

NOTITIE

Den Haag, 6 augustus 2024

Betreft : EV-berekening Luchthaven Budel
Ons kenmerk : pnb240801not/sM/kd
Versie : 1.0
Opdrachtgever : Provincie Noord-Brabant t.a.v. de heer F.G. Veurink
Auteur(s) : S. (Sabine) Meier
Controle door : dr.ir. R.C. (Ronald) van 't Veld

Adres:

Castellum
Gebouw A | 2e etage
Loire 196
2491 AM | Den Haag

+31 (0)85 00 711 00
info@airinfra.eu
www.airinfra.eu

Inleiding

Elke 5 jaar na vaststelling van een luchthavenbesluit (LHB) moet het bevoegd gezag volgens Artikel 18 van het Besluit burgerluchthavens (Bbl) een evaluatieberekening laten maken van de 10^{-5} en de 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren (PR-contouren) van de betreffende lucht-/helihaven. Deze berekening is gebaseerd op het feitelijke gebruik en wordt openbaar gemaakt.

Door de PR-contouren behorende bij het LHB te vergelijken met de PR-contouren berekend met de actuele vliegtuig- en helikopterbewegingen, kan worden getoetst of het beperkingengebied dat is vastgelegd in het LHB op een realistische situatie is gebaseerd en de ligging overeenkomstig is met het actuele gebruik van de luchthaven. Op deze manier wordt voorkomen dat na verloop van jaren onbedoelde afwijkingen optreden tussen de PR-contouren van 10^{-5} en 10^{-6} waarop de beperkingengebieden behorende bij externe veiligheid (EV) zijn gebaseerd. Indien er sprake is van een discrepantie dan kan het bevoegd gezag de PR-contouren in het LHB aanpassen aan de nieuwe situatie. Het LHB van Luchthaven Budel is 14 juni 2018 in werking getreden, waardoor de termijn van 5 jaar inmiddels verstreken is.

Uitgangspunten

Voor de EV-berekening zijn de volgende uitgangspunten gebruikt. De EV-berekening is uitgevoerd met GEVERS (versie 2.3.0), zoals dit in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontwikkeld is. Dit model is een gevalideerde implementatie van het "Voorschrift voor de berekening en bepaling van de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren en het totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens"¹.

De gebruikte verkeerssamenstelling is vastgesteld op basis van het gegevens over het jaar 2023. Uit deze gegevens is het volgende gebruikt: registratie, type toestel, start- en landingsbaan, het aantal bewegingen en circuitbewegingen. Gegevens over de gebruikte routes zijn vastgesteld op basis van de operatie van de luchthaven (vliegtuigen) en gegevens uit het LHB (helikopters). Conform het rekenvoorschrift zijn luchtvaartuigen aan de vliegtuig- en helikoptercategorieën toegewezen op basis van de standaard vliegtuiggegevens voor vliegtuigen en helikopters. Als een bepaald toesteltype ontbreekt dan zijn de bijbehorende gegevens bepaald op basis van de meest conservatieve gegevens uit het Nederlandse luchtvaartuigregister² voor dat toesteltype. Als het toesteltype niet voorkomt in het Nederlandse luchtvaartuigregister zijn gegevens van de fabrikant gebruikt.

Als uit de traffic bleek dat een type toestel de benaming 'ZZZZ' kreeg, is de registratie nagezocht in de registratiedatabase van ILT². Daarnaast is de typebenaming gecontroleerd van het toestel zodat bijvoorbeeld een helikopter niet als vastvleugelig verkeer wordt gezien.

¹ Voorschrift voor de berekening en bepaling van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren en het totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens, Regeling burgerluchthavens, Stcrt. 2023 nr. 17165, 20 juni 2023.

