

Militaire Luchtvaart Autoriteit
t.a.v. commodore J.P. Apon
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Datum: 2 december 2021
Kenmerk: C2021008
Onderwerp: Reactie op ontwerp medegebruiksvergunning
Eindhoven Airport 2022
Bijlage(n): Binnengekomen reacties LEO-leden

Geachte commodore Apon,

Op 15 november jl. heeft u aan mij als voorzitter van het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) gevraagd om te komen met een advies over de ontwerp medegebruiksvergunning voor het civiel medegebruik van de militaire Luchthaven Eindhoven in 2022. Graag wil ik u danken voor de mogelijkheid die u de leden van het LEO en mij biedt in het proces waarin u komt tot een medegebruiksvergunning voor de Luchthaven Eindhoven.

Graag had ik deze adviesvraag plenair besproken met onze leden in een LEO-bijeenkomst. Door de korte voorbereidingstijd die u mij voor dit advies hebt gegeven is dit niet mogelijk gebleken. Daarom heb ik er als voorzitter voor moeten kiezen om de verschillende aan mij toegestuurde reacties te bundelen en daar waar nodig van een duiding te voorzien. Deze duiding treft u verder in deze brief.

Bijgevoegd treft u de verschillende reacties die door de leden van het LEO zijn toegestuurd. Uit de verschillende reacties is een aantal gezamenlijke elementen te onderkennen.

- Er is veel waardering dat (leden van) het LEO betrokken worden bij het proces voor het verlenen van de medegebruiksvergunning. Dit wordt door de leden gezien als grote verbetering die de positie van het LEO ondersteunt.
- Diezelfde waardering geldt voor de uitgebreide wijze waarop informatie is verstrekt en vragen zijn beantwoord gedurende de fysieke en digitale bijeenkomsten.
- Wel vragen leden om bij het doen van voorstellen steeds een relatie te leggen naar de adviezen c.q. de besluitvorming daarvan, zoals verwoord in het adviesrapport 'Opnieuw Verbonden'.
- Daarnaast wordt in algemene zin aandacht gevraagd voor expliciete handhaving van de vast te stellen besluiten en bepalingen in de medegebruiksvergunning.
- Gelet op het 'overgangskarakter' van deze medegebruiksvergunning, in aanloop naar een nieuw luchthavenbesluit, zijn er geen principiële bezwaren tegen het verlenen van de vergunning als zodanig. Transavia verzet zich in haar reactie echter expliciet tegen het opnemen van de grens van 23.30 uur in de vergunning en het stellen van een maximum van 50 vluchten tussen 23.30 en 24.00 uur op jaarbasis.

In de verschillende reacties van de leden van het LEO worden de nodige nuances aangekaart. Een aantal hiervan licht ik graag toe.

Het toestaan van vertraagde landingen ná 23.00 uur

In lijn met het advies 'Opnieuw Verbonden' is het volgens de ontwerp medegebruiksvergunning in 2022 niet mogelijk om vluchten te plannen ná 23:00 uur. Om vertraagde landingen toch te laten plaatsvinden in Eindhoven is in de ontwerp vergunning een maximum van acht vertraagde vluchten per dag toegestaan, met dien verstande dat tussen 23.30 uur en 24.00 deze mogelijkheid is beperkt tot twee vertraagde landingen, tot een maximum van 50 vertraagde landingen per jaar.

Over het algemeen is er onder de leden van het LEO begrip voor de mogelijkheid om vertraagde landingen na 23.00 uur nog te laten landen in Eindhoven, met dien verstande dat het aantal vertragingen zo maximaal mogelijk wordt geminimaliseerd. Op de mogelijkheid om ook na 23.30 uur vertraagde landingen toe te staan wordt echter door verschillende omwonendenvertegenwoordigers en de omliggende gemeenten afkeurend gereageerd. Reden hiervoor is het verdwijnen van de boeteregeling, die ten tijde van het gepland laten landen van vluchten tot 23.30 uur van toepassing was voor vertraagde landingen vanaf 24.00 uur.

Gelet op de uitdrukkelijke wens van een aantal leden van het LEO zou het zinvol zijn om de mogelijkheden tot het opnemen van een dergelijke boeteregeling in het toekomstige Luchthavenbesluit te bekijken.

Gezien de grote waarde van een dergelijke boeteregeling voor de acceptatie van de vertraagde vluchten in de omgeving van de Luchthaven Eindhoven kan onderwijl binnen het LEO worden bekeken of een boeteregeling afgestemd kan worden op de landende civiele vluchten vanaf 23.30 uur.

