

Kijk van de omwonenden
op de ontwikkelingen
binnen het LEO

Inhoud

- Geluidsbelasting
- Historie
 - Ontwikkelingen sinds MER 2012, LB 2014
 - Veranderingen sinds 2012
 - Handhaving
- Heden
 - Referentiescenario 2019
 - Medegebruiksvergunningen
- Toekomst
 - Beperking geluidsbelasting
 - Actualisatie berekeningen

Inhoud

- Geluidsbelasting
- Historie
 - Ontwikkelingen sinds MER 2012, LB 2014
 - Veranderingen sinds 2012
 - Handhaving
- Heden
 - Referentiescenario 2019
 - Medegebruiksvergunningen
- Toekomst
 - Beperking geluidsbelasting
 - Actualisatie berekeningen

Hoe kijken de
omwonenden tegen
deze zaken aan?

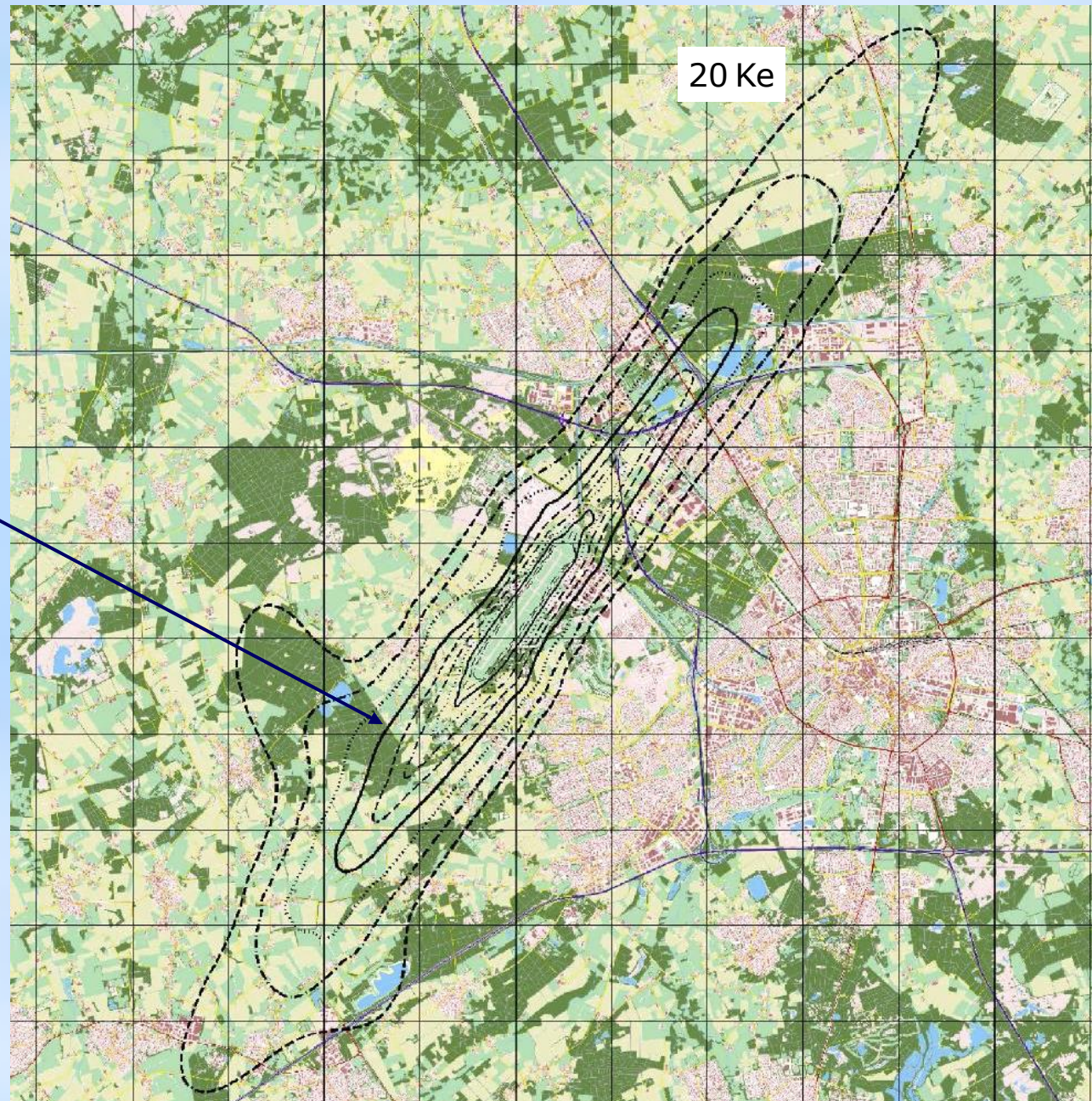
Geluidsbelasting

- De geluidsbelasting per jaar wordt uitgedrukt in Ke
- De geluidbelasting kan gezien worden als een soort berglandschap (hoe meer geluid, hoe hoger)
- De geluidscontouren zijn hoogtelijnen van dit berglandschap
- De 35 Ke contour wordt gebruikt voor handhaving
- De 20 Ke contour is van belang voor woningbouw e.d.
- Het geluidsoppervlak is de oppervlakte (in km²) binnen de 35 Ke contour
- De berekende geluidsbelasting (35 Ke contour) wordt gebruikt voor de handhaving

Huidige
geluidszone
(MER 2012)

