

Inleiding

Op 12 oktober jl. heeft de directeur van de Militaire Luchtvaartautoriteit de ontwerp medegebruiksvergunning voor Eindhoven Airport aangeboden aan het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) en de voorzitter gevraagd om advies hierover te geven. Op 20 oktober jl. hebben MLA/Defensie en lenW een (hybride) informatiebijeenkomst georganiseerd om toelichting te geven op de ontwerp medegebruiksvergunning en vragen te beantwoorden. Op 1 november is er schriftelijk gereageerd op vragen die in deze informatiebijeenkomsten werden gesteld. Vervolgens heeft op 3 november een bijeenkomst plaatsgevonden waar in bijzijn van het NLR en To70 dieper in is gegaan op de uitgangspunten, de invoergegevens en de uitkomst van de geluidberekening. Zodoende is gestreefd naar een zo zorgvuldig mogelijk voorbereidingsproces. Op 14 november jl. werd het advies van de voorzitter van het LEO ontvangen.

In deze notitie wordt een reactie gegeven op het advies van de voorzitter van het LEO en de daarbij gevoegde reacties van de leden van het LEO.

Omvang van de geluidscontour

De voorzitter adviseert om bij het bepalen van de geluidscontour in de medegebruiksvergunning uit te gaan van het gemiddelde van de vlootvernieuwing over het jaar 2023, (18% vlootvernieuwing (effectief 13%) (1).

Reactie: Dit onderdeel van het advies wordt overgenomen in de medegebruiksvergunning (1). Besloten is om de grenswaarde voor de civiele gebruikruimte met het gemiddeld in 2023 te verwachten percentage vlootvernieuwing te berekenen in plaats van het te verwachten percentage vlootvernieuwing in 2022 (18% in plaats van eerder 15%; effectief 13,7% in plaats van 11%). Hiermee wordt invulling gegeven aan het advies van de heer Van Geel om door middel van vlootvernieuwing de civiele geluidbelasting stapsgewijs te verminderen.

Als alternatief op dit voorstel wordt geadviseerd om het maximaal aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen op 40.500 in plaats van 41.500 vast te stellen (2).

Reactie: Het alternatief van het maximeren van het aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen op 40.500 (2) wordt conform eerder standpunt niet overgenomen. Het aantal van 40.500 vliegtuigbewegingen zal wel worden gebruikt als referentiesituatie voor het MER.

Tussentijdse bijstelling geluidscontour 2024

Er wordt geadviseerd om in 2023 een evaluatiemoment in te bouwen waarbij volgens bovenstaande methodiek voor 2023, in lijn met het ALARA-principe, de aan te houden vlootvernieuwing wordt bepaald en deze wordt vertaald in een verkleining van de vergunde geluidsruimte voor 2024 (3).

Reactie: Dit onderdeel van het advies wordt overgenomen (3). De looptijd van de vergunning is ten opzichte van de ontwerpvergunning aangepast tot één jaar, 2023. Voor de ontwerpvergunning voor 2024 zal ook de gemiddelde verwachte vlootvernieuwing voor 2024 worden gebruikt voor het berekenen van de maximale civiele geluidbelasting. Verder is het uitgangspunt dat de inhoud van de vergunning voor 2024 in principe zoveel mogelijk hetzelfde zal zijn aan de vergunning voor 2023.

Input voor wijziging Luchthavenbesluit

Daarnaast zijn adviezen gegeven over het betrekken van een aantal onderwerpen bij de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven. Zoals de regeling voor de openingstijden op zondagochtend (4), het sturen op het stimuleren van het gebruik van de nieuwe generatie vliegtuigtypes in de vroege ochtend (5) en het onderzoeken van een gangbare rechtsgang voor de medegebruiksvergunning en het Luchthavenbesluit (6).