Vluchten op zondagochtend tussen 07.00 en 08.00 uur

Een aandachtspunt dat door een meerderheid van de leden van het LEO wordt genoemd in haar reacties is de vluchten die op zondagochtend plaats mogen vinden. In de ontwerp medegebruiksvergunning staat hierover opgenomen dat tussen 07.00 en 07.30 maximaal zes starts van civiele vliegtuigen per dag zijn toegestaan met een gemiddelde van maximaal vier starts per dag op jaarbasis. In totaal zijn er tussen 07.00 en 08.00 uur maximaal acht starts van civiele vliegtuigen per dag toegestaan.

Er bestaat bij vertegenwoordigers van omwonenden en de verenigde omliggende gemeenten de wens om op zondagochtend pas vanaf 08.00 uur vluchten toe te staan op de Luchthaven Eindhoven.

Het beperken van de vluchten op zondagochtend tussen 07.00 en 08.00 uur maakt geen onderdeel uit van de adviezen in het rapport 'Opnieuw Verbonden'. Door Eindhoven Airport en de luchtvaartmaatschappijen zijn sinds het verschijnen van het rapport 'Opnieuw Verbonden' al grote inspanningen gedaan om het mogelijk te maken dat er geen geplande vluchten meer na 23.00 uur plaatsvinden.

Berekening vergunde contour

Meerdere bijgevoegde reacties van leden van het LEO geven inhoudelijk aan dat de in de ontwerp medegebruiksvergunning opgenomen contour van 9.39 km² niet in lijn is met de voorwaarden die in artikel drie van de ontwerp vergunning worden genoemd. Concreet wordt in de reacties aangegeven dat de vergunde contour een omvang van circa 9.25 km² zou moeten hebben.

In het adviesrapport 'Opnieuw Verbonden' is een standstill opgenomen van twee jaar, om vervolgens vanaf de referentie 2019 een reductie van geluidhinder van 30% te bereiken in de periode tot 2030. De vergunde contour hoeft tijdens deze standstill dan ook niet kleiner te zijn dan de vergunde contour in 2019. Een kleinere contour vergunnen tijdens de standstill is wel een mogelijkheid, wanneer dit bijvoorbeeld mogelijk wordt door het niet meer toestaan van geplande vluchten na 23.00 uur. Dit zou een extra stap zijn ten opzichte van de adviezen in het rapport 'Opnieuw Verbonden'.

Afsluiting

Ik verzoek u de ingekomen reacties te betrekken bij uw besluit en daarbij eveneens rekening te houden met de nadere duiding ervan die ik in het bovenstaande gegeven heb. Voor aanvullende informatie kunt u terecht bij de secretarissen van het LEO; de heer Adriaansen (kamer COVM) en de heer Weekers (kamer OEA), via info@samenopdehoogte.nl.

Met vriendelijke groet,
Namens het Luchthaven Eindhoven Overleg



Drs. P.L.B.A. (Pieter) van Geel
Voorzitter Luchthaven Eindhoven Overleg

VNO-NCW Brabant Zeeland

Wij zijn uiteraard akkoord met de medegebruiksvergunning. In aanvulling op de brief van Roel, snappen we dat er toch enige beweegruimte dient te zijn voor verlate vluchten. Laten we namelijk eerlijk zijn, als je vanaf Griekenland naar Eindhoven vliegt, is een vertraging van een half uur/45 minuten niet zo gek. We werken met elkaar aan de luchtruimherziening en zien hoeveel tijd dit kost, dus het is onmogelijk om te verwachten dat alle vluchten voor 23.00 binnen zijn. Daarom steunen wij het huidige verzoek (zoals deze ook meegenomen is in de medegebruiksvergunning) om wat extra ruimte voor verlate vliegtuigen te laten. Alle andere punten zijn volgens mij niet zo spannend.

Omwonende gemeente Best

1. Ik mis in het ontwerp medegebruiksvergunning een verlaging van de geluidshinder. Immers in de proefcasus is een afname van 30% in 2030 t.o.v. 2019 afgesproken. Ik vind dat er nu dus een eerste stap gezet zou moeten worden, nl minimaal 3%. Dit zou zowel in de toegestane geluidsruimte oppervlakte als in het aantal vliegbewegingen tot uiting moeten komen.
2. T.a.v. de berekening van de geluidsruimte sluit ik me aan bij de berekening die uitkomt op een oppervlak van 9,25km² zonder de onder 1. aangegeven reductie van 3%.
3. T.a.v. de zondagochtend openstelling ben ik van mening dat het op zijn minst een hoffelijk gebaar naar de omwonenden zou zijn om alle vluchten voor 08:00 te verbieden: geef de mensen minstens één dag een uurtje extra nachtrust.
4. De extensieregeling zoals besproken in de aanvulling aanvraag is m.i. een onnodig toegeven aan de druk van luchtvaartmaatschappijen. Geen vluchten na 23.00 uur moet gewoon "geen vluchten na 23.00 uur" zijn en geen uitvluchten tot 50 landingen per jaar of eigenlijk 1 per week zonder enige financiële sanctie. En, als er dan toch een extensie moet zijn, dan hoogstens tot 23:30.

