMTE BINNEN DE HUIDIGE GELUIDSNORMEN DAARMEE TOT MEER HINDER IN DE VORM VAN VAKER HINDER BIJ NIET WAARNEEMBAAR VERSCHIL IN GELUIDPRODUCTIE PER VliegPASSAGE.**

### **VOORSTEL EPP :**

**AFBOUW AANTAL VLUCHTEN TIJDENS HET NACHTREGIME -/- 193 VliegBEWEGINGEN**

### **EFFECT MAATREGEL VOOR DE OMWONENDEN :**

**TOENAME GEBRUIKSRUIMTE : 10 X 193 = + 1.930 VliegBEWEGINGEN**

**SALDO TOENAME AANTAL VliegBEWEGINGEN=**

**MEER/ VAKER HINDER BINNEN GRENSNORM L-DEN + 1.737 VliegBEWEGINGEN**

### **TOELICHTING:**

**Vervallen van de straffactor 10 voor nachtvluchten = ruimte voor extra vluchtenuitgaande van gelijke geluidproductie van de afgebouwde vluchten, indien deze worden afgebouwd binnen de huidige geluidsgrensnorm. Zie berekeningen in het navolgende tabel**

**Dit saldo dient bij de berekeningen van de nieuwe geluidsnorm te leiden tot een verlaging van de toegestane geluidsruijnte voor het Groothandelsverkeer**

**Dit effect van het vervallen van de nachtstraffactor bij reductie van het aantal nachtvluchten is NIET in het EPP vermeld en niet opgenomen in ACECS rapport!!**

**Tabel 1**  
**Reductiemodel**  
**quota vertragingen**  
**groothandelsverkeer**  
**nacht 23:00 - 07:00**

**blz.9 EPP**

**AFBOUW**  
**NACHTVLUCHTEN**

|                                  | MAXIMUM PER<br>GEBRUIKSJAAR | AFNAME<br>2025/2029 | FACTOR 10<br>VERVALT →  | VERRUIMING<br>GEBRUIKSRUIMTE            |
|----------------------------------|-----------------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------------------------|
|                                  | <u>VOORSTEL EPP</u>         | <u>PER JAAR</u>     | <u>CUMULATIEF -&gt;</u> | <u>EXTRA AANTAL<br/>VLIEGBEWEGINGEN</u> |
| Referentie 2019                  | 373                         | 0                   | nee                     | 0                                       |
| Per 1 november 2025              | 300                         | -73                 | <b>Ja - 730</b>         | <b>+ 730</b>                            |
| Per 1 november 2026              | 270                         | -30                 | <b>Ja - 1.030</b>       | <b>+ 1.030</b>                          |
| Per 1 november 2027              | 240                         | -30                 | <b>Ja - 1.330</b>       | <b>+ 1.330</b>                          |
| Per 1 november 2028              | 210                         | -30                 | <b>Ja - 1.630</b>       | <b>+ 1.630</b>                          |
| Per 1 november 2029              | 180                         | <u>-30</u>          | <b>Ja - 1.930</b>       | <b>+ 1.930</b>                          |
| <b>Totaal afname in de nacht</b> |                             | - 193               | <b>= - 1.930</b>        |                                         |

## **DE NEW GENERATION Vliegtoestellen die in het EPP rapport de huidige toestellen die RTHA aandoen zullen vervangen zijn helemaal NIET STILLER!**

**DAARMEE IS DE VOORONDERSTELLING IN ZOWEL HET EPP RAPPORT ALS IN DE ANALYSE VAN ADECS INVALIDE:**

- Daarin wordt zondermeer (!) en zonder verwijzing naar onderzoek aangenomen dat als gevolg van de vlootvernieuwing met 'stillere toestellen' hinderreductie plaatsvindt en daardoor gebruikruimte vrijkomt voor groothandelsverkeer.
- Dat statement wordt weerlegd door deskundigen ! Uitgaande van de rapportages van de bevoegde luchtvaart autoriteiten , de officiële certificerende instanties - EASA in Europa en FAA in USA – blijkt dat de **NIEUWE MOTOREN** wel degelijk stiller zijn en indien gemonteerd onder de huidige oude vloot stillere **Vliegtoestellen** op kunnen leveren. Maar omdat de nieuwe generatie **Vliegtoestellen** **GROTER EN ZWAARDER ZIJN** om meer passagiers te kunnen vervoeren moeten zwaardere motoren met meer stuwkracht en vermogen worden gebruikt waardoor deze nieuwe generatie toestellen juist meer geluid produceren en eerder meer hinder veroorzaken dan de toestellen die ze moeten vervangen