Reactie: In het kader van de wijziging van het Luchthavenbesluit zal beoordeeld worden of de openingstijden, waaronder de regeling voor de zondagochtend (4), zoals deze zijn vastgesteld in artikel 4.2.1 en in de medegebruiksvergunning, aangepast worden. Bij dit traject zal ook worden betrokken het onderzoeken van mogelijkheden om het gebruik van de nieuwe generatie vliegtuigtypes in de vroege ochtend en late avond te stimuleren (5).

Sinds 2003 is het wettelijk zo geregeld dat de gang naar de bestuursrechter is uitgesloten tegen luchthavenbesluiten voor Schiphol, Lelystad, Eindhoven (inclusief de medegebruiksvergunningen) en Rotterdam (6). De rechtsbescherming voor deze besluiten is verplaatst naar de civiele rechter. Tegen alle andere luchthavenbesluiten staat wel direct beroep bij de bestuursrechter open. Dat er geen gangbare rechtsgang mogelijk is doordat het civiele gebruik van de luchthaven valt onder militaire wetgeving is daarom niet correct. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat door het Rijk een onderzoek zal worden uitgevoerd naar het mogelijk maken van direct beroep bij de bestuursrechter tegen luchthavenbesluiten. Dit vanwege de rechtseenheid, de aan de laagdrempelige bestuursrechtelijke rechtsgang verbonden voordelen voor luchthavens, burgers en maatschappelijke organisaties. Een gelijke rechtsgang schept ook duidelijkheid voor alle luchthavenbesluiten. Hiervoor moet wetgeving worden aangepast. IenW bereidt momenteel een wetsvoorstel voor. Dit is in de afrondende fase. Momenteel is de planning als volgt: begin 2023 zal het proces van internetconsultatie volgen en daarna volgen andere formele stappen zoals aanbieding aan de ministerraad en na positieve besluitvorming, advisering door de Raad van State en behandeling door de beide Kamers der Staten-Generaal.

Alternatieve boeteregeling en extensieregeling

Ook wordt medewerking gevraagd bij het traject om een alternatieve boeteregeling te onderzoeken (7) en wordt aangegeven dat er binnen het LEO en onder omwonenden van de Luchthaven Eindhoven onduidelijkheid bestaat over het verschil tussen extensies en vluchten met vertraging (8).

Aangaande een alternatieve boeteregeling (7) is eerder gemeld dat een boeteregeling zoals deze werd uitgevoerd niet mogelijk is binnen de wettelijke kaders van het Luchthavenbesluit. De vertraagde landingen en vluchten met een extensieregeling moeten passen binnen de kaders van het Luchthavenbesluit en die van de medegebruiksvergunning. Binnen de wettelijke kaders kan tussen de exploitant van de luchthaven en de bewoners een regeling worden afgesproken, zijnde een vrijwillige bijdrage, bij het uitvoeren van vluchten die op grond van het Luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunning zijn toegestaan. IenW en Defensie hebben eerder aangegeven open te staan om vanwege de relatie met het Luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunning hierover mee te denken.

De onduidelijkheid die bestaat omtrent het verschil tussen vluchten met een extensieregeling en vertraagde landingen (8) is onder andere geadresseerd in 'Beantwoording vragen informatiebijeenkomst medegebruik vergunning Eindhoven Airport 2023-2024' van 1 november jl. Naar deze antwoorden wordt daarom verwezen. Samengevat: op grond van het Luchthavenbesluit en

de medegebruiksvergunning zijn er twee regelingen voor landingen tussen 23:00 en 24:00 uur die in artikel 4.2.2, eerste en het tweede lid, zijn beschreven.

Allereerst zijn tussen 23:30 en 24:00 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 23:00 en 24:00 uur toe te staan, mits deze voldoen aan de voorwaarden uit het Luchthavenbesluit.

Reactie op binnengekomen reacties LEO-leden

Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW)

1. BOW benoemt in haar reactie dat de invoergegevens van de berekeningen die door het NLR zijn uitgevoerd niet als bijlage bij de aanvraag of de ontwerp-vergunning zijn opgenomen.

