Aandachtspunten voor de toekomst n.a.v. memo Nota Depla, Hellemons, Kopinga (memo DHK).

1. Inleiding.

In mijn tussenrapportage van 12 september heb ik u toegezegd in december een eindverslag aan te bieden dat ingaat op de vraag die naar aanleiding van het memo DHK aan de werkgroep geluid op 17 februari 2024 is gesteld. Deze nota en het aanvullende door de oorspronkelijke opstellers aangescherpte memo *"Effect verandering vlootmix tussen 2012 en 2019 en effect nieuwe appendices op oppervlakte geluidscontour"* vult deze toezegging in.

2. Verzoek

Op het LEO van 16 december is afgesproken dat 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[1], de veranderde vlootmix (sinds 2012), het afgeschaald aantal vluchten (van 43.000 naar 40.500) bij NADP1 en NADP2. De cijfers zijn gebaseerd op de cijfers van de NLR.

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.

Voorafgaand aan de behandeling van dit memo is aan de werkgroep geluid gevraagd of het memo nog tot verduidelijkende vragen oproept.

3. Gevolgde proces

De werkgroep geluid heeft het memo Depla, Hellemons en Kopinga (memo DHK) op de bijeenkomsten van 8 mei en 28 augustus uitgebreid bediscussieerd. Daarnaast zijn er nog aanvullende gesprekken geweest met vertegenwoordigers van de omwonenden en gesprekken met de vertegenwoordiger van het ministerie van I&W en

[1] Appendices zijn de bijlage bij de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting. Hierin worden per vliegtuig(type) de geluidsbelasting, prestatiegegevens en indeling in categorie gegeven. Deze gegevens zijn input voor de geluidsbelastings- en handhavingsberekeningen.

Defensie. Aanvullend is de vertegenwoordiger van Transavia die bij de vergaderingen van 8 en mei en 28 augustus niet aanwezig kon zijn en de vertegenwoordiger van Defensie die 28 augustus niet aanwezig was, door de voorzitter bijgepraat.

De werkgroep heeft breder gekeken dan alleen de cijfers uit het memo en het vooral gezien als een aanleiding om te kijken welke (verduidelijkende) vragen er spelen maar ook welke lessen naar de toekomst uit deze nota te halen zijn. Uit de bijeenkomsten bleek dat in de werkgroep behandelde punten tot een zinvolle discussie leidde, maar dat deze discussie in augustus nog niet was afgerond. Ik heb u hierover in mijn tussenrapportage van 12 september 2024 geïnformeerd. Daarom hebben voorafgaand aan het LEO van december nog twee bijeenkomsten (op 1 en 15) november plaatsgevonden. Ook heb ik voorafgaand als voorzitter van de werkgroep met de werkgroep leden individueel of gezamenlijk een aanvullend gesprek gevoerd.

Uit die gesprekken bleek enerzijds dat alle werkgroep-leden de gevoerde discussie van belang vonden, maar anderzijds dat het zou helpen een scherpere scheiding aan te brengen tussen enerzijds het verleden inclusief aanvullende vragen die direct betrekking hebben op het memo DHK en anderzijds de aandachtspunten voor de toekomst die uit het memo voortvloeien. Dit inzicht heeft ertoe geleid dat de opstellers van het memo een aangepaste versie hebben opgesteld die op 15 november in de werkgroep is besproken. Dit memo gaat hierbij.

Aanvullend aan het memo DHK, en daar gaat deze nota op in, zijn naar aanleiding van de intensief gevoerde discussie in de werkgroep aandachtspunten opgesteld die van belang zijn voor de toekomst. Onderstaand worden deze toegelicht. Deze aandachtspunten zullen input zijn voor het nog op te stellen meerjarig werkprogramma van de werkgroep geluid.

4. Aandachtspunten voor de toekomst.

Zoals al in de tussenrapportage van 19 september 2024 is gemeld: het is niet de bedoeling dat de werkgroep onderstaande punten direct oplost. Wel zullen deze punten worden meegenomen in het werkprogramma van de werkgroep geluid van de komende jaren. Ook is het niet de bedoeling dat de discussie in de werkgroep de al ingezette processen aangaande MER-proces en het daaropvolgende Luchthavenbesluit vertraagt.

Ik wil daarbij nogmaals benadrukken: we moeten niet schromen te onderzoeken of goede ideeën die leiden tot verlaging van de geluidsbelasting, voorafgaand aan het nieuwe Luchthavenbesluit zijn te implementeren. In de brief van 30 augustus over *de voortgang wijziging Luchthavenbesluit Eindhoven en milieueffectrapportage* van de plaatsvervangend commandant der luchtstrijdkrachten, waarin de vertraging in het proces tot het komen tot een nieuw Luchthavenbesluit wordt toegelicht, wordt immers expliciet aangegeven dat mogelijkerwijs in sommige gevallen wat implementatie betreft een voorschot zou kunnen worden genomen op het toekomstige Luchthavenbesluit.

