

Beantwoording vragen informatiebijeenkomst medegebruik vergunning Eindhoven Airport 2023-2024.

01-11-2022

De antwoorden op deze vragen zijn bedoeld als toelichting op de ontwerpvergunning medegebruik Eindhoven Airport 2023-2024. De antwoorden zijn ter verduidelijking. Op basis van het advies van het LEO volgt inhoudelijke beantwoording en besluitvorming over de afgifte van een vergunning.

Wat is het verschil tussen de beperking op landingen tussen 2330 en 2400 en de toepassing van de extensieregeling?

Sinds 25 oktober 2020 is het niet meer toegestaan om vluchten te plannen na 2300 uur. Echter is het wel mogelijk om vluchten die conform vliegschema voor 2300 uur gepland waren, maar vertraging hebben opgelopen af te handelen tussen 2300 uur en sluiting van de luchthaven om 2400 uur. Sinds 1 januari 2022 is deze mogelijkheid extra beperkt door maximaal 2 landingen tussen 2330 en 2400 uur toe te staan, met een maximaal aantal van 50 per jaar. Deze regeling vormt een beperking van wat in het Luchthavenbesluit is bepaald over landende vluchten tussen 2300 en 2400 uur: op basis van artikel 4.2.2, eerste lid, onder a, zijn namelijk 8 landingen toegestaan.

De extensieregeling is een mogelijkheid die het luchthavenbesluit biedt om vertraagde vluchten na 2300 en tot 0100 uur te ontvangen (artikel 4.2.2, tweede lid). Deze mogelijkheid is sinds de inwerkingtreding van de vergunning voor 2022 beperkt tot het afhandelen van vluchten tot 2400 uur. Na 2400 uur kan geen extensie verleend worden. De extensie is aan voorwaarden gebonden die in het luchthavenbesluit staan: Dit betreft 'onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek van de luchthaven van herkomst redelijkerwijs niet hadden kunnen worden voorzien' of 'luchtverkeersleidingtechnische' redenen. In de praktijk gaat dit om vluchten die op de luchthaven van vertrek op tijd klaar zijn voor vertrek, maar door onvoorziene omstandigheden vertraging oplopen. Vertraging die gedurende de dag is opgelopen valt hier niet onder.

Samengevat betekent dit dat er op grond van het luchthavenbesluit twee regelingen zijn voor vluchten tussen 2300 en 2400 uur die in artikel 4.2.2, eerste en het tweede lid zijn beschreven. Allereerst zijn tussen 2330 en 2400 uur 50 vertraagde vluchten per gebruiksjaar toegestaan, met een maximum van 2 per dag, zonder opgave van reden. Daarnaast mag de extensieregeling worden toegepast om landingen tussen 2330 en 2400 uur toe te staan, mits deze voldoen aan de voorwaarden uit het Luchthavenbesluit.

Op de geplande schema's staat om vijf voor zeven iets gepland, hoe kan dat?

De luchthaven is, conform luchthavenbesluit, vanaf 0700 uur open voor vertrekkend en landend verkeer. Voor 0700 uur is het niet toegestaan om te vertrekken met civiel luchtverkeer vanaf Eindhoven. Het is niet verboden om vluchten te plannen voor 0700 uur, zolang de realisatie na 0700 uur plaatsvindt.

Waarom worden de aantallen 40.500 en 41.500 door elkaar gebruikt?

Voor de periode tot inwerkingtreding van het nieuwe sturingsmodel is er conform het advies van Pieter van Geel een *stand still*. Dat wil zeggen dat er geen groei mag plaatsvinden in het aantal vliegtuigbewegingen t.o.v. van 2019. Dit betrof (en betreft dus) een aantal van 41.500. Dit aantal is voor 2022 ook al opgenomen in de medegebruikvergunning. Daarbij hebben de bevoegde gezagen voor 2022 ook de afspraak gemaakt dat de geluidsruimte verminderd zou worden met de meteomarge. Dit is opgenomen in de medegebruikvergunning door binnen de 35 Ke contour het

oppervlak te maximeren op 9,39 km². Voor 2023 en 2024 blijven deze grenswaarden sowieso staan; dus niet meer dan 41.500 vliegtuigbewegingen, en de meteomarge mag niet worden vol gevlogen. Dat gebeurt ook zeker niet omdat het oppervlak verder beperkt wordt tot 9,24 km² vanwege de beschikbaarheid van nieuwe invoergegevens. Er is niet gesproken over een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen tot 40.500.