Reactie: De inhoud van deze invoergegevens is zeer technisch en daarom niet als bijlage opgenomen bij de vergunning. Op aanvraag is de informatie aan geïnteresseerden verstuurd. Het Ministerie van IenW en de MLA hebben het NLR verzocht om de invoergegevens beschikbaar te stellen aan geïnteresseerden.

2. BOW benoemt in haar reactie dat voor het jaar 2024 betreffende het percentage vlootvernieuwing niet uitgegaan zou moeten worden van het percentage vlootvernieuwing voor 2023.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (2) reactie gegeven.

3. BOW benoemt in haar reactie dat 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 niet overeenkomt met het in de ontwerp medegebruiksvergunning opgenomen geluidsruimte.

Reactie: Aanleiding voor het berekenen van de civiele gebruiksruimte voor 2023 was de beschikbaarheid van nieuwe geluid- en prestatiegegevens. Voor 2023 zijn dezelfde uitgangspunten genomen voorafgaand aan de technische omzetting van het vergunde oppervlak. Er mogen dus niet meer dan 41.500 vliegtuigbewegingen worden uitgevoerd, en het oppervlak moet kleiner zijn dan 9,39 km². Daarnaast is gerekend met de operatie van 2019 omdat dit gebruiksjaar tot de inwerkingtreding van de wijziging van het Luchthavenbesluit als referentie geldt. Defensie en IenW hebben voor deze uitgangspunten gekozen, hoewel dit afwijkt van de aanvraag van Eindhoven Airport. De uitgangspunten die Defensie en IenW hebben gehanteerd voor de geluidberekening zijn aan Eindhoven Airport meegedeeld. Nadat bij de informatiebijeenkomsten vragen zijn gesteld over de gehanteerde uitgangspunten is voor de zekerheid aan Eindhoven Airport gevraagd om aan te geven of de uitgangspunten worden onderschreven. Dit bleek het geval.

4. BOW benoemt in haar reactie dat de vlootvernieuwing en de beperkingen van het vliegen aan de randen van de dag volledig worden meegenomen de geluidsruimte kleiner zou moeten zijn dan de geluidscontour zo als opgenomen in de ontwerp medegebruiksvergunning.

Reactie: De geluidsruimte zoals opgenomen in de definitieve vergunning is berekend op basis van 13,7% effectieve vlootvernieuwing. Het krimpen van de geluidsruimte als gevolg van het beperken van vluchten aan de randen van de dag is geen onderdeel van de stand-still op basis van de adviezen van de heer Van Geel.

5. BOW benoemt in haar reactie dat het onjuist is om zonder nadere motivatie de getalsmatige begrenzing van het aantal vliegbewegingen op 41.500 te gebruiken in de medegebruiksvergunning.

Reactie: Het aantal van 41.500 vliegtuigbewegingen volgt uit de adviezen van de heer Van Geel, die een stand-still adviseert op basis van de realisatie van het vliegverkeer in 2019. In het document 'Beantwoording vragen informatiebijeenkomst medegebruik vergunning Eindhoven Airport 2023-2024.' is antwoord gegeven op de vraag 'Waarom worden de aantallen 40.500 en 41.500 door elkaar gebruikt?'. Voor verdere informatie wordt naar dit document verwezen. .

6. BOW benoemt in haar reactie dat het onduidelijk is 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.

Reactie: De systematiek voor wat betreft startprocedures blijft onveranderd. Dit betekent dat er conform het MER in de handavingsberekening wordt gerekend met het NADP1 profiel voor alle vluchten. Dit geldt ook voor de prestatiegegevens uit appendices 14.3. De effecten van NADP1 en NADP2 worden onderzocht in het MER ten behoeve van de implementatie van het nieuwe sturingsmodel voor civiel geluid.

BVM2

1. Algemeen. BVM2 benoemt in zijn reactie de manier waarop er door het bevoegd gezag gereageerd wordt op de ingezonden reacties van LEO leden.