Transavia

Transavia is het niet eens met de inhoud van de conceptvergunning. Transavia ziet in de conceptvergunning een afwijking van hetgeen op basis van het Luchthavenbesluit is toegestaan, namelijk een maximum van 8 vluchten tussen 23:00 en 24:00 per dag. Daarbij aantekende dat die aantallen – zoals ook uit de cijfers volgt – niet gerealiseerd worden.

Transavia ziet in de huidige conceptvergunning een verdere eenzijdige aanscherping van de openingstijden en daarmee een nieuwe beperking van haar operationele mogelijkheden. Transavia kan dan ook niet instemmen met het opnemen van 23:30 in de conceptvergunning en het stellen van een maximum van 50 vluchten op jaarbasis. Bovendien zorgen de extra beperkingen voor ongewenste negatieve neveneffecten, zoals het vaker moeten uitwijken en het creëren van meer positioning vluchten hetgeen vanuit hinder én milieu onwenselijk is.

Verder vindt Transavia het ook niet in lijn met het Van Geel advies. Immers daarin is afgesproken dat er geen geplande vluchten meer na 23:00 zouden plaatsvinden. Transavia heeft daar heel veel tijd, energie en kosten aan besteed om dat operationeel maakbaar te maken. Dat nu eenzijdig een verdere aanscherping plaatsvindt, vindt Transavia niet gepast en kunnen. Zeker niet omdat het aantal vluchten na 23:00 heel erg sterk is verminderd ten opzichte van de periode dat er wel vluchten na 23:00 gepland konden worden.

Bovendien wil Transavia nogmaals benadrukken dat de aanscherping gaat zorgen voor meer positioning (lege) vluchten, waardoor de geluidsemisatie naar Schiphol wordt verplaatst en vervolgens naar de ochtend op de volgende dag op Eindhoven. Tevens zal er meer CO2 worden

uitgestoten. Een beperking van de tijden en een quotum schieten derhalve ook zijn doel voorbij. De ingezette lijn van geen geplande vluchten na 23:00 biedt reeds de afgesproken hinderreductie. Indien en voor zover de gedachte zou zijn dat we op een buitenstation zouden moeten verblijven als we niet meer kunnen landen op EIN of Nederland, dan zorgt de maatregel voor een enorme financiële impact op Transavia, die simpelweg niet te rechtvaardigen is gelet op de geringe aantallen waarover gesproken wordt en de gestelde te winnen hinderreductie.

Omwonende gemeente Veldhoven (COVM), tevens namens alle omwonenden in de kamer OEA

1. In Artikel 2, lid 1 van de concept medegebruiksvergunning wordt een oppervlak van de civiele geluidsruimte vergund van 9.39 km², berekend zonder drempelwaarde. Uit de bijgevoegde brief van het NLR van 12 juli 2021 blijkt dat het hier gaat om een geluidsruimte exclusief meteomarge. In de toelichting wordt de Kamerbrief geciteerd van de minister, Kamerstukken II, 2019/2020, 31 936, nr. 828, waarin is “is afgesproken dat voor 2022 niet de volledige civiele geluidscontour van 10,3 km² wordt vergund maar een kleiner gedeelte hiervan.” Het betreft in deze brief echter de in het Luchthavenbesluit vastgelegde maximale geluidsruimte inclusief meteomarge. In de concept medegebruiksvergunning wordt dus een waarde inclusief meteomarge vergeleken met een waarde zonder meteomarge. Daardoor lijkt het alsof de ontwerp medegebruiksvergunning in lijn is met de bovengenoemde toezegging in de Kamerbrief. Dit is echter niet het geval. De vergunde geluidsruimte inclusief meteomarge is – binnen de rekenonnauwkeurigheden – gelijk aan het maximum van 10.3 km² (inclusief meteomarge). Als de medegebruiksvergunning in zijn huidige vorm zou worden verleend, moet worden geconstateerd dat het bevoegd gezag haar eigen toezeggingen niet nakomt.

