



## Reactie BVM2 op ontwerp medegebruiksvergunning Eindhoven Airport (EA) 2023/2024

### 1) Algemeen

Ook in 2021 zijn door allerlei deelnemers aan het LEO uitvoerige reacties gegeven op de ontwerp medegebruiksvergunning (MGV2022), zoals deze door het bevoegd gezag ter advisering aan het LEO werd voorgelegd. Deze reacties zijn door de voorzitter gebundeld en, voorzien van een samenhangend advies, tijdig naar het bevoegd gezag verzonden.

Snel daarna is de definitieve MGV2022 verleend. Deze bleek tot op de letter gelijk aan het concept, zoals dit aan het LEO was voorgelegd, alleen de datum van verlening was ingevuld. Nergens is toegelicht op welke punten en waarom er geen gevolg is gegeven aan het LEO advies en de onderliggende reacties van de LEO deelnemers op de concept MGV2022. Tot op de dag van vandaag is deze toelichting niet gegeven.

Inmiddels ligt 1 jaar later de concept medegebruiksvergunning 2023/24 (MGV2023/24) ter advisering voor aan het LEO. Deze blijkt exact gelijk aan de MGV2022, met uitzondering van een minimale afname van de vergunde geluidsruimte. Het vertrouwen dat op een serieuze manier aan de reacties van het LEO invulling wordt gegeven, is door het proces rondom de MGV2022 tot een absoluut minimum gedaald. Als bij de MGV2023/24 opnieuw geen afgewogen en inhoudelijk reactie wordt gegeven op het LEO advies, wordt dit een rituele dans, die alleen ongelooflijk veel energie vraagt van alle betrokkenen, maar inhoudelijk geen enkele toegevoegde waarde heeft.

### 2) De voorgestelde vergunde geluidscontour

De in artikel 2.1 voorgestelde contour voor 2022 bedraagt 9,24 km<sup>2</sup>, waarbinnen vlg 2.2 maximaal 41.500 vliegbewegingen zijn toegestaan. In combinatie geeft dat aanleiding tot een aantal opmerkingen:

- a. De vergunde geluidscontour in 2022 was 9,39 km<sup>2</sup> en neemt derhalve af met 1,6%. De geluidscontour van 2022 was exact gelijk aan die in het luchthaven besluit (LHB), alleen was deze nu exclusief meteomarge geformuleerd. De afname van 1,6% zou de invulling moeten zijn van de aanvraag van Eindhoven Airport (EA).
- b. Het advies van Geel (AvG) stelt onderbouwd dat 30% geluidsreductie kan worden bereikt door 60% vlootvernieuwing (VVN). De geluidsreductie hangt grotendeel rechtlijnig samen met het percentage VVN. De gerealiseerde VVN van 11% is 18,3% van de AvG doelstelling van 60%. De overeenkomstige geluidswinst zou derhalve in een afname van  $18,3\% \times 30\% = \pm 5,5\%$  van de 35KE contour moeten resulteren. De voorgestelde geluidscontour van 9,24 km<sup>2</sup> neemt echter slechts met 1,6% af. Een dergelijke substantiële afwijking van de eerdere 5,5% is onverklaarbaar.
- c. Eindhoven Airport vraagt letterlijk het volgende aan  
*Samengevat vragen wij u derhalve om in de medegebruiksvergunning voor 2023 en 2024 een geluidsruimte op te nemen van 9,39 km<sup>2</sup> minus geluidswinst van 11% effectieve vlootvernieuwing van het groot commercieel verkeer, behorende bij de 35Ke*



*contour van de civiele geluidsruimte die is berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde, mat daarnaast een maximum van 41.500 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.*