Reactie: Defensie en IenW geven door middel van deze reactienota op de ingezonden punten reactie: In het document 'Beantwoording vragen informatiebijeenkomst medegebruik vergunning Eindhoven Airport 2023-2024.' hebben wij antwoord gegeven op de vraag 'Wat is er met de reacties op de zienswijzen op de vorige vergunning (2022) gebeurd?' Onderstaand is een aangevulde versie van dit antwoord opgenomen.

Het is 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. U krijgt bij het ontwerp-luchthavenbesluit en bijbehorende ontwerp-medegebruiksvergunning en MER wederom de gelegenheid te reageren met een zienswijze.

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.

2. De voorgestelde vergunde geluidscontour. BVM2 benoemt in zijn reactie dat de geluidscontour zoals opgenomen in de ontwerp medegebruiksvergunning niet overeenkomt met de aanvraag van Eindhoven Airport (1). Ook benoemt BVM2 dat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen zoals opgenomen in de medegebruiksvergunning zou moeten worden teruggebracht naar 40.500 (2). Daarnaast benoemt BVM2 dat de reductie van vluchten aan de randen van de dag, die een nachtstrafactor hebben, niet is doorberekend in opgenomen geluidscontour (3).

Reactie

1. Zie hiervoor het antwoord hierboven op punt 3 van de reactie van BOW.
2. Zie hiervoor het antwoord hierboven op punt 5 van de reactie van BOW.
3. Zie hiervoor het antwoord hierboven op punt 4 van de reactie van BOW.

3. De grafische contour bijlage bij de brief van het NLR BVM2 benoemt in zijn reactie dat de opgenomen visuele contour kleiner getekend moet zijn en vraagt zich af waarom de contour aan de noordoostzijde kleiner is dan de contour zo als deze in het LHB besluit is opgenomen terwijl het getekende contour aan de zuidwest zijde bijna gelijk is gebleven.

Reactie: In het document 'Beantwoording vragen informatiebijeenkomst medegebruik vergunning Eindhoven Airport 2023-2024.' hebben wij antwoord gegeven op de vraag 'Welke contouren zijn aangeboden door het NLR met brief d.d. 11 oktober 2022?' en de vraag 'Het lijkt alsof de contour aan de Noordzijde verder krimpt dan aan de Zuidzijde, kan dit verschil worden toegelicht?'. Graag verwijzen wij naar dit antwoord als reactie op dit punt BVM2.

4. De voorgestelde termijn van de MGV2023/24. BVM2 benoemt in zijn reactie dat het niet eens is met de termijn van de medegebruiksvergunning van twee jaar.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (3) reactie gegeven.

5. Handhaving. BVM2 benoemt in zijn reactie dat er op overschrijdingen gehandhaafd moet worden en dat de wijze van handhaving moeten worden uiteengezet in de medegebruiksvergunning.

Reactie: De Militaire Luchtvaart Autoriteit is verantwoordelijk voor toezicht op de naleving van de onderhavige vergunning en het Luchthavenbesluit. Op basis van artikel 10.30 van de Wet Luchtvaart zullen bij overschrijding van een van de grenswaarden, die zijn vastgelegd ten behoeve van het vergunde burgermedegebruik van in dit geval Eindhoven Airport, maatregelen worden voorgeschreven om de geluidsbelasting van de burgerluchtvaart terug te dringen.

6. Terugdringen vertraagde landingen na 23.00. BVM2 benoemt in zijn reactie dat er geen vertraagde vluchten na 23.30 zouden mogen landen. Ook benoemt BVM2 dat de oude boeteregeling met aangepaste ingangstijd weer in werking zou moeten worden gesteld en dat het verschil tussen vertraagde vluchten en vluchten die onder de extensieregeling vallen moet worden afgeschaft.

Reactie: Als uitwerking van het advies van de heer Van Geel is het sinds het winterseizoen 2020 niet meer toegestaan om geplande landingen na 23:00 uur uit te voeren. Aanvullend daarop is met de medegebruiksvergunning voor 2021 geregeld dat het aantal vertraagde landingen tussen 23:30 en 24:00 uur verder is beperkt ten opzichte van wat in het Luchthavenbesluit is toegestaan. In het kader van de wijziging van het Luchthavenbesluit zal beoordeeld worden of de openingstijden voor het civiele medegebruik worden aangepast. Zie hiervoor ook de reactie op punt (4) van het advies van de voorzitter van het LEO. In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op het punt van de boeteregeling (7) reactie gegeven.

