

► **Omwonenden Eindhoven Airport blijven bezorgd over groei**

‘Rekenen met verkeerde cijfers’

Omwonenden van Eindhoven Airport die overlast ervaren van ‘vliegherrie’ blijven zich ernstig zorgen maken over een mogelijke groei van de geluidsproductie in de komende jaren.

Rob Burg
r.burg@ed.nl

Eindhoven

Volgens de omwonenden, verenigd in het Beraad Vliegheider Moet Minder (BVM2), nemen Eindhoven Airport, de vliegmaatschappijen en het kabinet het niet zo nauw met de afspraken in het advies van Pieter van Geel, dat twee jaar geleden na breed en uitvoerig overleg met de regio tot stand kwam. In dat door alle partijen gesteunde en door het kabinet aangenomen rapport van Van Geel - *Opnieuw Verbonden* - is als uitgangspunt opgenomen dat tot 2030 de geluidsruimte voor het vliegveld met 30 procent moet verminderen. Hetgeen ook moet resulteren in minder geluid en overlast.

Verkeerde cijfers

Maar volgens BVM2 dreigt er met de verkeerde cijfers te worden gerekend. De huidige geluidsruimte, opgenomen in het Luchthavenbesluit 2014 is gemaximaliseerd op 10,3 vierkante kilometer. Simpel gezegd: als je al het geproduceerde vlieggeluid op een denkbeeldige hoop zou gooien, ontstaat een ‘berg’ met die oppervlakte. Hoe meer geluid, hoe groter de ‘berg’.

Volgens de bezwaar makende omwonenden is de berg geluid de afgelopen jaren flink toegenomen



▲ Boeings van diverse luchtvaartmaatschappijen op het platform van Eindhoven Airport. ARCHIEFFOTO BERT JANSEN

(met uitzondering van coronajaar 2020), waardoor in 2019 een geluidscontour ontstond van 12,7 kilometer. In feite werd daarmee de vergunde ruimte al overschreden. „Het is een ingewikkeld verhaal waarom dat zo is”, stelt Bernard Gerard, woordvoerder van BVM2. Maar het heeft volgens hem alles te maken met de inzet van meer grotere en zwaardere vliegtuigen in de afgelopen jaren. Boeings 737-300 werden vervangen door 737-800's.

Langer op lagere hoogte

Bovendien heeft een andere ingevoerde startprocedure voor de

Boeings en Airbusen gezorgd voor meer geluidsproductie: vliegtuigen blijven bij deze zogeheten ‘NADP2-variant’ langer op een lagere hoogte vliegen. Behalve meer geluid daalde er daardoor ook meer stikstof over de regio neer, aldus BVM2.

De verontruste omwonenden

► **Eindhoven Airport wil de gevoelige punten eerst binnen Luchthaven Eindhoven Overleg bespreken**

vinden dat het Luchthavenbesluit van 2014 en de daarbij horende milieueffectrapportage uit 2012 als uitgangspunt moet dienen voor de in het advies van Van Geel overeengekomen 30 procent reductie aan geluid. Sterker nog, BVM2 ging er destijds als vanzelfsprekend van uit dat van die situatie zou worden uitgegaan.

Volgens de omwonenden lijken het vliegveld en de rijksoverheid de 12,7 vierkante kilometer als uitgangspunt te hanteren. „Hiermee is BVM2 het fundamenteel oneens”, meldt Gerard. „BVM2 vindt dat de geluidsruimte op deze manier eerst met 25 procent opge-

hoogd wordt, waarna deze dan weer in 10 jaar met 30 procent verkleind zou worden.”

Eindhoven Airport wil niet inhoudelijk reageren op de bevindingen van de omwonenden. Althans, niet in de media.

„We kennen het standpunt van BVM2 en hierover wordt gesproken binnen het LEO (Luchthaven Eindhoven Overleg)”, laat directeur Roel Hellemons via zijn woordvoerder weten. „We hebben juist een overlegstructuur met elkaar opgericht om onder andere dit soort gevoelige punten goed met elkaar te bespreken en dat gaan we eerst doen.”