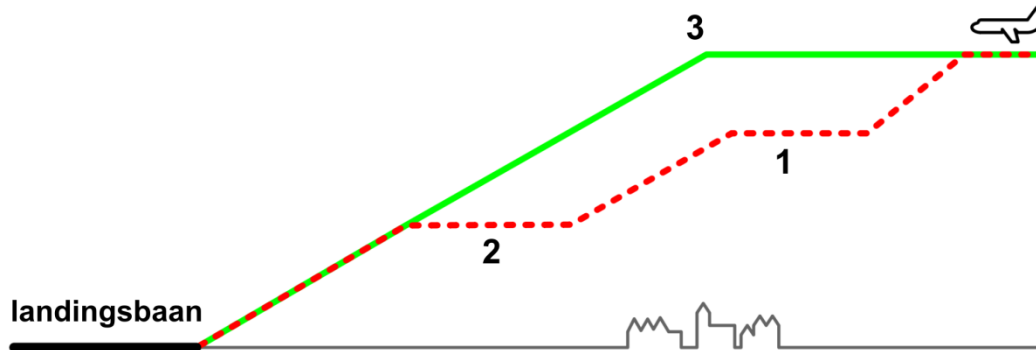


Met omgeving afgesproken glijvluchten worden ingevoerd

In oktober 2010 is de Regionale Overeenkomst gewijzigd, waardoor Eindhoven Airport iets meer geluidsruimte ter beschikking kreeg. Daarbij is afgesproken dat de hinderbeperkende maatregelen uit het Aldersadvies een paar jaar eerder ingevoerd zouden worden dan men eerst van plan was. In oktober 2012 is een begin gemaakt met landingen in glijvlucht. Dit wordt ook wel aangeduid met CDA (Continuous Descent Approach). De maatschappij Transavia zal dit soort vluchten (voorlopig nog een paar maanden als proef) gaan uitvoeren. Wat een CDA precies inhoudt is in de onderstaande figuur geïllustreerd.

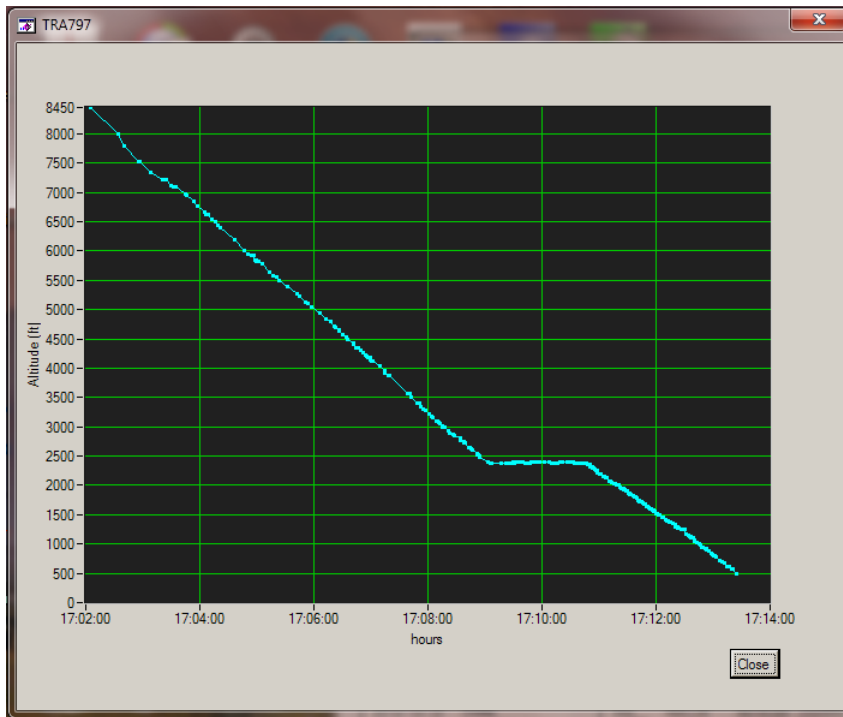


Meestal dalen vliegtuigen voor de landing niet in één keer, maar volgen ze de rood gestippelde lijn. Tijdens het horizontale stuk aangeduid met het cijfer 2 vliegen ze op een hoogte van ongeveer 2000 tot 2500 voet (600 – 750 meter) en wordt extra gas gegeven om deze hoogte te kunnen vasthouden. Dit wordt gedaan om het vliegtuig de juiste positie te geven ten opzichte van de landingsbaan. Deze procedure geeft op de grond een aanzienlijke hoeveelheid geluid.

