Schiphol Nederland B.V.

Geluid in de omgeving vanwege wijzigingen VOP's op het U-platform

Rapportnummer ML 465-167-RA d.d. 2 november 2023

Schiphol Nederland B.V.

Geluid in de omgeving vanwege wijzigingen VOP's op het U-platform

opdrachtgever	Schiphol Nederland B.V.
rapportnummer	ML 465-167-RA
datum	2 november 2023
referentie	EB/EB//ML 465-167-RA
verantwoordelijke	ir. H. Buikema
opsteller	ir. H. Buikema
	+31 24 3570699
	e.buikema@peutz.nl

peutz bv, postbus 66, 6585 zh mook, +31 85 822 86 00, mook@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1 Inleiding **4**

2 Uitgangspunten **5**

2.1 Huidige situatie 5
2.2 Wijzigingen 6

3 Beoordeling wijzigingen **7**

4 Conclusie **9**

1 Inleiding

In opdracht van Schiphol Nederland BV (verder te noemen: SNBV) is een onderzoek gedaan naar de geluidimmissie in de omgeving in het kader van wijzigingen aan de Vliegtuig Opstel Plaatsen (VOP's) op het U-platform. De voornaamste activiteiten die plaatsvinden op de VOP's zijn het aanpikken met vliegtuigen. Aanpikken betreft het op laag vermogen draaien van een vliegtuigmotor.

In voorliggend rapport is ingegaan op de akoestische consequenties van de wijzigingen op het U-platform.

2 Uitgangspunten

2.1 Huidige situatie

Ter plaatse van het U-platform kunnen in de huidig vergunde situatie maximaal 3 vliegtuigen per dag aanpikken. Dit aanpikken gebeurt alleen in de dagperiode, derhalve tussen 7.00u en 19.00u. Per vliegtuig zal per dag ten hoogste 15 minuten kunnen worden aangepikt.

In een eerder onderzoek is het geluid vanwege aanpikken op het U-platform reeds in kaart gebracht, zie Peutz rapport ML 465-74-RA d.d. 27 oktober 2020. Voor wat betreft de bronsterkte van een vliegtuigmotor (lage toeren / aanpikken) is in dit onderzoek rekening gehouden met de geluidemissie vanwege het aanpikken van een Wide Body vliegtuig (te weten een Boeing 767).
Een Wide Body (WiBo) vliegtuig is een relatief groot vliegtuig met twee of meer gangpaden in de normale passagiersconfiguratie. Narrow Body (NaBo) vliegtuigen hebben normaliter één gangpad tussen de stoelen.

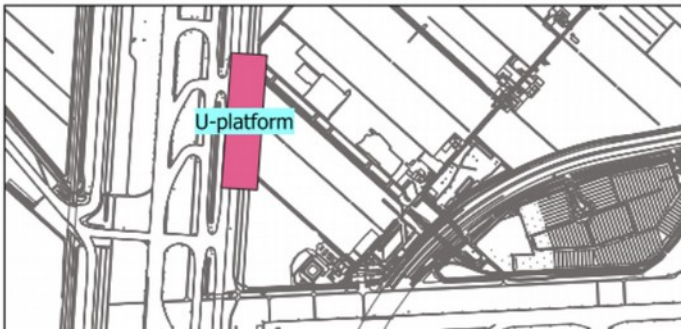
In de vergunning is ten aanzien van het aanpikken op het U-platform het volgende gesteld:

f1 Vergunning aanpikken U-platform

en voor het aanpikken op het U-platform, zoals weergegeven op figuur 1:

periode	maximum aantal minuten
07:00 - 19:00 uur	45
19:00 - 23:00 uur	0
23:00 – 07:00 uur	0

Tabel 2



Op het U-platform mag dus conform de vergunning in de dagperiode 45 minuten worden aangepikt. In de avond- en nachtperiode mag niet worden aangepikt.

