



Datum 16 november 2018

# persbericht

## Resultaten pilot klimprofielen luchthaven Eindhoven bekend

**De resultaten zijn bekend van de pilot, waarbij de beleving werd gemeten van vliegtuigen vanaf de luchthaven Eindhoven met twee verschillende klimprofielen. De analyse van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) toont een vergelijkbaar beeld voor beide profielen ten aanzien van de luidheid. Voor de vlieghoogte van de vliegtuigpassages werd er veelal geen verschil waargenomen. Wel werd de duur van het geluid bij het klimprofiel gericht op geluidsvermindering dichterbij de luchthaven als iets langer ervaren.**

De pilot komt voort uit de *driedaagse* masterclass *Redesigning Eindhoven Air Traffic* van de Uitvoeringstafel. Samen met omwonenden onderzocht vliegbasis Eindhoven de mogelijkheden om geluidshinder te beperken.

Het klimprofiel van een vertrekkend vliegtuig kan invloed hebben op de geluidsbeleving. Ryanair-vliegtuigen maakten tijdens de pilot gebruik van twee verschillende klimprofielen: NADP1 (sneller klimmen maar langzamer vliegen) en NADP2 (eerst snelheid maken en langzamer klimmen). De procedures richtten zich op het verminderen van de geluidsniveaus, dichtbij de luchthaven (NADP1) of juist wat verder weg (NADP2). De pilot vond plaats in de periode van 20 t/m 26 augustus 2018.

Tijdens de pilot werden 175 starts uitgevoerd door Ryanair-vliegtuigen. Hiervan vertrokken er 3 naar het noorden en 172 naar het zuiden, wat gezien de weersomstandigheden de voorkeur-startrichting<sup>1</sup> was. Van deze starts werden er 21 uitgevoerd volgens een NADP1 procedure. Uit de analyse blijkt dat het verschil in de startprocedures vooral waarneembaar is wanneer het vliegtuig tussen de 5.500 en 13.500 meter heeft afgelegd, gemeten langs het grondpad. De NADP1 starts vliegen daar gemiddeld maximaal 200 meter hoger. Uit de pilot bleek dat de klimsnelheid niet alleen wordt beïnvloed door de gekozen startprocedure, maar ook door andere factoren. Mogelijke andere oorzaken zijn onder andere het startgewicht en de wind- en temperatuurcondities.

In totaal zijn er 1345 reacties ten aanzien van beleving ontvangen van 253 unieke postcodes. Deze reacties zijn gekoppeld aan passerende vliegtuigen. Voor de analyse zijn alleen de reacties gebruikt die aan een Ryanair start te koppelen waren. Dit betrof 775 reacties, waarvan 101 over een vlucht met een NADP1 startprocedure.

*Vervolg op volgende pagina.*

### Ministerie van Defensie

#### Vliegbasis Eindhoven Sectie Communicatie

Flight Forum 1550  
MPC 87 A  
Postbus 90102  
5600 RA Eindhoven  
[www.luchtmacht.nl](http://www.luchtmacht.nl)

#### Contactpersoon Sectie Communicatie Vliegbasis Eindhoven

T 040 289 61 32  
[Vliegbasis.Eindhoven@mindef.nl](mailto:Vliegbasis.Eindhoven@mindef.nl)

### Onze referentie

*Bij beantwoording datum, onze referentie en onderwerp vermelden.*

<sup>1</sup> <http://samenopdehoogte.nl/wonen/gebruik-van-de-luchthaven>

De pilot werd ondersteund met meetgegevens afkomstig van een vijftal geluidmeetposten. Ook hieruit blijkt geen duidelijk verschil tussen de meetresultaten voor NADP1 en NADP2. Aangezien de uitkomst van de pilot geen voorkeur laat zien van het ene klimprofiel ten opzichte van de andere, gaat de luchtverkeersleiding vooralsnog geen specifiek klimprofiel verplicht stellen.

**Ministerie van Defensie**

**Vliegbasis Eindhoven**

Sectie Communicatie

**Datum**

16 november 2018

**Onze referentie**

### **Proefcasus Eindhoven Airport**

De onderzoeksresultaten van de pilot worden ingebracht bij de zogenoemde proefcasus Eindhoven Airport, die onder leiding van verkenners Pieter van Geel maatregelen verkent voor een duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport in een gezonde leefomgeving.

### **Mededeling voor de redactie (niet voor publicatie):**

Indien er vragen zijn naar aanleiding van dit persbericht, dan kunt u een email sturen naar: [vliegbasis.eindhoven@mindef.nl](mailto:vliegbasis.eindhoven@mindef.nl)