Voor de uitgangspunten van het MER en de wijziging van het luchthavenbesluit is een referentie nodig. Deze is gebaseerd op een aantal van 40.500 vliegtuigbewegingen met vloot en bestemmingen uit 2019. Dit komt omdat we voor de wijziging van het luchthavenbesluit de geluidsruimte (nu 10,3 km²) eerst moeten verminderen met de meteomarge om tot het referentiescenario te komen. Met dat scenario (dus 40.500 vliegtuigbewegingen) voeren Defensie en IenW het MER uit. In het MER wordt dan weer opnieuw een meteomarge toegevoegd. Door eerst af te schalen naar 40.500 vliegtuigbewegingen voorkomen we dus dat de nieuwe marge bovenop de bestaande marge wordt gezet. Dat zou namelijk niet overeenkomen met de afspraak dat de operationele ruimte van EA niet mag groeien bij wijziging van het luchthavenbesluit. Het aantal van 40.500 vliegtuigbewegingen geldt dus puur en alleen als referentie voor het MER en zal niet als maximumaantal worden gehanteerd.

Overigens zal na wijziging van het luchthavenbesluit in de dan bijbehorende medegebruiksvergunning een civiele gebruiksruimte worden vastgelegd zonder meteomarge, vergelijkbaar met de methodiek in de huidige vergunning van 9,39 km². Na wijziging van het luchthavenbesluit zal namelijk via de medegebruiksruimte gestuurd worden op de vermindering van de civiele gebruiksruimte.

Hoe wordt meegenomen dat er met zwaardere/grotere toestellen wordt gevlogen in 2023?

De basis voor de berekening van de civiele geluidsruimte is het gerealiseerde verkeer in 2019. In dit verkeersscenario is vervolgens 11% van de vluchten vervangen door de nieuwste generatie toestellen, aangezien inmiddels 11% van de civiele vloot is vernieuwd. Hierbij is aangenomen dat vliegtuigen door gelijksoortige toestellen van de nieuwste generatie worden vervangen. Oftewel, een Airbus A320 wordt een A320NEO, een Boeing 737-800 wordt een Boeing 737MAX8, etc. Op basis van deze uitgangspunten is de geluidsruimte van 9,24 km² bepaald. In werkelijkheid zien we echter dat met name WizzAir hun vloot vervangt door grotere toestellen. Airbus A320's worden vervangen door A321NEO's. Omdat de civiele geluidsruimte is bepaald op basis van de vloot uit 2019 (en dus kleinere toestellen), en er in werkelijkheid met grotere toestellen (met hogere geluidsniveaus) wordt gevlogen zullen er in de praktijk minder vluchten uitgevoerd kunnen worden om binnen de vergunde geluidsruimte te blijven. In de handhavingsberekeningen wordt namelijk wel onderscheid gemaakt tussen de A320NEO en A321NEO, en worden dus ook de bijbehorende hogere geluidsniveaus berekend.

Vlootvernieuwing is tot 2023 doorberekend, hoe worden de effecten na 2023 bepaald? Waarom wordt niet een vergunning voor een jaar afgegeven, dan kan volgend jaar de vlootvernieuwing voor 2024 worden verwerkt?

Bij het bepalen van de geluidsruimte van 9,24 km² is rekening gehouden met de beschikbaarheid van nieuwe appendices, met name van de Airbus NEOs en de Boeing 737MAX. Hiervoor is een technische omzetting gedaan. Omdat het nieuwe sturingsmodel van Van Geel pas gaat gelden na wijziging van het Luchthavenbesluit is ervoor gekozen om hierbij uit te gaan van een inmiddels gerealiseerde vlootvernieuwing. Dit is bepaald op 11% effectieve vlootvernieuwing in 2022. Bij het sturingsmodel van Van Geel wordt uitgegaan van vermindering van de civiele geluidbelasting gebaseerd op een ambitieus en haalbaar percentage vlootvernieuwing in 2026 en daarna in 2030.

De ontwerpvergunning is gebaseerd op een periode van twee jaar. Belangrijkste redenatie voor het toevoegen van het jaar 2024 is de onzekerheid met betrekking tot de inwerkingtreding van het nieuwe Luchthavenbesluit. Op dit moment is nog niet bekend wanneer de regelgeving gewijzigd zal kunnen zijn om het sturingsmodel te implementeren. Eerder werd gericht op eind 2023, maar waarschijnlijker is aan het begin of gedurende het gebruiksjaar 2024. Vandaar dat voor de zekerheid deze ontwerpvergunning ook ziet op 2024. Als in 2024 het sturingsmodel in werking kan treden zal deze vergunning worden ingetrokken en komt er een nieuwe vergunning voor de periode tot en met 2026 voor in de plaats. Omdat in 2023 de vloot verder vernieuwd zal worden, zal het gerealiseerde percentage in 2023 ook hoger liggen dan 11%. Omdat in de medegebruiksvergunning ook een maximum aantal vliegtuigbewegingen is opgenomen van 41.500 kan de verminderde geluidbelasting door deze extra vlootvernieuwing niet leiden tot groei in het aantal vliegtuigbewegingen.

