

Zienswijze van het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) op Het Ontwerp besluit vergunning Wet natuurbescherming project Civiel gebruik Eindhoven Airport dd 15 februari 2021

- 1) BVM2 is het niet eens met het in het Ontwerp-besluit geformuleerde uitgangspunt dat het Luchthavenbesluit 2014 als referentie gezien wordt. BVM2 meent dat de ter zake doende Europese wetgeving, de Vogelrichtlijn vanaf juni 1994 (welke datum geldt voor de Kampina en de Oisterwijkse vennen dd 10 juni 1994) en de Habitatrichtlijn dd december 2004, als referentie gezien moeten worden. Korthedshalve, en omdat het materieel weinig uitmaakt, zal BVM2 hierna uitgaan van december 2004.

Tussen 2004 en 2014 zijn er bestuurlijke documenten verschenen die vooral zagen op de geluidszone en soms op het aantal vliegbewegingen (zoals in de Aanwijzing van de Raad van State dd 2009, die het aantal vliegbewegingen maximeerde op ruim 18000), maar die geen stikstofdepositiebepalingen kenden. Ergo waren volgens nationaal (en Europees) recht nog steeds de Vogel- en Habitatrichtlijn referentie.

In het Luchthavenbesluit 2014 werd een project gedefinieerd met een significante uitwerking op de stikstofdepositie. Significants, o.a. omdat de provinciale normbeperking van de toename van $0,051\text{mol/ha}\cdot\text{y}$ werd overschreden. In het uiteindelijke formele Luchthavenbesluit 2014 werd deze toename weggeredeneerd met de onterechte bewering dat er een autonome daling in de stikstofachtergrond zou optreden, die de stijging door het toegenomen vliegverkeer zou compenseren, en met de bewering dat de kwaliteit van de getroffen Natura2000-gebieden goed of verbeterend was (hoewel op veel plaatsen de Kritische Depositie Waarde ver overschreden werd), en dat de natuur er best wel tegen kon. Er was geen sprake van extra beheersactiviteiten.

Dit was vóór de PAS, die bestaan heeft van 1 juli 2015 t/m 29 mei 2019.

Als het Luchthavenbesluit na 1 juli 2015 genomen zou zijn, zou het onder de PAS gevallen zijn en onder het afkeurend oordeel vallen, dat de Raad Van State in 2019 uitgesproken heeft. Het Luchthavenbesluit vertoont immers het hoofdbezwaar, dat een vaststaande toename van de stikstofdepositie weggestreept werd tegen een op dat moment nog niet vaststaande stikstofwinsten.

BVM2 heeft in de aanloop naar het Luchthavenbesluit geprobeerd een dergelijk punt te maken, maar de situatie bood indertijd geen aanknopingspunten.

Het Luchthavenbesluit is naar de juridische situatie van dat moment rechtsgeldig, maar daar zou nu anders tegen aan gekeken worden. BVM2 ziet geen dwingende reden waarom dit Luchthavenbesluit referentie zou moeten zijn, en niet bijvoorbeeld de Habitatrichtlijn of de Raad van State-aanwijzing uit 2009 (deze aanwijzing is ook de referentie – Scenario A - die het Luchthavenbesluit gebruikte voordat het zelf referentie werd.

- 2) Het is vreemd dat er twee gescheiden procedures lopen, een voor het civiele vliegen en een voor het militaire vliegen, waaronder ook recreatieve vliegactiviteiten door de Eindhovense Aero Club Motorvliegen en maatschappelijk vliegverkeer zoals ambulance- en donorvluchten meegenomen worden.

Het militair, recreatief en maatschappelijk vliegverkeer veroorzaakt immers stikstofdepositie op dezelfde Natura2000-gebieden als die aan de orde zijn voor het civiele vliegen.

Het Luchthavenbesluit, met de bijbehorende MER-documenten, gaat immers over alle vormen van vliegverkeer samen. Het kan dus gebeuren dat de beweerde geringe daling van de stikstofemissie door het civiele vliegverkeer, zoals in de bijlagen bij het Ontwerp-besluit vergunning Wet natuurbescherming genoemd, ongedaan gemaakt wordt door een stijging van het militair, recreatief en maatschappelijk vliegverkeer samen.

