



## Zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau tbv de wijziging van het Lucht Haven Besluit (LHB) Eindhoven

Best, 2-3-2022

### 1) Algemeen

Als algemeen uitgangspunt in de NRD geldt dat “ *het huidige gebruik moet passen binnen de geluidsruimte in het huidige Luchthavenbesluit*”. Binnen het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) is al intensief van gedachten gewisseld over wat nu als het huidige gebruik moet worden gehanteerd. In de lijn met het Advies Van Geel (AvG) is het feitelijk gebruik in het referentiejaar 2019 daarvoor de basis. Al vaak is vastgesteld dat het feitelijk gebruik in 2019 het in dat jaar geldende wettelijk maximum van 10,3 km<sup>2</sup> (inclusief 10% meteo marge) heeft overschreden. Zoals in de bijlage Factsheet bij de NRD wordt erkend is het feitelijke gebruiksoppervlak in 2019 9,6 km<sup>2</sup> (exclusief meteomarge) geweest.

De stelling in dezelfde bijlage, dat deze daarmee binnen het wettelijk maximum is gebleven, verwerpen wij als onjuist, en wel om de volgende redenen:

- a) De maximale wettelijke contour exclusief meteomarge bedroeg 9,39 km<sup>2</sup>, die dus door het feitelijk gebruik werd overschreden. Tegen de interpretatie dat deze meteomarge mag worden “volgevlogen” tekenen wij ten stelligste protest aan, omdat daardoor feitelijk het wettelijk maximum wordt overschreden.
- b) Niet valt te begrijpen, hoe de formulering uit de genoemde factsheet “*Uit de berekeningen van 2019 is gebleken dat het gebruiksoppervlak 9,6 km<sup>2</sup> bedroeg. Hiermee bleef de civiele geluidbelasting binnen de geluidsruimte van 10,3 km<sup>2</sup>*” zich verhoudt met de formulering uit dezelfde factsheet “*Uit de jaarrapportage 2019 kan worden afgeleid dat 43.000 VTB met de huidige vloot niet hadden gepast in de maximale civiele geluidbelasting voor 2019.*” Enerzijds is het aldus “passend”, anderzijds past het niet en wordt een overschrijding dus erkend, waardoor het noodzakelijk blijkt om in het referentiescenario af te schalen naar 40.500 vliegbewegingen, waardoor dit wel passend wordt binnen de maximaal geldende wettelijke contour in 2019. Deze woord manipulatie is onbegrijpelijk en komt ronduit neer op misleiding van de burger.
- c) Wij verzoeken U dan ook de NRD en de factsheet op dit punt aan te passen en **eenduidig vast te stellen dat met het feitelijk gebruik in 2019 de toen geldende maximale wettelijke contour werd overschreden**. Wij onderschrijven de noodzaak om diensgevolge in het referentiescenario het aantal vliegbewegingen af te schalen naar 40.500, waardoor dit scenario alsnog passend binnen dit maximum wordt gebracht en als “bestaande situatie” in de komende MER kan worden gehanteerd.



Daarbij is ons vanuit de werkgroep geluid van het LEO gebleken dat bij de berekening van voornoemde 9,6 km<sup>2</sup> gerekend is met startprocedure NADP1, terwijl in het referentiejaar 2019 feitelijk met procedure NADP2 is gevlogen. Deze laatste leidt tot een hogere geluidsbelasting, dus gebruikte geluidsruimte. Ten onrechte is deze NADP2 procedure niet in de berekeningen meegenomen, waardoor een vertekend beeld wordt geschetst van de feitelijke geluidsbelasting in 2019. Deze heeft daardoor het in 2019 geldende wettelijk maximum nog veel meer (indicatief met ca. 10%) overschreden dan in de genoemde factsheet is aangegeven. Ook op dit punt is sprake van misleiding van de burger, omdat een “berekende” geluidsruimte wordt gepresenteerd, die niet overeenstemt met wat er feitelijk in dat jaar is gevlogen en tevens in zowel de NRD als de toelichtende factsheets nergens wordt aangegeven van welke startprocedure bij de in 2019 berekende geluidscontour is uitgegaan.