2. Bij het berekenen van de geluidsbelasting over het referentiejaar 2019 bleek dat het aantal vliegbewegingen moest worden afgeschaald van 41.500 naar 40.500 om de maximaal vergunde geluidsruimte in het Luchthavenbesluit niet te overschrijden. Niettemin wordt in de concept medegebruiksvergunning een aantal van 41.500 toegestaan. Waarschijnlijk is er sinds 2019 enige geluidswinst ontstaan door het inzetten van stillere toestellen of door beperking van het vliegen aan de randen van de dag. Deze geluidswinst lijkt nu echter volledig gebruikt te gaan worden 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 is niet in lijn met de bovengenoemde Kamerbrief en ook niet met het rapport “Opnieuw Verbonden” van Pieter van Geel. Dit rapport behelst een afname van de geluidruimte met 30 % in de periode tot 2030, dus een periode van 10 jaar. De concept medegebruiksvergunning houdt in dat gedurende de periode 2020 t/m 2022, dus gedurende 3 jaar, van deze vermindering niets wordt gerealiseerd.

3. 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 een totaal van 826 landingen na 23.00 uur plaatsgevonden. Als we deze landingen verplaatsen naar het tijdvenster tussen 22.00 en 23.00 uur, neemt het oppervlak binnen de 35 Ke contour af met ruwweg 0.14 km². Omdat de vergunde geluidsruimte gebaseerd dient te zijn op een gepland scenario zou deze af moeten nemen van netto 9.39 km² naar 9.25 km².

4. In de aanvulling van de aanvraag medegebruiksvergunning wordt gemeld dat er geen grondslag is voor het bestaan de huidige boeteregeling. Er staat echter nergens in het Luchthavenbesluit dat door betrokken partijen geen bovenwettelijke afspraken gemaakt mogen worden die niet in strijd zijn met dat Besluit. De huidige boeteregeling zou bijvoorbeeld zodanig kunnen worden aangepast dat de boete verschuldigd is voor toestellen die vanaf 23.30 uur landen zonder dat er sprake is van een aantoonbare overmachtssituatie die bij het laatste vertrek naar Eindhoven nog niet bestond. Als in de medegebruiksvergunning een groter aantal dan 2 vliegbewegingen in dit tijdvenster zou worden

toegestaan, blijft via de boeteregeling de prikkel voor de luchtvaartmaatschappijen aanwezig om niet te krap te plannen. Deze regeling geeft dan echter ook de mogelijkheid om het uitwijken van vluchten en het vliegen met lege toestellen e.d. te kunnen 'afkopen', met de daarbij behorende voordelen voor de passagiers en het milieu.

Tot slot een punt dat niet specifiek betrekking heeft op de concept Medegebruiksvergunning, maar dat voor de volledigheid toch gemeld dient te worden.

5. De invoergegevens van de berekeningen van het NLR zijn niet in enige bijlage opgenomen. Dit is niet in lijn met de transparantie die van het bevoegd gezag mag worden verwacht. Niettemin wijzen de getalsmatige uitkomsten van de in de brief van het NLR gepresenteerde berekeningen er op dat als invoergegevens voor de berekeningen de in Appendix 10.1 gegeven ICAO-A (NADP1) startprocedure is gebruikt in plaats van de ook in Appendix 10.1 gegeven "Transavia" (NADP2) startprocedure, die de op dit moment gebruikte startprocedures (de werkelijkheid) veel beter beschrijft. Het is nog niet getoetst of hiervoor enige juridisch houdbare grondslag bestaat.

Verenigde omliggende gemeenten (Bergeijk, Best, Bladel, Boxtel, Eersel, Eindhoven, Heeze-Leende, Helmond, Oirschot, Meijerijstad, Reusel-De Mierden, Son en Breugel, Veldhoven en Waalre)

Allereerst valt het ons op dat het verzoek tot reactie erg laat is ontvangen, gelet op het feit dat 1 januari 2022 snel nadert. Nadat het LEO advies aan de minister van Defensie heeft uitgebracht, moet de minister er nog naar kunnen kijken en handelen. De korte reactieperiode voelt alsof er weinig belang gehecht wordt aan een advies vanuit de regio. We hechten eraan dat de reactie van de minister op het LEO advies voor 1 januari 2022 wordt ontvangen en dat die goed en breed gecommuniceerd wordt, waarbij ingegaan wordt op de aangereikte aandachtspunten.