In het hierna volgende zal BVM2 noodgedwongen argumenteren alsof het Luchthavenbesluit 2014 de correcte referentie is op basis van bestaande rechten.

- 3) BVM2 gaat er van uit, dat, als op basis van Nationaal recht het Luchthavenbesluit 2014 als referentie gezien wordt, alle bepalingen in dit Luchthavenbesluit in volle kracht in 2020 van kracht zijn als basis voor de aangevraagde vergunning Wet natuurbescherming project Civiel gebruik Eindhoven Airport. BVM2 ziet steun in de uitspraak van de minister in het ontwerp-besluit dat “... de beperkingen voortvloeiend uit het Luchthavenbesluit 2014 als referentiesituatie voor het aanvragen van de Wnb-vergunning dienen te gelden” (blz 3 onderaan).

Deze beperkingen zijn weergegeven in het Luchthavenbesluit 2014 in de vorm van een Business Case die, gecombineerd met het gekozen Scenario D8 en een in tabel weergegeven vlootmix, leidde tot een geografisch ingetekende 35Ke-contour waarvan in de bij het Luchthavenbesluit horende MER de oppervlakte op 10.3 km² vastgesteld is.

In onderstaande tabel is de *businesscase* Eindhoven Airport N.V. opgenomen.

VLEIGBEWEGINGEN	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
lijndienst	14.863	15.326	17.326	20.326	26.626	28.676	30.926	32.926	36.176
Charter	3.047	3.074	3.074	3.074	3.074	3.074	3.074	3.074	3.074
General aviation	3.090	4.600	4.600	4.600	4.300	4.250	4.000	4.000	3.750
TOTAAL VLB	21.000	23.000	25.000	28.000	34.000	36.000	38.000	40.000	43.000
PASSAGIERS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
lijndienst	1.991.642	2.053.684	2.321.684	2.723.684	3.567.884	3.842.584	4.144.084	4.412.084	4.847.584
Charter	286.418	288.956	288.956	288.956	288.956	288.956	288.956	288.956	288.956
General aviation	15.450	23.000	23.000	23.000	21.500	21.250	20.000	20.000	18.750
TOTAAL PAX	2.293.510	2.365.640	2.633.640	3.035.640	3.878.340	4.152.790	4.453.040	4.721.040	5.155.290

*) Aantallen vliegbewegingen met een marge van ± 20 procent in verband met mogelijke wijzigingen marktomstandigheden.

De combinatie van al deze bepalingen maakte het mogelijk dat het aantal vliegbewegingen kon doorgroeien tot 43000 in 2020.

Op Eindhoven Airport zit dus een dubbel slot: de 35Ke-contour (uit het Luchthavenbesluit)

en het getal van 43000 (uit de Gebruiksvergunning).

BVM2 hecht er sterk aan deze beperkende bepalingen nog eens te benadrukken.

De logica is nu dat men op enigerlei wijze moet inschatten of de stikstofdepositie over 2020, geëxtrapoleerd vanuit de werkelijke stikstofdepositie over het jaar 2019 (het laatste volledige verslagjaar) groter of kleiner is dan die welke over 2020 toegestaan wordt, extrapolierend vanuit het Luchthavenbesluit 2014 (zijnde de referentie).

Als de reële extrapolatie lager ligt dan de 2014-extrapolatie, kan de natuurvergunning verleend worden. De minister beweert dat dat zo is.

Als de reële extrapolatie hoger ligt dan de 2014-extrapolatie, kan de natuurvergunning niet verleend worden. BVM2 vindt dat daarop gereede kans bestaat, omdat de 2014-extrapolatie op meerdere manieren opgepimpt is.

De immissieberekeningen in de MER bij het Luchthavenbesluit 2014, uitgevoerd met het KEMA STACKS-model, laten zien dat de depositie op Natura2000 – gebieden toeneemt door het grotere aantal vliegbewegingen. In de logica van de minister zou Het Luchthavenbesluit 2014 in de huidige omstandigheden niet vergunbaar zijn.