35 Ke contour
militair + civiel

Hoogtelijnen
van een
geluidslandschap



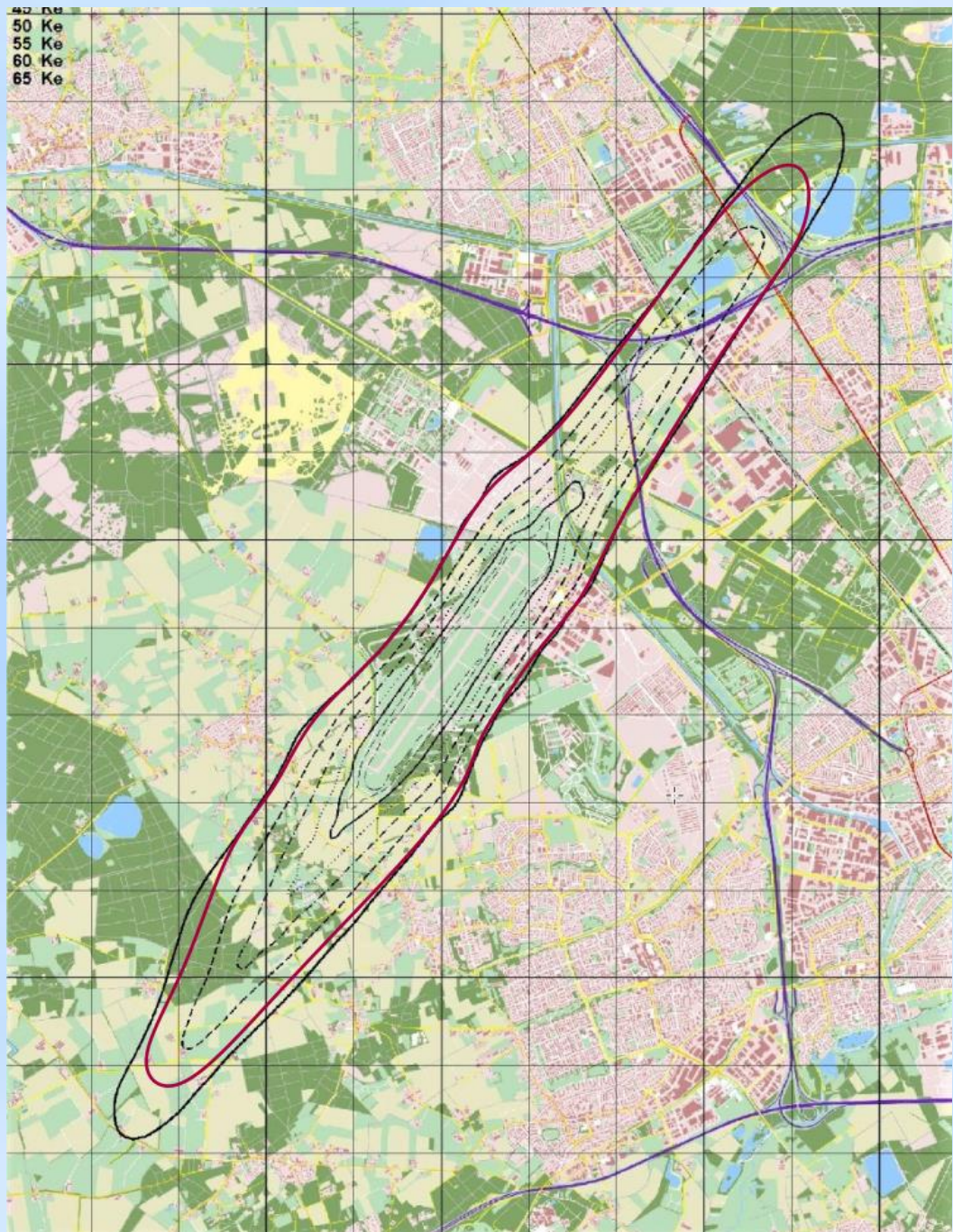
Luchthavenbesluit 2014

- In het Luchthavenbesluit is de 35 Ke geluidscontour als harde grenswaarde opgenomen
- Omdat de actuele 35 Ke contour nergens buiten deze contour mag komen is een meteomarge van 10% toegepast
- De oppervlakte binnen deze geluidscontour bedraagt 10,3 km² inclusief meteomarge (9,39 km² exclusief)
- De berekening van de geluidsbelasting is voorgeschreven in het rapport RLD/BV-01.2 (sept. 2004), met de vliegtuigprestatiegegevens uit de Appendices van het rapport NLR CR 96650 L
- Een handhavingsberekening gebruikt de versie van deze Appendices op basis waarvan de geluidszone voor de betrokken luchthaven is berekend, aangevuld met de meest recente versie van de Appendices
- Ook zijn de openstellingstijden vastgelegd
- Verdere inkadering (aantallen vliegbewegingen etc.) gebeurt via een medegebruiksvergunning