2.2 Wijzigingen

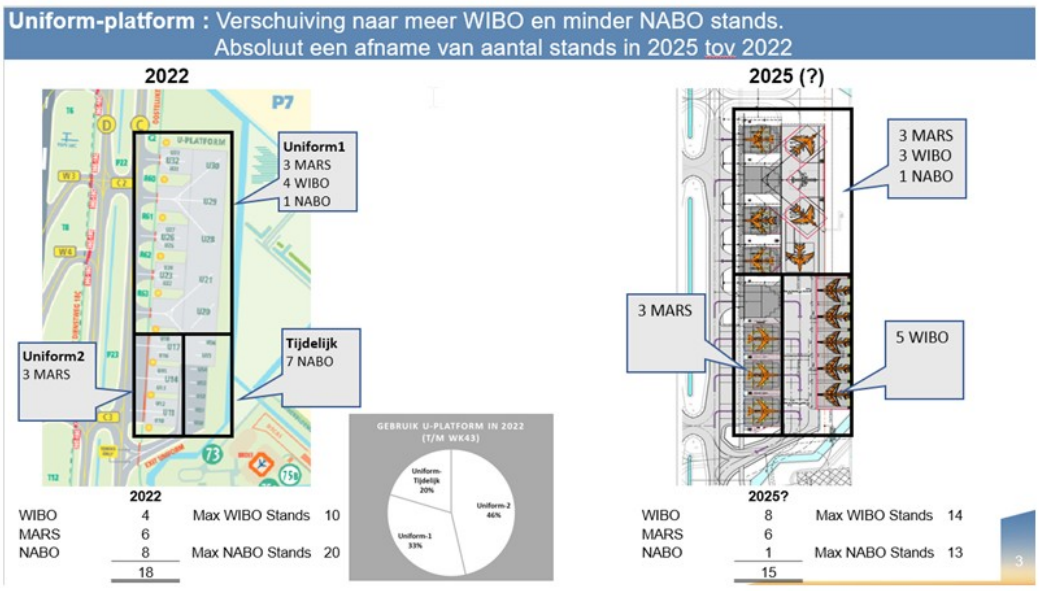
Schiphol is voornemens enkele wijzigingen door te voeren op het U-platform. De wijzigingen hebben met name betrekking op het aanpassen van een aantal VOP's ten behoeve van Wide Body vliegtuigen:

- in de huidige situatie is sprake van 10 VOP's voor Wide Body vliegtuigen. Tevens zijn er nog 8 (kleinere) VOP's voor Narrow Body vliegtuigen. Het totaal aantal VOP's bedraagt in de huidige situatie derhalve 18 VOP's;
- een 7-tal VOP's, die nu alleen geschikt zijn voor Narrow Body vliegtuigen, zal verdwijnen. Hiervoor in de plaats komen een 4-tal VOP's geschikt voor Wide Body vliegtuigen. Het totaal aantal VOP's bedraagt in de nieuwe situatie derhalve 15 VOP's.

De bedrijfsvoering ten aanzien van het aanpikken wijzigt niet, dus ook in de toekomstige situatie zullen op het U-platform maximaal 3 vliegtuigen in de dagperiode aanpikken voor ten hoogste 15 minuten per vliegtuig. Naar verhouding zullen dit dan wel meer Wide Body vliegtuigen kunnen zijn.

De wijzigingen zijn aangeduid in onderstaande figuur 1.