Maar het rekenen moet tegenwoordig met Aerius en dat hoefde in 2014 nog niet.

Vandaar, dat om de vergelijking te kunnen maken tussen 2014 en 2019, er met terugwerkende kracht een Aerius-werkelijkheid over 2019 gereconstrueerd moest worden die gebaseerd is het Luchthavenbesluit 2014. Deze gereconstrueerde werkelijkheid kan dan worden vergeleken met de Aerius-werkelijkheid van 2019 zoals die daadwerkelijk bepaald is. Dit is gebeurd.

Gebruikt is de Aerius-exegese van 15 oktober 2020.

Een en ander is gebeurd onder vermindering van de bij Lelystad Airport gemaakte fouten: de warmte-inhoud van de uitlaatgassen is op fictief 0 gezet (en daarmee de pluimstijging), de bronhoogte tijdens het taxiën op 18m, en het wegennet is over een ruimer gebied meegerekend (50*50 km i.p.v. 10*10km in het Luchthavenbesluit). Beide berekeningen gaan tot 1000m hoogte. Om de vergelijking te kunnen maken, moeten beide berekeningen geëxtrapoleerd worden naar een aantal van 43000 vliegbewegingen in 2020. Die van 2014 omdat 43000 vliegbewegingen toen nog toekomstmuziek waren, en ook die van 2019, omdat uiteindelijk het aantal vliegbewegingen in 2019 feitelijk op 41438 bleef steken.

Cijfers over 2020 zijn nog niet bekend, omdat het Jaarverslag 2020 van Eindhoven Airport nog niet verschenen is.

De minister beweert in het concept-besluit dat de emissies over 2020, met Aerius terugreconstruerend vanuit 2014 (het Luchthavenbesluit) bestaan uit 242,39 ton/y NO_x en 6,596 ton/y NH₃.

De minister beweert in het concept-besluit dat de emissies over 2020, met Aerius bepaald uit de feitelijke vlootmix en routing bestaan uit 217,59 ton/y NO_x en 6,356 ton/y NH₃ (de NH₃ komt geheel uit het wegverkeer).

Omdat de vanuit de feitelijke situatie in 2019 naar 2020 geëxtrapoleerde emissies, volgens dit

model, ongeveer 10% lager lagen dan de geprojecteerde emissies vanuit het Luchthavenbesluit 2014, beschouwt de minister de vergunning Wet natuurbescherming gerechtvaardigd.

BVM2 wenst over het proces, zoals in het voorgaande geschetst, de volgende opmerkingen te plaatsen:

- 4) BVM2 constateert dat Eindhoven Airport NV pas op 05 november 2020 de vergunningaanvraag rond had en niet op 01 oktober 2020, zoals moest
- 5) Zowel het vroegere KEMA STACKS-model als het huidige Aeriusmodel voeren de emissies, kenmerken en locaties van een groot aantal bronnen, zowel inrichtingen als een veelheid aan weg- en vliegbaantrajecten, toe aan een computermodel dat voor omwonenden ontoegankelijk is. Het achterwege laten van een zienswijze op dit proces mag dan ook niet gelezen worden als instemming of afkeuring.
- 6) BVM2 meent dat de reconstructie van de emissies over 2019 vanuit het Luchthavenbesluit 2014 grote fouten vertoont, waardoor de referentie-emissies over 2019 veel lager vastgesteld moet worden.

En omdat de gereconstrueerde emissies over 2020 in het ontwerp-besluit slechts 10% hoger zijn dan de feitelijk bepaalde emissies over 2019, opgeschaald naar 2020, is het zeer wel denkbaar dat de referentie-emissies, als deze correct vastgesteld zouden zijn, onder de feitelijke emissies liggen.

Daardoor zou de huidige werkelijkheid een stijging betekenen ten opzichte van de emissies die onder bestaand recht geaccepteerd zijn (onverlet dat BVM2 het niet met de bestaand recht-benadering eens is), en is de huidige werkelijkheid niet vergunbaar.

De fouten ontstaan doordat in de ten behoeve van het ontwerp-besluit benodigde reconstructie vanuit 2014 toegestaan wordt dat de vlootmix verzaamd wordt, terwijl het aantal vliegbewegingen op (geëxtrapoleerd) 43000 gehandhaafd wordt.

