

Betreft: Reactie MLA/Defensie en IenW op Advies over ontwerp medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2024

Inleiding

Op 26 september jl. heeft de directeur van de Militaire Luchtvaartautoriteit de ontwerp medegebruiksvergunning 2024 voor Eindhoven Airport aangeboden aan het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) en de voorzitter gevraagd om advies hierover te geven. In de LEO vergadering van 28 september jl. hebben Defensie en IenW toelichting gegeven op de ontwerp-medegebruiksvergunning en vragen hierover beantwoord. Zodoende is gestreefd naar een zo zorgvuldig mogelijk voorbereidingsproces. Op 7 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.

Navolgbaarheid onderliggende uitgangspunten, aannames en beleidskeuzes

De voorzitter geeft aan dat de onderliggende uitgangspunten, aannames en beleidskeuzes die leiden tot de te nemen besluiten niet altijd navolgbaar zijn en dat het belangrijk is dat navolgbaar is hoe vlootvernieuwing verwerkt is tot de voorgestelde vermindering van de geluidsruimte.

Reactie: De beide ministeries streven naar transparantie in de totstandkoming van de medegebruiksvergunning. Om de LEO leden gelegenheid te geven om vragen te stellen over de totstandkoming, de uitgangspunten, aannames en beleidskeuzes is de ontwerp-medegebruiksvergunning 2024 in de LEO vergadering van juni en september als wel in de voorafgaande werkgroepen geluid geagendeerd en besproken. In de vergadering van juni heeft Eindhoven Airport haar aanvraag voor de nieuwe vergunning incl. de rapportage over de verwachte vlootvernieuwing toegelicht. In de vergadering van september hebben Defensie en IenW uitleg gegeven over de second opinion en de ontwerp-vergunning en zijn vragen beantwoord. Tijdens deze momenten zijn door de leden van het LEO geen vragen gesteld over de manier waarop de vlootvernieuwing is verwerkt in de vermindering van de geluidsruimtes. Voor de beide ministeries kwam het daardoor onverwacht dat er in de zienswijze toch vragen zijn over de navolgbaarheid van gehanteerde uitgangspunten, aannames en beleidskeuzes. In het eerste kwartaal van 2024 zal gestart worden met het proces ter voorbereiding van de medegebruiksvergunning voor 2025. Voordat dit proces wordt toegelicht in de vergadering van het LEO op 21 maart 2024, wordt voorgesteld dat in de daaraan voorafgaande werkgroep geluid wordt gesproken over deze zorg en hoe deze weg genomen kan worden.

Herziening Luchthavenbesluit

De voorzitter geeft aan dat de medegebruiksvergunning 2025 een zwaarder karakter krijgt vanwege de vertraging van de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven.

Reactie: In het eerste kwartaal van 2024 zullen MLA/Defensie en IenW een voorstel voor de voorbereiding van de medegebruiksvergunning 2025 met Eindhoven Airport bespreken. Het proces voor de medegebruiksvergunning 2025 zal vervolgens worden besproken in de LEO vergadering van maart 2024.

Reactie op binnengekomen reacties LEO-leden

De medegebruiksvergunning 2024 is zoals afgesproken in het LEO opgesteld volgens dezelfde uitgangspunten als de medegebruiksvergunning 2023. De punten ingebracht op de uitgangspunten 2024 komen in grote mate overeen met de punten ingebracht op de medegebruiksvergunning 2023. De reactie van MLA/Defensie en IenW is daarom op deze punten in grote lijnen gelijk aan de reactie in 2023 en in 2023 voldoende besproken.

Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW)

Preambule

BOW benoemt dat de geluidswinst die is ontstaan door het inzetten van stillere toestellen en de beperkingen van het vliegen aan de randen van de dag niet zijn meegenomen in de vergunning.

Reactie: De geluidsruimte zoals opgenomen in de definitieve vergunning is berekend op basis van 20% effectieve vlootvernieuwing. Het verkleinen 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.

Kanttekeningen

1. BOW geeft aan dat Adecs in het Rapport Validatie vlootvernieuwing 2024 op een iets hoger percentage vlootvernieuwing uitkomt dan To70 in de Notitie vlootvernieuwing EA t/m 2024).

Reactie: Dit is onjuist. In bovenstaande rapporten is te lezen dat Adecs op een lager percentage vlootvernieuwing uitkomt dan To70. Adecs benoemt als verwachting 18,6% en To70 benoemt 20%.

2. BOW benoemt dat het niet navolgbaar is op welke manier de vlootvernieuwing is verwerkt tot een vermindering van de geluidsruimte.

Reactie: Is meegenomen in de reactie op het advies van de voorzitter van het LEO.

3. BOW noemt dat 2019 niet als referentie mag dienen, omdat deze niet past binnen de vergunde geluidsruimte.

Reactie: De operatie van 2019 paste binnen het op dat moment vergunde oppervlak in de medegebruikvergunning, namelijk 10,3 km². Wel was er door weersomstandigheden een (kleine) overschrijding van de grenswaardencontour in het zuidwesten.

Besloten is om het scenario wat ten grondslag ligt aan deze ontwerp-medegebruikvergunning te baseren op de operatie van 2019, maar wel afgeschaald tot 40.500 vliegtuigbewegingen (ipv 41.500). Hiermee wordt het scenario afgeschaald tot een oppervlakte verminderd met de zgn. meteomarge.

4. BOW benoemt dat de berekening voor de geluidsruimte niet klopt omdat de reeds uitgevoerde beperkingen van het vliegen aan de randen van de dag niet volledig wordt meegenomen. Daarnaast benoemt BOW dat de vergunning ruimte biedt voor vlootverzwaring.

Reactie: De geluidsruimte zoals opgenomen in de definitieve vergunning is berekend op basis van 20% effectieve vlootvernieuwing. Het beperken 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.

Voor het tweede deel moet opgemerkt worden dat de vergunning ook niet tot doel heeft vlootverzwaring te voorkomen of te beperken. De vergunning geeft een bovengrens aan de geluidbelasting, niet de geluidniveaus van individuele toestellen. Hoe vlootverzwaring in de praktijk wordt meegenomen wordt beschreven in het document 'Beantwoording vragen informatiebijeenkomst medegebruik vergunning Eindhoven Airport 2023-2024.' specifiek in het

antwoord op de vraag 'Hoe wordt meegenomen dat er met zwaardere/grotere toestellen wordt gevlogen in 2023?'

5. BOW benoemt dat het onjuist is om aan een begrenzen van het maximaantal vliegbewegingen op 41.500 vast te houden omdat deze getalsmatige begrenzing is geformuleerd op basis van een referentiescenario dat in strijd is met het Luchthavenbesluit.

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. Zie verder ook het antwoord op punt 3 hierboven.

6. BOW benoemt dat het onduidelijk is of voor de nieuwe toestellen, ook de feitelijk uitgevoerde startprocedures in de berekeningen van het NLR zijn meegenomen.

Reactie: De systematiek voor wat betreft startprocedures blijft onveranderd. Dit betekent dat er conform het MER in de handhavingsberekening 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. Ook dit blijft conform de afspraken in het LEO ongewijzigd ten opzichte van de medegebruiksvergunning 2023.