

Verslag

Informatiebijeenkomst Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Dagvoorzitter: Jeroen Weekers
Datum: 27 januari 2022
Tijd: 19:00 uur – 21:00 uur
Locatie: Digitaal (MS Teams)

Deze bijeenkomst is in het kader van de milieueffectrapportageprocedure die later dit jaar zal worden voltooid ter voorbereiding op het wijzigen van het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Eindhoven. De notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) geeft de kaders voor de te onderzoeken milieueffecten.

De organisatie is in handen van het ministerie van Defensie, het ministerie van IenW en het 'Samen op de hoogte'.

Op samenopdehoogte.nl is een aantal belangrijke documenten te vinden, zoals de NRD en drie verschillende factsheets. De factsheet over de wijziging van het luchthavenbesluit, een factsheet over het referentiescenario en een factsheet met de tijdlijn voor het te wijzigen luchthavenbesluit. Deze documenten zijn te vinden op www.samenopdehoogte.nl en de website platformparticipatie.nl/luchthaveneindhoven.

Op het platform participatie is ook alle informatie te vinden over de procedure en het is mogelijk om via die website een zienswijze in te dienen.

Deze bijeenkomst staat in het teken van de NRD en de zienswijzeprocedure waarbij er een zienswijze kan worden ingediend op de NRD. Voor overige onderwerpen wordt verwezen naar de masterclass die later dit kwartaal zal worden georganiseerd en de LEO-bijeenkomst op 24 maart. Tijdens deze bijeenkomst is het van belang dat eenieder wordt geïnformeerd over de NRD en dat er vragen kunnen worden gesteld zodat wordt begrepen wat er in de NRD staat en wat in de zienswijze kan worden opgenomen.

Dit verslag bevat de in de informatiebijeenkomst gestelde vragen en beantwoorde vragen. Ook de vragen die door tijdgebrek nog niet konden worden beantwoord tijdens de bijeenkomst zijn in dit verslag opgenomen en beantwoord.

Alle presentaties zijn beschikbaar gesteld op samenopdehoogte.nl en platformparticipatie.nl/luchthaveneindhoven.

Agendapunt	Vraag en antwoord
1 . Presentatie van Kim Bogte van het ministerie van Defensie inzake wijziging Luchthavenbesluit en het NRD-MER traject	<i>Heeft de Tweede Kamer hier nog een rol in?</i> Een luchthavenbesluit is een Algemene Maatregel van Bestuur. Het is regelgeving en lijkt inhoudelijk op een vergunning. Het is geen wetgeving. Voor het Luchthavenbesluit Eindhoven geldt dat de behandeling door de Tweede Kamer geen formele wettelijke stap in de procedure is. Om die reden is de Tweede Kamer niet als formele wettelijke stap in de factsheet met tijdlijn opgenomen. Besluitvorming ligt bij de ministeries van Defensie en IenW. Nadien toegevoegd: De Tweede Kamer wordt doorlopend door de ministeries geïnformeerd over ontwikkelingen rond Eindhoven Airport en besluitvorming, en heeft daarmee altijd de mogelijkheid er iets van te vinden.

Ingebrachte stelling: Het klopt dat het geen wetgeving is, maar de eerste stap in het kader van een wetgeving. Hier kan de tweede kamer zich wel mee bemoeien.

Wat gebeurt er met de zienswijzen die worden ingediend?

Er wordt een reactienota gemaakt op de zienswijzen welke aan alle indieners van zienswijzen - waar mogelijk digitaal en anders per post - wordt toegezonden en op de website platformparticipatie en samenopdehoogte.nl geplaatst.

De zienswijzen zijn niet alleen voor Defensie, maar ook voor Infrastructuur en Waterstaat. Het merendeel van de vragen zal waarschijnlijk betrekking hebben op het civiele geluid en daarmee voor Infrastructuur en Waterstaat en niet op het militaire geluid. Het militair vliegverkeer wordt wel meegenomen in de berekeningen binnen het MER. De zienswijzen zullen worden meegenomen en worden overhandigd aan de Commissie voor de m.e.r. Zij kunnen die gebruiken voor haar advies. Daar zal vervolgens uiteraard ook goed naar geluisterd worden. In het tijdschema wordt weergegeven dat er gesprekken zullen plaatsvinden met provincie en gemeenten.

Hoe verhoudt zich dit tot het LEO?

Onderaan het schema staat nog een extra blokje. Hierin is aangegeven dat los van alle formele inspraakmomenten we juist in gesprek zijn en blijven binnen het Luchthaven Eindhoven Overleg en via de Werkgroep Geluid van het LEO. Zowel met de civiele kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport als de militaire kamer COVM. Het LEO is hier juist heel belangrijk in.

Vervolg vraag: Wat is de reden dat de gesprekken met het LEO niet in blok 5 zijn weergegeven, maar in een soort voetnoot?

De tijdlijn betreft de formele wettelijke procedure voor wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven. Gesprekken met provincie en gemeenten zijn hier onderdeel van. Daarnaast vinden nu al gesprekken plaats in het participatieplatform Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Deze gesprekken vinden plaats in civiele kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport (OEA) en militaire kamer Commissie Overleg Voorlichting en Milieu (COVM) onder leiding van de nieuwe LEO-voorzitter Staf Depla, maar ook in de diverse werkgroepen van het LEO. Het overleg met alle deelnemers in het LEO is geen officiële wettelijke stap in de wijziging van het Luchthavenbesluit en vaststelling van de medegebruiksvergunning, maar het LEO neemt wel een bijzondere en belangrijke positie in bij het proces. Daarom staat het LEO óók genoemd op de infographic, naast het formele wettelijke deel. Iedereen die dat wil kan deelnemen aan de vergaderingen en werkgroepen van het LEO.