Om toekomstige misinterpretaties of onduidelijkheden op dit punt te voorkomen, **verzoeken wij U in de NRD duidelijk en eenduidig aan te geven dat bij de berekening van de referentiesituatie 2019 NADP1 is gehanteerd, waarom dat is gedaan en deze startprocedure vervolgens als uitgangspunt in het referentiescenario te gebruiken bij de komende MER.**

## 2) De geactualiseerde appendices

In de NRD onder 2) wordt gesteld: *“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’).”* Daarbij wordt ook gesteld *“Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat bij de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel voor civiel geluid eerst de appendices met invoergegevens volledig actualiseren.”*

Bij een eerste analyse van die nieuwe appendices lijken deze te gaan leiden tot een minimaal ca. 10% hogere geluidsbelasting bij voor het overige gelijke uitgangspunten. Daarvan uitgaande kan allereerst worden geconcludeerd dat de feitelijke geluidsbelasting in de “oude appendices” (die golden in het referentiejaar 2019) structureel en substantieel te laag werd weergegeven. In dit licht kan minimaal de vraag worden gesteld of het AvG zich dit wel heeft gerealiseerd, dit wel heeft beoogd en of de onderschatting van de geluidsbelasting in de oude appendices op deze wijze niet naar de toekomst wordt “witgewassen”.

Daarbij gaan, wederom ervan uitgaande dat de nieuwe appendices tot een substantiële verhoging van de geluidsbelasting gaan leiden, deze een aantal bijeffecten krijgen op het gebied van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de directe omgeving van Eindhoven Airport en, via het systeem van de WOZ waarde waardering van onroerende zaken in deze omgeving, ook op de waardeontwikkeling daarvan.

Teneinde te kunnen vaststellen welke wijziging van de geluidsruimte uit deze actualisatie van appendices voortvloeit, **verzoeken wij U in de NRD onder hoofdstuk 2 inzichtelijk te maken wat de invloed op de gebruikte geluidsruimte in 2019 is die zuiver voortvloeit uit het enkele actualiseren**



van de gebruikte appendices (bij voor het overige gelijkblijvende uitgangspunten, als vlootmix, bestemmingen, startprocedures etc).

Daarbij verzoeken wij U tevens om de zinsnede in de bij de NRD gevoegde factsheet “Door voor het te wijzigen LHB met 40.500 VTB en met de nieuwste geluid-, vliegtuig- en prestatiegegevens (Appendices) te rekenen, zal bij het vastleggen van de ‘start’ (de maximale civiele geluidsruimte) in het gewijzigde LHB een ander oppervlak komen dan 10,3 km<sup>2</sup> zoals nu vastgelegd in het LHB.” aan te vullen met de zinsnede “, evenwel met de genoemde 10,3 km<sup>2</sup> als maximum”.

Door deze toevoeging wordt geborgd dat het referentiescenario passend blijft binnen de geluidsruimte van het toen vigerende luchthavenbesluit en dat een actualisatie van appendices niet gaat leiden tot onbedoelde effecten op ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en waardeontwikkeling van onroerende zaken in de omgeving van Eindhoven Airport.

In de factsheets die bij de NRD zijn gevoegd, wordt melding gemaakt van appendices 14.0 in plaats van 10.1 die bij de MER 2013 zijn gehanteerd. Wij maken daartegen bezwaar omdat in 14.0 de “Transavia” startprocedure niet meer is opgenomen. **Wij verzoeken U dan ook om in de NRD de appendices 14.0 integraal te wijzigen in 10.1, zoals die van toepassing waren bij het huidige LHB.** Als dit uws inziens niet mogelijk is dient minimaal te worden verklaard en gemotiveerd, waarom voor 14.0 is gekozen en waarom daarin de “Transavia” procedure daarin niet meer is opgenomen. Daardoor worden de blijkbaar door U gemaakte “denkstappen” voor eenieder inzichtelijk en navolgbaar gemaakt, waarmee het onderling vertrouwen tussen overheid en burger niet verder wordt geschaad en positief wordt gediend.