- d. Uit vragen daarover tijdens de informatiebijeenkomst van 20-10-2022 en daarop volgende telefoongesprekken, waarom in de door het NLR gemaakte berekening van de geluidscontour de geluidswinst van 11% VVN **niet, zoals door EA gevraagd, op de 35KE contour van 9,39 km<sup>2</sup> in mindering is gebracht, bleek dat een nieuwe berekening is gemaakt van de in 2019 feitelijk gevlogen 35Ke geluidscontour**, met 11% vlootvernieuwing en 41.500 vliegbewegingen. Daaruit kan worden afgeleid dat de geluidswinst van 11% VVN door het NLR is berekend op een afname van de 35KE contour met 0.36 km<sup>2</sup>, zijnde ca 3,75 % van 9,6. In de lijn met de aanvraag van EA zou de vergunde contour voor 2023 dus (9,39-0,36=) 9,03 km<sup>2</sup> moeten zijn, en **niet** de voorgestelde 9,24 km<sup>2</sup>
- e. De toelichting bij de concept MG2023/24 is;  
*Op basis van de operatie in 2019 met een maximumaantal van 41.500 vliegtuigbewegingen is het effect van de gemiddeld te verwachten vlootvernieuwing in 2022 en 2023, namelijk 15% (11% effectief) van het groot commercieel verkeer, in mindering gebracht op de maximaal toegestane burgergeluidsruimte van 10,3 km<sup>2</sup>, zoals die is vastgelegd in het Luchthavenbesluit. De burgergeluidsruimte voor 2023 en 2024 komt daarmee op 9,24 km<sup>2</sup>, berekend zonder drempelwaarde (berekening NLR 2022-09-14 10:10:11). Bij deze berekening is geen meteomarge toegepast*
- Dit is op zijn minst onduidelijk, zoniet direct strijdig met de nader gegeven mondelinge toelichting. Deze schriftelijke toelichting zou er juist toe moeten leiden dat de geluidswinst door VVN in mindering wordt gebracht op de 10,3 inclusief meteomarge, dus 9,39 exclusief (exact zoals ook door EA aangevraagd). Ook uit deze benadering volgt een contour van 9,03 km<sup>2</sup>.
- e. Er is al veel discussie geweest over deze in 2019 gerealiseerde geluidsbelasting van 9,6 km<sup>2</sup> en of daarmee nu wel of niet het toen geldende wettelijk maximum van 10,3 km<sup>2</sup> (inclusief meteomarge) is overschreden. Deze discussie herhalen is niet zinvol. Naar de toekomst is deze vertaald door het aantal vliegbewegingen in het referentiescenario (wat ten grondslag ligt aan de MER voor het nieuwe Lucht Haven Besluit af te schalen van 41.500 vliegbewegingen naar 40.500. Daarmee wordt het referentiescenario in 2019 alsnog passend gemaakt binnen de het toen geldende wettelijke maximum. Als nu echter in de MG2023/24 de behaalde geluidswinst door VVN in mindering wordt gebracht op de echt gevlogen contour 2019 van 9,6 km<sup>2</sup>, wordt de overschrijding van 2019 feitelijk “witgewassen” naar de jaren 2023 en 2024 en kan deze ruimte binnen het aantal vergunde vliegbewegingen van 41.500 alsnog worden “volgevlogen”.
- f. Dit is weliswaar niet de bedoeling van EA gezien hun aanvraag, maar is dan wel het mogelijk effect. Als dit niet wordt beoogd, moet het aantal vergunde vliegbewegingen worden teruggebracht tot 40.500. waardoor het benutten van de vergunde ruimte wordt gelimiteerd.
- g. De contour moet daarnaast verminderd worden met het effect van de landingen na 23.00, die sinds 2020 zijn beëindigd. Deze landingen na 23.00 wegen in de KE systematiek mee met een “straffactor 10” (die stapsgewijze met 2 per uur voor 23.00 wordt afgebouwd) en dragen daardoor relatief “zwaar bij” aan de totale geluidsbelasting. Door dit niet op de maximaal vergunde geluidsbelasting in mindering te brengen, worden nu extra vliegbewegingen gedurende de dag geaccommodeerd. Dit is dan binnen het totaal aantal vliegbewegingen weliswaar toegestaan, maar is allereerst een onbedoeld neveneffect van het vervallen van de late vliegbewegingen en draagt totaal niet bij aan het streven naar 30% minder geluidsbelasting in 2030 vlg. Van Geel. Indicatief moet de vergunde geluidscontour met ca. 0,15 km<sup>2</sup> worden verkleind om dit genoemde neveneffect te voorkomen. Dit



commentaar is ook al gegeven bij de MG2022, maar is noch daarin noch in de concept MG2023/24 vertaald.