Meteomarge

35 Ke geluidscontour
inclusief meteomarge
civiel + militair

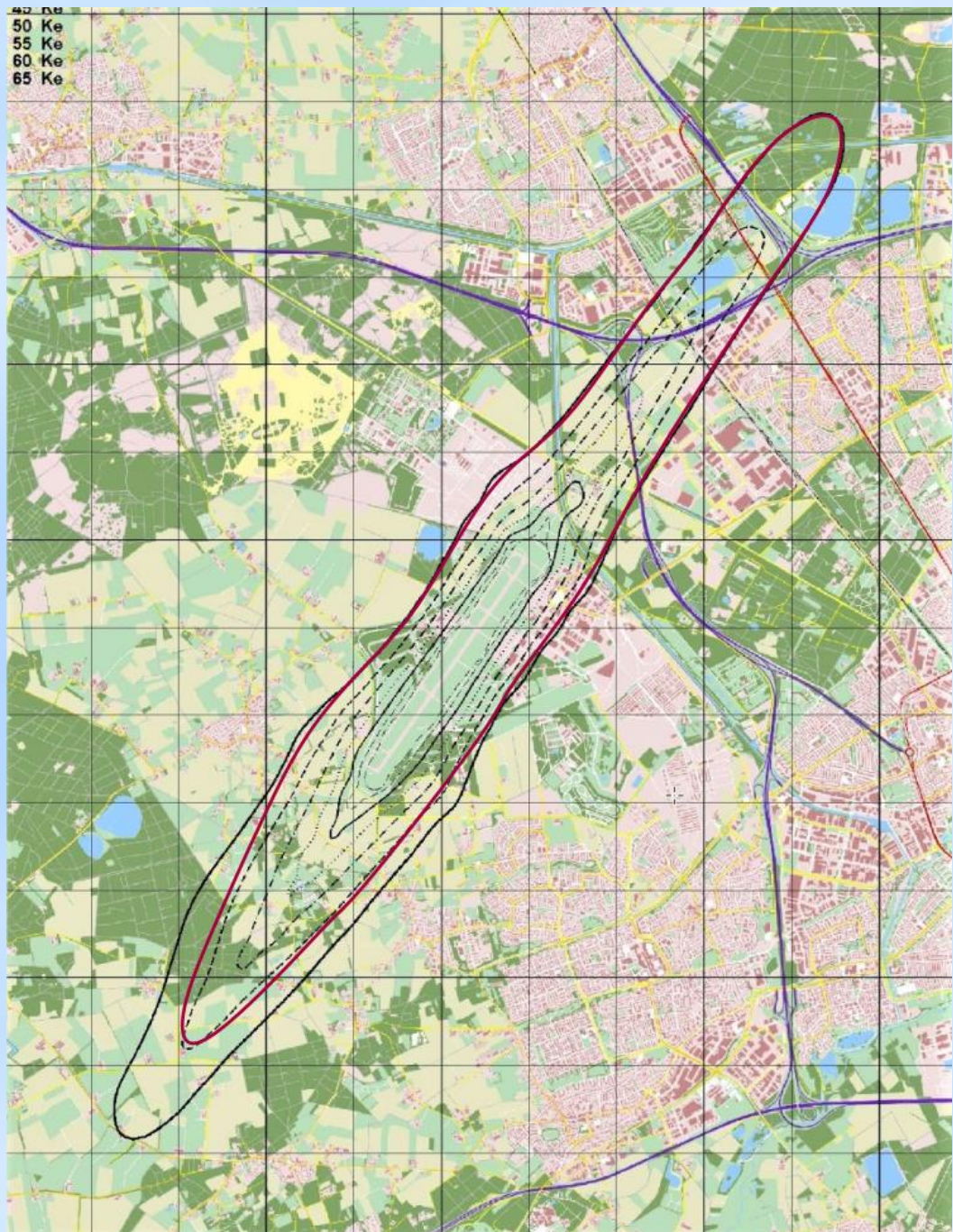
35 Ke geluidscontour
exclusief meteomarge
(gemiddeld)



