

## **Agendapunt 7. Lden rapportage Luchthaven Budel 2020/2021**

Bijlage 7. Oplegnotitie Lden rapportage 2020/2021

### Algemeen:

Iedere start en landing wordt ingegeven in een ICT-systeem gemaakt door het NLR (Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum).

Hierbij worden registratie, type en aard van de vlucht ingegeven. Tevens worden start- en landingstijden, baangebruik, aantal bewegingen en de plaats van herkomst, c.q. bestemming genoteerd. Ook worden i.v.m. de veiligheid, de naam van de gezagvoerder en het aantal personen aan boord genoteerd.

Dit geheel is opgesteld op basis van het luchthavenbesluit (vroeger de aanwijzing door de minister van Verkeer en Waterstaat).

De berekening is geheel autonoom en bewaakt of er geen overschrijding van de vastgelegde zone heeft plaats gevonden.

### Beschrijving:

Om de vastgelegde voorwaarden te monitoren zijn er handhavingspunten vastgesteld. De mate waarin deze zijn vol gevlogen is aangegeven in tabel 1.

Omdat de diverse vliegtuigen evenveel een andere geluidsprofielen hebben zijn deze vervat in categorieën:

De meest gebruikte zijn de categorieën in Klein Verkeer. De stilste zijn verwerkt in categorie 8 oplopend naar geluid in de zwaarste categorie 1 [tabel 2].

Helikopters en Jets hebben een vergelijkbaar protocol.

Weer en vooral wind is een factor die bepalend is welke start- en landingsrichting gebruikt moet worden. In ons deel van de wereld is een overwegende zuidwestelijke windrichting. Het banenstelsel van Kempen Airport ligt in de richting 210 graden met natuurlijk de tegengestelde richting 030 graden. Zuidwestenwind komt uit de richting 210 graden. Het starten en landen gebeurt dan ook voor het merendeel richting Budel-Dorplein.

Er zijn jaarlijks verschillen in het weer en dus windrichtingen, het baangebruik wordt weergegeven in tabel 3.

Voor de berekening worden, de voor de omgeving meer gevoelige tijden zwaarder belast. Bijvoorbeeld vluchten tussen 19 en 23 uur krijgen een straffactor van 3,16. Ter verduidelijking: een vlucht, om bijvoorbeeld 10 uur zal een factor 1 krijgen en een vlucht na 19 uur een factor 3,16. Een vlucht telt dus als 3,16 vluchten na 19 uur [tabel 4].

Om te zien waarvoor de vluchten zijn ingezet is een overzicht in tabel 5 gemaakt. Dit heeft geen invloed op de geluidsberekening.

In de tabellen 6 en 7 de vluchten weergegeven die niet te verwerken waren. Dit is voornamelijk te wijten aan type vliegtuigen die -nog- niet in de database zijn verwerkt. Te denken valt aan vliegtuigen uit het buitenland en recente nieuwe vliegtuigen in het Nederlands luchtvaartregister die gebruik gemaakt hebben van de luchthaven.