



Veldhoven, 2 maart 2022

Zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchthaven Eindhoven

Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (B.O.W.)

Preambule

Op verschillende plaatsen in de NRD komt de referentiesituatie (2019) aan de orde. Op pagina 15 van de NRD wordt gesteld dat *“Als randvoorwaarde geldt dat het huidige gebruik moet passen binnen de geluidsruimte in het huidige Luchthavenbesluit.”* Bij de uitwerking hiervan wordt verwezen naar een bestuurlijk overleg van 1 juli 2020, waar de toenmalige staatssecretaris van Defensie en de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat hebben vastgesteld dat de het in 2019 gerealiseerde vliegverkeer, afgeschaald naar 40.500 vliegbewegingen, zal gelden als uitgangspunt voor het nieuwe sturingsmodel en zal worden gebruikt in het MER als bestaande situatie.

Op het moment dat dit uitgangspunt werd vastgesteld was bij de deelnemers aan het bestuurlijk overleg (en ook bij de heer Van Geel) niet bekend dat deze bestaande situatie niet past binnen het huidige Luchthavenbesluit. Het onderliggende MER (2013) gaat namelijk uit van een zekere vlootmix, vliegbewegingen, afstandsklassen, startprocedures e.d. en het gebruik van de voorgeschreven Appendices (10.1). In de periode 2012 – 2019 zijn lichte toestellen vervangen door zware (is in de berekeningen meegenomen), zijn de tijden van de vliegbewegingen veranderd (is in de berekeningen meegenomen), zijn grotere afstanden gevlogen (is – voor zover mogelijk – in de berekeningen meegenomen) en zijn de startprocedures veranderd van voornamelijk NADP1 naar voornamelijk NADP2. Dit laatste gegeven werd in de berekeningen van de civiele geluidsruimte niet meegenomen, hoewel dit bij de voorgeschreven Appendices wel mogelijk is. Het gebruik van de juiste invoergegevens leidt ertoe dat de feitelijk in 2019 gebruikte geluidsruimte de vergunde 10.3 km² (inclusief meteomarge) ruimschoots heeft overschreden. In dit licht is het opmerkelijk dat de voorliggende NRD uitgaat van een referentiesituatie die niet past binnen het huidige Luchthavenbesluit. De berekende referentiesituatie 2019 (40.500 vliegbewegingen, waarbij alle toestellen vertrekken met de startprocedure NADP1) past daar wel binnen. Het ligt dus in de rede deze berekende referentiesituatie als uitgangspunt voor het komende MER te gebruiken.

2 Advies ‘Opnieuw Verbonden’

Wij onderschrijven dat bij de uitwerking van het sturingsmodel geluid gerekend wordt met de meest actuele vliegtuigprestatie gegevens. Dit is ook van belang in het kader van de PAMV (Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid), waarin er naar gestreefd wordt de resultaten van metingen en berekeningen van de geluidsbelasting dichterbij elkaar te brengen.



Bij de overgang van de huidige Appendices (10.1) naar de nieuwste Appendices moet uiteraard een scenario worden gebruikt dat past binnen de geluidsruimte van het huidige Luchthavenbesluit. De omschrijving die in de samenvatting 2.3 op pagina 9 wordt gegeven *“De civiele geluidsruimte wordt gebaseerd op het vliegverkeer in het jaar 2019”* is in dit opzicht niet eenduidig.

Onder punt 2.2 wordt voor de periode 2020 – 2022 gemeld: *“Vanaf 2022 zal een volgende stap worden gezet om de civiele geluidbelasting te verkleinen. In plaats van de volledige civiele gebruiksruimte van 10,3 km² zal een kleiner oppervlak worden vergund. Het oppervlak van de huidige civiele gebruiksruimte zal dan namelijk zonder meteomarge worden vergund.”* Dit lijkt een wezenlijke stap, maar is het niet. Het Luchthavenbesluit stelt eenduidig dat de vergunde geluidsruimte 10.3 km² bedraagt, inclusief meteomarge. Als dan een geluidsruimte exclusief meteomarge in de medegebruiksvergunning wordt opgenomen (in feite 9.39 km²) geeft dit geen enkele vermindering van de geluidsbelasting. Het enige “voordeel” van een dergelijke actie is dat de MLA gedwongen is te handhaven als (een deel van) de meteomarge in strijd met het Luchthavenbesluit wordt “volgevlogen”.