### 3) Maximering aantal civiele vliegtuigbewegingen

Onder 2.3 van de NRD wordt plotsklaps, zonder enige onderbouwing of toelichting gesteld “In het gewijzigde Luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunningen zal geen maximum worden gesteld aan het aantal civiele vliegtuigbewegingen.” Dit suggereert dat dit voortvloeit uit het AvG hetgeen niet het geval is. Daarnaast blijkt uit het hiervoor gestelde dat alle berekeningen van de geluidsruimte van zeer veel factoren afhankelijk zijn en dus ook in de toekomst minimaal voor allerlei discussies en interpretaties aanleiding zullen blijven geven. Automatisch zullen die zich dus ook bij de controle van de benutting van de vergunde geluidsruimte en de eventuele handhavingsmaatregelen bij overschrijding daarvan voordoen. Bij nieuwe onduidelijkheden en discussies daarover in de toekomst is niemand gebaat, mede in het licht van het hiervoor onder 1 gestelde.

Het aantal vliegbewegingen is een objectief en voor iedereen controleerbaar gegeven, en is een van de weinige harde beschermingsmaatregelen van het leefklimaat van de omwonenden van Eindhoven Airport. Indien deze begrenzing niet meer wordt opgenomen, resteert alleen nog de berekende geluidscontour als bescherming, met op zijn minst een uiterst discutabele waarde.



Op geen enkele wijze valt in te zien, waarom het niet meer opnemen van een begrenzing van het aantal vliegbewegingen nu al, ongemotiveerd en zonder enige nadere toelichting, als uitgangspunt voor toekomstig af te geven MGV's wordt opgenomen in de NRD. Hooguit zou dit een gevolg kunnen zijn van de uitkomsten van de komende MER, indien daaruit tenminste het inzicht voortvloeit dat de leefbaarheid van de omwonenden ook zonder een maximaal aantal vergund aantal vliegbewegingen eenduidig en zonder multi-interpretabele rekendiscussies rondom de vergunde geluidsruimte kan worden geborgd. Dat staat vooralsnog op geen enkele wijze vast. Indien het nieuwe sturingsmodel in de praktijk zijn waarde heeft bewezen en niet voor nieuwe eindeloze discussies vatbaar blijkt, kan mogelijk in de na 2026 af te geven MGV's van een maximaal aantal vliegbewegingen worden afgezien. Daarop nu al vooruitlopen is naar onze mening niet verantwoord.

**Derhalve verzoeken wij U om de genoemde zinsnede uit de samenvatting te verwijderen en dit uitgangspunt dus niet te hanteren.**

Daarbij is het opvallend dat het niet meer maximeren van het aantal vliegbewegingen als uitgangspunt wordt meegegeven aan de MER, maar dat bijvoorbeeld onder 4.2 wel het aantal vliegbewegingen binnen de huidige 35 Ke civiele geluidsruimte gaat worden bepaald. In het licht van het voorgaande is onduidelijk wat daarmee dan wordt beoogd.

#### 4) Openingsvenster

In de NRD wordt veelvuldig teruggerepen op en geciteerd uit het AvG. Daarbij wordt diverse malen de haalbaarheid van de beoogde 60% vlootvernieuwing als middel voor de 30% vermindering van de geluidscontour in twijfel getrokken. De meest relevante passage daarbij is het gestelde in alinea 3 van hoofdstuk 5: *“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”*

Echter in de NRD wordt totaal voorbijgegaan aan de overige sturingsmiddelen, die in het AvG worden aangereikt. De belangrijkste daarvan is vermindering van het “vliegen aan dagranden”, waardoor een aanzienlijke vermindering van de geluidsbelasting kan worden bereikt. In de NRD wordt hieraan geen enkele aandacht gegeven, terwijl de invloed daarvan op de geluidsruimte aanzienlijk kan zijn.

In de vigerende Ke systematiek gelden onderstaande straffactoren:



Tabel 2 Nachtstraffactor, per dagdeel per rekenmethode.

