



Ministerie van Defensie

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage

Wijziging Luchthavenbesluit Eindhoven

Datum: 10 januari 2022

Colofon

Ministerie van Defensie
Directoraat-Generaal Beleid

Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Luchtvaart

Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Inhoudsopgave

0	Begrippenlijst	3
1	Inleiding	5
1.1	<i>Aanleiding</i>	5
1.2	<i>Wat is een m.e.r.?</i>	5
1.3	<i>Wat is een NRD?</i>	6
2	Advies ‘Opnieuw Verbonden’	7
2.1	<i>Sturingsmodel voor civiel geluid</i>	7
2.2	<i>Periode 2020 tot en met 2022</i>	8
2.3	<i>Samenvattend</i>	9
3	Voorgenomen activiteit	11
3.1	<i>Beschrijving van de voorgenomen activiteit</i>	11
3.2	<i>Alternatieven</i>	12
3.3	<i>Te onderzoeken situaties civiel gebruik</i>	12
4	Referentiesituatie	15
4.1	<i>Bestaande situatie en autonome ontwikkeling</i>	15
4.2	<i>Te onderzoeken situaties civiel gebruik</i>	16
4.3	<i>Te onderzoeken situaties militair gebruik</i>	16
5	Doorkijk naar 2030 voor civiel medegebruik	17
6	Te onderzoeken milieuaspecten	19
6.1	<i>Geluid</i>	19
6.2	<i>Externe veiligheid</i>	21
6.3	<i>Luchtkwaliteit</i>	22
6.4	<i>Natuur</i>	22
6.5	<i>Gezondheid</i>	23
6.6	<i>Wegverkeer</i>	23
6.7	<i>Overige aspecten</i>	23
7	Procedurele aspecten	24
	Literatuurlijst	25

0 Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Appendices	Bijlage bij het rekenvoorschrift voor geluidberekeningen die de geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen bevat die gebruikt worden voor het berekenen van de geluidbelasting rond luchthavens.
Civiel of commercieel burgerluchtverkeer	In deze NRD wordt onder civiel of commercieel burgerluchtverkeer verstaan: luchtverkeer dat tot stand komt door tussenkomst van de burgerexploitant Eindhoven Airport NV.
dB(A)	De dB(A) is de eenheid waarin de sterkte van het geluid in verreweg de meeste gevallen wordt weergegeven. De dB(A) is afgeleid van de gewone decibel, maar corrigeert de geluidssterktes voor de gevoeligheid van het (menselijk) oor.
Drempelwaarde	De laagste waarde voor geluid die nog in de berekening van de geluidbelasting wordt betrokken (als een drempelwaarde in de berekening wordt toegepast). Bij toepassing van de drempelwaarde in de berekening van de geluidbelasting in Kosteneenheden worden bijdragen van vliegtuigpassages voor zover het geluidsniveau lager is dan 65 dB(A) buiten beschouwing gelaten. In de berekeningen van de geluidbelasting voor militaire luchthavens wordt geen drempelwaarde gehanteerd.
Geluidcontour	Lijnen die de gebieden afbakenen waarbinnen sprake is van een bepaalde minimale, berekende jaarlijkse geluidbelasting.
Geluidruimte	Maximale jaarlijkse toegestane geluidbelasting.
Geluidszone	Gebied vastgelegd in het Luchthavenbesluit Eindhoven gerelateerd aan de grenswaarde voor de geluidbelasting van 35 Ke.
Groepsrisico (GR)	De kans dat een groep personen om het leven komt als direct gevolg van een ongeval met een vliegtuig.
Kosteneenheden (Ke)	De geluidmaat waarmee voor een militaire luchthaven de geluidbelasting wordt uitgedrukt.
L_{DEN}	De L_{DEN} (Level day-evening-night) is een Europese geluidmaat om de geluidbelasting door omgevingslawaai over een hele dag uit te drukken. De dagperiode ('day') heeft betrekking

Begrip	Definitie
	op het geluid in de periode van 7:00 uur tot 19:00 uur; de avondperiode ('evening') heeft betrekking op het geluid in de periode van 19:00 uur tot 23:00 uur en de nachtperiode ('night') heeft betrekking op het geluid in de periode van 23:00 uur tot 7:00 uur.
L_{etm}	De L_{etm} is de hoogste waarde van het geluidniveau in de dagperiode, de avondperiode plus 5 dB(A), en de nachtperiode plus 10 dB(A).
L_{night}	De L_{night} is een Europese geluidmaat om de geluidbelasting door omgevingslawaai gedurende de nachtperiode (de periode van 23:00 uur tot 7:00 uur) uit te drukken.
Medegebruiksvergunning (MGV)	Een vergunning verleend om in afwijking van het verbod van artikel 10.13, eerste lid, van de Wet luchtvaart onder verantwoordelijkheid van de minister van Defensie burgerluchtvaartuigen op te doen stijgen van of te doen landen op de militaire luchthaven Eindhoven.
Meteomarge	Een marge die bij geluidsberekeningen kan worden opgenomen om rekening te houden met variaties in de heersende windrichtingen.
NAVO	De Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) is een militair bondgenootschap dat wederzijdse verdediging en samenwerking van de legers van de lidstaten regelt.
Natura 2000	Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden.
Natuurnetwerk Brabant	Het Natuurnetwerk Brabant is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het is een netwerk van deels bestaande en deels nieuwe natuurgebieden die door ecologische verbindingzones met elkaar verbonden zijn.
Plaatsgebonden Risico (PR)	De kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met (in dit geval) een vliegtuig.
Totaal Risico Gewicht (TRG)	Het Totaal Risico Gewicht (TRG) is een rekenkundige maat voor het totale risico waaraan de omgeving van de luchthaven wordt blootgesteld. Het wordt uitgedrukt als een gewicht (in tonnen).
Vliegtuigbeweging	Start of landing van een vliegtuig van of op een luchthaven.

1 Inleiding

1.1

Aanleiding

Op 25 april 2019 heeft de heer Van Geel zijn advies 'Opnieuw verbonden' over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport tot en met 2030 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden. Centraal in het advies staat dat de geluidbelasting van het civiele vliegverkeer van Eindhoven Airport in de toekomst moet verminderen zodat er minder hinder is in de omgeving door vliegtuiggeluid. Hiervoor heeft de heer Van Geel een voorstel gedaan voor een nieuw sturingsmodel voor civiel geluid. Met de kabinetsreactie van 6 september 2019 is vanuit het Rijk aangegeven het sturingsmodel voor civiel geluid te gaan implementeren. Om dit nieuwe sturingsmodel mogelijk te maken, zal het Luchthavenbesluit Eindhoven worden gewijzigd en zal er een medegebruiksvergunning (MGV) 2023 t/m 2026 worden opgesteld. Het doel is om het gewijzigde Luchthavenbesluit Eindhoven en de MGV 2023 t/m 2026 in 2023 in werking te laten treden.

Eindhoven Airport is de civiele medegebruiker van de militaire luchthaven Eindhoven. Het wettelijk kader voor het gebruik van de militaire luchthaven Eindhoven wordt gevormd door het Luchthavenbesluit Eindhoven (hierna: het Luchthavenbesluit). Dit ziet toe op zowel het militair luchtverkeer door de Koninklijke Luchtmacht als het civiel medegebruik door Eindhoven Airport. Het Luchthavenbesluit is in 2014 in werking getreden.

De wijziging van het Luchthavenbesluit en het opstellen van de MGV zijn de aanleiding voor het starten van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure). De m.e.r. behelst het in kaart brengen van de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Voor deze wijziging van het Luchthavenbesluit en het opstellen van de MGV is het uitvoeren van de m.e.r. geen juridische verplichting. Voor de zorgvuldige besluitvorming wordt deze procedure echter wel gevolgd. Onderzoeksresultaten worden gepubliceerd in het milieueffectrapport (MER). Het gewijzigde Luchthavenbesluit zal het kader bieden waarbinnen de Koninklijke Luchtmacht en Eindhoven Airport vanaf (naar verwachting) 2023 kunnen opereren en vormt de basis voor de daaruit volgende besluiten en vergunningen, waaronder de MGV.