7. De weekendopenstelling. BVM2 benoemt in zijn reactie dat de openingstijden in het weekend zouden moeten worden aangepast naar 8:00 tot 23:00.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (4) reactie gegeven.

8. De mogelijkheid van bezwaar. BVM2 benoemt in zijn reactie de mogelijkheid van bezwaar tegen de medegebruiksvergunning.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (6) reactie gegeven.

De heer Van Geuns

1. De heer Van Geuns benoemt in zijn reactie dat er in de medegebruiksvergunning een reductie van de geluidshinder van minimaal 3% zou moeten worden gerealiseerd ten opzichte van 2019 welke zowel in het geluidsruijnte oppervlakte als in het aantal vliegbewegingen tot uiting zou moeten komen.

Reactie: Met deze vergunning wordt vastgehouden aan de door de heer Van Geel geadviseerde stand-still. Het gaat hier om een technische omzetting, waarbij de ruimte die ontstaat door toepassing van nieuwe prestatiegegevens (appendices) in mindering wordt gebracht op de vergunde geluidsruijnte. Ten opzichte van de realisatie in 2019 levert deze omzetting een significante reductie op.

2. De heer Van Geuns benoemt in zijn reactie dat hij vraagtekens zet bij de berekeningen en de gebruikte parameters aangezien de berekeningen op de punten (a) de verzvaring van de gebruikte vlootmix en (b) het gebruik van andere startprocedures, nl. NADP2 i.p.v. NADP1.

Reactie onderdeel a: In het document 'Beantwoording vragen informatiebijeenkomst medegebruik vergunning Eindhoven Airport 2023-2024.' hebben wij antwoord gegeven op de vraag 'Hoe wordt meegenomen dat er met zwaardere/grotere toestellen wordt gevlogen in 2023? Graag verwijzen wij naar dit antwoord als reactie op punt a van de heer van Geuns.

Reactie onderdeel b. De systematiek voor wat betreft startprocedures blijft onveranderd. Dit betekent dat er conform het MER in de handavingsberekening wordt gerekend met het NADP1 profiel voor alle vluchten. Dit geldt ook voor de prestatiegegevens uit appendices 14.3. Het toepassen van verschillende startprocedures wordt onderzocht in het nieuwe MER en in de totstandkoming van de wijziging van het Luchthavenbesluit.

3. De heer Van Geuns benoemt in zijn reactie dat de in de medegebruiksvergunning opgenomen beperking ten aanzien van de geplande vluchten na 23:00 verder ingeperkt zou moeten worden tot 0 vluchten. Hiermee zou ook een einde moeten komen aan de extensieregeling.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (4) ingegaan.

4. De heer Van Geuns benoemt in zijn reactie dat er geen vluchten voor 07:00 gepland mogen worden en dat dit ook betekent dat er geen motoren gestart zouden moeten worden voor die tijd.

Reactie: De luchthaven is, conform luchthavenbesluit, vanaf 07:00 uur geopend voor vertrekkend en landend verkeer. Voor 07:00 uur is het niet toegestaan om te vertrekken met commercieel

luchtverkeer vanaf Eindhoven. Het is niet verboden om vluchten te plannen voor 07:00 uur, zolang de realisatie na 07:00 uur plaatsvindt.

5. De heer Rob van Geuns benoemt in zijn reactie het verbieden van alle vluchten voor 8:00 op zondagochtend.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (4) reactie gegeven.

6. De heer Rob van Geuns benoemt in zijn reactie dat er voor het jaar 2024 een additionele verlaging van de geluidsruimte zou moeten plaats vinden van 3%.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (3) reactie gegeven.