- h. Samenvattend en concluderend moet de te vergunnen 35KE geluidscontour 2023 in artikel 2.1 tenminste worden aangepast tot  $(9,06-0,15=)$  8,91 km<sup>2</sup>, in combinatie met een beperking van het toegestane aantal vliegbewegingen in artikel 2.2 tot 40.500.**

### 3) De grafische contour bijlage bij de brief van het NLR

Daarin is de nieuwe contour grafisch in beeld gebracht ten opzichte van de 35 KE contour uit het geldende LHB 2023 van 10,3 km<sup>2</sup>. Deze lijken niet juist te zijn: Visueel moet 9,24 km<sup>2</sup> veel kleiner zijn dan de 10,3 contour die in dit kaartje is weergegeven en tevens is onverklaarbaar waarom de nieuwe contour aan de noordoostzijde veel kleiner is dan de LHB contour, terwijl deze aan de zuidwest zijde er bijna aan gelijk is.

### 4) De voorgestelde termijn van de MG2023/24

In het concept wordt uitgegaan van een werkingstermijn van 2 jaar. Tot op heden is er steeds een MG2023 voor een termijn van 1 jaar afgegeven. Het gevolg van de termijn van 2 jaar in combinatie met het gegeven dat bij de aanvraag door EA is uitgegaan van de in juli 2022 gerealiseerde VVN van 11%, betekent dit dat:

- De vertaling van de "geluidswinst" van VVN in de geluidscontour 1 jaar achterloopt op de feitelijke realisatie.
- Door de werkingstermijn van 2 jaar dit effect nog tot 2 jaar wordt verlengd.
- De in die periode nog extra gerealiseerde "geluidswinst" binnen het aantal toegestane vliegbewegingen kan worden "volgevlogen" en niet ten goede komt aan de invulling van de doelstelling uit het AvG. Ervan uitgaand dat de gerealiseerde VVN in 2 jaar (2021 en 2022) is gerealiseerd, is het effect daarvan ca. 5% per jaar, cq. in 2 jaar ca. 10% van de doelstelling uit het AvG van 60%, oftewel 1/6 daarvan.

Allereerst moet daartoe de geluidsruimte voor 2023 tenminste met een extra 0,36 km<sup>2</sup> worden verkleind tot  $(8,91-0,36=)$  8,55 km<sup>2</sup>. Uit het rapport van To70 blijkt dit een voorzichtige aanname te zijn, de feitelijke prognose is een grotere afname. De concept vergunning moet daartoe worden aangepast.

Voor 2024 zijn er **twee mogelijkheden**:

- De in artikel 2.1 vastgestelde grenswaarde wordt voor 2023 aangepast tot 8,55 km<sup>2</sup> en voor 2024 tot taakstellend  $(8,55-0,36=)$  8,18 km<sup>2</sup>.**
- De vergunning wordt in artikel 6 beperkt tot een looptijd van 1 jaar met ingang van 1 januari 2023. In de loop van 2023 kan dan de gerealiseerde VVN in 2022 en 2023 worden geactualiseerd, waarna een nieuwe geluidsruimte voor 2024 kan worden bepaald en vergund in een nieuwe MG2024.**



## 5) Handhaving

In het verleden is bewezen dat kleine vliegtuigen geleidelijk zijn vervangen door grote boeings en airbussen en dat deze ook steeds zwaarder zijn geworden, waardoor er bij een juiste berekening met de feitelijk gevlogen startprocedures (wat volgens de MER uitgangspunten van 2013 wel degelijk mogelijk is) al in 2019 een overschrijding van de voor dat jaar vergunde geluidsruimte heeft plaatsgevonden. Dit is toen niet gesignaleerd, ook heeft daarop geen handhaving plaatsgevonden. In 2020 en 2021 was dit door Corona niet aan de orde, maar in 2022 en verder zal de grens van de geluidscontour mogelijk opnieuw in zicht komen. Om te voorkomen dat de nu voorliggende vergunde geluidsruimte opnieuw een “dode letter” wordt:

- (1) Moet vanaf 2022 nauwkeuriger worden gerapporteerd hoe de vergunde geluidsruimte feitelijk wordt benut. Het is positief dat EA eerder heeft aangegeven dat via kwartaal rapportages de benutting van de geluidsruimte zal worden gemonitord op basis waarvan er op kan worden toegezien dat geen overschrijding plaatsvindt. Dit is echter alleen zinvol indien overschrijding wordt gevolgd door handhaving van de vergunde contour door duidelijke sancties. In de infosessies eind 2021 is door de MLA op daarop gerichte vragen duidelijk geantwoord dat bij overschrijding van de vergunde geluidscontour het vliegverkeer vanaf EA voor de rest van het betreffende jaar moet worden beëindigd.
- (2) Toezicht en handhaving zijn formeel geen onderdeel van het medegebruiksvergunning. Om zowel te voorkomen dat de vergunde contour (opnieuw) “een dode letter” wordt en om alle onduidelijkheid over toezicht en handhaving weg te nemen, **moet een eenduidige omschrijving van de wijze waarop toezicht en handhaving plaatsvinden worden opgenomen in de toelichting.** Deze wint daarmee voor alle betrokkenen duidelijk aan waarde.

## 6) Terugdringen vertraagde landingen na 23.00

Wij blijven de noodzaak om vertraagde landingen na 23.00 terug te dringen onderschrijven en staan positief tegenover de in de MGV 2022 doorgevoerde beperking van vertraging tot 23.30. Maar wij zien nog steeds geen enkele noodzaak om vertraging na 23.30 toe te staan, ook niet met het voorgestelde maximum van 2 per dag met een maximum van 50 per jaar.

- a. Een half uur uitloop voor vertraagde landingen moet voldoende zijn en geeft ook een extra prikkel aan de betrokken vliegmaatschappijen om vertraging tot het uiterste minimum te beperken.
- b. Niet vergeten moet worden dat het schrappen van vluchten na 23.00 erop gericht was om de nachtrust van omwonenden te waarborgen. Of een vlucht nu gepland was of vertraagd, beiden verstoren de beginnende nachtrust van omwonenden in gelijke en ernstige mate.
- c. Een uitloop voor vertraagde landingen tot 24.00 is niet nodig, zoals bewezen is in de periode dat tot 23.30 mocht worden gepland en er, mede als gevolg van de boeteregeling (die ook toen al inging om 24.00), nauwelijks tot geen en vluchten na 24.00 binnenkwamen. Toen bleek een uitloop van een half uur voor vertraging voldoende, niet valt in te zien waarom dat nu ineens niet meer voldoende operationele flexibiliteit zou bieden. Voorkomen moet worden dat vertraging als vertaling van operationele slordigheid wordt gehanteerd.



- d. Als argument voor het vervallen van de boetereling in 2022 werd gesteld dat de boeteroging niet in overeenstemming zou zijn met het luchthavenbesluit en/ of de extensieregeling, en dat deze daarom zou moeten worden beëindigd. Nadere toelichting daarop en nader overleg daarover is aangekondigd om hiervoor een oplossing te zoeken, maar heeft nog geen resultaat gehad.
- e. Vooralsnog zijn en blijven wij van mening dat de **oude boeteroging opnieuw in werking moet worden gesteld en qua ingangstijd moet worden vervroegd van 24.00 naar 23.30**. Daarmee wordt feitelijk het regiem hersteld wat gold totdat de geplande landingen na 23.00 conform het Van Geel advies werden beëindigd, namelijk een boeteroging die ingaat een half uur na het moment waarop er geen geplande landingen meer zijn toegestaan. Indien de huidige boeteroging op onderdelen strijdig zou zijn met bepalingen in het huidige LHB, biedt het nieuwe LHB alle mogelijkheden om die strijdigheden op te lossen. Het kan geen reden zijn om de boeteroging te beëindigen, nu deze in het verleden zijn waarde voor de nachtrust van omwonenden meer dan heeft bewezen en in de regio breed draagvlak heeft, vanuit de regionale overeenkomst waarin deze was verankerd.
- f. Sinds 2022 wordt in de toelichting steeds expliciet gemeld dat de benoemde vertraagde landingen niet onder de extensieregeling vallen, zoals deze in het LHB is opgenomen. Deze extensieregeling luidt;