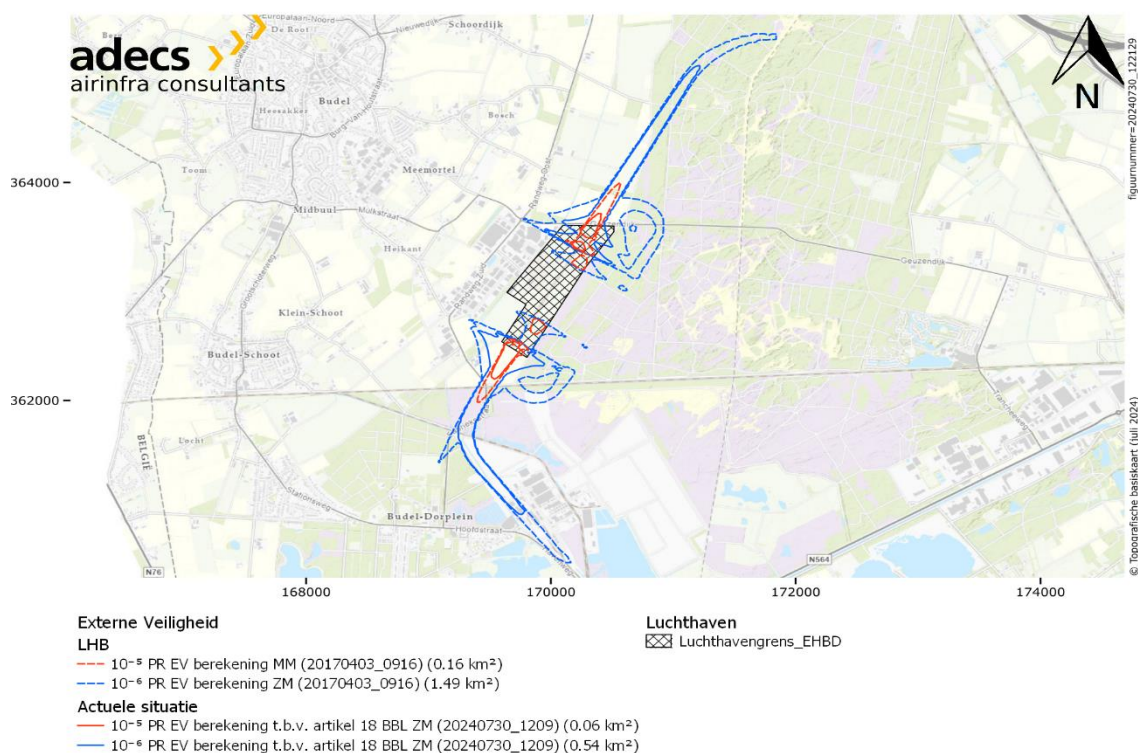
² [Luchtvaartuigregister | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

EV-berekening Luchthaven Budel (pnb240801not/sM/kd - 1.0), 6 augustus 2024

Resultaten

In figuur 1 zijn de PR-contouren weergegeven voor de actuele situatie en de contouren die zijn vastgelegd in het LHB³. In de actuele situatie blijft de externe veiligheid binnen de vastgestelde contouren uit het LHB. Het LHB-scenario heeft een substantieel aantal bewegingen op de baan 21L/03R voor de microlight vliegtuigen, zie rapport⁴. Deze baan is in het verkeersscenario niet toegepast aangezien uit de geluidrapportage⁵ voor handhaving blijkt dat deze baan niet is gebruikt. Met als gevolg dat al het verkeer over de hoofdbaan gaat, hierdoor is er dicht bij de luchthaven een kleiner gebied dat wordt geraakt. Het gebied onder de belangrijke aan- en uitvliegroute wordt daardoor juist meer geraakt. Wel blijft dit binnen de gestelde grenzen van het LHB.

Door het toepassen van GEVERS (versie 2.3.0) neemt het berekeningsresultaat toe in vergelijking met versie 2.1.0. Dit komt doordat de ongevalskansen in versie 2.3.0 zijn toegenomen voor klein verkeer en zakenjets. Dit type verkeer is de hoofdgebruiker van de luchthaven en bepaalt daardoor de PR-contour. Wel is het zo dat in beide gevallen de actuele situatie binnen de vastgestelde contouren blijft van het LHB.



Figuur 1 PR-contouren 10⁻⁵ en 10⁻⁶ actuele situatie ten opzichte van het LHB.

Conclusie

Op basis van de resultaten is er geen overschrijding van externe veiligheid. De actuele situatie die is gebaseerd op het jaar 2023 blijft binnen de contouren die zijn vastgelegd in het LHB.

³ <http://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR395209/2>, bezocht op 19 juli 2024.

⁴ 16.120.01 Geluidbelasting en externe veiligheid Kempen Airport v2.0 (final), To70.

⁵ Lden Rapportage MARCH 23 - FEBR 24, Luchthaven Budel, ontvangen op 16 juli 2024.