Dagperiode	Ke-nachtstraffactor	L <sub>den</sub> -nachtstraffactor
06.00-07.00	8	10
07.00-08.00	4	
08.00-18.00	1	1
18.00-19.00	2	
19.00-20.00	3	
20.00-21.00	4	
21.00-22.00	6	3,16
22.00-23.00	8	
23.00-06.00	10	10

Door het verminderen van de vliegbewegingen aan de dagranden kan de benodigde geluidsruijme aanzienlijk worden verminderd, Zo kan dus de 30% verminderingdoelstelling mogelijk alsnog worden bereikt, indien onverhoopt het middel van de vlootvernieuwing gedeeltelijk niet realiseerbaar blijkt. In die volgorde is deze optie ook in het AvG benoemd, met als laatste optie vermindering van het aantal vliegbewegingen, indien middels het totaal van beide voorgaande opties de 30% vermindering niet haalbaar zou blijken.

Het huidige openingsvenster is dagelijks van 0.700 tot 23.00. Uit bovenstaande tabel blijken de straffactor vooral van invloed op de periode van 07.00 tot 08.00 en 's avonds na 20.00 oplopend van 4 tot 8. Niet toevallig zijn dit ook de periodes waarin er sprake kan zijn van ernstige slaapverstoring, en dus gezondheidsschade.

Het is derhalve vanuit beide redenen noodzakelijk om in kaart te brengen wat de invloed van een verkleining van het openingsvenster is op de geluidsruijme. **Wij verzoeken U dan ook om in de NRD een onderzoek naar de effecten van een kleiner openingsvenster tenminste in het referentiescenario te bepalen in een 6-tal varianten:**

- Een openstelling van 07.00 tot 22.00
- Een openstelling van 07.00 tot 21.00
- Een openstelling van 08.00 tot 23.00
- Een openstelling van 08.00 tot 22.00
- Een openstelling van 08.00 tot 21.00
- Een openstelling alleen op zaterdag en zondag van 08.00 tot 23.00

De laatste variant is een directe vertaling van een al jaren in de regio rondom Eindhoven Airport breed levende wens om omwonenden in het weekend 1 uur extra ochtendrust te gunnen, waardoor zij enigszins "op krachten kunnen komen", na de weekdays waarbij zij direct na 07.00 door de vliegbewegingen worden gewekt.

Via deze varianten wordt de invloed van de straffactoren ( en dus van het vliegen aan de dagranden) op de geluidsruijme objectief inzichtelijk gemaakt, en dus conform het AvG hanteerbaar in de beperking van die geluidsruijme, mocht onverhoopt in de toekomst de



vlootvernieuwing onvoldoende effectief blijken als middel om de gestelde 30% reductiedoelstelling te bereiken.

#### 5) Kwartaal- en seizoensinvloeden

Steeds wordt de geluidsruimte op jaarbasis bepaald en vergund. De feitelijke realisatie en beleving daarvan is echter niet gelijk over het jaar verdeeld. Eindhoven Airport is een luchthaven die zich vooral richt op de vakantiereiziger. De praktijk is dat dit vakantieverkeer vooral in de lente en zomer plaatsvindt. De “pieken” in deze periodes worden door de relatieve stille winter en herfstperiode “weggemiddeld”.

De beleving van omwonenden staat hiermee in schril contrast en wordt vooral bepaald door de ervaren piekbelastingen, juist in een periode dat ramen en deuren vaak openstaan. Daaraan wordt in de NRD op geen enkele wijze aandacht geschonken, noch wordt getracht inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de geluidsbelasting over de seizoenen.

**Wij verzoeken U dan ook om de geluidsbelasting in het referentiescenario 2019 per kwartaal in kaart te brengen**, zodat de feitelijke kwartaalbelasting inzichtelijk wordt ten opzichte van het rekenkundige kwartaalaandeel van  $\frac{1}{4}$  van de geluidbelasting op jaarbasis. In vervolg daarop kan in de MER nader worden onderzocht of de piekbelastingen in de betreffende kwartalen extra hinderervaring en in het verlengde daarvan extra gezondheidsrisico's met zich brengen.