De Commandant Luchtstrijdkrachten (C-LSK) is initiatiefnemer voor de m.e.r. Bevoegd gezag in deze m.e.r.-procedure is de minister van Defensie, in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

1.2

Wat is een m.e.r.?

Een m.e.r. is een procedure met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. In de m.e.r.-procedure worden de milieugevolgen van het initiatief of activiteit - in dit geval het in werking treden van het nieuwe sturingsmodel voor Eindhoven Airport - in kaart gebracht. Ook worden eventuele alternatieven hiervoor systematisch, transparant en objectief in beeld gebracht in het milieueffectrapport (MER) en worden maatregelen beschreven om negatieve gevolgen te voorkomen of te beperken. De kwaliteit van het MER wordt getoetst door de onafhankelijke landelijke commissie voor de milieueffectrapportage, de Commissie m.e.r. De omgeving wordt hierbij betrokken door eenieder de mogelijkheid te bieden om in te spreken en zijn of haar zienswijze naar voren te

brengen. De milieugevolgen, de eventuele alternatieven en de ingebrachte zienswijzen en adviezen worden meegewogen bij de vaststelling van het plan of het nemen van het besluit. Een m.e.r. helpt de overheid dus bij de besluitvorming. Het MER bevat een zelfstandig leesbare samenvatting waarin de belangrijkste bevindingen uit het MER worden belicht. Het MER en met name de samenvatting worden geschreven voor een breed publiek.

1.3

Wat is een NRD?

De overheid (in dit geval de minister van Defensie als bevoegd gezag voor het Luchthavenbesluit, in samenspraak met de minister van Infrastructuur en Waterstaat) gebruikt deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) om inwoners, ondernemers en betrokken overheidsorganen te informeren over het starten van een proces om tot een milieueffectrapport (MER) te komen. De eerste stap voor een MER is het afbakenen van onderzoekkaders. Dit gebeurt in deze NRD door het beschrijven van het voorgenomen initiatief/activiteit en de te onderzoeken milieueffecten. De NRD geeft aan waar het Luchthavenbesluit en de bijbehorende MER over gaan en wat de **reikwijdte** van het MER is. Ook geeft het de manier van onderzoeken weer en wat het **detailniveau** van de MER is.

2 Advies 'Opnieuw Verbonden'

2.1

Sturingsmodel voor civiel geluid

In 2010 zijn aan de Alderstafel Eindhoven afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot 2020. Het civiele vliegverkeer van Eindhoven Airport kon op basis van die afspraken in de jaren 2014 tot en met 2019 groeien van 18.000 naar 43.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Die afspraken zijn vastgelegd in het Luchthavenbesluit Eindhoven en de diverse elkaar opvolgende medegebruiksvergunningen tot en met eind 2019. Het werkelijk aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport is in deze periode gegroeid naar 41.500 in 2019.

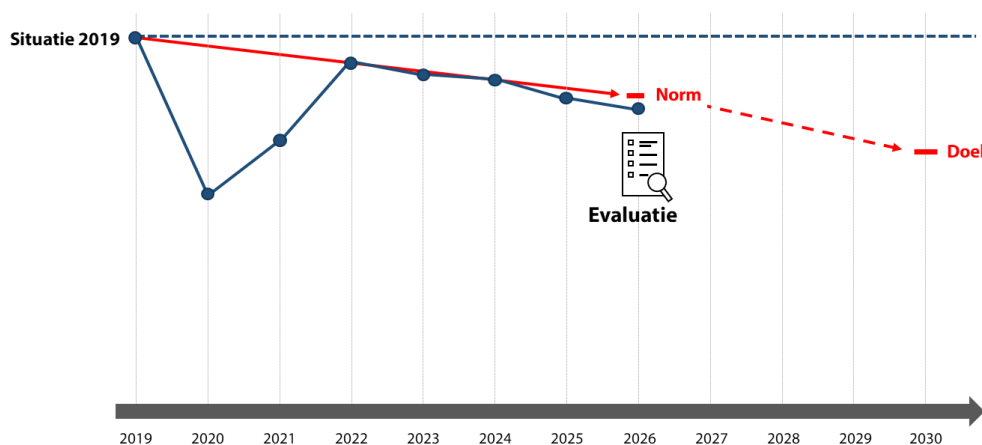
Voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport vanaf 2020 moesten nieuwe afspraken worden gemaakt. Daartoe is op initiatief van regionale partijen in 2017 een nieuw overleg gestart. Dit overleg kreeg de naam 'Eindhoven Airport na 2019'. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat was trekker van dit nieuwe proces. Eerst is gestart met het uitvoeren van een aantal vooronderzoeken op het gebied van leefbaarheid, milieu en duurzaamheid, de landzijdige bereikbaarheid, de luchthaveninfrastructuur en het luchtruim. Ook is de economische betekenis van een eventuele verdere ontwikkeling van de luchthaven voor de regio uitgewerkt. De resultaten uit het vooronderzoek waren aanleiding voor de volgende stap: de Proefcasus Eindhoven Airport onder voorzitterschap van de heer Pieter van Geel.

De 'Proefcasus Eindhoven Airport' was bedoeld om concreet invulling te geven aan de overgang naar een slimmere en duurzamere, en meer op kwaliteit gestuurde luchtvaart- en luchthavenontwikkeling. Op 25 april 2019 heeft de heer Van Geel zijn advies 'Opnieuw verbonden' aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden. In dat advies geeft de heer Van Geel met vijf speerpunten aan wat het toekomstperspectief van Eindhoven Airport richting 2030 naar zijn idee zou kunnen zijn. Op 7 november 2020 heeft de heer Van Geel een aanvullend advies aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Centraal in beide adviezen staat het nieuwe sturingsmodel voor civiel geluid. Het doel van het sturingsmodel is dat de geluidbelasting van het civiele verkeer van Eindhoven Airport in 2030 aanzienlijk is verminderd ten opzichte van 2019 zodat er minder hinder is in de omgeving door vliegtuiggeluid. De belangrijkste manier om dit voor elkaar te krijgen is door de inzet van stillere vliegtuigen door vlootvernieuwing. De heer Van Geel gaat niet op voorhand al uit van minder vliegtuigbewegingen dan in 2019. Op basis van een verwachting van 60% vlootvernieuwing in 2030 adviseert de heer Van Geel als doel voor 2030 dat de geluidbelasting van het burgerluchtverkeer 30% minder is dan de geluidbelasting in 2019.

Voor de benodigde geluidsberekeningen adviseert de heer Van Geel om gebruik te maken van de meest actuele gegevens voor het berekenen van het geluid van vliegtuigen. Bij de uitwerking van de adviezen van de heer Van Geel wordt daarom steeds gerekend met de nieuwste invoergegevens (de geluid- en prestatiegegevens zoals opgenomen in de zogenoemde 'appendices'). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat bij de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel voor civiel geluid eerst de appendices met invoergegevens volledig actualiseren.

Om te komen tot een verkleining van de civiele geluidbelasting in de toekomst ten opzichte van de civiele geluidbelasting in 2019, stelt de heer Van Geel voor om telkens voor een periode van ca. vijf jaar vooruit een harde *norm* vast te stellen. Voor de langere termijn, telkens voor een periode van ca. tien jaar, wordt een *doel* vastgelegd. Na afloop van de eerste periode van vijf jaar wordt dan aan de hand van een evaluatie gekeken of het doel dat is gesteld voor weer vijf jaar later omgezet kan worden in een harde norm.



Figuur 1: Mogelijke ontwikkeling geluidbelasting civiel verkeer t.o.v. situatie 2019 en een norm voor 2026. Voor 2030 geldt initieel een doel, waarna in 2026 na een evaluatie een norm wordt vastgesteld.