Inhoudelijke reactie:

We willen inhoudelijk reageren op een aantal elementen uit de ontwerp vergunning:

- Berekenende geluidoppervlakte: er wordt een berekende curve inclusief meteomarge vergeleken met een waarde zonder meteomarge. Gezien de discussie die er op dit moment is met betrekking tot referentiescenario's, invoergegevens en startprocedures is het goed om transparant te zijn over de berekening van de geluidsoverlakte en inzicht te geven in de berekening daarvan.
- Aanpassing regeling vluchten na 23:00-24:00uur: uiteraard zijn we blij met het feit dat er geen geplande vluchten na 23:00 uur meer zijn. Met betrekking tot het opknippen van het maximale aantal toestellen in het eerste half uur (6) en het tweede half uur (2) is theoretisch sprake van een verbetering van de bestaande situatie. Tegelijkertijd blijft landen na 23:00 uur daarmee ongestraft mogelijk, zeker met het verdwijnen van de boeteregeling, met alle bijbehorende hinder voor omwonenden. De constatering dat de bestaande boeteregeling juridisch niet houdbaar is zoals nu is ingeregeld, betekent niet dat er geen boeteregeling meer in stand kan blijven. Deze kan ons inziens ook op andere wijze bovenwettelijk worden geregeld en wellicht is het ook mogelijk dit op te nemen in een nieuw Luchthavenbesluit. Wij hechten eraan dat er een boeteregeling is, eventueel anders ingebed dan nu het geval is, vanuit zowel het belang van als het draagvlak bij omwonenden.
- Vluchten op zondag tussen 7:00 uur en 8:00 uur: In het rapport Opnieuw verbonden wordt speciaal aandacht besteed aan het vliegen aan de dagranden, dat voor omwonenden als meest hinderlijk wordt ervaren. Ook Eindhoven Airport heeft de intentie dat zo min mogelijk aan de dagranden gevlogen wordt en vraagt daarom toestemming voor een beperkt aantal vluchten. Opvallend daarbij is dat het merendeel van de vluchten die op zondagen mogen starten tussen 7:00 uur en 8:00 uur, mag opstijgen vóór 7:30 uur. We zouden graag zien dat dit wordt omgedraaid, door maximaal 2 vluchten te laten opstijgen tussen 7:00 uur en 7:30 uur en maximaal 6 tussen 7:30 uur en 8:00 uur.

Communicatie en samenhang met Proefcasus Eindhoven Airport: Opnieuw verbonden:

We zijn 2,5 jaar verder na de unaniem door alle stakeholders in 2019 vastgestelde/onderschreven Proefcasus. Diverse speerpunten zijn nog niet veel verder in uitwerking/realisatie, zoals op het gebied van fondsvorming (leefbaarheidsfonds, klimaatfonds en schrijnende gevallen) of het regionaal meetnet. Dat draagt niet bij aan behoud van het vertrouwen, dat ontstaan is in het proefcasus-traject. Daarnaast zien we dat de hinderbeleving van vliegverkeer sterk is toegenomen, na een jaar met maar zeer beperkt vliegverkeer door corona. Ook vanuit die optiek is het nodig dat er door de luchtvaart-stakeholders werk gemaakt gaat worden van uitwerking van de speerpunten.

De voorliggende ontwerp medegebruiksvergunning zou dan ook toegelicht moeten worden in de context van het proefcasus-rapport en bijbehorende vervolgacties. Daarnaast zou ook een toelichting op wat er al dan niet anders is dan in de vorige aanvraag (en waarom) op zijn plek zijn.

Bijlage: Aanvullingen gemeente Son en Breugel

De gemeente Son en Breugel gaf ons nog een viertal aanvullingen/aanscherpingen mee. Door de beperkte reactietijd is het niet mogelijk om deze te verwerken in een nieuwe versie van de reactie. Daarom hebben we deze als bijlage aan deze reactie toegevoegd. Dat betekent niet dat de andere gemeenten deze punten niet onderschrijven; slechts dat er geen tijd meer is om dit te toetsen.