Meteomarge

35 Ke geluidscontour
inclusief meteomarge
civiel + militair

35 Ke geluidscontour
exclusief meteomarge
(meer NO wind)

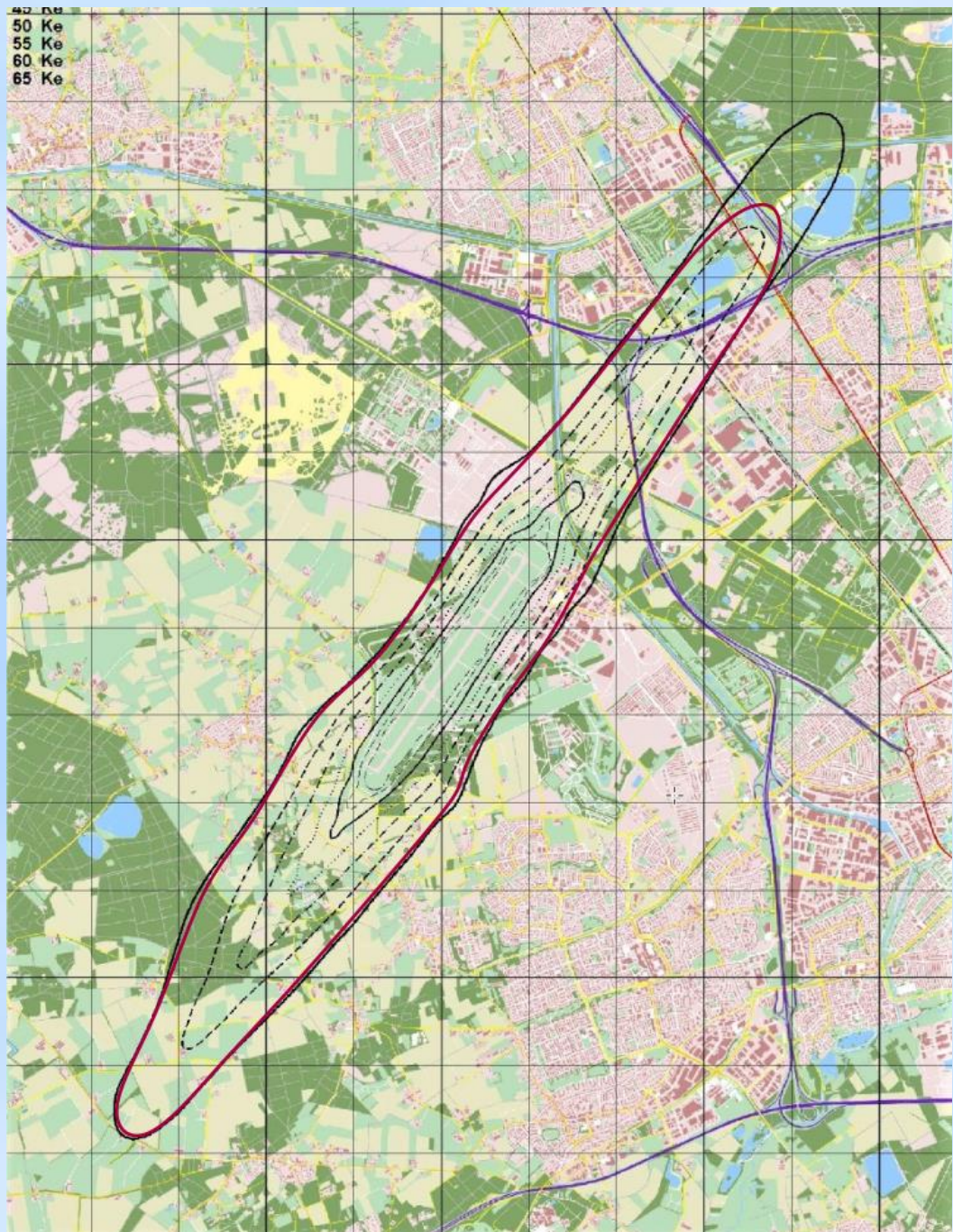


Meteomarge

35 Ke geluidscontour
inclusief meteomarge
civiel + militair

35 Ke geluidscontour
exclusief meteomarge
(meer ZW wind)

De meteomarge moet
ervoor zorgen dat de
35 Ke contour nergens
wordt overschreden

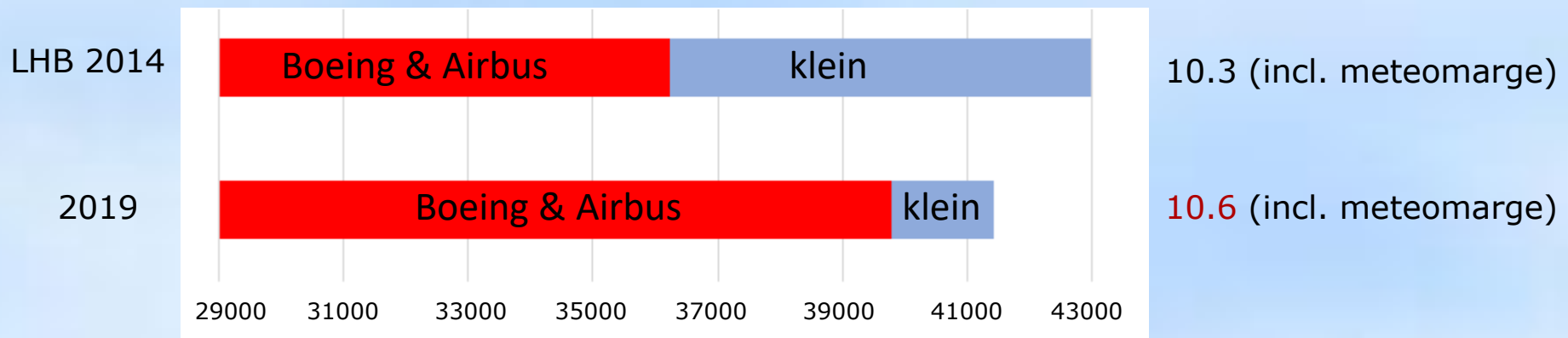


Ontwikkelingen sinds 2014

- In de MER2012 is gerekend met 43.000 bewegingen in totaal, waarvan 36.244 bewegingen voor grote vliegtuigen
- De vlootmix is echter geleidelijk verzwaard:
 - Kleine toestellen (“General Aviation”) zijn geleidelijk vervangen door grote toestellen (Boeing en Airbus)
 - Deze grote toestellen zijn gemiddeld ook zwaarder geworden (bv. 737-300 => 737-800) en vliegen gemiddeld verder

Aantallen vliegbewegingen en vliegtuigtypes

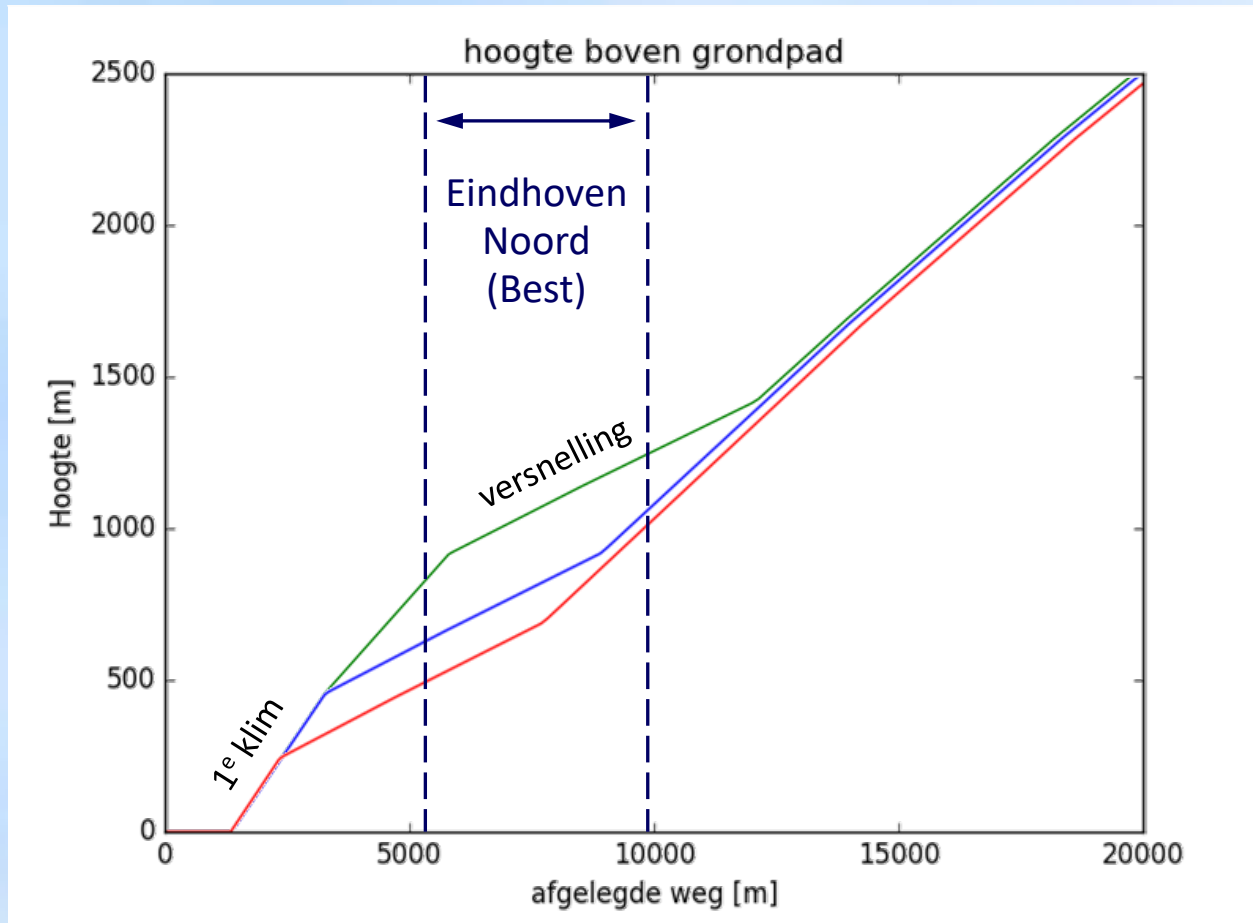
35 Ke contour oppervlak [km²]