Ook voor tussenliggende jaren tot en met 2026 worden normen vastgelegd om stapsgewijs te komen tot een lagere civiele geluidbelasting dan in 2019. Deze tussentijdse normen worden vastgelegd in een medegebruiksvergunning 2023 t/m 2026 voor Eindhoven Airport en zullen ook gebaseerd worden op het verwachte effect van vlootvernieuwing op de geluidbelasting. Presteert Eindhoven Airport slechter dan de vastgestelde (tussentijdse) norm, dan zal de luchthaven aanvullende maatregelen moeten nemen door bijvoorbeeld te sturen op het aantal vluchten aan de randen van de dag, of zelfs door het verminderen van het aantal vliegtuigbewegingen. Presteert Eindhoven Airport echter beter dan de vastgestelde (tussentijdse) normen, dan is er ruimte om het aantal vliegtuigbewegingen te laten groeien.

Militair verkeer

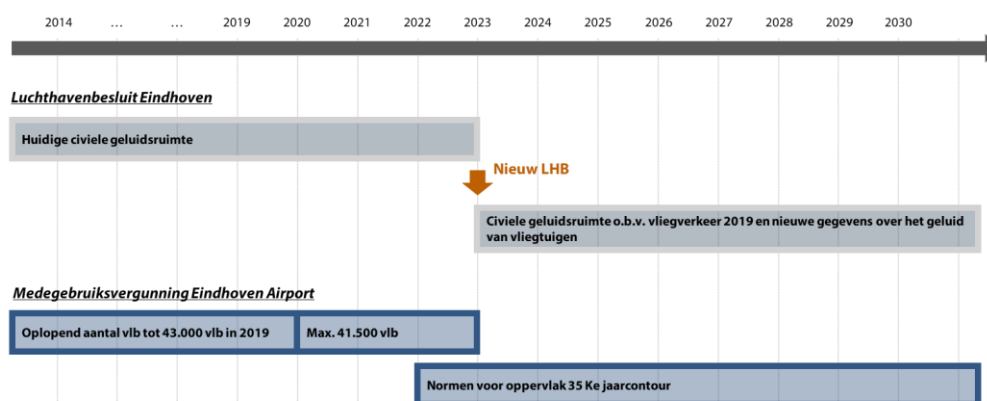
Uitgangspunt bij de Proefcasus Eindhoven Airport was dat de voorgestelde adviezen geen belemmering vormen voor de uitvoering van militaire taken. De uitvoering van militaire taken was geen onderwerp van het advies. De verkleining van de geluidcontour in de toekomst gaat over het commercieel burgerluchtverkeer, niet over het militaire verkeer. Het is niet voorzien dat de geluidsruimte voor het militaire verkeer wijzigt (zoals omschreven in paragraaf 4.3 over Militair gebruik).

2.2

Periode 2020 tot en met 2022

De implementatie van het sturingsmodel voor civiel geluid is een complex proces dat zorgvuldig en transparant moet gebeuren. Omdat dit proces tijd kost heeft de heer Van Geel geadviseerd om in de periode totdat het civiele sturingsmodel in werking treedt toch alvast stappen te zetten voor een vermindering van de hinder voor de omgeving. Voor de jaren 2020 en 2021 vormde het Luchthavenbesluit uit

2014 nog het kader en was een medegebruiksvergunning aan Eindhoven Airport afgegeven voor maximaal 41.500 vliegtuigbewegingen. Het maximale aantal bewegingen is daarmee lager dan het maximumaantal van 43.000 dat voor 2019 gold. Naast deze stand still is het vanaf eind oktober 2020 niet meer toegestaan om landende vluchten na 23:00 uur te plannen. Voor 2022 is een nieuwe medegebruiksvergunning aan Eindhoven Airport afgegeven waarbij ook maximaal 41.500 vliegtuigbewegingen mogen worden uitgevoerd. Ook voor deze vergunning vormt het Luchthavenbesluit uit 2014 nog het kader. Vanaf 2022 zal een volgende stap worden gezet om de civiele geluidbelasting te verkleinen. In plaats van de volledige civiele gebruiksruimte van 10,3 km² zal een kleiner oppervlak worden vergund. Het oppervlak van de huidige civiele gebruiksruimte zal dan namelijk zonder meteomarge worden vergund.



Figuur 2: Implementatie van het sturingsmodel in de tijd

2.3

Samenvattend

De uitgangspunten voor het nieuwe sturingsmodel voor het civiele vliegverkeer zijn als volgt:

- In het Luchthavenbesluit worden een nieuwe geluidszone (opgenomen in bijlage 3) en een geluidsruimte voor het burgerluchtverkeer (opgenomen in bijlage 8) vastgesteld. De civiele geluidsruimte wordt gebaseerd op het vliegverkeer in het jaar 2019 en vastgesteld op basis van nieuwe gegevens over het geluid en de prestaties van vliegtuigen. De jaarlijkse (35 Ke) civiele geluidcontour moet binnen deze geluidsruimte liggen.
- In de medegebruiksvergunning voor Eindhoven Airport voor de periode 2023 t/m 2026 zal worden vastgelegd wat de maximale civiele geluidbelasting in 2026 mag zijn. Dit gebeurt door middel van een norm voor het oppervlak van de civiele geluidcontour, welke moet liggen binnen de nieuwe geluidsruimte voor burgerluchtverkeer.
- In de medegebruiksvergunning voor Eindhoven Airport zullen eveneens tussentijdse normen voor de stapsgewijze (per jaar) verkleining van het oppervlak van de 35 Ke geluidcontour voor burgerluchtverkeer richting 2026 worden vastgelegd.
- In 2026 zal een norm voor het oppervlak van de 35 Ke geluidcontour door burgerluchtverkeer in 2030 worden bepaald.
- In het gewijzigde Luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunningen zal geen maximum worden gesteld aan het aantal civiele vliegtuigbewegingen.

Tot de inwerkingtreding van het gewijzigde Luchthavenbesluit blijven de geluidszone en de geluidsruimte voor het burgerluchtverkeer van het Luchthavenbesluit van 2014 van kracht en worden in de medegebruiksvergunning grenzen gesteld aan het beschikbare oppervlak van de 35 Ke geluidcontour voor burgerluchtverkeer. Tot en met in ieder geval 2022 wordt ook een grens gesteld aan het aantal civiele vliegtuigbewegingen.

Het is niet voorzien dat de geluidsruimte voor het militaire verkeer wijzigt.

3 Voorgenomen activiteit

3.1 Beschrijving van de voorgenomen activiteit

In een m.e.r. ten behoeve van een besluit staat een voorziene ontwikkeling centraal. Dat wil zeggen dat er een zogenoemde *voorgenomen activiteit* is. Voor een luchthaven kan dit bijvoorbeeld een groei zijn in het aantal vliegtuigbewegingen, een substantiële verandering in de operaties van de luchthaven of in dit geval een afname van de civiele geluidbelasting ten opzichte van 2019.

Voor de wijziging van het Luchthavenbesluit en het opstellen van een nieuwe medegebruiksvergunning voor de jaren 2023 t/m 2026 is het advies 'Opnieuw Verbonden' leidend. Daarmee wordt dus ook de afname van de civiele geluidbelasting richting 2030 leidend, en niet zozeer de mogelijke ontwikkeling van Eindhoven Airport (zie onder paragraaf 3.3).

In lijn met het aanvullend advies van de heer Van Geel zal voor 2030 nog geen norm worden vastgelegd voor de afname van de civiele geluidbelasting. De afname van de civiele geluidbelasting, ten opzichte van de bestaande situatie in 2019, die nu zal worden vastgelegd in de MGV, geldt voor de situatie t/m 2026. Deze situatie geldt als **voorgenomen activiteit**.

Het MER bevat ook 2030 als zichtjaar om de mogelijke milieugevolgen van de voorgenomen activiteit over een langere periode in kaart te brengen en om recht te doen aan het advies van de heer Van Geel waarbij hij adviseerde om te komen tot een civiele norm voor de geluidbelasting in 2030. Voor de periode na 2026 zal een nieuwe medegebruiksvergunning moeten worden afgegeven. Met een norm voor 2030 – die vastgesteld wordt na een evaluatie in 2026 - zal de toegestane geluidbelasting ook na 2026 verder afnemen. Omdat pas later over een norm voor 2030 wordt besloten, is deze situatie geen onderdeel van de voorgenomen activiteit. Het MER geeft echter wel een doorkijk voor de verdere afname van de geluidbelasting naar 2030 (zie hoofdstuk 5). Om de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteit voor de periode na 2026 t/m 2030 te onderzoeken, zal in het MER inzichtelijk worden gemaakt wat de mogelijke milieueffecten zijn bij de geluidruimte die hoort bij de voorgenomen activiteit tot en met 2030.

