

Referentiesituatie Luchthavenbesluit Eindhoven



Luchthavenbesluit Eindhoven 2014



MER 2013
43.000
vliegtuigbewegingen

Appendices 14.0
Civiele geluidsruimte
10,3 km²

Realisatie 2019
ca. 41.500
vliegtuigbewegingen

Appendices 14.0
Civiele geluidsruimte
10,3 km²

Uitwerking sturingsmodel voor civiel geluid

Referentiescenario
40.500
vliegtuigbewegingen

Appendices 14.0
Civiele geluidsruimte
10,3 km²

Gewijzigd Luchthavenbesluit Eindhoven en medegebruiksvergunning (MGV)



MER 2022/2023
40.500
vliegtuigbewegingen

Appendices 14.x
O.b.v. MER: maximale civiele geluidsruimte voor gewijzigd LHB bepaald en norm voor 2026 voor MGV bepaald

Norm 2026

MGV: Civiele geluidsruimte - x % t.o.v. start gewijzigd LHB

Appendices 14.x
Onbekend # VTB

Ambitie 2030

MGV: Civiele geluidsruimte - 30% t.o.v. 2019

Appendices 14.x
Onbekend # VTB

In het Luchthavenbesluit Eindhoven uit 2014 is een civiele geluidsruimte vastgelegd. Deze geluidsruimte is gebaseerd op een prognose van 43.000 vliegtuigbewegingen en een bepaalde vlootsamenstelling. In het MER van 2013 is deze geluidsruimte bepaald op 10,3 km². Hierbij is gebruikt gemaakt van de geluid- en prestatiegegevens zoals die toen beschikbaar waren, en zoals vastgelegd in de zogenoemde Appendices versie 14.0. In de civiele geluidsruimte is een meteomarge opgenomen om rekening te houden met onzekerheden in het weer. Zonder meteomarge zou het oppervlak 9,39 km² bedragen.

In 2019 heeft Eindhoven Airport ca. 41.500 VTB gerealiseerd, minder dan de prognose uit het MER. Omdat door de jaren heen de vloot vanaf EA iets verdere bestemmingen aandeed en gemiddeld iets zwaarder is geworden, zouden 43.000 VTB in 2019 niet gepast hebben binnen de daarvoor beschikbare civiele geluidsruimte. In de jaarrapportage 2019 is de bijbehorende geluidbelasting berekend. Hierbij zijn, net als bij de vaststelling van het LHB in 2014, de gegevens uit de Appendices 14.0, aangevuld met Appendices 14.2, gebruikt om een eerlijke vergelijking te maken met de normen die in het LHB staan. Uit de berekeningen van 2019 is gebleken dat het gebruiksoppervlak 9,6 km² bedroeg. Hiermee bleef de civiele geluidbelasting binnen de geluidsruimte van 10,3 km².

Pieter van Geel adviseerde in zijn adviezen dat de civiele geluidbelasting in 2030 t.o.v. 2019 met 30% zou moeten afnemen, uitgaande van 43.000 VTB. Uit de jaarrapportage 2019 kan worden afgeleid dat 43.000 VTB met de huidige vloot niet hadden gepast in de maximale civiele geluidbelasting voor 2019. Daarom is besloten te kijken hoeveel VTB maximaal zouden passen in de civiele geluidsruimte voor 2019. Gerekend met de daadwerkelijke vloot in 2019 en met de aannames van het MER 2013 zouden maximaal 40.500 VTB hebben gepast in de civiele geluidsruimte van 10,3 km². Bij deze berekening zijn ook weer Appendices versie 14.0 gebruikt, omdat hiermee bepaald is hoeveel civiele VTB binnen het huidige Luchthavenbesluit zouden passen.

Pieter van Geel adviseerde voor de uitwerking van het sturingsmodel voor civiel geluid dat uitgegaan moet worden van de meest actuele invoergegevens. Inmiddels zijn nieuwe gegevens beschikbaar over de huidige en toekomstige vloot op Eindhoven Airport, zodat een betere voorspelling gemaakt kan worden van de civiele geluidbelasting. Deze nieuwe Appendices worden gebruikt voor het vaststellen van het te wijzigen Luchthavenbesluit en de nieuwe medegebruiksvergunning (MGV). Door voor het te wijzigen LHB met 40.500 VTB en met de nieuwste geluid-, vliegtuig- en prestatiegegevens (Appendices) te rekenen, zal bij het vastleggen van de 'start' (de maximale civiele geluidsruimte) in het gewijzigde LHB een ander oppervlak komen dan 10,3 km² zoals nu vastgelegd in het LHB.

In zijn aanvullend advies adviseert Pieter van Geel een norm vast te leggen voor 2026 o.b.v. verwachte vlootvernieuwing. Het oppervlak van de civiele geluidbelasting moet in 2026 kleiner zijn dan bij de vaststelling van het gewijzigde LHB. Deze norm zal tijdens de komende m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage) worden bepaald met dezelfde appendices en gegevens als voor het 'start' oppervlak in het LHB. De norm zal worden vastgelegd in de MGV. Richting 2026 zal aan Eindhoven Airport stapsgewijs een kleiner oppervlak van de maximale geluidbelasting worden vergund. Eindhoven Airport moet ervoor zorgen binnen de norm te blijven. Er zal niet meer worden gehandhaafd op aantallen vliegbewegingen.

In 2026 vindt een evaluatie plaats. Op dat moment wordt bezien of de doelstelling van 30% minder civiele geluidbelasting voor 2030 als norm vastgelegd kan worden. Tevens wordt voor 2035 een nieuwe ambitie bepaald.

Voor 2030 is de ambitie dat de maximale jaarlijkse toegestane civiele geluidbelasting met 30% afgenomen moet zijn.

EA = Eindhoven Airport
VTB = vliegtuigbewegingen
LHB = Luchthavenbesluit
MGV = medegebruiksvergunning