In het Luchthavenbesluit 2014, en de bijbehorende MER en Gebruiksvergunning, is echter een pakket afgesproken dat in samenhang het respect voor het dubbele slot bewaakt: èn een maximum aantal vliegbewegingen èn een geluidscontour.

De verzwaring van de vlootmix vindt op twee manieren plaats.

- a) De ene is dat de categorie 'General Aviation' steeds verder weggedrukt wordt ten gunste van reguliere Boeings en Airbussen. Bij General Aviation gaat om lichtere vliegtuigen die over hun LTO-traject (Landing and Take Off) minder brandstof verbruiken en die dus minder stikstofoxides in de lucht brengen dan de veel grotere verkeersvliegtuigen, waardoor ze worden vervangen.
- b) De andere is dat binnen de categorie reguliere verkeersvliegtuigen de vliegtuigen steeds zwaarder mogen worden. Dit werkt als volgt (voor een beschrijving zie de Passende Beoordeling van Royal HaskoningDHV):
Vliegtuigen worden in het Luchthavenbesluit om onduidelijke en volstrekt overbodige redenen (welke door BVM2 niet gedeeld worden) gegroepeerd in geluidscategorieën. Geluidscategorie 469 bevat bijvoorbeeld de B737-300 t/m

B737-800. Met het oplopende serienummer verandert echter ook het type straalmotor, en neemt het startgewicht toe en daarmee de maximum stuwkracht, het geluid en de bij de start verbruikte hoeveelheid brandstof, en daarmee ook de stikstofdepositie. Zie https://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_737 .

De autoriteiten echter modelleren steeds de groep als geheel met het lichtste toestel in de groep. Er wordt dus nog steeds gerekend met B737-300, terwijl het overgrote deel van de vluchten al lang met B737-800 en vergelijkbaar plaats vindt. Zo ook geluidscategorie 077 voor de Airbustoestellen.

Het gevolg is dat het reële geluid van een vliegtuig hoger is dan het in de berekeningen ingevoerde fictieve geluid, waardoor fictief de geluidscontour niet overschreden wordt terwijl die dat realiter wel wordt.

BVM2 verwijst hierbij naar de zienswijze van de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW), die stelt dat op basis van reëel bestaand geluid de oppervlakte binnen de 35Ke-contour 13,8km² is in plaats van de toegestane 10,3km². Wil men aan de normen voldoen, aldus de BOW , dan mag het aantal Boeing-737 en Airbus-320 en vergelijkbaar slechts ongeveer 29700 bedragen.

De zienswijze van de BOW is als bijlage in deze zienswijze opgenomen.

Vanwege de vreemde en overbodige koppeling van stikstof aan geluid is op dezelfde wijze de realiter geëmitteerde hoeveelheid stikstof groter dan de fictieve hoeveelheid geëmitteerde stikstof waarmee gerekend wordt.

situatie	O&D reizigers (mln)	vliegtuigbewegingen (vtb)	vliegtuigbezetting (O&D per vtb)
vergunde situatie LHB 2014	4,7	43.000	109,3
situatie 2019	6,7	41.500	161,4
actuele situatie - op basis van vergunde situatie LHB 2014	6,9	43.000	161,4

Tabel 2.1: Vliegtuigbezetting per situatie

Beide oorzaken zijn in volledig voltooide vorm zichtbaar in de onderzoeksopdracht die meegegeven is aan het verkeersbureau Goudappel-Coffeng. Omdat het met het vliegverkeer samenhangende wegverkeer meetelt voor de stikstofdepositie, moest een verkeersbureau, in casu Goudappel-Coffeng, als toeleverancier een verkeersberekening aanleveren.

Dat kan uiteraard alleen op basis van een geschat aantal vliegtuigpassagiers.