**ADECS RAPPORT: "PARTICIPATIETRAJECT RTHA, Ontwikkelruimte door vlootvernieuwing.**

**Blz 1:** "De analyses zijn zoveel als mogelijk gericht op de van toepassing zijnde feitelijke veranderingen in vliegtuigbewegingen wanneer men de betreffende maatregel(en) uit de voorkeursscenario's toepast. Analyses zijn uitgevoerd op basis van voorkeursscenario's uit het participatietraject (...), Hiermee is beoogd om met de participanten een duidelijk beeld te creëren van de effecten van de betreffende maatregelen".

**Blz 6:** “In het EPP is aangegeven dat de gebruiksruijnte voor groothandelsverkeer dir door hinderreductie waaronder vervanging van de vloot door stillere vliegtuigen vrijkomt. (...) Wat de geluidsberekeningen betreft komt dit neer op een maximale ontwikkelingsruimte (ingeval van een 100% vlootvernieuwwing met stillere vliegtuigen van maximaal 9.000 extra bewegingen groothandelsverkeer in het beoogde zichtjaar 2035. (...) Dit aantal (8.750) bewegingen is gehanteerd in de berekeningen waarbij er in het zichtjaar EPP van uitgegaan is dat de ontwikkelruimte volledig benut kan worden”

**CONSTATERING:** ADECS gaat voor zijn analyse en berekeningen uit van de (niet op onderzoek en feiten gefundeerde) aannames, vooronderstellingen en premissen van het EPP rapport .

**CONCLUSIE:** de effecten van de vlootvernieuwwing zijn in het ADECS rapport OP ONJUISTE AANNAMES VAN DE PARTICIPANTEN VAN HET EPP RAPPORT UITGEWERKT en daardoor op onjuiste grondslagen door ADECS berekend, met als gevolg dat de effecten van de maatregelen in het EPP rapport ongefundeerd zijn en dus onjuist.

Het EPP rapport is ondeugdelijk : te meer daar de EPP participanten de grondslagen voor het onderzoek door ADECS hebben bepaald welk onderzoek zou dienen als advies aan de participanten van het EPP voor het opstellen van hun advies aan RTHA.

**ER IS GEEN SPRAKE VAN EEN GEFUNDEERD WETENSCHAPPELIJKE ANALYSE NOCH VAN EEN OBJECTIEVE WEERGAVE OP GROND VAN FEITEN DIE UITVOERING VAN DE MAATREGELEN IN HET EPP RAPPORT RECHTVAARDIGEN.**

**TOELICHTING EN VERWIJZINGEN IN DE VOLGENDE SHEETS:**

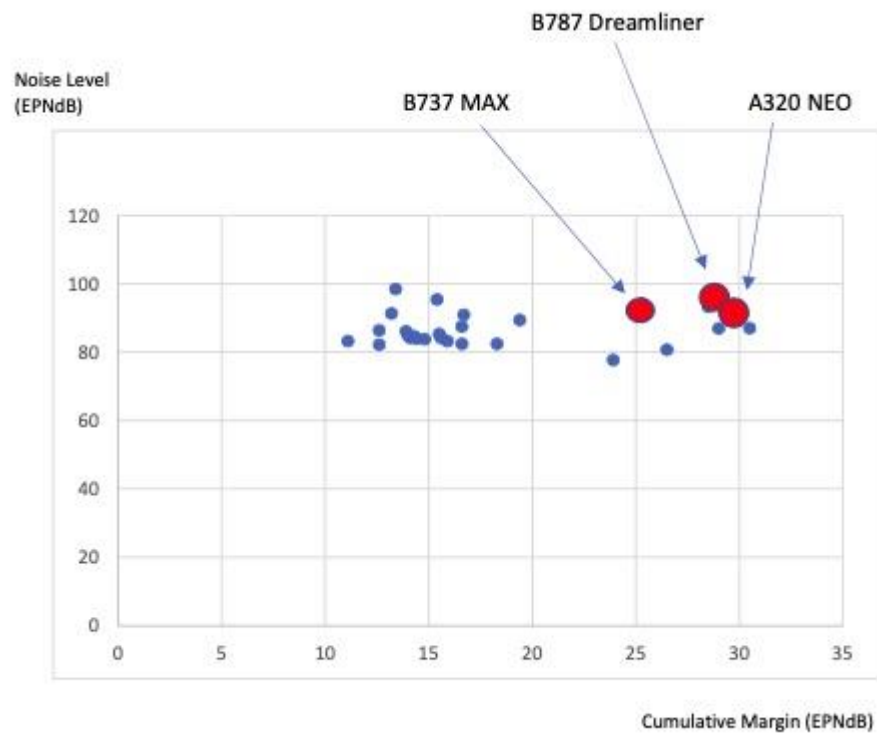
# "Vliegtuigen worden steeds stiller?"