- 1) In de reactie wordt bij het tweede punt (Aanpassing vluchten na elven) aangegeven dat we blij zouden zijn met het schrappen van deze mogelijkheid. In de huidige vergunning is het plannen van vluchten na elven sinds 25 oktober 2020 echter ook al niet meer toegestaan. Het in stand houden van deze bestaande "verworvenheid" lijkt ons volstrekt normaal en is niet iets waar we blij van worden: het is een voortzetting van het huidige regime. Dat zou wat ons betreft ook de constatering moeten zijn.
- 2) Met het omarmen van het advies van Pieter van Geel "Opnieuw verbonden" is een belangrijke en breed gedragen stap gezet naar een reductie van de in de regio ondervonden hinder door het vliegverkeer. Om ruimte te bieden aan een gedragen uitwerking van het rapport, is via een 'pas op de plaats' een theoretische basis gegeven om de ervaren hinder in ieder geval niet verder te laten toenemen. In praktijk merken we dat die beleving anders is. In de nieuwe concept-vergunning lijkt het handhaven van de theoretische status-quo het uitgangspunt; de aanpassingen ten opzichte van de huidige praktijk zijn marginaal. Voor het draagvlak en het geloof dat de ingezette koers naar daadwerkelijke reductie van de hinderbeleving alle partijen menens is, had een ambitieuzer en dus meer op reductie gerichte vergunningaanvraag en toewijzing meer op zijn plaats geweest. In tijden waarin op basis van innovatie steeds meer mogelijk wordt is stilstand achteruitgang.
- 3) Het stellen van regels, door middel van het verlenen van een nieuwe vergunning, is één ding. Het handhaven vervolgens een tweede. In de vergunning wordt op geen enkele wijze aangegeven op welke wijze naleving van de vergunning gehandhaafd, dan wel overtreding bestraft wordt. De praktijk (het aantal vliegbewegingen in 2019) laat zien dat hier wel behoefte aan is. Het lijkt ons goed om het ministerie te verzoeken om hier in de toelichting op de vergunning duidelijkheid over te verschaffen.
- 4) De bezwaren die bij de vorige vergunningsaanvraag door (een deel van) het COVM per brief van 16 december 2019 geuit zijn staan wat ons betreft nog steeds overeind. Het is ook jammer dat hier de afgelopen jaren nauwelijks vooruitgang op te melden valt.

Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)1) *Algemeen:*

Wij reageren positief op de mogelijkheid om te reageren op de ontwerp vergunning en de inzichtelijkheid van het voortraject, met daarbij de geboden mogelijkheden om vragen te stellen aan de betrokkenen bij de aanvraag en het opstellen van de concept vergunning. Dit is absoluut een verbetering ten opzichte van de voorgaande jaren (waarbij de vergunning ongeveer ter kennisgeving

aan de regio werd meegedeeld) en draagt bij aan de meerwaarde die het LEO als centraal overlegplatform rondom EA heeft. Wel is de geboden reactie tijd (van ongeveer 7 kalenderdagen) extreem kort en niet werkbaar voor de omwonenden vertegenwoordigers. Een redelijke reactietijd is ca. 3 weken, waarbinnen omwonenden vertegenwoordigers zich een mening kunnen vormen en deze naar hun achterban kunnen toetsen

2) *De vergunde geluidscontour:*

De in artikel 2.1 voorgestelde contour voor 2022 bedraagt 9,39 km², waarbinnen vlg 2.2 maximaal 41.500 vliegbewegingen zijn toegestaan. In combinatie geeft dat aanleiding tot een aantal opmerkingen:

a. De voorgestelde geluidscontour is, zoals blijkt uit de brief van de NLR, exact gelijk aan die in het luchtvaartvaartbesluit, alleen is deze nu exclusief meteomarge geformuleerd. Op zich waarderen wij deze stap, omdat daarmee de feitelijk bruikbare geluidsruimte wordt gedefinieerd en de meteomarge niet oneigenlijk (lees voor vliegvolume) kan worden gebruikt. De zinssnede in de toelichting "Om wel weer een volgende stap te zetten in de afname van de civiele geluidbelasting, is afgesproken dat voor 2022 niet de volledige civiele geluidscontour van 10,3 km² wordt vergund maar een kleiner gedeelte hiervan." suggereert dat er van een echte "afname van de civiele geluidsbelasting" sprake is, maar het is feitelijk gewoon een bruto vs netto weergave van dezelfde geluidsbelasting. Er wordt dus geen echte stap gezet in het verminderen van de geluidsbelasting, in tegenstelling tot wat in de toelichting wordt gesuggereerd in een verwijzing naar de toezegging aan de Tweede kamer. Feitelijk wordt dus geen invulling gegeven aan de gewekte verwachting bij die Tweede Kamer. Wij stellen voor de toelichting zo aan te passen, dat wordt weergegeven wat er feitelijk gebeurt, met welk doel de contour nu ex meteomarge wordt geformuleerd en waarom er geen invulling wordt gegeven aan die toezegging aan de Tweede Kamer.

b. 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 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 in 2022 nauwkeuriger worden gerapporteerd hoe de vergunde geluidsruimte feitelijk wordt benut. Het is positief dat EA in de infosessie 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 alleen zinvol indien overschrijding wordt gevolgd door handhaving van de vergunde contour door duidelijke sancties. In de infosessie 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.

c) De contour had minimaal verminderd moeten 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 km² worden verkleind om dit genoemde neveneffect te voorkomen.

d. Daarnaast blijft de voorgestelde contour nu voor het derde jaar na Van Geel gelijk en komt de haalbaarheid van de nagestreefde vermindering van de geluidsbelasting met 30% in 2030 daarmee steeds verder onder druk. De tussenevaluatie in 2026 dreigt zo een "selffulfilling prophecy" te worden, waarbij de 30% doelstelling als "onhaalbaar" wordt bestempeld, simpelweg omdat te laat begonnen is met verminderen.