- 2. *In afwijking van het eerste lid, aanhef en onderdeel a, is de luchthaven geopend voor het commercieel burgerluchtverkeer dat volgens schema of vliegplan tussen 22.00 uur en 23.00 uur dan wel tussen 23.00 uur en 24.00 uur had moeten landen, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij aankomst is vertraagd, mits de landing niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane tijdstip plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft gekregen van de verkeersleiding:*
  - a. *onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek van de luchthaven van herkomst redelijkerwijs niet hadden kunnen worden voorzien;*
  - b. *verkeersleidingtechnische redenen.*

Wat nu precies het verschil is tussen “normale” vertraagde landingen en vertragingen volgens de “extensieregeling” is duister. Steeds meer ontstaat de indruk dat “vertragingen” feitelijk worden gebruikt voor het oprekken van het vergunde openingsvenster en het ontsnappen aan de eindtijd voor geplande landingen van 23.00. Zowel naar letter als naar geest is dat strijdig met de kern van het AvG om geen geplande landingen na 23.00 meer toe te staan. In aanvulling op het weer instellen van een boeteroging na 23.30, **moeten minimaal alle landingen na 23.00 als vertraging worden aangemerkt en in de rapportages en handhaving van landingen na 23.00 worden opgenomen, zonder onderscheid tussen “normale” vertraging en “extensie” vertraging**. Dat onderscheid is niet gedefinieerd, dus fictief en daarnaast voor omwonenden onbegrijpelijk.

## 7) De weekendopenstelling

Wij tekenen nogmaals een diepgaand protest aan tegen de openingstijden op zondag, zoals geformuleerd in de ontwerp medegebruiksvergunning.