## De Feiten:

- [Er is geen enkele garantie dat geluidsoverlast minder wordt omdat vliegtuigen stiller worden!](#)
- [Alders: effect stillere vliegtuigen op leefbaarheid nagenoeg nul](#)

## Conclusie:

--> **Meer vliegbewegingen toestaan omdat volgens berekeningen het geluid afneemt is niet te verantwoorden.**



Gemeten Noise

**Er is geen garantie nieuwere vliegtuigen ook daadwerkelijk stiller zullen zijn**



Dit wordt onder andere gebaseerd op de resultaten van een studie door NLR; (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum d.d. 8 oktober 2019).

"Hoeveel stiller worden toekomstige vliegtuigen? - Analyse vlootontwikkeling richting 2050." [Download het onderzoek hier](#))

Het onderzoek durft géén garantie te geven over afname van geluid.

In de logaritmische schaal van EPNdB is de voorspelde geluidsafname dan ca. 8% in 32 jaar (van 2018 tot 2050), met als kanttekeningen van het LNR dat dit waarschijnlijk allemaal niet gehaald zal worden.

Wat ze wél zeggen is: Wanneer de vliegtuigen worden vervangen door nieuwere types van gelijk gewicht is er met name een afname in geluid bij de start.

MAAR wanneer deze vervangende vliegtuigen groter en zwaarder zijn, wat de laatste jaren steeds de ontwikkeling is omdat er steeds meer passagiers worden vervoerd in grotere vliegtuigen, dan wordt deze geluidswinst teniet gedaan.

#### **Citaat:**

*"Indien vliegtuigen in de vloot geruild worden voor een groter type:*

*– Weinig effect op relatieve geluidsniveaus*

- **Toename van absolute geluidsniveaus**
- *Dit kan reducties door technologische vooruitgang (deels) teniet doen"*

In het onderzoek wordt verder uitgebreid gesproken over een heel ander soort vliegtuig wat geluidsarmer zou zijn, maar de vliegtuigen die nu en de komende jaren verkocht worden en weer 20-30 jaar mee zullen gaan worden gekocht bij vliegtuigfabrikanten die dit niet op het menu hebben staan.

### **Alders: effect stillere vliegtuigen op leefbaarheid nagenoeg nul**



Een conclusie die nog veel belangrijker is, komt (onverwachts) van Hans Alders. Het effect van een stiller vliegtuig op de leefbaarheid is nagenoeg nul.

11-2-2019 Het effect dat stillere vliegtuigen hebben op de leefbaarheid is niet of slechts beperkt waarneembaar. Dat stelt Hans Alders in zijn [verslag](#) van het mislukte overleg van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Hij zegt dat een stiller vliegtuig dat overvliegt nog steeds een erg hoog volume produceert, dat niet of als amper minder geluid wordt ervaren vergeleken met een 'oud' vliegtuig. Vervolgens worden het meer vliegtuigen, waardoor de overlast dus groter wordt. [Lees hier het artikel](#)

# Moderne vliegtuigen zijn helemaal niet stiller

Gepubliceerd door [drs A. Tukkers](#) op [11 december 2020](#)

Modernere toestellen als de 737-Max, de Dreamliner en de A320 Neo hebben wel een grotere 'cumulatieve marge', maar **leveren een vergelijkbaar of zelfs hoger geluidsniveau op dan oudere vliegtuigen.** Lees het artikel voor een uitgebreide uitleg. (bron geluidsmetingen: geluidscertificaten ICAO)

