

Reactie BVM2 op ontwerp medegebruiksvergunning Eindhoven Airport (EA) 2022

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 vlgs 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 zinsnede 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 1^e start al klaarwakker wordt. En mocht men daarna onverhoopt weer inslapen , dan is de 2^e 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 aankomsttijdverruiming 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 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, 24-11-2021