



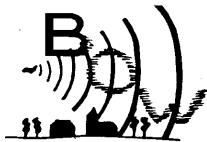
Reactie op de ontwerp-medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2023-2024.

Preambule

Tijdens het referentiejaar 2019 bleek de 35 Ke geluidscontour niet alleen lokaal overschreden te zijn, maar ook een geluidsoppervlak te zijn gebruikt van 9.6 km² exclusief meteomarge, zonder dat het overschrijden van deze grenswaarden tot handhaving heeft geleid. Omdat in het Luchthavenbesluit een maximale geluidsruimte vergund is van 10.3 km² inclusief meteomarge (10 %), moest het aantal vliegbewegingen worden afgeschaald naar 40.500 om een referentiescenario te verkrijgen dat past binnen de vergunde geluidsruimte (9.39 km² exclusief meteomarge). Dit is onder meer verwoord in een brief van het bevoegd gezag aan het LEO d.d. 8 december 2021. Om te voorkomen dat de meteomarge (gedeeltelijk) abusievelijk opnieuw zou worden gebruikt, is in de medegebruiksvergunning 2022 een geluidsruimte vergund van 9.39 km² exclusief meteomarge.

De geluidswinst die sinds 2019 is ontstaan door het inzetten van stillere toestellen en door beperking van het vliegen aan de randen van de dag is in de medegebruiksvergunning voor het jaar 2022 niet in rekening gebracht. Het effect van deze beide ontwikkelingen was op het moment van het verlenen van de medegebruiksvergunning 2022 nog niet te bepalen, maar dit is voor de komende jaren wel mogelijk. Bij de uitwerking van de "Proefcasus Eindhoven Airport" is afgesproken dat er geen geplande landingen meer zouden plaatsvinden na 23.00 uur, in plaats van na de tot dan toe geldende grens van 23.30 uur. Volgens opgave van Eindhoven Airport hebben in het jaar 2019 in totaal 826 landingen na 23.00 uur plaatsgevonden. Op grond van de door de Eindhoven Airport aan het LEO verstrekte gegevens over de eerste 3 kwartalen van 2022 is het aannemelijk dat in dit jaar minder dan 400 landingen na 23.00 uur zullen plaatsvinden. Hierdoor zou het oppervlak binnen de 35 Ke contour en opzichte van 2019 afnemen met 0.07 km².

1. Ten behoeve van de aanvraag medegebruiksvergunning 2023 – 2024 is de vlootvernieuwing in kaart gebracht (To70 22.273.04 - notitie vlootvernieuwing EA t/m 2023). Deze basisgegevens zijn door het NLR verwerkt (Brief NLR-AOSE-1009-dd 11 okt 2022). De invoergegevens van de berekeningen die door het NLR zijn uitgevoerd zijn helaas niet als bijlage bij de aanvraag of de ontwerp-vergunning opgenomen, terwijl het ontbreken van dit soort basisgegevens al is gesignaleerd in onze reactie op de medegebruiksvergunning 2022. Dit is niet in lijn met de transparantie die van de partijen binnen het LEO mag worden verwacht.
2. De notitie van het bureau To70 meldt dat een vlootvernieuwing is gerealiseerd van circa 12 % in mei 2022 en naar schatting circa 15 % in oktober 2022. Eind 2023 wordt een vlootvernieuwing verwacht van circa 20 %. Op grond van deze getallen zou voor de medegebruiksvergunning voor het jaar 2023 uitgegaan kunnen worden van een gemiddelde vlootvernieuwing over het jaar 2023 van 18 % (effectief 13 %) in plaats van de in de aanvraag opgenomen 15 % (effectief 11 %), die wel heel erg voorzichtig is ingeschat. Voor het jaar 2024 zouden naar alle waarschijnlijkheid hogere percentages genomen moeten worden, maar die zijn op dit moment nog niet goed te bepalen. Het is dus niet correct om voor het jaar 2024 op voorhand uit te gaan van hetzelfde percentage als in 2023. Dit kan eenvoudig worden ondervangen door de aangevraagde medegebruiksvergunning te beperken tot 2023 en voor 2024 een soortgelijke vergunning met aangepaste percentages te verlenen.



3. In het “Aanvullend advies Van Geel geluidreductie Eindhoven Airport” wordt gemotiveerd dat 60 % vlootvernieuwing zal leiden tot 25 % reductie van het geluidsoppervlak binnen de 35 Ke contour. Een vlootvernieuwing van 15 % in 2023 ten opzichte van 2019 zou dientengevolge moeten leiden tot een reductie van de geluidsruimte met circa 6 %, wat neerkomt op 0.56 km². Uit de ontwerpvergunning blijkt dat de vergunde geluidsruimte in 2023 slechts 0.15 km² kleiner is dan die in 2022 (en in het referentiescenario 2019). Dit strookt niet met het voorstel in de aanvraag van Eindhoven Airport om de geluidswinst die ontstaat door de huidige (niveau 2022) vlootvernieuwing in mindering te brengen op de te vergunnen geluidsruimte.
4. Als de in 2023 te realiseren vlootvernieuwing en de reeds uitgevoerde beperkingen van het vliegen aan de randen van de dag volledig worden meegenomen, resulteert voor dat jaar een geluidsruimte van 9.39 km² verminderd met een oppervlak 0.07 km² (daadwerkelijk minder vliegen na 23.00 uur) en 0.56 km² (vlootvernieuwing). Dit leidt tot een geluidsruimte van 8.76 km² (alle getallen zijn exclusief meteomarge). Het gegeven dat in de ontwerpvergunning voor 2023 een geluidsruimte wordt vergund van 9.24 km², in combinatie met een maximum van 41.500 vliegbewegingen, biedt de mogelijkheid dat Eindhoven Airport de tot nu toe bereikte geluidswinst deels gaat gebruiken voor een toename van het aantal vliegbewegingen t.o.v. het referentiescenario 2019 in plaats van voor een vermindering van de geluidsbelasting voor de omgeving. Dit “neveneffect” zou een ongewenste ontwikkeling zijn.
5. In het rapport “Opnieuw Verbonden” van Pieter van Geel wordt gesproken over het begrenzen van het maximum aantal vliegbewegingen op 41.500 voor de jaren 2020 en 2021. Deze getalsmatige begrenzing is echter geformuleerd voordat (ook aan Pieter van Geel) bekend werd dat het daarop gebaseerde referentiescenario in strijd is met het Luchthavenbesluit (zie de preambule). Het is dus onjuist het rapport te gebruiken om – zonder nadere motivatie – aan dit aantal vast te houden.
6. Omdat een bijlage met de invoergegevens van de door het NLR uitgevoerde berekeningen ontbreekt, is het onduidelijk of voor de nieuwe toestellen, waarvan de prestatiegegevens uit de meest recente Appendices zijn gebruikt, ook de feitelijk uitgevoerde startprocedures in de betreffende berekeningen zijn meegenomen.

26 oktober 2022

Namens de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap,

Cees Beemer
Door de Beus
Klaas Kopinga
Stefan Nuys
Seyno Sluyterman