Bewonersplatform Woensel Noord

Het Bewonersplatform Woensel Noord benoemt in zijn reactie dat de vlootvernieuwing in 2023 in de ontwerp medegebruiksvergunning niet mee kan wegen voor de geluidsruimte van 2024 en dat dit niet correct is.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (3) reactie gegeven.

Provincie Noord-Brabant

De Provincie Noord-Brabant vraagt in haar reactie of de beperking van de geluidscontour van 9,39 km² in 2022 naar de in de ontwerpvergunning opgenomen 9,24 km² voor 2023-2024 voorkomt uit een vermindering in verband met meteorocorrectie en/of dat dit een (partiële) vermindering betreft in verband met de 11% effectieve vlootvernieuwing (9).

Reactie: De meteomarge is in de medegebruiksvergunning van 2022 in mindering gebracht op de geluidscontour. De vergunde geluidsruimte in 2022 is dus exclusief meteomarge. De geluidsruimte zoals opgenomen in de ontwerp medegebruiksvergunning voor 2023 en 2024 is tevens exclusief meteomarge. De beperking komt voort uit het verwachte effect van vlootvernieuwing en het gebruik van nieuwe invoergegevens.

Maximaal aantal vliegbewegingen. Provincie Noord-Brabant benoemt in haar reactie dat een afname van het aantal vergunde vliegbewegingen van 41.500 naar 40.500 past binnen de sturingsmethodiek 'hinderbeperking voor de omgeving'.

Reactie: De huidige sturing op het civiele medegebruik verloopt via het vaststellen van een bepaald oppervlak in km² dat als grenswaarde zal gelden voor de maximale civiele geluidsbelasting. Als aanvullende grenswaarde wordt ook een maximumaantal vliegtuigbewegingen vergund worden. Met deze medegebruiksvergunning wordt vastgehouden aan het aantal van 41.500 vliegtuigbewegingen. Dit aantal volgt uit de adviezen van de heer Van Geel, die een stand-still adviseert op basis van de realisatie van het vliegverkeer in 2019. Het aantal van 40.500 vliegtuigbewegingen geldt als referentiesituatie voor het MER en zal niet als maximumaantal worden gehanteerd. Met de huidige vergunning neemt het oppervlak van de burgergeluidsruimte af. Conform het advies van de voorzitter van het LEO is de grenswaarde voor de civiele gebruiksruimte met het gemiddeld in 2023

te verwachten percentage vlootvernieuwing berekend (13,7% effectieve vlootvernieuwing). Hiermee wordt invulling gegeven aan het advies van de heer Van Geel om door middel van vlootvernieuwing de civiele geluidbelasting stapsgewijs te verminderen. Centraal bij het sturingsmodel voor civiel geluid staat het verminderen van de civiele geluidbelasting als hinderbeperking voor de omgeving.

Vlootvernieuwing. Provincie Noord-Brabant benoemt in haar reactie dat de winst die door vlootvernieuwing gerealiseerd ten behoeven moet komen aan de omgeving, door middel van een kleiner geluidsoppervlakte dan 9,24 km² zoals opgenomen in de ontwerp medegebruiksvergunning.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (3) reactie gegeven.

Nieuwe generatie vliegtuigtypes. Provincie Noord-Brabant benoemt in haar reactie dat de vergunningverlenende instanties een voorschrift kunnen opnemen waarbij de starts en landingen van oude generatie vliegtuigtypes naar later in de ochtend en de middag worden verschoven.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (5) reactie gegeven.

Gemeente Eindhoven

Vergunde periode. De gemeente Eindhoven (die in haar reactie mede namens de gemeenten Bergeijk, Best, Boxtel, Eersel, Helmond, Oirschot, Meijerijstad, Reusel-De Mierden, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre spreekt) benoemt in haar reactie dat de vergunde periode beperkt moet worden tot één jaar om voor 2024 opnieuw te kijken naar de afname van de geluidsruimte.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (3) reactie gegeven.