- a. Allereerst beperkt de regeling zich tot zondag en wordt ook op de zaterdagochtend de weekendrust van omwonenden te vroeg verstoord. In de voorgestelde ombuigingslijn van het Van Geel advies naar een meer zakelijk en brainport ondersteunend karakter is een openstelling op werkdagen vanaf 07.00 misschien nog enigszins begrijpelijk. Maar om omwonenden in het weekend al vanaf 07.00 uit hun bed te blazen is in geen enkel opzicht verdedigbaar.
- b. De voorgestelde regeling is naar omwonenden volstrekt inhoudsloos. Maar liefst 6 starts worden toegestaan tussen 07.00 en 07.30. Alsof dat niet genoeg zou zijn om mensen te wekken, worden ook nog 2 starts tussen 7.30 en 08.00 toegestaan, met de bijna hilarische omschrijving: *“Op zondag mogen maximaal zes vliegtuigen vertrekken tussen 7.00 uur en 7.30 uur met een gemiddelde op jaarbasis van vier starts op zondag tussen 7.00 uur en 7.30 uur. Tussen 7.30 uur en 8.00 uur mogen voorts twee vliegtuigen vertrekken of meer, als er voor 7.30 uur minder dan zes vliegtuigen zijn vertrokken, mits het totaal aantal starts tussen 7.00 uur en 8.00 uur op zondag maar niet meer dan acht bedraagt.”* Wie ooit het gebulder van een vertrekkende vlucht zelf heeft ervaren, weet dat men van de 1<sup>e</sup> start al klaarwakker wordt. En mocht men daarna onverhoopt weer inslapen, dan is de 2<sup>e</sup> start zeker voldoende om definitief te ontwaken. De regeling die ten tijde van Alders is ingevoerd (als “doekje voor het bloeden”) is dan ook volstrekt inhoudsloos en geeft alleen uiting aan minachting voor het leefbaarheidsbelang van omwonenden.
- c. De regeling is ten tijde van Alders verdedigd, vanuit de noodzaak voor “home based carriers” om vroeg te kunnen vertrekken, zodat zij tenminste “3 slagen per dag” naar dezelfde bestemming kunnen maken. En dat was weer nodig voor een “rendabele exploitatie”. Als alternatieve vorm van vluchtplanning is daarbij vanuit omwonenden het werken met wisselbestemmingen en zelfs 3-hoeksvluchten aangereikt. Dat was toen “onmogelijk”, inmiddels is dat dagelijkse praktijk. Daarentegen zijn de 3 slagen per dag inmiddels “onmogelijk”, simpelweg omdat steeds meer naar steeds verder weg gelegen bestemmingen wordt gevlogen. De toen aangevoerde “noodzaken” voor deze vroege vertrekken blijken dus achteraf niet verdedigbaar.
- d. De feitelijke reden voor het vertrekken op een dusdanig vroeg tijdstip, ook in het weekend, ligt in het streven naar optimalisatie van bedrijfsvoering door de betrokken vliegmaatschappijen. Voor de home based carriers(s), die geen alternatief hebben voor hun vertrek vanaf EA, valt hiervoor nog enig begrip op te brengen (zij kunnen daarin deels tegemoet worden gekomen bv via een differentiatie van landingsgelden, de positieve exploitatieresultaten van de luchthaven staan dit ruimschoots toe). Dit mag echter geen reden zijn om omwonenden in het weekend geen extra uur ochtendrust te gunnen.
- e. Vervroegde landingen in het weekend voor 08.00 (ook al geven deze aanzienlijk minder overlast dan vertrekkende vluchten) worden vanaf 07.00 ongeclausuleerd toegestaan. Daardoor wordt, op dezelfde wijze als vertraagde landingen na 23.00 tot slaapverstoring leiden, ook de slaapverstoring 's morgens vroeg op zondag toegestaan. De noodzaak of argumentatie daarvoor ontbreekt totaal. Vliegtuigen vliegen zelden sneller dan gepland en voor zover dat al aan de orde zou zijn, is een aankomsttijduverruiming vanaf 07.45 voor “vervroegde aankomsten” meer dan voldoende. Anders dreigt ook hier een maas te worden geopend, die kan worden benut ten laste van de ochtendrust in het weekend van omwonenden aan de dan geldende aanvliegszijde.
- f. **Er is samenvattend alle redenen om in het weekend het openingsvenster van EA aan te passen naar van 08.00 tot 23.00.** Één uur extra ochtendrust voor omwonenden in het weekend is niet te veel gevraagd als compensatie voor alle hinder die zij al in een reeks van jaren ten gunste van EA hebben moeten verduren.



- g. Daarmee wordt ook invulling gegeven aan dat deel van het advies Van Geel, waar deze optie duidelijk onder 3.4 “Vliegen aan dagranden” (het ontmoedigen van vluchten in het weekend voor 08.00) wordt aangereikt als een van de maatregelen waarmee binnen de gestelde norm (de 30%) kan worden gebleven.

## 5) Mogelijkheid van bezwaar

In de toelichting wordt gemeld *“Overeenkomstig artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht is dan tevens het maken van bezwaar tegen deze beschikking uitgesloten”*

Niet valt in te zien, waarom een medegebruiksvergunning voor EA niet voor beroep en bezwaar vatbaar zou zijn via de normale publieksrechtspraak. Indien dit al het gevolg zou zijn van de militaire status van de luchthaven Eindhoven, dan moet hierop een dusdanige **uitzondering worden gemaakt voor het civiele luchtvaart verkeer (wat inmiddels dominant is ten opzichte van het militaire verkeer) dat hiervoor een mogelijkheid voor beroep en bezwaar wordt geboden gelijk aan die bij andere civiele luchthavens**. De militaire status van de luchthaven Eindhoven mag geen reden zijn om omwonenden hun normale juridische toetsingsrechten bij civiele luchtvaart te ontnemen.

BVM2, 28-10-2022