Ontwikkelingen sinds 2014

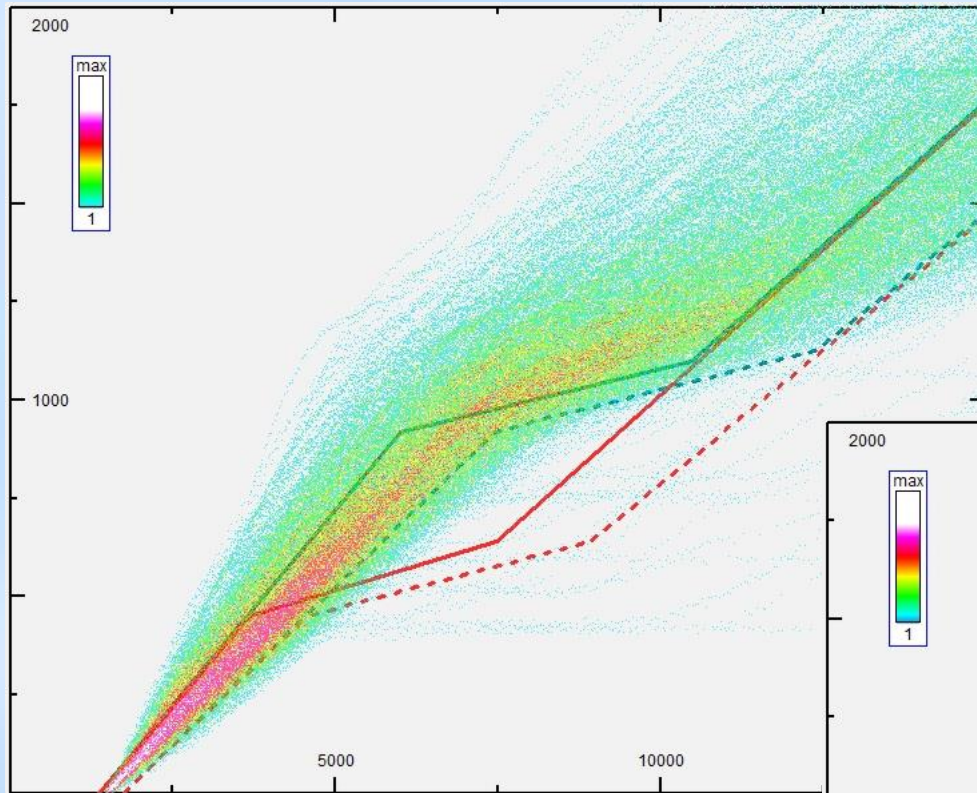
- In de MER2012 is gerekend met 43.000 bewegingen in totaal, waarvan 36.244 bewegingen voor grote vliegtuigen
- De vlootmix is echter geleidelijk verzwaard:
 - Kleine toestellen (“General Aviation”) zijn geleidelijk vervangen door grote toestellen (Boeing en Airbus)
 - Deze grote toestellen zijn gemiddeld ook zwaarder geworden (bv. 737-300 => 737-800) en vliegen gemiddeld verder
 - In 2019 is de geluidsruimte van 10.3 km² (inclusief meteomarge) al bij 41.500 vliegbewegingen met 0.3 km² overschreden
- De vroeger meest gebruikte startprocedure (NADP1 / ICAO-A) is geleidelijk vervangen door NADP2 (meerdere varianten)
 - Dit is echter niet in de berekeningen meegenomen. In dat geval was de overschrijding circa 1 km² groter geweest

Startprofielen

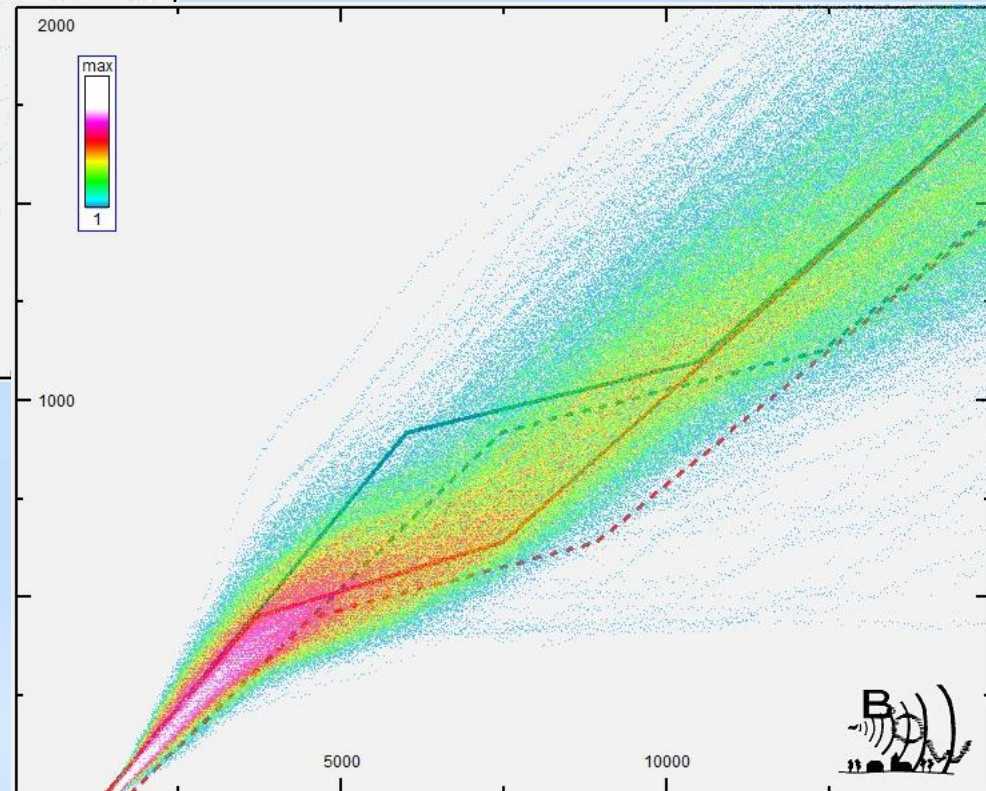


- Hoogteprofiel van B738 bij de oorspronkelijk ICAO-A startprofielen (**groen**) en de startprofielen NADP2-1500 Foot (**blauw**) en NADP2-800 Foot (**rood**).
- **Hoe lager vlieghoogte tijdens de versnelling hoe meer lawaai op de grond.**