4.1. Aandachtspunt 1. Maak goede duidelijke afspraken over evaluatie/actualisatie-momenten en de doorwerking daarvan.

Op het moment van vaststellen van een nieuw Luchthavenbesluit worden ook nieuwe geluidscontouren vastgesteld. Het memo DHK maakt scherp duidelijk dat in de periode 2014-2019 nadat de civiele geluidscontour in het Luchthavenbesluit van 2014 is vastgelegd, er zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die effecten hebben op de werkelijke geluidsbelasting (vlootverzwaring, van NADP1 naar NADP2). Ook geeft het memo DHK aan dat door veranderde appendices de uitkomsten van de berekeningen veranderd zijn. Deze effecten zijn relatief groot ten opzichte van de primaire stuurvariabele van het rapport van Geel: 'vlootvernieuwing' (zie onderstaande tabel).

	Delta contour	Invloed
Primaire Sturingsvariabele: Vlootvernieuwing	3,1 km2	30%
Delta Appendices	1,9 km2	18 %
Delta Startprocedures	1 km2	10%

Omdat de tijdspanne tussen het vastgestelde Luchthavenbesluit in 2014 en nog vast te stellen nieuwe Luchthavenbesluit groot is (meer dan tien jaar) gaan gedurende zo'n lange periode uitkomsten van geluids(belastings)berekeningen uit elkaar lopen.

Tussentijdse evaluaties zijn dan ook gewenst en zijn ook voorzien. Bij de afspraken van het rapport Van Geel is aangegeven dat vijfjaarlijks geëvalueerd wordt en ook zal (naar verwachting) in het nieuwe Luchthavenbesluit een tussentijdse evaluatie worden opgenomen. Van belang hierbij is dat voorafgaand aan zo'n evaluatie de criteria en evaluatiepunten gezamenlijk zijn vastgesteld, goede afspraken gemaakt zijn over de wijze van uitvoering van de evaluatie maar vooral ook wat dan met de uitkomsten van zo'n evaluatie wordt gedaan. Een goede start voor de criteria en evaluatiepunten hiervoor zouden de bij het Luchthavenbesluit van 2014 vastgestelde punten kunnen zijn (zie bijlage I).

Mijn voorlopige beeld is dat als een evaluatie plaatsvindt, de uitkomsten hiervan slechts te betrekken bij het opstellen van toekomstig Luchthavenbesluit wellicht te beperkt werkt. Hiervoor is de veranderingsdynamiek in verhouding tot de periode die tussen twee luchthavenbesluiten zit, te groot. De mogelijkheid die wordt gegeven

in de brief van 30 augustus 2023 over *de voortgang wijziging Luchthavenbesluit Eindhoven en milieueffectrapportage* van de plaatsvervangend commandant der luchtstrijdkrachten, biedt ruimte. Maar deze ruimte geeft ook een uitdaging, want hoe werken dan al ingevoerde maatregelen door bij het in een nieuw Luchthavenbesluit vast te leggen civiele geluidscontour?

Mogelijk kan het probleem van de grote tijdspanne verholpen worden door één en ander tussentijds via een convenant vast te leggen. Een andere zou kunnen zijn om hier de medegebruiksvergunning voor te gebruiken. Het lijkt goed deze mogelijkheden te onderzoeken.

4.1.1. Actiepunten voor de werkgroep

1. Hoe zwaluwstaarten we de verschillende evaluaties?
2. Hoe stellen we voorafgaand aan de toekomstige evaluaties (Van Geel en Luchthavenbesluit) de te evalueren punten vast?
3. Op welke wijze worden deze evaluaties uitgevoerd en wat is daarbij de rol van de diverse partijen en in het bijzonder van de werkgroep geluid?
4. Welke doorwerking hebben deze evaluaties naar:
    a. Het operationeel handelen van partijen;
    b. De afspraken met het LEO/convenant;
    c. De medegebruiksvergunning;
    d. Het Luchthavenbesluit?
5. Hoe laten we al genomen geluid reducerende maatregelen doorwerken in een nieuw Luchthavenbesluit?

4.2. Aandachtpunt 2 Breng de berekende wereld en de werkelijkheid zo veel mogelijk (uitlegbaar) bij elkaar.

Binnenkort wordt een uitgebreid geluidsmeetnet rondom Eindhoven Airport geïmplementeerd. Hierdoor zijn we beter dan voorheen in staat vliegtuiggeluid te meten. Echter daardoor zal ook de vraag pregnanter worden hoe die metingen zich verhouden tot de berekeningen en modellen die nu voor de geluidsbelasting berekeningen en handhavingsberekeningen gehanteerd worden. Dit is met name relevant omdat we nu al weten dat bepaalde procedures die de werkelijke geluidsbelasting beïnvloeden (nog) niet in de modellen worden meegenomen.

Derating.
Een illustratief voorbeeld (en niet meer dan dat) is derating. Derating is het fenomeen dat veel vliegtuigen in de praktijk, zeker bij een laag startgewicht en een lange startbaan, starten met gereduceerd motorvermogen. Dit geeft minder slijtage aan de motor, leidt tot lagere kosten voor de luchtvaartmaatschappijen en … leidt bij een aantal vliegtuigtypes tot een lagere (werkelijke) geluidsbelasting. Schattingen geven aan dat het effect relatief groot is (17%). In de werkgroep is daarom

besproken of dit fenomeen, waardoor werkelijkheid en berekende wereld dichter bij elkaar komen een plaats kan krijgen in de in de toekomst te ontwikkelen appendices en daarmee in de geluidsbelastingsberekeningen.