Indien daar significant sprake van is, verdient het aanbeveling om in de komende MGV's (en mogelijk zelfs in het LHB) de geluidsbelasting niet jaarlijks als totaal te vergunnen, maar gespecificeerd als geluidsruimte per kwartaal. Ook de monitoring en de rapportages via de MLA van de feitelijke benutting van de geluidsruimte vinden inmiddels per kwartaal plaats, dus ook om die reden verdient het aanbeveling om een samenhangend stelsel van vergunning, monitoring en mogelijk handhaving per kwartaal geleidelijk gestalte te geven. Het analyseren van de kwartaalinvloeden in de NRD is hiervoor een eerste stap.

#### 6) Aangepaste start- en landingsprofielen

In de NRD wordt alleen een analyse van de NADP1 en NADP2 startprofielen geformuleerd. Meer nauwkeurige en aangepaste varianten daartussen dreigen daarbij buiten beeld te raken en niet in de definitivering van de geluidsruimte in het nieuwe LHB te worden betrokken, terwijl wij uit publieke informatiestromen concluderen dat deze in omliggende landen concreet worden toegepast en leiden tot een (aanzienlijk ??) lagere geluidsbelasting. **Wij verzoeken U dan ook om in de NRD minimaal een onderzoek naar dergelijke aangepaste startprofielen en hun invloed op de voortvloeiende geluidsbelasting op te nemen.** Daaruit kan vervolgens worden geconcludeerd of en in welke mate deze aangepaste startprofielen bij kunnen dragen aan de in het AvG gestelde 30% reductiedoelstelling.



Evenzo nemen wij in publieke informatiestromen een ontwikkeling waar met betrekking tot de zogenaamde CDA benaderingen. Door deze “steiler” te laten plaatsvinden, kan de daaruit voortvloeiende geluidsbelasting opnieuw worden verminderd in de zowel ten noorden als ten zuiden van de baan gelegen dorpskernen. Recent zijn daarvoor testen gedaan op vliegbasis Twente, hetgeen U mogelijk is ontgaan. **Wij verzoeken U dan ook om een onderzoek naar aangepaste CDA landingen op te nemen in de NRD en de mogelijke bijdrage daarvan aan het bereiken van de 30% reductiedoelstelling volgens het AvG in kaart te brengen.**

#### 7) In kaart te brengen contouren

In hoofdstuk 6 onder 6.1.2 worden de in kaart te brengen contouren vermeld. Opvallend daarbij is dat de WHO aanbeveling van de 45 Lden contour hierin niet wordt vermeld. Wij erkennen dat die contour op dit moment geen wettelijke betekenis heeft, maar dat geldt evenzo voor een aantal van de andere hier genoemde contouren. **Wij verzoeken U dan ook om de 45 Lden contour op te nemen in de lijst van de te presenteren contouren**, waarmee de discussie over de betekenis van de WHO adviezen met betrekking tot mogelijke gezondheidsrisico's (en in hoeverre die in wet- en regelgeving moet worden vertaald) minimaal wordt geobjectiveerd en mogelijk wordt gefaciliteerd.

#### 8) Milieuaspecten

In algemene zin is opvallend dat aan andere milieuaspecten dan geluid weinig aandacht wordt besteed. Dit geeft ons aanleiding tot de volgende opmerkingen, die er allen op gericht zijn dat ook de andere milieuaspecten in de komende MER procedure voldoende en evenwichtig aandacht krijgen.

Wij zijn van mening dat de NRD in elk geval aan de huidige wetgeving moet voldoen en dat niet mag worden geanticipeerd op een eventuele wijziging in de mogelijk komende omgevingswetgeving, waarvan de inwerkingtreding zowel qua inhoud als datum onvoorspelbaar is. Specifiek:

- a) de huidige MER procedure, waartoe men onverplicht besloten heeft (zie blz 5 alinea 3) moet gevolgd worden, inclusief een advies van de Commissie MER. Dit advies staat nu ingepland op de tijdlijn. Het kan niet zo zijn dat dit advies komt te vervallen omdat het straks in de eventuele Omgevingswet eventueel niet meer verplicht is.
- b) Europese grenswaarden voor concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn de hoogste wetgeving in de EU, ongeacht bespiegelingen in onderdeel 6.3 van de NRD dat men hiermee voor Luchthavenbesluiten geen rekening zou hoeven te houden. Nederland heeft deze EU richtlijnen in zijn wetgeving overgenomen. Deze grenswaarden gaan over NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> en ook over andere stoffen. BVM2 acht de in de NRD geschetste juridische voorstelling van zaken onjuist. Het in de NRD genoemde voornemen om NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> te onderzoeken is niet



onverplicht, zoals de NRD stelt, maar vloeit rechtstreeks voort uit dwingende Europese wetgeving.

Geheel terecht heeft dan ook het MER 2013, dat ten grondslag ligt aan het momenteel vigerende Luchthavenbesluit 2014, in de bijlage Luchtkwaliteit de groeiende emissies getoetst aan "Titel 5.2.Luchtkwaliteitseisen", van welk pakket aan bepalingen het in de NRD genoemde artikel 5.16 deel uitmaakt. Het resultaat van deze toetsing is opgenomen in het MER 2013. Wij zijn van mening dat de werkwijze in het MER 2013 ook van toepassing moet zijn in de komende MER

- c) Een militaire luchthaven is een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Er is sprake van menselijke activiteit met een omvang alsof zij bedrijfsmatig is, die continu plaatsvindt, en binnen een zekere begrenzing, en die specifiek genoemd wordt in Bijlage 1 van het Besluit Omgevingsrecht, onderdeel C:

- nl in categorie 1 onder 1.3.c straalmotoren of -turbines met een stuwkracht van 9 kN of meer of straalmotoren of -turbines met een op as overgebracht vermogen van 250 kW of meer

- nl in categorie 29 onder 29.1.b. "militaire luchthavens, die in hoofdzaak worden gebruikt door de Nederlandse of een bondgenootschappelijke krijgsmacht".

Alle inrichtingen in Nederland moeten voldoen aan het Activiteitenbesluit, en dus ook aan

- Afdeling 2.1.1 en 2.1.2.e, behelzende een algemene zorgplicht om luchtverontreiniging zoveel mogelijk te beperken

- Afdeling 2.3. Lucht en geur, waaronder de artikelen vallen 2.5, 2.6 en 2.7, welke de omgang met de Europees vastgestelde stof categorieën ZZS, S, sO, sA, gA, gO rigoureus regelen, inclusief emissiegrenswaarden en vrijstellingslimieten.

Dit gaat bijvoorbeeld over stoffen als benzeen, roet en het veel in uitlaatgassen voorkomende formaldehyde.

Samenvattend zijn wij van mening dat in de NRD moet worden bepaald dat in de komende MER procedure de gevolgen van de voorgenomen activiteit op de luchtkwaliteit op en rond de luchthaven volgens alle vigerende Nationale en Europese wetgeving in beeld worden gebracht. **Wij verzoeken U de NRD in dit opzicht aan te passen, waarbij naast gangbare stoffen als NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> zeker ook de ZZS-stoffen in kaart moeten worden gebracht.**

## 9) Externe veiligheid

De NRD beschrijft niet duidelijk hoe de bestaande civiele PR-contouren bestuurlijk ingezet worden. De kwetsbare gebouwen binnen een contour (zijnde in praktijk woningen) worden benoemd en ook 'domino-effecten' ten gevolge van gebeurtenissen met gevaarlijke stoffen. Er is echter minstens één zeer relevante gegevenheid te benoemen die noch onder de ene, noch onder de andere categorie lijkt te vallen, namelijk het bedrijf Linde Chemicals dat pal





naast de PR<sup>6</sup> – contour ligt en waar grote hoeveelheden gecomprimeerde gassen liggen opgeslagen, waaronder vloeibare zuurstof. Indien onverhoopt daarop een vliegtuig neerstort, dan valt dit mogelijk niet in de genoemde domino-categorie, maar de gevolgen voor de omgeving daarvan zullen rampzalig blijken. **Wij verzoeken in de NRD op te nemen dat alle relevante gevaarsituaties in kaart moeten worden gebracht, waaronder vooral die op direct aangrenzende industrieterreinen nabij de PR<sup>6</sup> – contour, waaronder tenminste het bedrijf Linde Chemicals (Achtseweg Noord 7, 5651 GG Eindhoven) en het direct aangrenzende bedrijf Imperial Chemical Logistics (Achtseweg Noord 11, 5651 GG Eindhoven)**