Startprofielen Eindhoven Airport



Transavia 2012

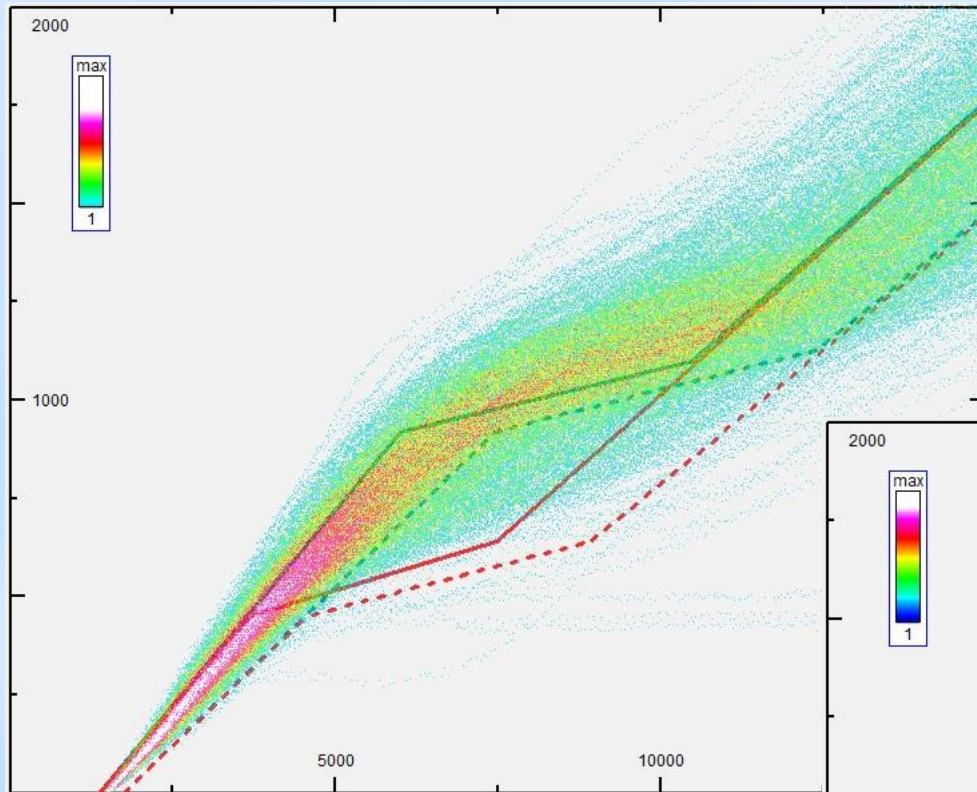


RyanAir 2012

- NADP1 licht toestel
- - - NADP1 zwaar toestel
- NADP2 licht toestel
- - - NADP1 zwaar toestel



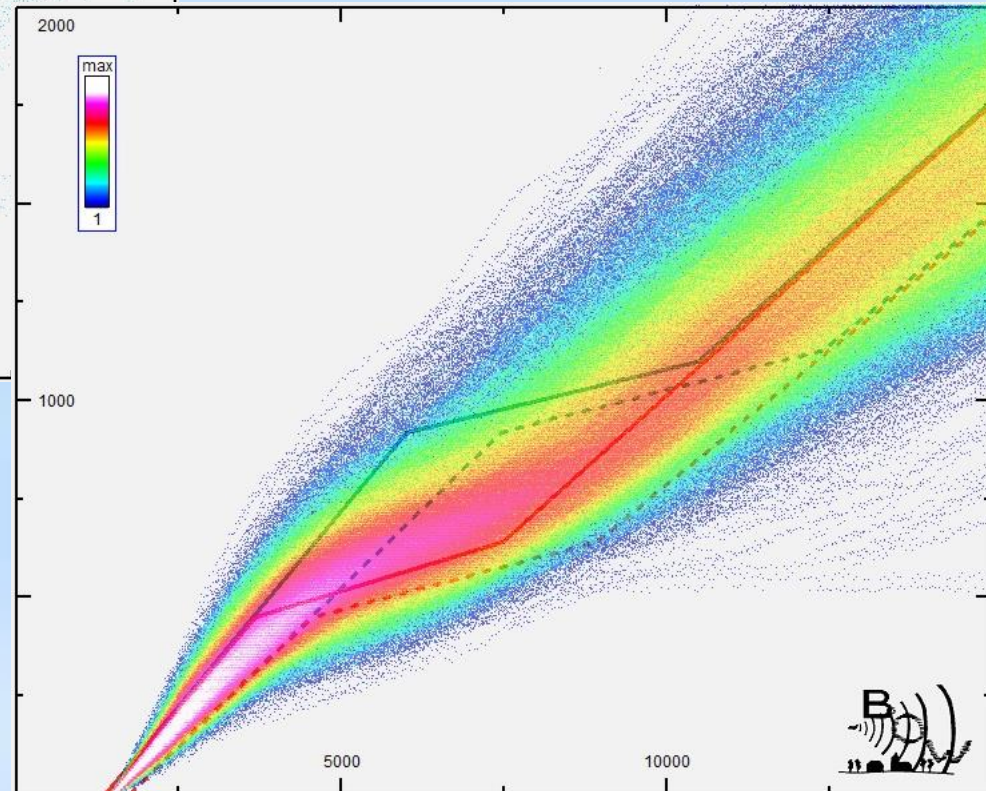
Startprofielen Eindhoven Airport



- NADP1 licht toestel
- - - NADP1 zwaar toestel
- NADP2 licht toestel
- - - NADP1 zwaar toestel