3) *Terugdringen vertraagde landingen na 23.00:*

Wij onderschrijven de noodzaak om vertraagde landingen na 23.00 terug te dringen, en staan positief tegenover de beperking van vertraging tot 23.30. Maar wij zien geen enkele noodzaak om nog 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. Tijdens de infosessie werd gesteld dat de boeteregeling niet in overeenstemming zou zijn met het luchthavenbesluit (LVB) 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. Vooralsnog zijn en blijven wij van mening dat de bestaande boeteregeling niet alleen gehandhaafd moet blijven, maar zelfs 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 boeteregeling die ingaat een half uur na het moment waarop er geen geplande landingen meer zijn toegestaan. Indien de huidige boeteregeling op onderdelen strijdig zou zijn met bepalingen in het huidige LVB, biedt het nieuwe LVB alle mogelijkheden om die strijdigheden op te lossen. Het kan geen reden zijn om de boeteregeling 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.

4) *De weekendopenstelling:*

Wij tekenen opnieuw en 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 1e start al klaarwakker wordt. En mocht men daarna onverhoopt weer inslapen, dan is de 2e 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 aanvliegzijde.

f. Er is samenvattend alle reden om in het weekend het openingsvenster van EA aan te passen naar 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.

Omwonende gemeente Bladel

Bijgevoegd deze reactie op de medegebruikersvergunning. Ik kan me hier volledig in vinden en wil hem daarom expliciet als burgerlid Bladel van de COVM indienen als mijn persoonlijke mening/aanpassingsvoorstel m.b.t. de medegebruikersvergunning. Waar BVM2 staat gelieve te lezen Omwonende gemeente Bladel (nb: naam van omwonende door redactie gewijzigd).

Bewoners Platform Woensel Noord

De wijze waarop de concept Medegebruikersvergunning gepresenteerd is aan het LEO hebben wij als betrokken omwonenden als heel positief ervaren. Het organiseren van een presentatie en daarbij de mogelijkheid om vragen te stellen draagt in hoge mate bij aan een zorgvuldige reactie vanuit de omgeving. Daarbij wel de kanttekening dat de tijd die wij als omwonenden vertegenwoordigers hadden om te reageren te kort was om uiteindelijk een goede discussie met onze achterban te kunnen voeren.

1) De vergunde geluidscontour:

De in artikel 2.1 voorgestelde contour voor 2022 bedraagt 9,39 km², waarbinnen volgens artikel 2.2 maximaal 41.500 vliegbewegingen zijn toegestaan.

De voorgestelde geluidscontour is, zoals blijkt uit de brief van de NLR, exact gelijk aan die in het luchtvaartbesluit, alleen is deze nu exclusief meteomarge geformuleerd.

Op zich correct omdat daarmee de feitelijk bruikbare geluidsruimte wordt gedefinieerd en de meteomarge niet oneigenlijk (lees voor vliegvolume) kan worden gebruikt.

Dit terwijl de minister in haar brief aan de Kamer (Kamerstukken II, 2019/2020, 31 936, nr. 828,) schrijft "is afgesproken dat voor 2022 niet de volledige civiele geluidscontour van 10,3 km² wordt vergund maar een kleiner gedeelte hiervan."

Het betreft in deze brief echter de in het Luchthavenbesluit vastgelegde maximale geluidsruimte inclusief meteomarge.

In de concept medegebruikersvergunning wordt dus een waarde inclusief meteomarge vergeleken met een waarde zonder meteomarge.

Daardoor lijkt het alsof de ontwerp medegebruikersvergunning in lijn is met de bovengenoemde toezegging in de Kamerbrief.

Dit is echter niet het geval.

De vergunde geluidsruimte inclusief meteomarge is gelijk aan het maximum van 10.3 km² (inclusief meteomarge).

Als de medegebruikersvergunning in zijn huidige vorm zou worden verleend, wordt er niet overeenkomstig de toezegging van de minister gehandeld.

In de concept Medegebruikersvergunning wordt op geen enkele wijze beargumenteerd waarom de toezegging van de Minister niet kan worden nagekomen.