Vernieuwing van 11 procent leidt tot een afname van 1,6 procent, hoe kan dit worden uitgelegd?

Voor 2022 is in de medegebruiksvergunning opgenomen dat het aantal vliegtuigbewegingen gemaximeerd is op 41.500. Dit is in lijn met de stand still die Pieter van Geel adviseert in "Opnieuw verbonden" en die zal gelden tot aan inwerkingtreding van het gewijzigde Luchthavenbesluit. Daarnaast is afgesproken dat de geluidsruimte van 10,3 km² verminderd met de meteomarge vergund zou worden. Dit komt neer op een maximaal oppervlak binnen de 35 Ke contour van 9,39 km². Ook deze grenswaarde is opgenomen in de medegebruiksvergunning 2022. Voor 2023 zijn dezelfde uitgangspunten genomen voorafgaand aan de technische omzetting van het vergunde oppervlak: er mogen dus niet meer dan 41.500 vliegtuigbewegingen plaatsvinden, en het oppervlak wat opgenomen wordt in de medegebruiksvergunning moet kleiner zijn dan 9,39 km². Op basis van deze uitgangspunten, en een vlootvernieuwingspercentage van 11% is het nieuwe oppervlak binnen de 35 Ke contour bepaald op 9,24 km². Dit is kleiner dan 9,39 km² zoals vereist. Het verschil tussen de twee oppervlakten (9,39 km² en 9,24 km²) kan echter niet volledig toegeschreven worden aan vlootvernieuwing. Immers, het oppervlak van 9,39 km² is gebaseerd op het MER scenario uit 2013 met 43.000 vliegtuigbewegingen, verminderd met de meteomarge. Terwijl de 9,24 km² gebaseerd is op de realisatie van 2019, met 41.500 vliegtuigbewegingen en met toepassing van 11% vlootvernieuwing. Er kan dus niet geconcludeerd worden dat het effect van vlootvernieuwing slechts een afname is van het oppervlak van 1,6%.

Als er toch een inschatting gemaakt moet worden van het effect van vlootvernieuwing zou een vergelijking gemaakt moeten worden met een scenario met 41.500 vliegtuigbewegingen met en zonder vlootvernieuwing, op basis van vloot en bestemmingen uit 2019. Het eerste scenario komt redelijk overeen met de realisatie uit 2019. In dat jaar was het oppervlak binnen de gerealiseerde 35 Ke 9,6 km². In vergelijking met de voorgestelde 9,24 km² voor 2023 komt dit dus neer op ca. 3,8% kleiner oppervlak.

Klopt het dat met het sturingsmodel straks niet meer op aantallen vliegtuigbewegingen gestuurd gaat worden?

Eindhoven Airport heeft in de aanvraag voor een nieuwe medegebruiksvergunning het volgende aangegeven: "Wij hebben in onze reactie aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat op het advies van de heer Van Geel uit april 2019 de minister gevraagd zo snel mogelijk over te schakelen op het nieuwe sturingsmodel waarbij er niet langer wordt gestuurd op aantallen vliegtuigbewegingen maar op hinderbeperking voor de omgeving".

Met het sturingsmodel voor geluid wordt inderdaad gestuurd op de vermindering van de civiele geluidbelasting in plaats van op aantallen vliegtuigbewegingen. In het advies Opnieuw verbonden is op p. 6 het sturingsmodel als volgt samengevat:

Nieuw sturingsmodel 2030: 30% minder geluidbelasting in 2030 t.o.v. 2019

“In het advies stel ik voor om over te schakelen op een nieuw sturingsmodel, waarbij de vermindering van de geluidbelasting voor de omwonenden sturend wordt voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. De huidige primaire sturing op aantallen vliegtuigbewegingen wordt daarmee losgelaten. Hierbij ontbreekt het immers aan prikkels voor innovatie en de inzet van de meest stille en schone toestellen. Het nieuwe model stuurt op een substantiële afname van de civiele geluidscontour (35Ke-contour), waarbij er in 2030 minimaal 30% minder geluidbelasting is ten opzichte van 2019.