Op basis van het Luchthavenbesluit 2014 zijn over 2019 4,7 miljoen vliegtuigpassagiers mogelijk bij 40.000 vliegbewegingen. Dan is de gemiddelde bezetting van een vliegtuig 118 passagiers per toestel. Goudappel-Coffeng noemt ten onrechte een bezettingsgraad van 109,3 passagiers per toestel, omdat het bureau het in 2014 geprognosticeerde aantal passagiers in 2019 deelt door het in 2014 geprognosticeerde aantal vliegbewegingen in 2020. De prognose van het Luchthavenbesluit 2014 voor 2020 luidt 5,1 miljoen passagiers, verdeeld over 43000 vliegbewegingen.

Het feitelijke gerealiseerde aantal vliegbewegingen over 2019 van (bijna) 41500 leidt tot 6,7 miljoen vliegtuigpassagiers. De vliegtuigbezetting is dan genoemde 161,4 passagier. Bij het, op papier toegestane, aantal vliegbewegingen van 43000 levert dit 6,9 miljoen vliegtuigpassagiers.

De groei van 118 naar 161,4 passagiers per vliegtuig (gemiddeld over alle vliegbewegingen) weerspiegelt het wegdrukken van de General Aviation en het steeds groter en zwaarder worden van de vliegtuigen.

Goudappel-Coffeng had deze opdracht niet in deze vorm mogen krijgen.

Voor de stikstofemissies betekent een en ander, dat de verkeersbijdrage aan de stikstofemissie in de referentiesituatie ongeveer anderhalf keer groter voorgesteld wordt dan deze mag zijn als het begrip referentie op de correcte manier wordt toegepast. Waar realiter 6,7 miljoen passagiers staat (over 2019), moet gereconstrueerd 4,7 miljoen staan (over 2019). Uiteraard werkt deze verhouding door in het aantal verkeersbewegingen.

NLR-DNV GL splitsen in hun berekening van de op de reconstructie vanuit 2014 gebaseerde emissie van 242,39 ton/y NO_x en 6,596 ton/y NH₃ (welke berekening dus door BVM2 bestreden wordt) niet uit naar een luchtvaartdeel en een verkeersdeel.

Een niet-geciteerde bron doet dat wel, namelijk "LTO-emissies van CO₂, NO_x en PM10 Eindhoven Airport" van CE Delft, d.d. juli 2018. Over het luchtvaartdeel komt CE Delft over het jaar 2019 op 180 ton NO_x, en over het landzijdig transport op 42 ton.

Dit betreft de reëel bestaande landzijdige emissies over 2019. Als die ongeveer anderhalf keer zo groot zijn als de vanuit 2014 geprognoseerde emissies, zijn die vanuit 2014 geprognoseerde NO_x-emissies dus ongeveer 28 ton. Het verschil is ongeveer 14 ton.

Met andere woorden, als de verkeersprognose vanuit 2014 correct gehanteerd zou zijn, zou alleen al daardoor de stikstofemissie in het gereconstrueerde referentiescenario 14 ton NO_x en 2 ton ammoniak lager geweest zijn dan wat nu als referentiescenario opgevoerd is. Alleen hierdoor al valt een fors deel van het beweerde gunstige verschil van de realiter versus de reconstructie-emissies weg.

Net als bij het aantal voertuigbewegingen op de weg wordt ook het aantal parkeerbewegingen overschat.

Alleen een expert kan uitmaken hoe dit kwantitatief per Aerius-hexagon uitpakt.

BVM2 meent dat er gerommeld wordt met de referentie. Zowel de luchtzijdige als de landzijdige stikstofemissies worden in het referentiescenario kunstmatig opgepimpt met het doel de referentiesituatie boven de reële situatie te tillen, zodat een vergunning ex de Wet natuurbeheer mogelijk wordt.

BVM2 vindt, dat de berekeningen t.b.v. de gereconstrueerde referentie in het Ontwerp besluit vergunning Wet natuurbescherming project Civiel gebruik Eindhoven Airport volledig opnieuw gedaan moeten worden.

In afwachting daarvan mag er nu geen natuurvergunning aan Eindhoven Airport worden afgegeven.

- 7) Doordat de computermodellen dat deel van het autoverkeer, dat aan het vliegveld verbonden is, in de berekeningen opnemen, kan ditzelfde autoverkeer niet meer ingezet

worden om de bezuinigingsambities (uitgedrukt in de absolute waarde Mton CO₂) op het wegverkeer in eigen recht te realiseren. Die bezuinigingsambities wordt dus voor het overige autoverkeer verzwaard. Deze systematiek verschuift als het ware een (onbekend) deel van de emissiereductie van de luchtvaart naar de auto.