#### 10) Natuur

De NRD wil bezien 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 ja welke vervolgstappen benodigd zijn”. Deze formulering gaat aan het elementaire gegeven voorbij dat Eindhoven Airport, en (mogelijk ook) Defensie, überhaupt geen natuurvergunning hebben. Men bouwt op drijfzand als men de toekomstige bijzaak (een verandering in het Luchthavenbesluit) bouwt op een ontbrekende basis (namelijk dat er sowieso geen natuurvergunning is).

**Wij verzoeken U te bevorderen dat de natuureffecten in het MER compleet inzichtelijk worden gemaakt, inclusief het tot stand brengen van een geldige natuurvergunning als basis waarop voortgebouwd kan worden.** De noodzaak van het tot stand brengen van een dergelijke natuurvergunning dient in de NRD met kracht te worden onderstreept, dit voor zowel civiel luchtverkeer als de militaire luchtvaartactiviteiten.

#### 11) Overige aspecten

In de rubriek bodem, grond- en oppervlaktewater moeten activiteiten in kaart gebracht worden die in de afgelopen jaren op vliegvelden in den lande voor problemen gezorgd hebben, zoals vervuiling door de-icing vloeistoffen, PFAS-besmetting van de bodem door brandblusschuim en brandstoflekkages. **Wij verzoeken U het in kaart brengen van deze activiteiten op te nemen in de NRD.**

#### 12) Klimaat

Wij maken ernstig bezwaar tegen de wijze waarop een cruciale grootheid als het klimaat weggestopt wordt onder de categorie ‘Overige aspecten’ waarnaar “ook gekeken wordt”. De NRD lijkt erop gericht elke wezenlijke passage over vliegen en klimaat in het uiteindelijke



MER al bij voorbaat te smoren. En dat terwijl het zo ongeveer de belangrijkste ontwikkeling van onze leefwereld is in de komende decennia.

De ambitie in het huidige regeerakkoord is om in 2030 55% reductie van broeikasgassen doorgevoerd te hebben. Het nieuwe HB bestrijkt het grootste deel van de periode tot 2030. Teneinde invulling te kunnen geven aan de bijdrage van Eindhoven Airport daarbij, dient allereerst de bestaande uitstoot van broeikasgassen door het vliegverkeer vanaf EA in de MER in kaart te worden gebracht en vervolgens de wijze waarop deze zich als gevolg van de voorgenomen activiteit zal ontwikkelen. In vervolg daarop kan in het LHB worden aangegeven op welke wijze door EA aan de in het regeerakkoord gegeven ambitie invulling kan worden gegeven. **Wij verzoeken U dan ook in de NRD te bepalen dat in de MER de uitstoot van broeikasgassen door het civiele vliegverkeer vanaf EA in het referentiescenario in kaart zal worden gebracht en tevens de wijze waarop deze uitstoot zich als gevolg van de voorgenomen activiteit zal ontwikkelen.**

### 13) Samenvattend en afsluitend

Wij verzoeken U de NRD op de concreet aangegeven wijze aan te passen, waarbij wij ervan uitgaan daarmee een constructieve bijdrage aan een zorgvuldige MER en daaropvolgend een nieuw LHB te hebben geleverd.

Tevens verzoeken wij U niet alleen ons, maar ook het LEO in kennis te stellen van de wijze waarop U aan het gestelde in deze zienswijze invulling geeft.

Met vriendelijke groet en hoogachting

Namens het Beraad Vlieghinder Moet Minder

De voorzitter

WJM Scheffers

Fuutlaan 2

5683RD best

De secretaris

BJM Gerard

Hulbosakker 21

5625 VR Eindhoven