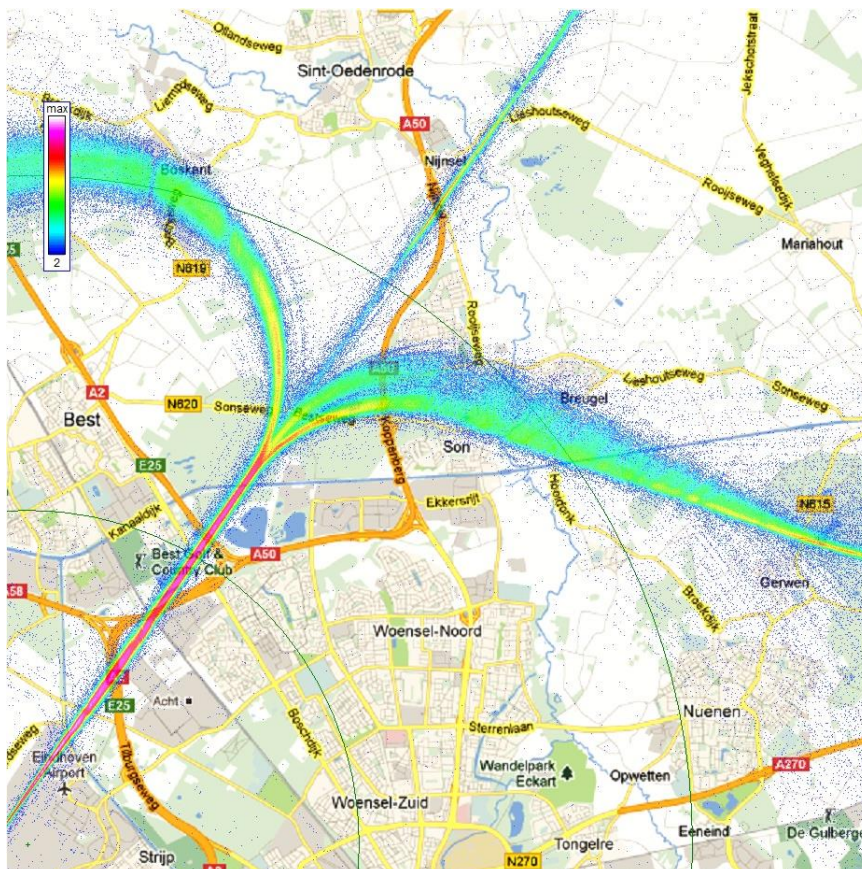
In de samenvatting 2.3 op pagina 9 wordt verder gemeld dat *“In het gewijzigde Luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunningen zal geen maximum worden gesteld aan het aantal civiele vliegtuigbewegingen”*. Deze begrenzing kan redelijkerwijs pas vervallen als de berekeningen van de geluidsruimte die gebruikt worden voor de handhaving voldoende betrouwbaar zijn en representatief zijn voor het feitelijke civiele gebruik van de luchthaven (in tegenstelling tot de gang van zaken tot op heden, geschetst in de preambule hierboven). Daartoe moet de door de MLA te gebruiken systematiek duidelijk, actueel en navolgbaar zijn.

Aan het eind van de samenvatting wordt gemeld: *“Tot de inwerkingtreding van het gewijzigde Luchthavenbesluit blijven de geluidszone en de geluidsruimte voor het burgerluchtverkeer van het Luchthavenbesluit van 2014 van kracht”*. Dit zou betekenen dat de feitelijke geluidsruimte, als deze zo waarheidsgetrouw mogelijk berekend wordt met de gegevens uit Appendices 10.1, in 2022 en 2023 zeer waarschijnlijk groter is dan de vergunde 10.3 km² (inclusief meteomarge). Het feit dat dit in het verleden aan de aandacht is ontsnapt, kan geen rechtvaardiging zijn om dit de komende jaren zonder meer te gedogen.