Concreet resulteert dit in een gefaseerde analyse van de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit, opgesplitst in twee tijdsperiodes:

De periode t/m 2026:

- in de periode vanaf het in werking treden van het gewijzigde Luchthavenbesluit t/m 2026 geldt de nieuw berekende geluidruimte zoals deze wordt opgenomen in het Luchthavenbesluit en de (tussentijdse) normen die in de medegebruiksvergunning worden opgenomen t/m 2026.

De periode na 2026:

- in 2026 wordt geëvalueerd en bepaald wat de maximale civiele geluidbelasting in 2030 mag bedragen. Voor de periode na 2026 zal een nieuwe MGV worden afgegeven, maar op de normen die daarin worden opgenomen kan nog niet worden vooruitgelopen. Voor de periode na 2026 geldt daarom alleen de geluidruimte zoals deze wordt opgenomen in het gewijzigde Luchthavenbesluit.

Voor beide periodes zal het MER inzichtelijk maken welke ontwikkeling(en) en milieusituatie(s) mogelijk is/zijn binnen de grenswaarden.

In het Luchthavenbesluit zijn er voor het militair verkeer en het civiel medegebruik twee afzonderlijke geluidsruimtes vastgesteld. Het advies en aanvullend advies van de heer Van Geel en daarmee ook het sturingsmodel voor geluid hebben betrekking op de reductie van de civiele geluidbelasting; de militaire geluidsruimte blijft in de adviezen buiten beschouwing. In de voorgenomen activiteit wijzigt de militaire geluidsruimte niet. Het MER zal inzichtelijk maken of de voorziene ontwikkeling in het militair verkeer mogelijk is binnen de huidige geluidsruimte voor het militaire verkeer (zie paragraaf 4.3).

3.2 Alternatieven

Bij het opstellen van een MER is het gebruikelijk om verschillende haalbare, realistische en van elkaar te onderscheiden alternatieven van de voorgenomen activiteit te onderzoeken. Van deze alternatieven worden vervolgens de milieueffecten bepaald. De effectbepaling van de alternatieven weegt mee in de uiteindelijke besluitvorming. In het geval van de wijziging van het Luchthavenbesluit is echter het advies van de heer Van Geel, zoals hierboven beschreven, leidend. In bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio is immers besloten de adviezen van de heer Van Geel verder uit te werken. Alternatieven zouden hiervan afwijken, en het is daarmee niet aannemelijk dat een mogelijk alternatief de voorkeur zou verkrijgen boven de uitwerking van de adviezen van de heer Van Geel. Daarom worden in dit MER geen alternatieven uitgewerkt, en geldt de uitwerking van het advies van de heer Van Geel (de *voorgenomen activiteit*, zie pag. 12) dus als voorkeursalternatief.

3.3 Te onderzoeken situaties civiel gebruik

De ontwikkeling van Eindhoven Airport kan op verschillende manieren worden ingevuld, zolang de geluidbelasting maar aan de vastgestelde grenswaarden voor geluid voldoet. Om de mogelijke milieugevolgen van de voorgenomen activiteit in kaart te brengen, is het daarom van belang om verschillende ontwikkelscenario's van Eindhoven Airport te onderzoeken.

De volgende scenario's worden in het MER onderzocht:

Scenario 1: Ontwikkeling op basis van huidig gebruik

In scenario 1 (het basisscenario) wordt uitgegaan van een situatie waarbij de vloot uit 2019 geleidelijk vervangen zal worden door gelijkwaardige toestellen van een nieuwe generatie, maar waarbij de bestemmingen, procedures en vliegtijden niet wijzigen ten opzichte van 2019. Hierbij wordt dus verondersteld dat ten opzichte van de situatie in 2019 *alleen* de vloot vernieuwt met gelijkwaardige vervangende toestellen. Dit scenario is het uitgangspunt geweest voor het advies van de heer Van Geel in 'Opnieuw Verbonden'.

Scenario 2: Ontwikkeling op basis van verwacht gebruik

In scenario 2 (verwacht gebruik) wordt, ten opzichte van scenario 1, rekening gehouden met een trend tot vlootverzwaring. Op de middellange termijn is de verwachting dat de maatschappijen die op dit moment vanaf Eindhoven Airport opereren soortgelijke maar iets grotere toestellen zullen aanschaffen, maar wel dezelfde of soortgelijke bestemmingen zullen aanbieden. Dit scenario houdt rekening met enige vlootverzwaring die hiervan het gevolg is, waarbij toestellen

zoals de Boeing 737-800 en Airbus A320 deels vervangen worden door de gelijkwaardige Boeing 737MAX8 en Airbus A320NEO toestellen, maar ook deels door (beperkt) zwaardere toestellen, resp. de 737MAX9 of 737MAX10 en de A321NEO. Deze vlootverzwaring zal tot gevolg hebben dat – binnen de geldende grenswaarden voor geluid – minder vliegtuigbewegingen plaats kunnen vinden dan in Scenario 1.

Er wordt op termijn ook een ontwikkeling verwacht waarbij luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf Eindhoven Airport een aantal bestemmingen zal aanbieden die verder weg liggen. De verwachting is dat deze ontwikkeling met name vanaf 2026 zal plaatsvinden. Het vliegen naar verdere bestemmingen leidt ook tot een verzwaring van vertrekkende vliegtuigen, en dus zal ook deze ontwikkeling leiden tot minder vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarden voor geluid. Daarom wordt voor de *periode na 2026* scenario 2 opgesplitst in twee varianten:

- Scenario 2a, waarin een ontwikkeling is aangenomen met alleen een zekere mate van vlootverzwaring, en
- Scenario 2b, waarin vanaf 2026 naast vlootverzwaring ook rekening wordt gehouden met verder weg gelegen bestemmingen.

De beide varianten van het tweede scenario sluiten beter aan bij de verwachte ontwikkeling van Eindhoven Airport op de middellange en lange termijn, terwijl scenario 1 in lijn is met de uitgangspunten waarop het advies 'Opnieuw verbonden' gebaseerd is.

Voor de periode *t/m 2026* worden de milieueffecten bepaald op basis van scenario's 1 en 2a. Voor de periode *na 2026* worden de milieueffecten bepaald op basis van scenario's 1, 2a én 2b. Het logische zichtjaar hiervoor is 2030. Er wordt gewerkt met de zichtjaren 2026 en 2030 omdat deze jaren een belangrijke rol spelen in de adviezen van de heer Van Geel.

De onderstaande figuur (figuur 3) geeft een overzicht van de te onderzoeken situaties. De bestaande situatie is gelijk aan de situatie 2019 in de referentiesituatie (zie hoofdstuk 4).