Wizzair 2012

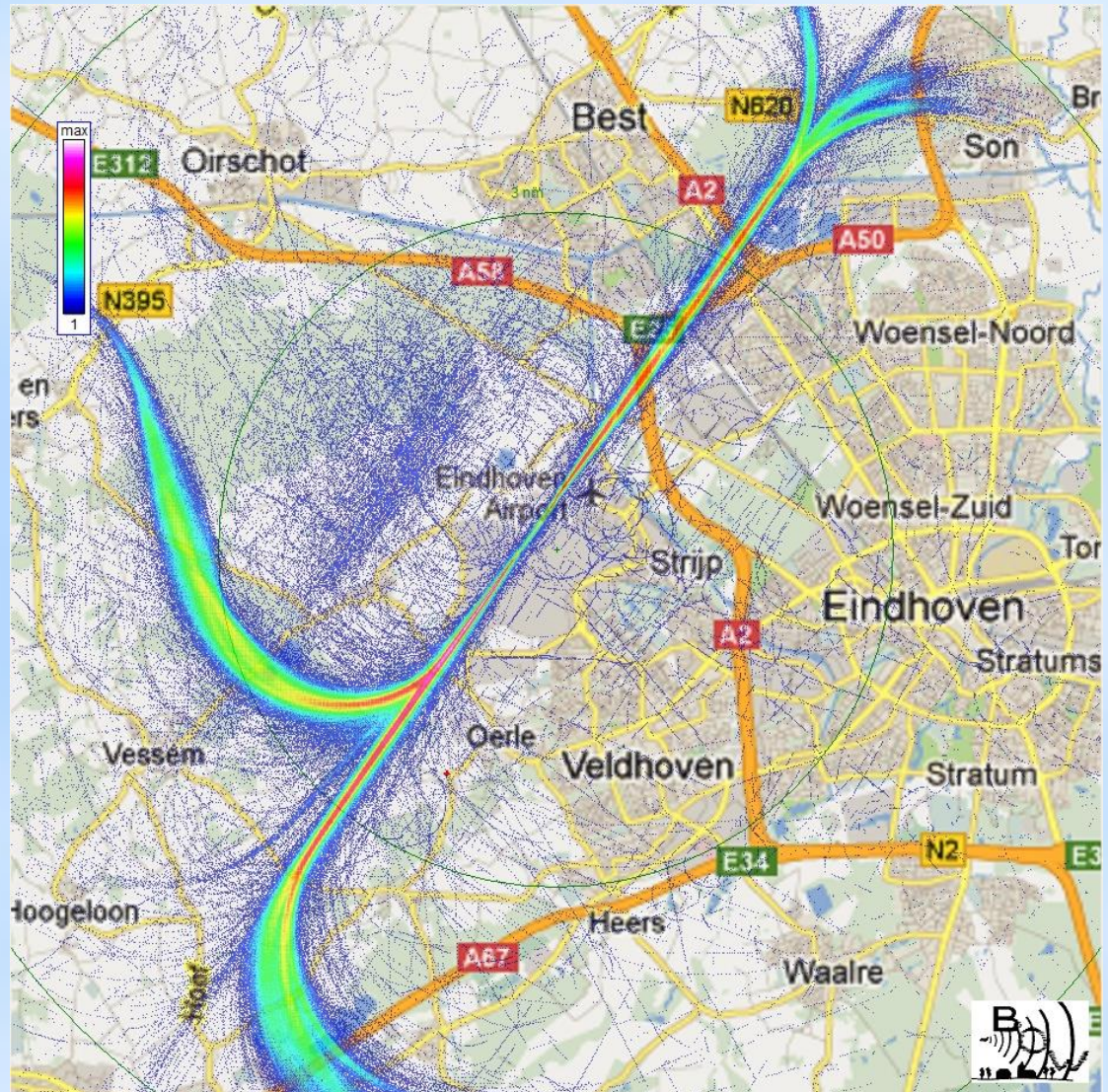
TRA + WZZ + RYR
2019



Startprofielen

Vluchten beneden de 1000 meter, geregistreerd door de B-O-W “radar”

De opstijgende vliegtuigen vliegen veel lager dan ICAO-A



Samenvatting historie

- Sinds 2012 is de geluidsbelasting geleidelijk toegenomen
- Een toename tot van de geluidsruimte tot 10.3 km² (inclusief meteomarge) was vergund in het Luchthavenbesluit
- De berekende geluidsruimte in 2019 was echter 0.3 km² groter
- Als de actuele en correcte gegevens zouden zijn gebruikt, zou de geluidsruimte meer dan 2 km² groter zijn
- De in het LHB en de medegebruiksvergunning opgenomen maximale geluidsruimte is bedoeld om de omgeving te beschermen
- Deze bescherming heeft niet goed gewerkt
- **HOE HEEFT DIT KUNNEN GEBEUREN?**

Tekortschieten bescherming omgeving

- De handhaving gebeurt op basis van de berekende geluidsbelasting
- De grotere vliegtuigen van een bepaald type worden ingedeeld in dezelfde categorie (“akoestische representant”) als hun kleinere voorganger (B737-300 / B737-800): dit is voorgeschreven
- Voor alle startprocedures werd de ICAO-A (NADP1) genomen: dit is niet voorgeschreven, een “Transavia” profiel was al in de Appendices 10.1 (MER 2012) opgenomen.
- Het vervangen van kleinere door grote toestellen was mogelijk omdat in de medegebruiksvergunning alleen het totale aantal vliegbewegingen is gelimiteerd
- De meteomarge kon zo ten dele worden “volgevlogen”; deze overschrijding is pas in 2019 gesignaleerd
- De voorgeschreven evaluatie van de methodiek binnen 3 jaar nadat het LHB in werking is getreden (Art. 7.39 Wet milieubeheer) is nooit uitgevoerd.