f2 Aanpassing U-platform

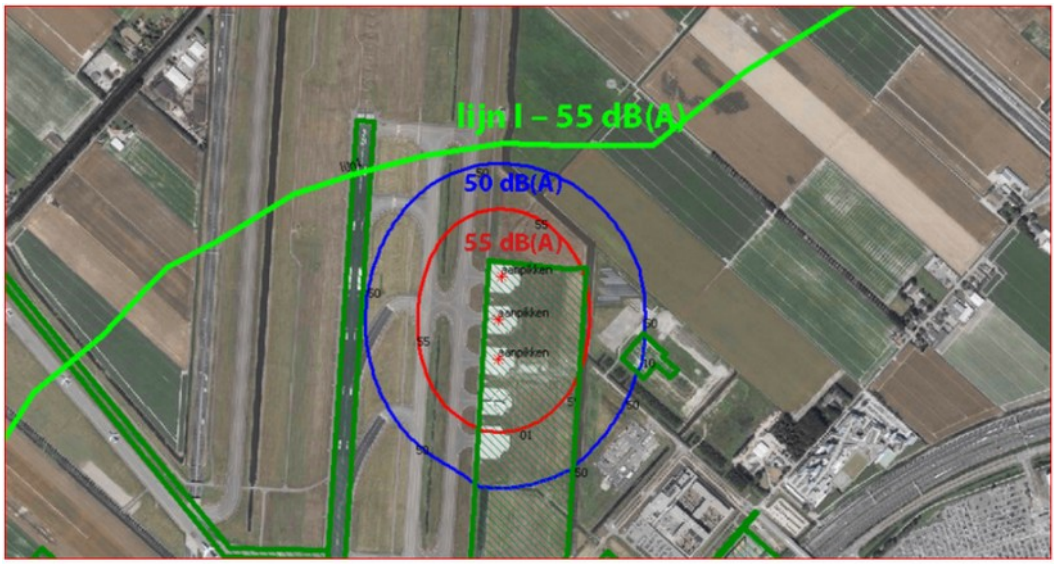


3 Beoordeling wijzigingen

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 is het geluid vanwege aanpikken op het U-platform in een eerder stadium reeds in kaart gebracht en vergund. Hierbij is, als "worst-case" aanname, reeds rekening gehouden met de geluidemissie vanwege het gedurende 3x 15 minuten aanpikken van een Wide Body vliegtuig (te weten een Boeing 767).

In onderstaande figuur is een overzicht gepresenteerd van eerder berekende contouren van 55 dB(A) en 50 dB(A) vanwege aanpikken op het U-platform. Verder is uit de berekeningen gebleken dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus vanwege het aanpikken ter plaatse van alle vergunningposities 24 tot 45 dB lager zijn in vergelijking met het proefdraaien. Op basis van de uitgevoerde berekeningen bleken er geen akoestische belemmeringen ten aanzien van het aanpikken op het U-platform. De situatie is aldus vergund.

f3 Overzicht rekenmodel en rekenresultaten



In voorliggende situatie vindt er een gedeeltelijke herinrichting plaats van de VOP's en kan er naar verhouding meer worden aangepikt met de grotere (WiBo) vliegtuigen. Betreffende de akoestische consequenties hiervan kan het volgende worden gesteld:

- de herinrichting van de VOP's vindt plaats binnen de in de vergunning aangeduide locatie van het U-platform (zie figuur 1, paarse vlak);
- ten aanzien van de eerdere (geluid)modellering is reeds rekening gehouden met de geluidemissie vanwege aanpikken van WiBo vliegtuigen gedurende 45 minuten in de dagperiode.

De voorziene wijzigingen van het U-platform hebben derhalve weinig tot geen invloed op het geluid naar de omgeving. De eerder berekende geluidbelasting is ook representatief voor de toekomstige situatie, inclusief de voorziene wijzigingen op het

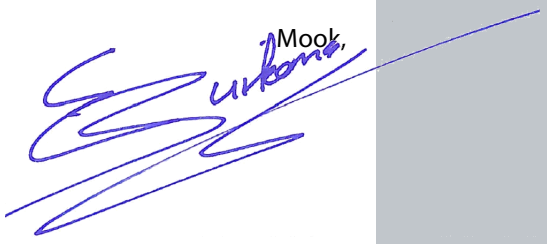
U-platform. Tevens behoeft de vergunning niet op dit punt te worden aangepast. Er zijn derhalve geen akoestische belemmeringen ten aanzien van het aanpikken op het U-platform voor de nieuwe situatie.

4 Conclusie

In opdracht van SNBV is onderzoek gedaan naar het geluid in de omgeving in het kader van wijzigingen aan de Vliegtuig Opstel Plaatsen (VOP's) op het U-platform. De voorziene wijzigingen van het U-platform hebben evenwel weinig tot geen invloed op het geluid naar de omgeving. Tevens behoeft de vergunning ten aanzien van het aanpikken op het U-platform niet te worden gewijzigd. Er zijn derhalve geen akoestische belemmeringen ten aanzien van de geprojecteerde wijzigingen op het U-platform.

Dit rapport bevat 9 pagina's.

Mook,



ML 465-167-RA 0C34B81E EDWINB