LEES HET VOLGEND BERICHT →

## VLIEGTUIGLAWAAI

De nieuwste generatie vliegtuigen wordt veel geprezen door de luchtvaartindustrie. De toestellen zouden stiller en zuiniger zijn. **Maar bij een objectieve beschouwing blijkt dat nieuwe types als de Airbus A320-NEO, de Boeings 737-Max en de 787-Dreamliner helemaal niet stiller zijn. Integendeel.**

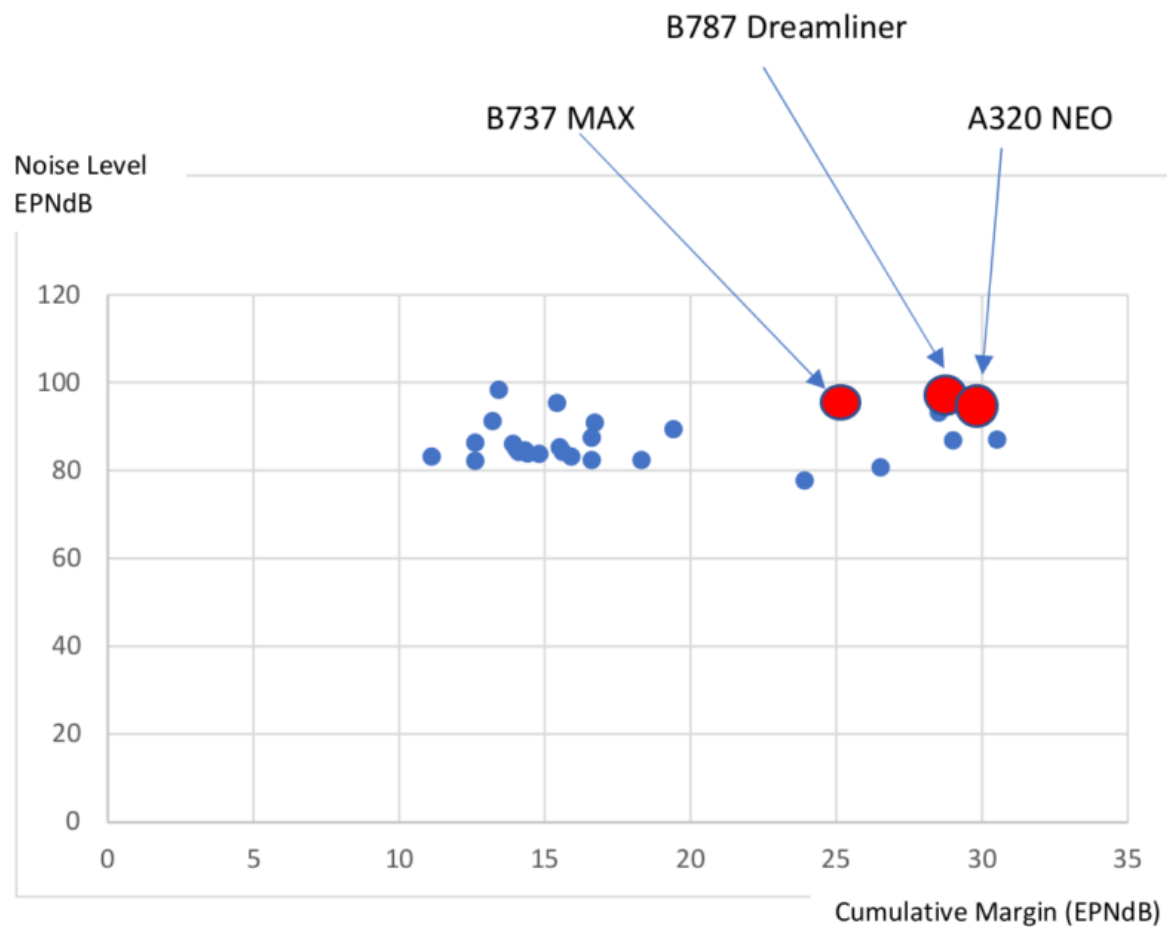
De ICAO, heeft een protocol opgesteld voor het meten van het geluid van ieder individueel vliegtuig. De resultaten van zo'n meting worden vermeld op een officieel geluidscertificaat.