3 Voorgenomen activiteit

Onder punt 3.3 wordt op pagina 14 opgemerkt: *“Specifiek zal in het MER ook worden onderzocht wat de effecten zijn van (alternerend) gebruik van vertrekroutes voor het civiele verkeer richting het zuidwesten volgens ‘route 1A’ en ‘route 1B’.”* Wij ondersteunen dit onderzoek van harte, omdat de resultaten ervan wellicht gebruikt kunnen worden om de door vliegtuigeluid veroorzaakte hinder te verminderen. In dat licht zouden wij erop willen aandringen om ook te onderzoeken of een dergelijke aanpak voor het gebied ten noordoosten van de luchthaven kan worden toegepast. De vertekroute voor het civiele verkeer loopt tot op heden pal over de dorpskernen van Son en Breugel. Een van de redenen hiervoor is de nabijheid van de vliegbasis Volkel, waardoor een meer noordelijk gelegen route thans niet mogelijk is.

Tijdens het overleg over de Luchtruimherziening is door vertegenwoordigers van Defensie opgemerkt dat gedurende de zaterdagen en de zondagen er dermate weinig activiteiten op deze vliegbasis plaatsvinden, dat in het weekend een meer noordelijk afbuigende vertrekroute in beginsel mogelijk zou zijn. Deze zou dan samen met de huidige vertrekroute kunnen worden gebruikt (alternerend week/weekend) om de hinder te beperken. In figuur 1 is de huidige situatie geïllustreerd.

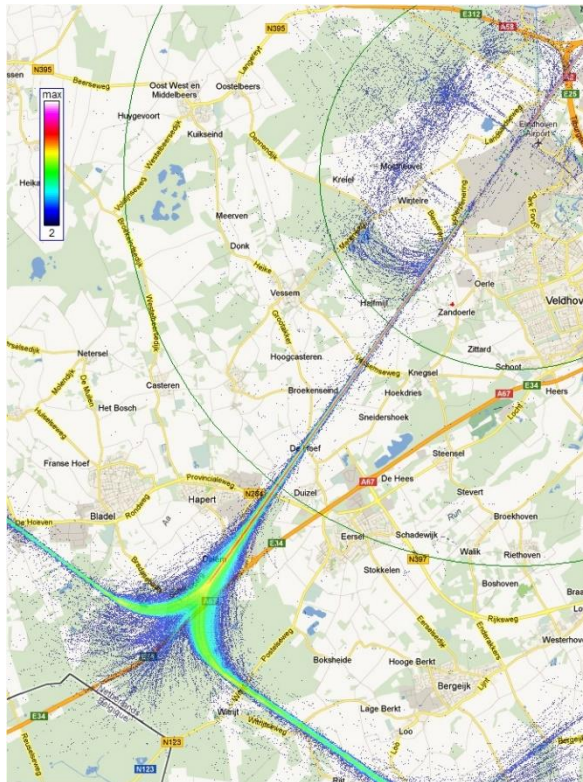


Figuur 1: Vliegpaden van het naar het Noordoosten opstijgende civiele vliegverkeer in 2019. De gegevens zijn afkomstig van de transponder-signalen van de vliegtuigen.

