

Aan: de werkgroep geluid

van: Staf Depla, Klaas Kopinga en Roel Hellemons

Datum 17 februari 2024

Zoals op het LEO van 16 december is afgesproken zouden Roel Hellemons, Klaas Kopinga en Staf Depla in beeld brengen wat de oppervlakte van de geluidscontour in 2019 zou zijn als we rekenen met de recente Appendices , de veranderde vlootmix (sinds 2014), het afgeschaald aantal vluchten (van 43.000 naar 40.000) bij NADP1 en NDAP2.

De cijfers zijn gebaseerd op de cijfers van de NLR.¹

De motivatie van het LEO om deze aanvullende geluidsoppervlakten te berekenen is de terugkerende discussie over het verschil tussen de (met de nieuwe appendices berekende) oppervlakte van de geluidscontour van het referentiescenario 2019 en die van de in het Luchthaven Besluit van 2014 vastgelegde geluidscontour. Dit inzicht kan een bijdrage leveren aan wederzijds begrip zonder terug te moeten vallen op juridische argumentatie. Dit wederzijds begrip helpt ook bij de gesprekken in LEO verband over het nieuwe Luchthaven Besluit.

We willen dit memo met de conclusies aan het LEO van 21 maart toesturen. Daar aan voorafgaand willen we aan de werkgroep geluid vragen of het memo nog tot verduidelijkende vragen oproept.

¹ Voor de traceerbaarheid zijn ook berekeningsnummers beschikbaar

Effect verandering vlootmix tussen 2012 en 2019 en effect nieuwe appendices op oppervlakte geluidscontour

Bij de berekeningen van de geluidsbelasting ten behoeve van de komende MER wordt gebruik gemaakt van de nieuwste Appendices (14.3) voor de vliegtuigprestatiegegevens. Een QuickScan die in 2019 is uitgevoerd leverde een oppervlak binnen de 35 Ke contour dat circa 20 % groter was dan het in de MER 2014 berekende oppervlak. Op basis van de nieuwste Appendices zijn nu meer gedetailleerde berekeningen uitgevoerd. De resultaten hiervan worden in deze notitie gepresenteerd. Deze notitie beoogt duidelijk te maken wat het effect geweest is van de veranderingen in de vlootmix (vlootverzwaring) tussen 2012 en 2019 en wat het effect is van het gebruik van de nieuwste Appendices (14.3) in plaats van de oude (10.1).

Alle onderstaande getallen zijn inclusief een meteomarge van 10 %. Verder is aangenomen dat alle vliegtuigen starten met het volle motorvermogen (dus maximale stuwkracht, geen "reduced thrust").

1. Het invoerscenario uit de MER van 2014 met 43.000 vliegtuigbewegingen (waarvan ruim 36.000 voor grote vliegtuigen) leidde destijds (met de toen voorgeschreven Appendices 10.1 en de startprocedure NADP1) tot een oppervlakte binnen de 35 Ke contour van **10,3 km²**.
2. Als we hetzelfde scenario uit de MER 2014 (met zelfde aantal vluchten, vlootmix, vliegtijden, startprocedure NADP1, etc.) opnieuw doorrekenen met de huidige voorgeschreven Appendices (14.3) leidt dit tot een oppervlak binnen de 35 Ke contour van **12,2 km²**.

Het effect van het gebruik van de nieuwste Appendices is een vergroting van het 35 Ke geluidsoppervlak uit de MER 2014 met 1,9 km².

3. Als we het naar 40.500 vluchten afgeschaalde 2019 scenario (invoerscenario voor komende MER) doorrekenen met de huidige voorgeschreven appendices (14.3) en startprocedure NADP1 leidt dit tot een oppervlak binnen de 35 Ke contour van **12,1 km²**.

Tussen 2014 en 2019 heeft vlootverzwaring plaatsgevonden. Het 2019 scenario zou met 43.000 vluchten niet passen in het 35 Ke geluidsoppervlak van 2014. Na afschalen naar 40.500 vluchten past dit wel. Het 35 Ke geluidsoppervlak van het 2019 scenario is dan 0.1 km² kleiner dan dat van 2014 (doorgerekend met nieuwste Appendices).

4. Als we hetzelfde scenario opnieuw doorrekenen, maar nu met startprocedure NADP2, dan leidt dit tot een oppervlak binnen de 35 Ke contour van **13,1 km²**.

Het effect van het opereren met NADP2 ten opzichte van NADP1 is een vergroting van het 35 Ke oppervlak met 1 km². Met NADP2 is het 35 Ke oppervlak van het 2019 scenario 0,9 km² groter dan het 35 Ke oppervlak van 2014 (doorgerekend met nieuwste Appendices).