De gemeten waarden worden vermeld als een gemiddeld gedurende tien seconden constant waar te nemen geluid. De maat voor dat gemiddelde geluidsniveau is [EPNdB](#) (effective perceived noise in decibels). De metingen worden met een vast protocol uitgevoerd door bevoegde luchtvaartautoriteiten in de regio waar het toestel is gebouwd: het Europese EASA test de Airbussen, de Amerikaanse FAA de Boeings.

Op hetzelfde geluidscertificaat worden naast de gemeten waarden immers ook zogenaamde 'limietwaarden' vermeld. Dat zijn waarden die door de vliegsector zelf zijn vastgesteld als maximale waarden voor verschillende typen vliegtuigen.

Het verschil tussen de limietwaarde (het maximaal toelaatbare geluid) en de gemeten waarde wordt de marge genoemd. De drie marges van de drie verschillende metingen worden bij elkaar opgeteld tot een **cumulatieve marge**. En die wordt nu gebruikt om aan te geven of een vliegtuig al dan niet stiller is geworden.

In de grafiek wordt het verband getoond tussen de cumulatieve marge op de horizontale as en het gemeten geluid bij aankomst op de verticale as.



### Hogere 'marge', maar niet minder herrie

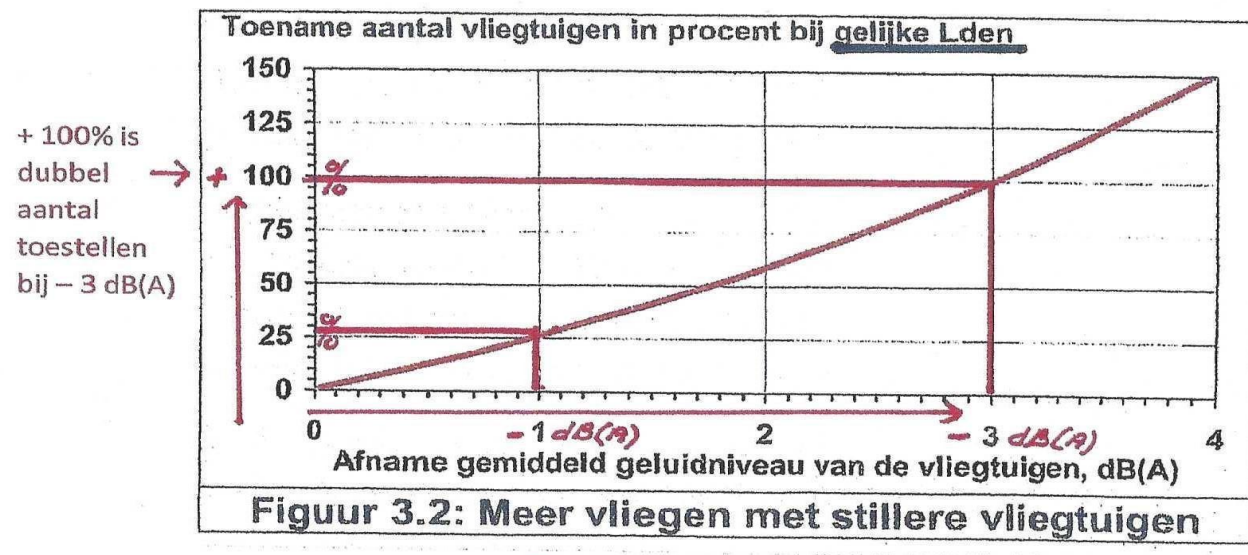
De punten voor de **bestaande luchtvloot** zijn in het blauw aangegeven, **de drie nieuwe types** in het rood.

Hieruit blijkt zonneklaar dat de nieuwe types een veel grotere cumulatieve marge hebben. Op basis van die maat wordt geclaimd dat de toestellen 'dus' stiller zijn.

Maar even duidelijk blijkt uit de grafiek dat de werkelijk gemeten geluidswaarden nog steeds in dezelfde ordegrootte liggen en zelfs hoger zijn dan die van oudere toestellen. En dat die nieuwe vliegtuigen dus helemaal niet stiller zijn.

*Auteur drs A. Tukkers was voorheen eigenaar-directeur van een groot milieuadviesbureau.*

## Effect van stillere toestellen in L-den systematiek



↑  
Bij afname van - 1 dB(A)  
kunnen 26% meer toestellen  
binnen dezelfde geluidbelasting  
in L-den vliegen