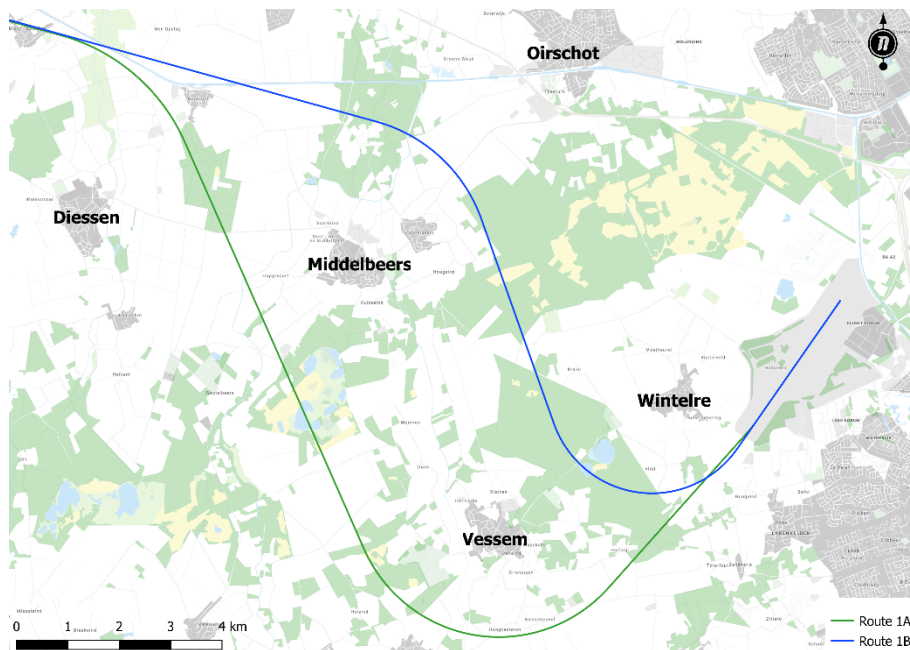
	Situatie 2019	Situatie t/m 2026	Situatie na 2026
VOORGENOMEN ACTIVITEIT Situatie waarin het nieuwe sturingsmodel wordt verankerd in wet- en regelgeving			
Grenswaarden:			
• T/m 2026:			
➢ Geluidsruimte o.b.v. bestaande situatie			
➢ Norm voor oppervlak 35 Ke contour			
• Na 2026:			
➢ Geluidsruimte o.b.v. bestaande situatie			
	"Bestaande situatie" Situatie 2019, passend binnen huidige geluidsruimte	Scenario 1: vlootontwikkeling Scenario 2a: vlootontwikkeling en -verzwaring	Scenario 2b: vlootontwikkeling en -verzwaring en nieuwe bestemmingen

Figuur 3: de in het milieueffectrapport (MER) te onderzoeken situaties

Onderzoek naar routevarianten en startprocedures

Specifiek zal in het MER ook worden onderzocht wat de effecten zijn van (alternerend) gebruik van vertrekkroutes voor het civiele verkeer richting het zuidwesten volgens 'route 1A' en 'route 1B'. De routes zijn weergegeven in onderstaande figuur (figuur 4). Route 1A wordt thans vooral gebruikt door militair verkeer; route 1B wordt thans vooral gebruikt door civiel verkeer. Om het effect van een ander gebruik van deze routes te onderzoeken worden de milieueffecten bij een andere verdeling van het vertrekkend vliegverkeer over de routes 1A en

1B bepaald. Tevens zal worden onderzocht of er andere varianten voor routes 1A en/of 1B mogelijk zijn waarmee de geluidssituatie verbetert.



Figuur 4: Visuele weergave van route 1A en route 1B

Geluidbeperkende vertrekprocedures

Daarnaast zal onderzoek worden gedaan naar de effecten van het gebruik van twee varianten van geluidbeperkende vertrekprocedures, de zogenaamde Noise Abatement Departure Procedures (NADP) 1 en 2.

4 Referentiesituatie

4.1 Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

De gevolgen van de voorgenomen activiteit (zie pag. 12) voor het milieu worden in het MER inzichtelijk gemaakt door de milieueffecten in de voorgenomen activiteit te vergelijken met de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling.

De **bestaande situatie** geeft een beschrijving van de huidige toestand van het milieu en is daarmee het startpunt voor de MER-analyse. Hierbij wordt in principe uitgegaan van het huidige gebruik van Eindhoven Airport. Door de impact van de COVID-19 pandemie op het vliegverkeer sinds maart 2020 geeft de werkelijke situatie in 2020 of 2021 echter geen goed beeld van de milieueffecten die op basis van het huidige gebruik binnen het huidige besluit mogelijk zijn. Het ligt daarmee niet voor de hand om deze situaties als startpunt te hanteren. Daarnaast heeft de heer Van Geel in zijn advies 'Opnieuw Verbonden' aangegeven dat het nieuwe sturingsmodel voor civiel geluid, en daarmee de afname van de berekende civiele geluidbelasting richting 2030, gebaseerd moet worden op de geluidbelasting in 2019. Vanwege de impact van de COVID-19 pandemie op het vliegverkeer sinds 2020 en het advies van de heer Van Geel wordt daarom het gerealiseerde gebruik in 2019 als bestaande situatie gehanteerd.

Als randvoorwaarde geldt dat het huidige gebruik moet passen binnen de geluidsruimte in het huidige Luchthavenbesluit. Als rekening wordt gehouden met de jaarlijkse variaties in het baangebruik als gevolg van het weer blijken er op basis van het gerealiseerde civiele vliegverkeer in 2019 in totaal 40.500 civiele vliegtuigbewegingen mogelijk te zijn binnen de huidige civiele geluidsruimte. De toenmalige staatssecretaris van Defensie en de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat hebben op 1 juli 2020 in een bestuurlijk overleg vastgesteld dat die situatie zal gelden als uitgangspunt voor het nieuwe sturingsmodel en zal worden gebruikt in het MER als bestaande situatie.

De **autonome ontwikkeling** beschrijft de mogelijke situatie van het milieu in de toekomst als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dus de situatie die in de toekomst mogelijk zou zijn binnen het huidige, ongewijzigde, Luchthavenbesluit. Dit is de referentiesituatie (zie figuur 5). In het MER zal hiervoor voor de zichtjaren 2026 en 2030 (gelijk aan de zichtjaren voor de voorgenomen activiteit) in kaart worden gebracht hoe het civiele vliegverkeer zich zou kunnen ontwikkelen als het Luchthavenbesluit niet gewijzigd zou worden, en wat hiervan de milieueffecten zouden kunnen zijn. De uitkomsten van deze analyses gelden, samen met de bestaande situatie, als referentiesituatie in het MER.

Samenvattend worden in het MER de mogelijke milieueffecten van de voorgenomen activiteit in de periode 2023 t/m 2026 en de periode vanaf 2027 t/m 2030 bepaald en vergeleken met:

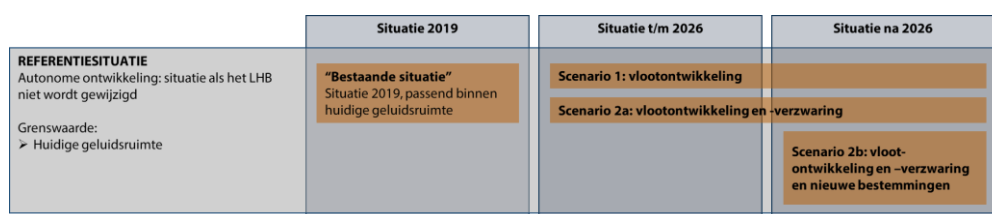
- de mogelijke milieueffecten in de autonome ontwikkeling in dezelfde perioden, als zou de voorgenomen activiteit niet uitgevoerd worden, en
- de milieueffecten in de bestaande situatie: het gerealiseerde gebruik in 2019.

Zoals beschreven in hoofdstuk 5 wijzigt met de voorgenomen activiteit de militaire geluidsruimte niet. Het MER zal inzichtelijk maken of de voorziene ontwikkeling in het militair verkeer mogelijk is binnen de huidige geluidsruimte voor het militaire verkeer.

4.2 Te onderzoeken situaties civiel gebruik

Net als bij de voorgenomen activiteit geldt dat binnen het huidige Luchthavenbesluit de ontwikkeling van het civiele vliegverkeer op verschillende manieren kan worden ingevuld, zolang de civiele 35 Ke geluidbelasting blijft binnen de huidige civiele geluidsruimte zoals vastgelegd in het huidige Luchthavenbesluit. Voor het bepalen van de milieueffecten die in de referentiesituatie mogelijk zijn, wordt uitgegaan van dezelfde scenario's als onderzocht worden voor de voorgenomen activiteit. Op basis van deze scenario's wordt gekeken welk aantal vliegtuigbewegingen mogelijk is binnen de huidige 35 Ke civiele geluidsruimte.

De onderstaande figuur (figuur 5) geeft een overzicht van de te onderzoeken situaties voor de referentiesituatie.