De bevoegde gezagen hebben aangegeven dat zij meermaals hebben uitgelegd waarom dit nu niet is meegenomen in de appendices die gebruikt worden bij het verankeren van het nieuwe sturingsmodel. In de bijlage II treft u de motivatie hiervoor aan.

4.2.1 Actiepunten voor de werkgroep.

1. Hoe gaan we om met de gemeten waarden uit het geluidsmeetnet in relatie tot de berekende waarden uit de modellen?
2. In hoeverre zijn de gehanteerde appendices een afdoende representant van het werkelijk geproduceerde geluid?
3. Hou gaan we om met nu bekende procedures die de geluidsbelasting beïnvloeden maar (nog) niet meegenomen worden in de berekeningen?
4. Wat doen we met de geluidsruimteverschillen die ontstaan als de effecten van de voorafgaand aan het Luchthavenbesluit genomen geluidsbeperkende maatregelen worden meegenomen in de berekeningen?

Met vriendelijke groet,

Jan Willem Slijper
Voorzitter werkgroep geluid
27-11-2026

Bijlage I.

In het luchthavenbesluit 2014 is vastgelegd dat na 3 jaren van inwerkingtrededing een evaluatie zou worden gehouden waarbij:

- ✓ *De bijdrage van het luchtverkeer aan de geluidsbelasting zal vergeleken dienen te worden met de in de MER opgenomen vooronderstelde geluidsbelasting en de in de aanwijzing opgenomen geluidszone;*

- ✓ *Externe ontwikkelingen maar ook nieuwe berekeningsmethodieken c.q. meetmethoden, welke relevant zijn voor het gekozen alternatief/variant*

De volgende aspecten zullen in de evaluatie aan de orde dienen te komen

- ✓ *Voortschrijdende inzichten en waar mogelijk effecten op het gebied van milieu, inclusief geluidsbelasting, hinderbeleving, externe veiligheid en flora en fauna, in relatie tot de luchthaven en startende en landende vliegtuigen*
- ✓ *Mogelijkheden tot hinderbeleving in relatie tot ontwikkelingen in het luchtverkeer te monitoren door aan te sluiten bij de internationale standaard voor het meten van hinderbeleving conform ISO-15666:2002*

De evaluatie zal 3 jaren na in werking treden van het besluit en aan de hand van actuele en beschikbare gegevens plaats dienen te vinden.

Deze evaluatie is nooit uitgevoerd. Neemt niet weg dat bovenstaande criteria een goede basis kunnen zijn om de criteria voor een toekomstige evaluatie die in het nieuwe luchthavenbesluit wordt opgenomen.

Bijlage II

Toelichting derating vanuit bevoegd gezag.

De ministeries erkennen dat derating een bestaand fenomeen is dat veelvuldig gebruikt wordt, en in die zin is er dus ook geen sprake van een 'wijziging van de reëele situatie'. Over de gebruikte invoergegevens kan het volgende gezegd worden:

- In de periode 2019-2022 heeft het NLR in opdracht van het ministerie van IenW alle civiele appendices geactualiseerd, inclusief het civiele deel van de militaire appendices zoals die gelden voor Luchthaven Eindhoven.
- Het LEO is uitvoerig over dit proces geïnformeerd, en bewoners zijn betrokken bij de validatie van de gegevens.
- Het bevoegd gezag heeft dan ook vertrouwen in het proces en de uitkomst van de actualisatie.
- Met deze gegevens wordt momenteel dan ook een MER uitgevoerd wat ten grondslag zal liggen aan de normstelling bij de uitwerking t.b.v. het nieuwe sturingsmodel.
- In deze appendices is het effect van derating niet meegenomen. Dit heeft twee redenen:
    - Uitgangspunt van het gebruikte rekenmodel NRM is dat de geluidbelasting altijd conservatief bepaald wordt. Dat wil zeggen dat wanneer gegevens onduidelijk of moeilijk te bepalen zijn altijd voor een 'worst case' benadering gekozen wordt. Daarmee wordt de geluidbelasting volgens de meest recente inzichten steeds overschat, wat leidt tot een betere bescherming van de omgeving.
    - Het NLR heeft aangegeven dat weliswaar bekend is dat derating gebruikt wordt, maar dat niet per vlucht bepaald kan worden in welke mate. Hiermee kan dus geen verantwoorde benadering van het effect van derating gedaan worden binnen het bovengenoemde uitgangspunt van een conservatieve bepaling van de geluidbelasting.
- Beide punten zijn in het LEO en in de voorbesprekingen die hebben geleid tot de notitie meermalen ingebracht vanuit het bevoegd gezag.
- Mocht het in de toekomst wel mogelijk zijn de effecten van derating mee te nemen in de invoergegevens dan kan in een vijfjaarlijkse evaluatie beoordeeld worden of dit wenselijk is en wat hiervan de gevolgen zijn.