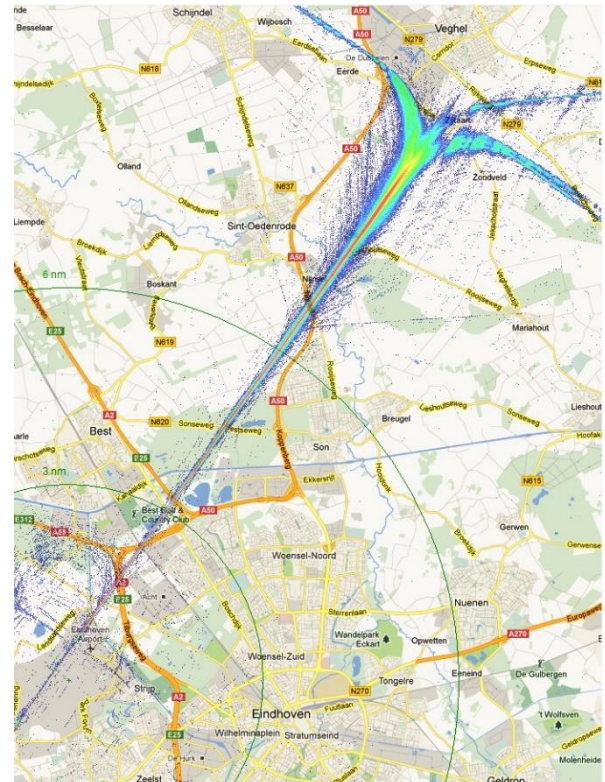
Verder zouden wij willen aandringen op een onderzoek naar de mogelijkheden om de hinder van landende vliegtuigen te verminderen door de CDA 'steiler' te laten plaatsvinden. De komende Luchtruimherziening biedt hiertoe zeer waarschijnlijk mogelijkheden. Bij de huidige procedures bevinden de vliegtuigen zich al op grote afstand van de luchthaven op een hoogte beneden 3000 voet, wat vooral voor de dorpskernen in het verlengde van de start- en landingsbaan resulteert in een grote geluidsbelasting.

In de figuren 2 en 3 zijn de vliegpaden weergegeven van het dalende civiele vliegverkeer in 2019. Deze gegevens zijn afkomstig van de transponder-signalen van de betreffende toestellen. De vliegpaden zijn afgebeeld tot een hoogte van 3000 voet.

In het zuidwesten leidt dit tot een hoge geluidsbelasting in delen van de dorpen Hapert en Duizel, die door een 'steilere' CDA verminderd kan worden. In het noordoosten geldt dit voor de dorpskern van Nijnsel en het zuiden van Veghel.



Figuur 2: Dalende toestellen vanuit het zuidwesten



Figuur 3: Dalende toestellen vanuit het noordoosten

Op pagina 14 wordt gemeld dat onderzoek zal worden gedaan naar de effecten van het gebruik van twee varianten van geluid beperkende vertrekprocedures, de zogenaamde Noise Abatement Departure Procedures (NADP) 1 en 2. In de preambule van deze zienswijze is al gemeld dat alleen de procedure ICAO-A NADP1 leidt tot een referentiescenario in 2019 waarvan de geluidsruimte (bij 40.500 vliegbewegingen) niet groter is dan de in het Luchthavenbesluit vergunde geluidsruimte. Niettemin kan dit onderzoek leiden tot meer inzicht in de specifieke situatie rond Eindhoven Airport. Wel moet helder zijn welke varianten van de startprocedures NADP1 en NADP2 in het MER worden gebruikt, mede in relatie tot de geprogrammeerde startprocedures die staan beschreven in de Standard Operating Procedures die de luchtvaartmaatschappijen hebben moeten deponeren in het land van hun thuisbasis.



4 Referentiesituatie

Op de problemen die de bestaande situatie met zich mee brengt is in de preambule van deze zienswijze al ingegaan. Vermeden moet worden dat de “scheefgroei” die is ontstaan doordat verzuimd is de berekeningen van de geluidsbelasting zo veel mogelijk te laten aansluiten bij de feitelijke civiele vliegoperaties doorwerkt naar de toekomst. Bij de autonome ontwikkeling zou dit inhouden dat het aantal vliegbewegingen, de vliegtijden en/of de startprocedures moeten worden aangepast.

5 Doorkijk naar 2030 voor civiel medegebruik

Onder de punten 1 en 2 op pagina 17 en 18 worden bij het omschrijven van de bestaande situatie expliciet de “procedures” genoemd. Hiermee zou de “scheefgroei” die is ontstaan doordat verzuimd is de berekeningen van de geluidsbelasting zo veel mogelijk te laten aansluiten bij de feitelijke civiele vliegoperaties doorwerken naar de toekomst. Dit moet worden vermeden.