Figuur 5: Scenario's zoals deze in het MER worden onderzocht

4.3 Te onderzoeken situaties militair gebruik

Voor het militaire vliegverkeer wordt uitgegaan van de nieuwste vlootgegevens. De F-35 zal de F-16 in 2024 hebben vervangen. De effecten van het gebruik van de F-16 en F-35 worden voor de situatie t/m 2026 tezamen onderzocht.

Militaire luchthaven Eindhoven wordt de thuisbasis van vijf Airbus A330 Multi-Role Tanker and Transport Aircraft (MRTT) en huisvest momenteel de eerste exemplaren. Deze Airbussen vervangen de twee KDC-10 tankvliegtuigen: in 2020 is de eerste afgestoten en de tweede volgde eind 2021. De toekomstige vijf Airbussen maken onderdeel uit van een NAVO-vliegtuigenpool van negen tank- en transportvliegtuigen waarbij er vier in Keulen komen te staan. Ook deze vijf Airbussen A330 met als thuisbasis Eindhoven worden in de berekeningen van de milieueffecten meegenomen.

Met de komst van de F-35 en de Airbussen blijft het militaire gebruik passen binnen de grenzen van de militaire geluidsruimte. Dit wordt in het MER inzichtelijk gemaakt.

De militaire luchthaven Eindhoven is de thuisbasis van het Air Mobility Command (AMC) van de Koninklijke Luchtmacht en voor de vastvleugelige transportvliegtuigen van Defensie. De transportvliegtuigen worden ingezet voor humanitaire noodhulp, (medische) evacuaties en ter ondersteuning van jachtvliegtuigoperaties. Het strategische luchttransport van de Koninklijke Luchtmacht zorgt dat personeel en materieel snel en over grote afstanden van en naar inzetgebied kunnen worden verplaatst. Daarnaast heeft de vliegbasis de functie van uitwijkhaven, overloopveld, en reserveveld voor jachtvliegtuigen. Ook huisvest het AMC C-130's voor tactisch luchttransport en een passagierstoestel om civiele en militaire autoriteiten snel over langere afstanden te kunnen vervoeren.

5 Doorkijk naar 2030 voor civiel medegebruik

Het MER is gericht op het in kaart brengen van de milieugevolgen ter ondersteuning van het besluit om het Luchthavenbesluit te wijzigen en een medegebruiksvergunning 2023 t/m 2026 af te geven. Zoals in hoofdstuk 3 hierboven is beschreven zal er in het gewijzigde Luchthavenbesluit de geluidszone alsmede de 35 Ke-geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer en de 35 Ke-geluidsruimte voor het commercieel burgerluchtverkeer worden vastgelegd. Daarnaast zal in de medegebruiksvergunning voor de jaren 2023 t/m 2026 per gebruiksjaar een norm voor de geluidbelasting voor het civiele verkeer worden opgenomen. Later, in 2026, wordt besloten over een norm voor 2030. Na 2026 zal echter een nieuwe medegebruiksvergunning gaan gelden waarmee de verdere uitwerking van de adviezen van de heer Van Geel vormgegeven zal worden. Met een norm voor 2030 zal de toegestane civiele geluidbelasting dus ook na 2026 verder afnemen. Om deze verdere afname van de geluidbelasting na 2026 toch inzichtelijk te maken zal in het MER een kwalitatieve doorkijk gegeven worden van de verdere ontwikkeling tot en met 2030 op basis van de adviezen van de heer Van Geel.

Om het doel van 30% civiele geluidsreductie te bereiken benoemt Pieter van Geel in zijn adviezen een vlootvernieuwing van 60% in 2030 als ambitieus en haalbaar uitgangspunt. Bij het bepalen van dit doel in 2030 heeft hij hierbij de aanname gedaan dat toestellen worden vervangen door hun directe opvolgers die vergelijkbaar zijn in startgewicht en capaciteit, gelijk aan het eerdergenoemde scenario 1.

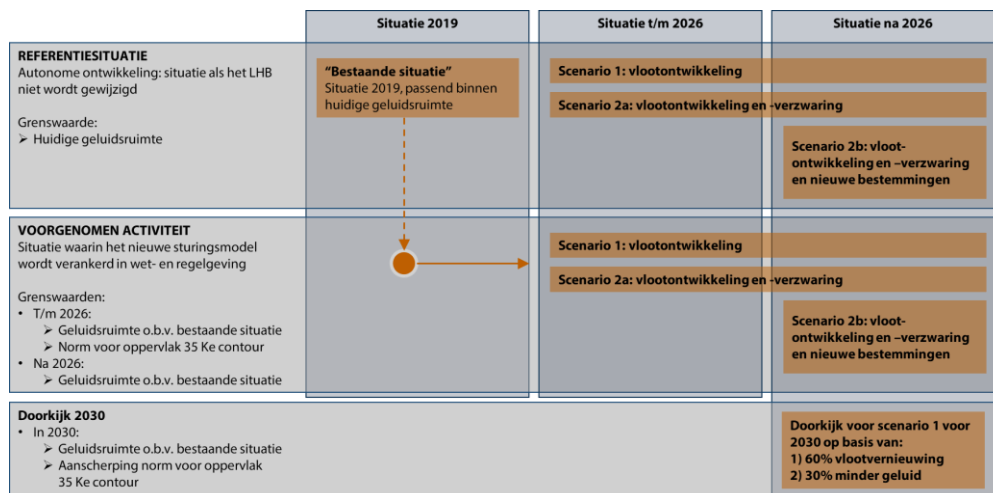
Zoals in hoofdstuk 2 al is uitgelegd wordt er bij de uitwerking van de adviezen van de heer Van Geel steeds gerekend met de meest actuele invoergegevens. De berekeningen die ten grondslag hebben gelegen aan het advies 'Opnieuw Verbonden' en het aanvullend advies van de heer Van Geel, zijn in 2020 opnieuw uitgevoerd met de nieuwste gegevens. Hieruit bleek dat met deze gegevens de civiele geluidbelasting weliswaar in belangrijke mate afneemt, maar dat het doel van 30% afname van de berekende geluidbelasting t.o.v. 2019 niet kan worden gerealiseerd met 60% vlootvernieuwing in 2030. Inmiddels zijn er nog actuelere invoergegevens beschikbaar. Deze zullen worden gebruikt om de geluidseffecten voor het MER te bepalen.

Voor 2030 zal worden verkend welke ontwikkeling (aantal vliegtuigbewegingen) van het verkeer mogelijk is bij een verdere beperking van de civiele geluidbelasting in 2030. Dit zal worden gebaseerd op scenario 1 voor de ontwikkeling van de samenstelling van het verkeer, aangezien dit scenario aansluit namelijk bij de uitgangspunten zoals gebruikt in het advies 'Opnieuw Verbonden'. Voor de verdere beperking van de civiele geluidbelasting in 2030 zullen twee situaties worden onderzocht. Deze twee situaties zijn:

1. Het nieuw berekende oppervlak binnen de civiele 35 Ke geluidscontour dat hoort bij een situatie met 60% vlootvernieuwing ten opzichte van het huidige gebruik (d.w.z. het gebruik (vloot, bestemmingen, procedures en vliegtijden) in 2019, dus de bestaande situatie) en
2. Het aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen het nieuw berekende oppervlak binnen de civiele 35 Ke geluidscontour als deze 30% kleiner is dan het opnieuw berekende oppervlak behorende bij het huidige gebruik (d.w.z.

het gebruik (vloot, bestemmingen, procedures en vliegtijden) in 2019, dus de bestaande situatie).

Onderstaande figuur (figuur 6) geeft deze te onderzoeken situaties schematisch weer ten opzichte van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit.



Figuur 6: Te onderzoeken situaties ten opzichte van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit

6 Te onderzoeken milieuaspecten

De m.e.r. is momenteel gereguleerd door de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. Doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. Dit MER wordt opgesteld ter voorbereiding van de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven en de medegebruiksvergunning 2023 t/m 2026 op grond van de Wet luchtvaart.