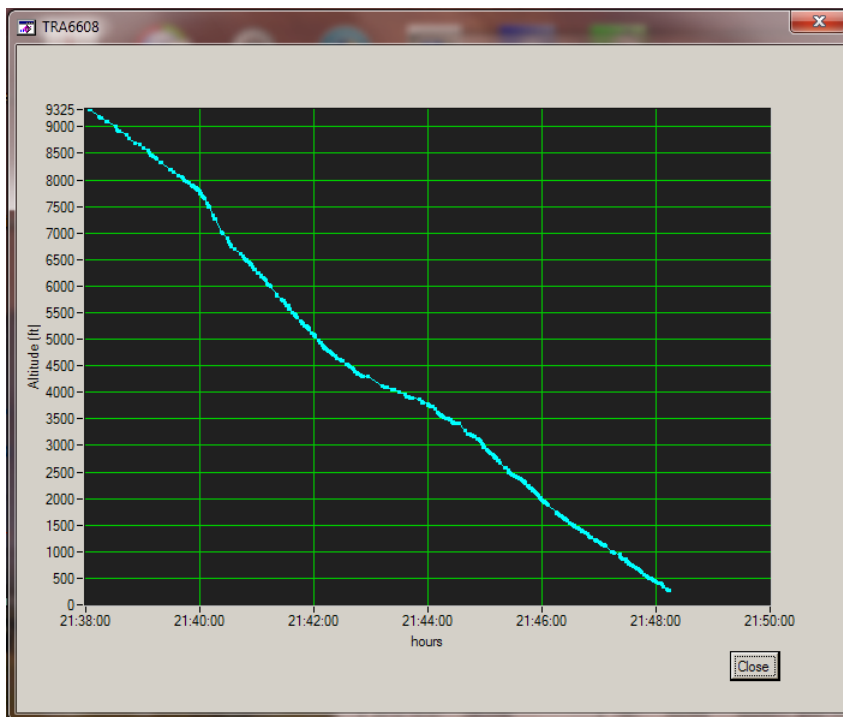
Omdat het vliegveld Eindhoven beschikt over een ILS (Instrument Landing System) is het mogelijk om de trajecten 1 en 2 achterwege te laten en via de groen gekleurde lijn vanaf punt 3 een CDA uit te voeren. Dit betekent het geluid op de grond minder wordt omdat een deel van het traject hoger gevlogen wordt en minder motorvermogen wordt gebruikt. Dat CDA's bij het vliegveld hier al niet eerder zijn ingevoerd komt omdat vergeleken met een conventionele landing een groter deel van het luchtruim rond het vliegveld Eindhoven vrij moet zijn en door de verkeersleiding moet worden bewaakt. Dit moest eerst met onder meer Defensie geregeld worden, wat onlangs is gebeurd.

Tot zover de theorie, maar om te kijken hoe dit nu in de praktijk werkt en waar CDA's echt effect kunnen hebben op de geluidsbelasting hebben we via de virtuele radar van BOW de vluchten van Transavia in de eerste week van november gevolgd en geanalyseerd. We hebben ons beperkt tot vliegtuigen die vanuit het noordoosten landen. Als de windrichting voldoende lang min of meer oostelijk is geweest, hebben we voldoende gegevens om een dergelijke analyse ook uit te voeren voor vliegtuigen die vanuit het zuidwesten landen.

Nog niet alle vliegtuigen landen volgens een CDA. Als voorbeeld is hieronder de landing van een Transavia toestel te zien op de conventionele manier in de eerste week van november. Let op dat in deze figuur de hoogte is uitgezet tegen de tijd, niet tegen de afstand.



Het plateau op 2300 voet (700 meter) hoogte begint ongeveer ter hoogte van Nijnsel en loopt door tot ten westen van Son en Breugel. Een CDA van een Transavia toestel is hieronder te zien.



Als we de afbeeldingen van de BOW radar, zoals die op onze site te zien zijn, vergelijken met plaatjes, zoals hierboven, dan zien we dat vliegtuigen die geen CDA uitvoeren in de buurt van St. Oedenrode en

Nijnsel op een hoogte van ongeveer 2300 voet (700 meter) vliegen en de vliegtuigen die wel een CDA uitvoeren op een hoogte van ongeveer 3300 voet (1000 meter). Tussen Son en Breugel en het vliegveld Eindhoven maakt het weinig uit of er wel of geen CDA wordt uitgevoerd. Dit betekent dat het gebruik van CDA's in de buurt van St. Oedenrode en Nijnsel een vermindering van de geluidbelasting tot gevolg heeft, maar tussen Son en Breugel en het vliegveld niet of nauwelijks. Voorbij St. Oedenrode (verder weg van het vliegveld) wordt de geluidsbelasting weliswaar ook minder, maar daar is al veel minder hinder van vliegtuigen.

Het invoeren van glijvluchten is dus op zich nuttig, maar het effect ervan moet niet worden overdreven. Het is maar een van de vele maatregelen die nodig zijn om de toename van de hinder die de groei van het vliegveld de komende jaren met zich meebrengt enigszins te beperken.