Op pagina 17 staat vermeld: *“De berekeningen die ten grondslag hebben gelegen aan het advies ‘Opnieuw Verbonden’ en het aanvullend advies van de heer Van Geel, zijn in 2020 opnieuw uitgevoerd met de nieuwste gegevens. Hieruit bleek dat met deze gegevens de civiele geluidbelasting weliswaar in belangrijke mate afneemt, maar dat het doel van 30% afname van de berekende geluidbelasting t.o.v. 2019 niet kan worden gerealiseerd met 60% vlootvernieuwing in 2030.”* In dit verband is het nuttig mee te nemen dat het bureau To70 op basis van een inventarisatie bij de verschillende luchtvaartmaatschappijen eind 2021 de verwachting uitsprak dat de werkelijke vlootvernieuwing best hoger zou kunnen uitvallen.

Er is een vermindering van de geluidsbelasting te bereiken door gebruik te maken van bepaalde varianten van de NADP startprocedures (bijvoorbeeld “derated” profielen, die ook in sommige andere landen worden gebruikt). Dergelijke varianten zouden in bijgewerkte Appendices moeten worden opgenomen en – indien van toepassing – worden gebruikt bij de berekening van de feitelijke geluidsbelasting.

6 Te onderzoeken milieuaspecten

Onder punt 6.1.1 op pagina 19 wordt gemeld: *“Voor de voorgenomen activiteit wordt de geluidbelasting van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer eveneens in dB L_{DEN} gepresenteerd voor de waarden 40, 48, 56 en 70 dB.”* Hier zou de 45 dB contour aan moeten worden toegevoegd, gezien de centrale rol die deze contour speelt bij de adviezen van de WHO met betrekking tot de gezondheidsrisico’s ten gevolge van vliegtuiggeluid.

Bij het grondgebonden geluid zou ook rekening gehouden moeten worden met de “pieptoon” die nadrukkelijk aanwezig is tijdens het taxiën van sommige moderne vliegtuigen (NLR notitie “Taxigeluid Airbus A320/A321 Neo luchthaven Eindhoven”, d.d. 15 maart 2021), maar ook het geluid van het vegen van de baan en dat van de hondenkennel.



Onder punt 6.3 op pagina 22 wordt ten aanzien van de luchtkwaliteit gemeld dat deze wordt onderzocht op de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Het verdient aanbeveling hier ultrafijnstof aan toe te voegen. Al deze stoffen zouden overigens ook daadwerkelijk gemeten moeten worden.

Tot slot

Op de factsheets “Referentiesituatie” en “Wijziging Luchthavenbesluit” die bij de informatie over de NRD zijn gevoegd wordt gesproken over de Appendices 14.0 in plaats van de Appendices 10.1, die ten grondslag liggen aan het MER 2013. Dit is geen kwestie van louter naamgeving, omdat deze Appendices niet identiek zijn. In het bijzonder ontbreekt in Appendices 14.0 de zogenaamde “Transavia” (NADP2) startprocedure, die bij correcte toepassing van Appendices 10.1 in de berekeningen van de geluidsbelasting zou zijn meegenomen.

Twee van de vijf speerpunten van het advies van de heer Van Geel zijn *Structureel bijdragen aan de klimaatdoelstellingen* en *Actief sturen op de verbetering van de luchtkwaliteit*. Aan deze zaken wordt in de NRD nauwelijks aandacht besteed. Het verdient aanbeveling deze twee speerpunten onder punt 5 “Doorkijk naar 2030 voor civiel medegebruik” te vertalen in concrete ambities.

De huidige systematiek gaat uit van een geluidbelasting op jaarbasis. Bij Eindhoven Airport worden gedurende de zomermaanden veel meer vliegbewegingen uitgevoerd dan gedurende de wintermaanden. Dit betekent dat de gemiddelden op jaarbasis niet representatief zijn voor de ervaren hinder en gezondheidsaspecten als slaapverstoring. Het verdient aanbeveling dit punt nader te onderzoeken.

Het verdient aanbeveling te onderzoeken wat de effecten op de geluidsbelasting en de slaapverstoring zijn wanneer het openstellingsvenster van de luchthaven wordt beperkt. In het bijzonder kan hier worden gedacht aan een openstelling in het weekend vanaf 08:00 in plaats van 07:00 uur, zoals in het referentiescenario.

Namens de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap,

K. Kopinga, voorzitter

S. Nuys, penningmeester