Vanaf volgend jaar wordt de m.e.r. niet meer gereguleerd door de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. maar door de Omgevingswet. De invoering van de Omgevingswet is nu voorzien op 1 juli 2022. Ondanks dat de Wet milieubeheer de wetgeving is als de m.e.r. start, zal zoveel als mogelijk voorgesorteerd worden op de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Het MER zal een beschrijving geven van de verandering van de regels over de m.e.r. onder de Omgevingswet. De regels over project-m.e.r. die nu in de Wet milieubeheer zijn te vinden gaan voornamelijk over naar de Omgevingswet en Omgevingsbesluit. De inhoudelijke eisen die aan een MER worden gesteld veranderen niet. Wél zijn er wijzigingen in de procedure. De huidige beperkte m.e.r. wordt de standaard en de huidige uitgebreide m.e.r. verdwijnt met als gevolg dat het advies van de Commissie m.e.r. vrijwillig wordt en het advies van het bevoegd gezag ten aanzien van de reikwijdte en het detailniveau voor het project-m.e.r. alleen nog maar op aanvraag van de initiatiefnemer plaatsvindt.

Het MER presenteert de milieueffecten van het militair en burger lucht- en grondgebonden gebruik zoveel mogelijk kwantitatief en beoordeelt deze aan de hand van de geldende wet- en regelgeving. Het MER beschrijft de milieueffecten van het voornemen. Deze worden in het MER vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie. De verschillen in de milieueffecten worden kwantitatief en op kaart gepresenteerd.

In het MER worden diverse milieueffecten beschreven, waarvan de effecten op de geluidbelasting, externe veiligheid, luchtkwaliteit en natuur vanwege vliegverkeer de belangrijkste zijn. Daarnaast wordt aandacht besteed aan grondgebonden geluid, grondgebonden externe veiligheid, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap en wegverkeer. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten.

6.1 Geluid

6.1.1 **Geluidbelasting vliegverkeer**

De geluidbelasting van het luchtverkeer wordt, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens, uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). De 35 Ke-geluidsruijmtte van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en commercieel burgerluchtverkeer zal worden gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke.

Voor de voorgenomen activiteit wordt de geluidbelasting van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer eveneens in dB L_{DEN} gepresenteerd voor de waarden 40, 48, 56 en 70 dB. De geluidbelasting van het

luchthavenluchtverkeer dat plaatsvindt tussen 23.00 uur en 07.00 uur wordt gepresenteerd in Lnight.

De geluidbelasting vanwege militair en civiel verkeer zal ook afzonderlijk van elkaar worden gepresenteerd.

Van de geluidsruijnte en geluidcontouren worden de oppervlakte in km², het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, het aantal ernstig geluidgehinderden en het aantal slaapgestoorden gepresenteerd.

De geluidsruijnte en geluidcontouren worden mede via kaartmateriaal inzichtelijk gemaakt. De rekenresultaten van de voorgenomen activiteit en varianten worden in beeld gebracht met (verschil)contouren ten opzichte van de referentiesituatie.

Op grond van de Wet luchtvaart gelden verschillende bijzondere regelingen over geluid als gevolg van het luchthavenluchtverkeer. Omdat de Omgevingswet alleen de regels over geluid die verband houden met de ruimtelijke beperkingen zal gaan bevatten, blijven deze regels ongewijzigd gelden op grond van de Wet luchtvaart. De Wet luchtvaart vormt hiervoor het kader; de Omgevingswet is hier niet van toepassing[1].

[1] Art. 1.4 Ow.

6.1.2

Geluidbelasting grondgebonden activiteiten

Op het terrein van de luchthaven vinden grondgebonden activiteiten plaats die geluid produceren. De belangrijkste bronnen van grondgebonden geluid betreffen het proefdraaien van de vliegtuigmotoren, generatoren, luchtbehandelingsapparatuur, ventilatieapparatuur en de hondenkennel. Eindhoven Airport en de militaire vliegbasis zijn twee inrichtingen die deel uitmaken van één gezoneerd industrieterrein. De grondgebonden geluidzone is opgenomen in het betrokken bestemmingsplan. Deze geluidzone geldt als referentiesituatie voor grondgebonden activiteiten binnen beide inrichtingen.

De geluidbelasting van de grondgebonden activiteiten van de twee inrichtingen wordt uitgedrukt in de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A). Het MER geeft een beschrijving van de mogelijke wijzigingen en inzicht in de optredende geluidbelasting vanwege grondgebonden activiteiten. De 50 dB(A) L_{etm}-contour wordt gepresenteerd voor de representatieve bedrijfssituatie van de twee inrichtingen. De oppervlakte in km² en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen worden gepresenteerd.

De regels voor grondgebonden geluid vanwege gezoneerde industrieterreinen veranderen in de Omgevingswet. De regeling van geluidproductieplafonds (GPP's) vindt via het omgevingsplan plaats via instructieregels. Geluidproductieplafonds worden vastgelegd in het omgevingsplan als omgevingswaarden voor industrieterreinen. Het gaat dan om activiteiten die in aanzienlijke mate geluid kunnen veroorzaken, zoals het proefdraaien van vliegtuigen. De bevoegdheid voor het vaststellen van GPP's gaat over naar de gemeente. Voor militaire terreinen komen er waarborgen dat belemmeringen in de uitoefening van grondwettelijke taken worden voorkomen.

6.1.3 Cumulatie van geluid

In het MER zal ook aandacht besteed worden aan de cumulatie van geluid voor de situaties waarin er een samenloop is van luchtvaartgeluid met geluid afkomstig van andere geluidsbronnen. Er bestaat geen normstelling voor cumulatie van geluid. De berekeningen zijn vooral ter illustratie.

6.1.4 Onderscheid beoordeling luchtvaart- en grondgebonden geluidbelasting

Voorbeelden van luchtvaartgebonden activiteiten en grondgebonden activiteiten waarvan de geluidbelasting wordt beoordeeld in het kader van de Wet luchtvaart (Ke-geluidzone en L_{DEN} -geluidzone voor het civiele verkeer) respectievelijk de Wabo (dB(A), L_{etm} -geluidzone) zijn aangegeven in de onderstaande tabel 1. In de tabel zijn de benaming onder de vigerende wet- en regelgeving aangehouden. De toewijzing van de geluidbronnen aan lucht- of grondgebonden geluid wijzigt niet onder de Omgevingswet.

Tabel 1: Overzicht activiteiten en wettelijk beoordelingskader

Activiteit	Wet luchtvaart (Ke-geluidzone)	Wabo (dB(A), L_{etm} geluidzone)
Starten, landingen en circuitpatronen	X	
Verplaatsen van platform naar startplaats of vanaf landingsplaats naar platform*	X	
Technisch proefdraaien van vliegtuigen en/of motoren		X
Voertuigbewegingen		X
Verplaatsing/ verslepen naar en van proefdraaiplatform		X

* Taxiverkeer valt onder de Wet luchtvaart, maar wordt vanwege de geringe bijdrage niet meegenomen in de geluidberekeningen

6.2 Externe veiligheid

6.2.1 Externe veiligheid vliegverkeer

Voor externe veiligheid bij militaire luchthavens is geen beleidskader en normering vastgesteld. Er gelden geen grenswaarden en regels voor het externe veiligheidsrisico van het luchtverkeer bij militaire luchthavens.

De kwantitatieve beoordeling van het externe veiligheidsrisico vanwege het militaire vliegverkeer zal zoveel mogelijk met behulp van de beschikbare wettelijke rekenmodellen voor militaire luchthavens worden uitgevoerd. De kwantitatieve beoordeling van het externe veiligheidsrisico vanwege het civiele vliegverkeer met vliegtuigen en helikopters zal met behulp van de daarvoor beschikbare rekenmodellen voor civiele luchthavens worden uitgevoerd.

De externe veiligheid van luchthavenluchtverkeer wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), voor de waarden 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} , 10^{-5} en $5 \cdot 10^{-5}$ PR en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden ook de oppervlakte in km^2 en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen binnen deze contouren gepresenteerd. Het Groepsrisico (GR) van het luchtverkeer wordt eveneens in kaart gebracht. In het kader van externe veiligheid zal indien van toepassing ook aandacht besteed worden aan 'domino-effecten': de vervolgebeurtenis die optreedt als gevolg van een gebeurtenis met gevaarlijke stoffen.