Door te draaien aan de knoppen van a) aantal vliegtuigbewegingen, b) aantal vluchten aan de randen van de dag en c) snelheid van vlootvernieuwing, kan Eindhoven Airport samen met de luchtvaartmaatschappijen de verdere ontwikkeling van de luchthaven vormgeven. Bij het vaststellen van de norm is aansluiting gezocht bij het zogenoemde ALARA-principe uit het milieubeleid: in dit geval zo veel mogelijk reductie van de geluidbelasting als redelijkerwijs uitvoerbaar is. Bij een verdere vermindering van de geluidbelasting dan de norm ontstaan mogelijkheden om groeipotentieel te benutten. Dat is dan ‘verdiend’ en zo wordt het eerder en meer inzetten van schone en stillere vliegtuigen beloond.”

Welke contouren zijn aangeboden door het NLR met brief d.d. 11 oktober 2022?

De zwarte contour (2013-02-27 11:33:58) is de contour van de maximale civiele geluidbelasting zoals vastgesteld in het MER voor het luchthavenbesluit, deze omvat 10,3 km². De rode contour (2022-09-14 10:10:11) is de weergave van de berekende contour waarvoor het scenario van 2019 als basis heeft gediend, en waarin 11% effectieve vlootvernieuwing is verwerkt, dit is 9,24km².

Het lijkt alsof de contour aan de Noordzijde verder krimpt dan aan de Zuidzijde, kan dit verschil worden toegelicht?

Visueel is duidelijk dat de contour aan de Noordzijde meer krimpt dan aan de Zuidzijde. Allereerst strekt de contour aan de Noordzijde verder, en is daarom aan die zijde een grotere krimp te verwachten. Daarnaast kunnen er andere factoren van invloed zijn, zoals het effect van baanspreiding (70/30) gecombineerd met anders gevormde ‘profielen’ van luchtvaartuigen die zijn opgenomen als gevolg van de vlootvernieuwing.

Waarom zouden we nu reageren, als er met de reactie nu niks gebeurt? Wat is er met de reacties op de zienswijzen op de vorige vergunning (2022) gebeurd?

Alle reacties worden zorgvuldig bekeken. Dit jaar trekken de MLA en de bevoegde gezagen voor het proces van ontwerpvergunning tot afgifte definitieve vergunning door de MLA meer tijd uit dan vorig jaar, omdat de deelnemers van het LEO aangaven vorig jaar te weinig tijd te hebben gekregen. Het is echter niet altijd mogelijk om reacties over te nemen, omdat deze bijvoorbeeld betrekking hebben op het MER en/of te wijzigen luchthavenbesluit, waardoor de medegebruiksvergunning en/of toelichting daarop niet het juiste instrument is om reacties in op te nemen. Alle reacties worden bewaard en overwogen gaandeweg de m.e.r.-procedure tot en met wijziging van het luchthavenbesluit en afgifte van bijbehorende medegebruiksvergunning. Het heeft daarom altijd zin om te reageren. U krijgt bij het ontwerp-luchthavenbesluit en bijbehorende ontwerp-medegebruiksvergunning en MER wederom de gelegenheid te reageren met een zienswijze. Verder worden de deelnemers van het LEO tussentijds geïnformeerd over de voortgang via de diverse LEO-bijeenkomsten en LEO-werkgroepen.

Met de medegebruiksvergunning voor 2022 is voorafgaand aan de inwerkingtreding van het nieuwe sturingsmodel voor geluid een volgende stap gezet in de afname van de civiele geluidbelasting door niet de in het luchthavenbesluit vastgelegde maximale civiele geluidsruimte van 10,3 km² te vergunnen maar een kleiner gedeelte hiervan (9,39 km²). Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de toelichting bij de medegebruiksvergunning voor 2022 aangepast. Hierbij zijn onder andere verduidelijkingen aangebracht over de adviezen van de heer Van Geel en de door hem voorgestelde – en door de bevoegde gezagen overgenomen – stand-still, over hoe en op basis van welke wetgeving handhaving door de MLA plaatsvindt en is in een separate paragraaf ingegaan op het advies van het LEO, waarbij is aangegeven dat het advies van het LEO en de verschillende hierin opgenomen reacties zijn verwerkt in de toelichting op de vergunning voor 2022.

Wordt ook schriftelijk gereageerd op het advies van het LEO?

Naast de mondelinge toelichting in het LEO op 1 december aanstaande zullen Defensie en IenW ook schriftelijk reageren op het advies van het LEO.