Advies Pieter van Geel

De vijf speerpunten in het advies:

1. Actief sturen op minder geluidbelasting
2. Structureel bijdragen aan de klimaatdoelstellingen
3. Actief sturen op verbetering van de luchtkwaliteit
4. Meerwaarde bieden voor de regio
5. Vertrouwen vanuit de omgeving

Advies Pieter van Geel

De vijf speerpunten in het advies:

1. **Actief sturen op minder geluidbelasting**
2. Structureel bijdragen aan de klimaatdoelstellingen
3. Actief sturen op verbetering van de luchtkwaliteit
4. Meerwaarde bieden voor de regio
5. **Vertrouwen vanuit de omgeving**

35 Ke geluidsoppervlak
in 2030 30% kleiner dan
in “referentiejaar” 2019

Transparantie vanuit alle
partijen binnen het LEO

Referentiescenario 2019

- In het Luchthavenbesluit is aan Eindhoven Airport een geluidsruimte vergund van 10,3 km² inclusief meteomarge (9,39 km² exclusief)
- Met 41.500 vliegbewegingen werd deze maximale geluidruimte in 2019 al overschreden
- Het referentiescenario 2019 is gebaseerd op 40.500 vliegbewegingen met de vlootmix etc. in dat jaar en startprocedures volgens NADP-1
- Op die manier past dit scenario binnen de wettelijke grenswaarden
- Dit scenario zal worden meegenomen in de komende MER en zal het uitgangspunt zijn voor de 30% reductie van de geluidsruimte (rapport Pieter van Geel)

Heden

- Op zijn vroegst in 2024 wordt het nieuwe Luchthavenbesluit verwacht
- Tot die tijd worden gebruiksvergunningen gebaseerd op het huidige Luchthavenbesluit
- Zaken zoals de totale invloed van vlootvernieuwing en minder vliegen aan de randen van de dag sinds 2019 moeten worden meegenomen
- Omdat de invoergegevens voor dat jaar onduidelijk zijn (**realiteit of referentie?**) zijn de berekeningen van deze effecten nogal “mistig”
- Men houdt vast aan een maximum van 41.500 vliegbewegingen, terwijl die niet in de vergunde geluidsruimte passen
- Om te voorkomen dat de meteomarge (ten dele) wordt “volgevlogen” wordt nu de geluidsruimte zonder de meteomarge gebruikt
- Dit wordt – ten onrechte – verkocht als een reductie van de geluidsbelasting

Heden

- Op zijn vroegst in 2024 wordt het nieuwe Luchthavenbesluit verwacht
- Tot die tijd worden gebruiksvergunningen gebaseerd op het huidige Luchthavenbesluit
- Zaken zoals de totale invloed van vlootvernieuwing en minder vliegen aan de randen van de dag sinds 2019 moeten worden meegenomen
- Omdat de invoergegevens voor dat jaar onduidelijk zijn (**realiteit of referentie?**) zijn de berekeningen van deze effecten nogal “mistig”
- Men houdt vast aan een maximum van 41.500 vliegbewegingen, terwijl die niet in de vergunde geluidsruimte passen
- Om te voorkomen dat de meteomarge (ten dele) wordt “volgevlogen” wordt nu de geluidsruimte zonder de meteomarge gebruikt

Met de medegebruiksvergunning voor 2022 is voorafgaand aan de inwerkingtreding van het nieuwe sturingsmodel voor geluid een volgende stap gezet in de afname van de civiele geluidbelasting door niet de in het luchthavenbesluit vastgelegde maximale civiele geluidsruimte van 10,3 km² te vergunnen maar een kleiner gedeelte hiervan (9,39 km²).

Toekomst

- Ten behoeve van het komende MER worden de nu gebruikte Appendices (10.1) vervangen door nieuwere
- Dit zal leiden tot een groei ($> 2 \text{ km}^2$) van de berekende geluidsruijnte
- Dit leidt ook tot een groei van de 20 Ke contour, die van belang is voor o.a. de woningbouw
- Het bevoegd gezag dient ervoor te zorgen dat de tekortkomingen in de bescherming van de omgeving in de afgelopen jaren niet (of zo min mogelijk) doorwerken naar de toekomst
- Om de historie niet te herhalen, is het nodig dat bij monitoring en handhaving wordt gerekend zoals er werkelijk wordt gevlogen, gedurende de hele looptijd van het komende Luchthavenbesluit
- Dit vereist een voortdurende actualisatie van de Appendices (vliegtuigprestatiegegevens, gedetailleerde startprocedures) en het gebruik van deze gegevens bij de handavingsberekeningen

Gedachtengoed omwonenden (1)

- De overschrijding in het referentiejaar niet gebruiken om ook de vergunde geluidsruimte in de toekomst “op te schalen”
- Handhaving blijft te veel “achteraf” gebeuren, dit moet per kwartaal
- De vlootverzwaring tussen 2019 en het nieuwe Luchthavenbesluit mag niet leiden tot extra groei van de vergunde geluidsruimte
- Bij de evaluatie in 2026 mag niet “gemorreld” worden aan de uitgangspunten Pieter van Geel: 30% reductie van de geluidsruimte in 2030 door: vlootvernieuwing, beperking vliegen aan de randen van de dag en – zo nodig – minder vliegen
- Handhaven van een “dubbel slot” met een maximum aantal vliegbewegingen dat past bij de vergunde geluidsruimte
- Invoeren van een effectieve boeteregeling na 23.30 uur

Gedachtengoed omwonenden (2)

- Een limiet op het aantal vliegbewegingen met grote toestellen, niet alleen op het totale aantal
- Bij de evaluatie in 2026 ook aandacht besteden aan zaken als klimaat, stikstof en gezondheid
- Geen verdere belemmering van de Ruimtelijke Ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van Eindhoven Airport
- In het weekend pas vliegen na 8.00 uur in plaats van 7.00 uur
- Beroep- en bezwaarmogelijkheden bij Eindhoven Airport gelijk maken aan die bij andere burgerluchthavens, niet meer maar ook niet minder