Als men dit onderscheid niet maakt, wordt dit segment van het autoverkeer dubbel geteld. De twee stikstofdepositieberekeningen van NLR/DNV GL (2014 en 2019) bevatten geen dubbeltellingsbepalingen.

- 8) Beide scenario-berekeningen nemen alleen parkeerbewegingen op het vliegveld mee en niet de parkeerbewegingen in de aangrenzende woonwijken. Deze illegaal parkerende reizigers bereiken het vliegveld door van dichtbij het openbaar vervoer te pakken. Onduidelijk is hoe Goudappel-Coffeng hiermee omgaat. BVM2 wil hierover uitleg.
- 9) Het is in de Aerius berekeningen niet duidelijk welk startprofiel gehanteerd wordt. In het NADP2-startprofiel blijft een vliegtuig langer laag vliegen dan in een NADP1-startprofiel. Aangezien de stikstofdepositie meegerekend wordt tot 1000m hoogte, kan dit verschil maken. BVM2 wil dat dit verduidelijkt wordt en dat hier keuzes consequent uitgewerkt worden.

BVM2 heeft de indruk dat landende vliegtuigen soms lager vliegen (specifiek op ongeveer 2000 voet) dan men op basis van de Continuous Descent Approach zou verwachten. BVM2 hecht eraan deze Continuous Descent Approach, waarover in het verleden afspraken gemaakt zijn, onverkort gevolgd wordt.

Hieronder als bijlage de zienswijze van de BOW

Namens BVM2

Bernard Gerard, secretaris

bjmgerard@gmail.com



Veldhoven, 15 maart 2021

Zienswijze op de Ontwerp besluit vergunning Wet natuurbescherming project Civiel gebruik Eindhoven Airport

Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (B.O.W.)

De voorgenomen vergunning biedt ruimte voor het uitvoeren van 43.000 vliegbewegingen. Dit laat de mogelijkheid open dat al deze bewegingen worden uitgevoerd met zware toestellen, waardoor de stikstofuitstoot groter wordt dan in het referentiescenario is verondersteld.

Zoals in de voorgenomen vergunning aangegeven, gelden de beperkingen voortvloeiend uit het LHB 2014 als referentiesituatie voor het aanvragen van de Wnb-vergunning. Deze beperkingen dienen dan wel correct te worden uitgewerkt.

- In de MER 2013 is voor de berekening van vulling van de geluidsruimte van 10,3 km² weliswaar uitgegaan van 43.000 bewegingen, maar daarvan waren er 6.776 toegekend aan kleine toestellen. In 2019 was het aantal bewegingen met grote toestellen al opgelopen tot 39.782, ver boven de oorspronkelijke 36.224.
- De toestellen waarmee nu gevlogen wordt, in combinatie met de huidige startprocedures, geven een aanzienlijk hogere geluidsbelasting dan beschreven in het MER 2013. Waar de medegebruiksvergunning een gebruiksruimte van 10,3 km² vergeeft, blijkt uit de berekeningen van ADECS dat in 2019 in werkelijkheid een geluidruimte van 13,82 km² is gebruikt. Hierbij dient voor alle duidelijkheid vermeld te worden dat ADECS exact dezelfde rekenmethodiek heeft gebruikt als indertijd door de NLR bij de totstandkoming van het MER 2013.

Als men bovenstaande punten in aanmerking neemt, dan zou men bij een beroep op de toegekende geluidruimte bij een vlootsamenstelling gelijk aan die van 2019 uitkomen op een maximaal aantal van $(10,3/13,82) \times 39.782 = 29.692$ bewegingen voor grote toestellen en niet op de (ongeclausuleerde) 43.000 bewegingen in de voorgenomen vergunning.

Namens de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap,

K. Kopinga, voorzitter

S. Nuys, penningmeester

Zienswijze B.O.W. op de Ontwerp besluit vergunning Wet natuurbescherming