6.2.2 **Grondgebonden externe veiligheid**

Het MER geeft een beschrijving van de grondgebonden externe veiligheid (bijvoorbeeld het transport van gevaarlijke stoffen over de weg) in de huidige situatie en de voorgenomen activiteit voor zowel de militaire vliegbasis als Eindhoven Airport. Verwacht wordt dat dit niet verandert ten gevolge van de voorgenomen activiteit. In het MER zal dit verder worden onderbouwd.

6.3 Luchtkwaliteit

Het Luchthavenbesluit Eindhoven staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit geen rekening gehouden hoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op basis van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. Niettemin wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen. Het betreft stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$). Bij het bepalen van luchtverontreinigende immissies wordt rekening gehouden met eventueel verwachte wijziging in de wegverkeersbewegingen in relatie tot de ontwikkeling van het vliegverkeer. De effecten van de voorgenomen activiteit worden afgezet tegen de referentiesituatie.

6.4 Natuur

Op grond van de Wet natuurbescherming en Natuur Netwerk Brabant (voorheen Ecologische hoofdstructuur) moet worden beoordeeld of, en zo ja, welke gevolgen de voorgenomen activiteit heeft voor beschermde natuurgebieden en beschermde soorten op en in de omgeving van de luchthaven. In het MER wordt een inventarisatie opgenomen van deze gebieden. In het MER wordt onderzocht welke effecten de voorgenomen activiteit heeft op de geïnventariseerde natuurgebieden en beschermde soorten.

In het MER worden ook de effecten van stikstofdepositie op natuur in beeld gebracht. Bepaald wordt of het voornemen significant negatieve gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Afhankelijk van de uitkomst van het natuuronderzoek wordt bezien of aanvullend natuuronderzoek benodigd is, en of en zo welke vervolgstappen benodigd zijn.

- 6.5 Gezondheid
Het MER zal enerzijds aanhaken bij de resultaten van de GGD-gezondheidsmonitor die heeft plaatsgevonden in september 2020 en anderzijds bij de voorstellen die de Commissie m.e.r. op haar website heeft gedaan voor dit thema.
- 6.6 Wegverkeer
De voorgenomen activiteit kan leiden tot een wijziging in de omvang van het wegverkeer. De wijzigingen in verkeersvolumes worden inzichtelijk gemaakt in het MER, evenals de effecten op de bereikbaarheid van de luchthaven en gevolgen voor het wegverkeer op de omliggende wegen.
- 6.7 Overige aspecten
In het MER wordt ook gekeken naar de effecten op de CO₂ uitstoot (in het kader van klimaat), bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast wordt in het MER een overzicht gegeven van ontbrekende informatie over onder andere relevante milieuaspecten, voorspellingsmethodieken en gevolgen voor het milieu. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de beperkte beschikbaarheid van rekenmodellen, invoergegevens, enzovoorts. Aangegeven zal worden in hoeverre deze leemten een rol spelen in de verdere besluitvorming.

7 Procedurele aspecten

Voor de voorbereiding van de wijziging van het Luchthavenbesluit en het opstellen van de MGV 2023 t/m 2026 wordt de uitgebreide milieueffectrapportage-procedure gevolgd. De formele start van de procedure begint met het bekendmaken van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (het onderhavige document), waarin de voorgenomen activiteit staat beschreven, alsmede de milieu-informatie die in het milieueffectrapport moet worden beschreven. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt bekendgemaakt door de minister van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt gepubliceerd en ter visie gelegd, voor advies aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage, het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het ministerie van Economische Zaken en aangeboden aan het bestuur van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Best, Eersel, Eindhoven, Oirschot, Veldhoven, Bladel, Son en Breugel, Sint-Oedenrode, Bergeijk en Laarbeek. De Notitie wordt voorts aangeboden aan het Luchthaven Eindhoven Overleg via de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven (COVM, de militaire kamer van het LEO), Overleg Eindhoven Airport (de civiele kamer van het LEO), Waterschap De Dommel en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

Gedurende zes weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en worden de betrokken adviseurs in de gelegenheid gesteld te adviseren over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

In antwoord op de eventuele zienswijzen wordt een reactienota opgesteld. Ook worden de zienswijzen en adviezen meegenomen bij het eventueel aanpassen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau door het ministerie van Defensie.

Op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt het MER opgesteld.

Het MER levert de milieu-informatie aan voor het opstellen van het ontwerp-luchthavenbesluit.

Bevoegd gezag voert bestuurlijk overleg met de betrokken provincie en gemeenten over het ontwerp-Luchthavenbesluit en het MER. Het ontwerp-Luchthavenbesluit wordt samen met de ontwerp-medegebruiksvergunning 2023 t/m 2026 en het MER door de minister van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat gedurende zes weken ter inzage gelegd overeenkomstig de procedures van de Wet luchtvaart en de Algemene wet bestuursrecht. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Daarnaast wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld het MER te toetsen.

Na ontvangst van de zienswijzen en het advies wordt het ontwerp-Luchthavenbesluit door de minister van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgesteld en met instemming van de Ministerraad voor advies aangeboden aan de Raad van State.

Na ontvangst van het advies en het opstellen van een nader rapport wordt het Luchthavenbesluit op voordracht van de minister van Defensie, in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, gereedgemaakt voor vaststelling door Z.M. de Koning. Na ondertekening wordt het Luchthavenbesluit gepubliceerd in het Staatsblad en treedt het gewijzigde Luchthavenbesluit in werking. De MGV 2023-2026 wordt na ondertekening namens de minister van Defensie, in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, in de Staatscourant bekendgemaakt.

Naar aanleiding van het MER en de wijzigingsprocedure voor het Luchthavenbesluit zullen zo nodig vergunningprocedures worden gestart.

Hieronder staat per stap de te doorlopen procedure omschreven.

Stap 1: Openbare bekendmaking voornemen

Het bevoegd gezag (de minister van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat) maakt bekend dat een MER zal worden gemaakt en legt het voornemen (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) ter visie.

Stap 2: Raadplegen over reikwijdte en detailniveau van het MER

Gedurende zes weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het op te stellen MER. Nadien wordt een reactienota met betrekking tot de ingediende zienswijzen opgesteld en wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau definitief vastgesteld.

Stap 3: Opstellen van het MER

Op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt het MER opgesteld.

Stap 4: Openbaar maken van het MER, ontwerp-Luchthavenbesluit en ontwerp-medegebruiksvergunning 2023 t/m 2026

Met de betrokken provincies en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het MER en het ontwerp-Luchthavenbesluit. Het MER wordt samen met het ontwerp-Luchthavenbesluit en de ontwerp-medegebruiksvergunning 2023- t/m 2026 gedurende zes weken ter visie gelegd. Eenieder kan hierop zienswijzen indienen.

Stap 5: Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Advies over volledigheid van het MER.

Stap 6: Besluit en bekendmaking Luchthavenbesluit en medegebruiksvergunning 2023 t/m 2026

Vaststelling Luchthavenbesluit door Z.M. de Koning, op voordracht van de minister van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, met instemming van de Ministerraad en na advisering door de Raad van State. Bekendmaking in het Staatsblad. Ondertekening MGV 2023-2026 namens minister van Defensie, in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en bekendmaking in de Staatscourant

Literatuurlijst

Wet luchtvaart, Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens
(Staatsblad 2008, 561)

Besluit militaire luchthavens

Luchthavenbesluit Eindhoven Staatsblad 2014, 356

Regeling berekening geluidbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden

SMT (1978). Structuurschema Militaire Terreinen

SMT-2 (2001). Tweede Structuurschema Militaire Terreinen.

'Opnieuw verbonden'. Proefcasus Eindhoven Airport. Advies ontwikkeling
Eindhoven Airport 2020-2030. Advies Van Geel, april 2019

Aanvullend advies sturingsmodel voor geluid Eindhoven Airport. Advies Van Geel,
november 2020

Bestemmingsplan Luchthaven Eindhoven e.o., onherroepelijk vastgesteld 10
oktober 2017

Omgevingsvisie Eindhoven, ontwerp structuurvisie, 6 november 2019