Berekende geluidsoppervlakte. De gemeente Eindhoven vraagt in haar reactie hoe het komt dat het effect van de afname van de geluidsruimte door 15% vlootvernieuwing (11% effectief) in de afname van de contour niet zo groot lijkt.

Reactie: In het document 'Beantwoording vragen informatiebijeenkomst medegebruik vergunning Eindhoven Airport 2023-2024.' hebben wij antwoord gegeven op de vraag 'Welke contouren zijn aangeboden door het NLR met brief d.d. 11 oktober 2022?' en de vraag 'Het lijkt alsof de contour aan de Noordzijde verder krimpt dan aan de Zuidzijde, kan dit verschil worden toegelicht?' Graag verwijzen wij naar dit antwoord als reactie op dit punt BVM2.

Regeling vluchten na 23.00. De gemeente Eindhoven benoemt in haar reactie de wens voor duidelijkheid over een alternatieve boeteregeling.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (7) reactie gegeven.

Vluchten op zondag tussen 7:00 en 8:00. De gemeente Eindhoven benoemt in haar reactie dat de in de ontwerp medegebruiksvergunning beperking van de vluchten op de zondagochtend aan te passen naar maximaal twee vluchten tussen 7:00 en 7:30 en maximaal 6 vluchten tussen 7:30 en 8:00.

Reactie: In de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO wordt op dit punt (4) reactie gegeven.

Addendum gemeente Helmond

De gemeente Helmond benoemt in haar addendum dat de vliegbewegingen van burgerluchtvaart en militaire luchtvaart altijd in samenhang met elkaar moeten worden gezien.

Reactie: In het Luchthavenbesluit zijn twee afzonderlijke gebruiksruimtes opgenomen voor het militaire verkeer en het civiele medegebruik. De geluidbelasting van het militaire verkeer mag de grenswaarde niet overschrijden en dit geldt ook voor het civiele medegebruik. Het militaire vliegverkeer is geen onderdeel van de adviezen van de heer Van Geel. Maar omdat de Koninklijke Luchtmacht zich bewust is van het veroorzaken van geluidhinder, wordt gekeken op welke wijze overlast voor de omgeving zoveel mogelijk kan worden beperkt. Bijvoorbeeld door het aanpassen van vliegroutes of het oefenen boven de Noordzee. Defensie voorziet dat in de toekomst meer gevlogen zal worden dan nu het geval is. Van Defensie wordt verwacht dat de operationele gereedheid toeneemt vanwege toegenomen dreiging door de oorlog in Oekraïne en het oosten. Defensie blijft hierbij, net als nu het geval is, binnen de vergunde geluidsruimte.

Transavia

Transavia benoemt in haar zienswijze dat een maximum van jaarlijks 50 vluchten tussen 23:00 en 24:00 niet is opgenomen in het Luchthavenbesluit en dat een maximum van 50 vluchten na 23:30 uur zoals opgenomen in de ontwerp medegebruiksvergunning zorgt voor ongewenste negatieve effecten zoals een toename van het brandstofgebruik en daarmee een toename van CO₂-uitstoot. Transavia verzoekt om een aanpassing van het maximum van 50 naar 70 vluchten na 23:30 uur.

Reactie:

In artikel 4.2.2, eerste lid, onderdeel a, van het Luchthavenbesluit is een maximum van 8 landingen per dag toegestaan tussen 23.00 en 24.00 uur. In de medegebruiksvergunning aan Eindhoven Airport mag niet meer vergund worden dan in het Luchthavenbesluit is mogelijk gemaakt, maar wel minder. De regeling over het aantal vertraagde landingen tussen 23:30 en 24:00 uur is een voorbeeld van zo'n beperking. In het kader van de wijziging van het Luchthavenbesluit zal ook naar de openingstijden voor het civiele medegebruik worden gekeken. Hiervoor wordt ook verwezen naar de reactie op onderdeel (4) van het advies van de voorzitter van het LEO. Zowel de extensieregeling als de regeling voor de vertraagde landingen na 23:00 uur zullen hier bij aan de orde komen.