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 een totaal van 826

landingen na 23.00 uur plaatsgevonden. Als we deze landingen verplaatsen naar het tijdvenster tussen 22.00 en 23.00 uur, neemt het oppervlak binnen de 35 Ke contour af met ruwweg 0.14 km².

Omdat de vergunde geluidsruimte gebaseerd dient te zijn op een gepland scenario zou deze af moeten nemen van netto 9.39 km² naar 9.25 km².

Het rapport "Opnieuw Verbonden" van Pieter van Geel is gebaseerd op een afname van de geluidruimte met 30 % in de periode tot 2030, dus een periode van 10 jaar.

De voorliggende concept Medegebruiksvergunning resulteert uiteindelijk ook voor 2022 niet in een afname van de geluidsruimte.

Daarmee wordt er in de periode 2020 t/m 2022, dus gedurende 3 jaar, van deze afgesproken vermindering niets wordt gerealiseerd.

Er resten dus nog maar 7 jaar om de afgesproken doelstelling 30% minder geluidsruimte in 2030 te realiseren.

Een zorgwekkende vaststelling die ons vertrouwen in het realiseren van de doelstelling zeker niet versterkt.

2 Toezicht op nakomen Medegebruiksvergunning:

We hebben in het verleden moeten vaststellen dat er geen sprake was van een pro-actief toezicht vanuit het bevoegd gezag op de naleving van de bepalingen van de geldende Medegebruiksvergunningen.

Dit leidde incidenteel tot een situatie dat achteraf werd vastgesteld dat er in bepaalde jaren eerder handhavend had moeten worden opgetreden.

Maar achteraf handhaven blijkt dan niet tot de juridische mogelijkheden te behoren.

Voor omwonenden een heel teleurstellende conclusie die tot veel frustratie leidt.

In 2022 nauwkeuriger worden gerapporteerd hoe de vergunde geluidsruimte feitelijk wordt benut.

Het is positief dat EA in de infosessie 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 de overschrijding wordt gevolgd door handhaving van de vergunde contour door duidelijke sancties.

In de recent gehouden infosessie is door de MLA op vragen daarover duidelijk geantwoord dat bij overschrijding van de vergunde geluidscontour handhavend zal worden opgetreden.

3 Handhaving:

Toezicht en handhaving zijn formeel geen onderdeel van de medegebruiksvergunning.

Onder de omwonenden bestaat echter veel onduidelijkheid over toezicht en handhaving.

Om deze onduidelijkheid 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.

4 Terugdringen vertraagde landingen na 23.00:

Een voor ons als omwonenden belangrijke conclusie uit het rapport van Geel was het belang om de verstoring van de nachtrust bij de bewoners te verminderen

Dat heeft geresulteerd in de afspraak om geen vluchten meer na 23.00u te plannen.

De Medegebruiksvergunning 2021 stond het toe om tussen 23u en 24u nog 8 vertraagde landingen toe te staan.

Nu is voorgesteld dit aantal te handhaven met een maximum van 2 tussen 23.30u en 24u er van uitgaande dat er tussen 23-23,30u maximaal 6 vluchten zijn geland.

Ook een niet-geplande vlucht leidt nog steeds tot verstoring van de nachtrust.

Wij denken dat een uitloop tot 23.30u voor maatschappijen voldoende zou moeten zijn..

In Q3 zijn er 60 landingen na 23u geweest waarvan 14 na 23.30u.

Wij denken dat met de juiste (financiële) prikkels er voldoende druk op de maatschappijen ontstaat om alles binnen hun mogelijkheden te doen om uiterlijk 23.30u te landen.

We stellen voor dat de voorgestelde maximaal 50 mogelijke vertraagde landingen met dag maximum van 2 tussen 23.30u – 24u vergund worden echter wel met een boeteclausule.

5 De weekendopenstelling:

Het belang van een goede nachtrust voor de gezondheid van mensen onontbeerlijk.

In een situatie waarbij omwonenden iedere dag van de werkweek om 7 uur ruw gewekt worden is een klein stukje meer rust al een hele verbetering.

Reeds tijdens de Proefcasus hebben wij als gezamenlijke omwonenden vertegenwoordigers geijverd voor het verschuiven van de openingstijden in het weekend naar 8.00u.

Ten tijde van de Proefcasus vond Pieter van Geel helaas dat tegelijk invoeren in combinatie met de eerdere sluitingstijd een te grote belasting was.

Dit blijft onze wens maar het zou al een korte termijn verbetering zijn als de verdeling van de vluchten tussen 7u en 8u niet niet 6 – 2 wordt maar juist “slechts” twee starts tussen 7u-7.30u en 6 (liever minder) tussen 7.30u en 8u.