Wat komt wel en niet in het Luchthavenbesluit LHB en de medegebruiksvergunning?

In zijn aanvullend advies heeft Pieter van Geel een cyclus voorgesteld om een norm voor 2026 vast te stellen en daarnaast vast te houden aan de ambitie van een reductie van 30% berekende civiele geluidsbelasting in 2030 ten opzichte van 2019. Eerst wordt er begonnen met de norm vaststellen voor 2026. Dat wordt gedaan in het proces voor het wijzigen van het Luchthavenbesluit (LHB) en het opstellen van de medegebruiksvergunning (MGV). De norm wordt vastgelegd in de MGV, niet in het LHB. In 2026 wordt geëvalueerd of het doel van 30% in 2030

realistisch en haalbaar is en of dit dan vastgelegd kan worden in de medegebruiksvergunning. De afbouw tot 2030 wordt dan vastgelegd in de MGV vanaf 2027. Het doel wordt vastgelegd in een convenant.

Hoeveel jaar geldt het Luchthavenbesluit dat nu genomen wordt? Het vorige Luchthavenbesluit van 2014 gold nog in 2019. Hoe werd toen gehandhaafd? Hoe kan het dan dat er nu discussie is over de feitelijke situatie in 2019? Gaat zich die discussie dan ook weer voordoen in 2026?

- Een Luchthavenbesluit kent geen 'eindtijd' zoals een medegebruiksvergunning. De wijziging van het Luchthavenbesluit is voorzien in 2023. Dan komt er ook een nieuwe medegebruiksvergunning voor Eindhoven Airport voor 2023-2026. In 2026 vindt een evaluatie plaats van het doel van -30% berekende civiele geluidbelasting voor 2030. De norm voor 2030 die hieruit komt wordt vervolgens vastgelegd in een medegebruiksvergunning voor 2027-2030. Uiteraard kijken we tijdens de evaluatie in 2026 ook naar het Luchthavenbesluit zelf. Vooralsnog geldt het gewijzigde Luchthavenbesluit dus vanaf 2023. De afname van de civiele geluidbelasting vanaf 2023 tot en met 2030 wordt vastgelegd in de medegebruiksvergunning.
- Wat betreft de handhaving van de geluidbelasting: handhaving vindt plaats op basis van de geluidcontour, het geluidoppervlak en aanvullende grenswaarden die zijn vastgelegd in het Luchthavenbesluit en medegebruiksvergunning. Dit is nu al zo en zal niet veranderen. Handhaving geschiedt volgens art. 10.20 van de Wet luchtvaart door de minister van Defensie (gemandateerd aan de Militaire Luchtvaart Autoriteit). Bij overschrijding van de grenswaarden van het civiele en militaire luchtverkeer zal de minister van Defensie maatregelen voorschrijven, waaronder het mogelijk stilleggen van vliegverkeer

2 . Presentatie van Jos de Lange, senior adviseur van Royal HaskoningDHV over milieueffecten die in het MER worden onderzocht

Wordt ultrafijnstof ook meegenomen?

Er zijn op dit moment nog geen officiële normen voor ultrafijnstof opgesteld. Het is dus een vraag of het meegenomen kan worden. Het moet namelijk wel op een juiste manier in de modellen zitten. Als ja, dan zal het zeker meegenomen worden. *Vervolgvrage: wanneer is duidelijk of dit meegenomen wordt of niet?*

Zodra de scenario's gemodelleerd zijn zullen ook de effecten op alle milieuthema's in beeld worden gebracht, dus ook op luchtkwaliteit in algemene zin. Er moet op dat moment gekeken worden of we iets kunnen met ultrafijnstof. Dit moet dan wel in de rekenmethodiek zitten. Nu wordt er nog niet heel veel met ultrafijnstof gedaan.

Ingebrachte stelling door deelnemer: ten eerste pleit hij ervoor om ultrafijnstof te meten. Deelnemer vindt het van belang om de effecten van ultrafijnstof te onderzoeken voor de gezondheid van de mens. Rond 1 maart 2022 worden de resultaten bekend van het ultrafijnstof onderzoek rondom Schiphol. Ten tweede: de presentatie spreekt over normen. Deelnemer vraagt verduidelijking of daarmee ook WHO wordt bedoeld. Vanuit de werkgroep gezondheid zijn er brede aspecten voor gezondheid, hier kunnen we het vervolgens in een overleg over hebben.

Welke normen worden er gehanteerd?

Er wordt getoetst aan wettelijke normen. Ten aanzien van het WHO-advies, bekijkt het kabinet hoe om te gaan met het advies. Pas na besluitvorming volgt eventueel aanvullende normering, vooralsnog betreft het een advies.

Ingebrachte aanvulling: Er wordt aangegeven mogelijke antwoorden te hebben over het onderzoek naar ultrafijnstof en metingen. In het tweede kwartaal van 2022 start Eindhoven Airport samen met Defensie met metingen door TNO op de civiele en militaire platforms van de luchthaven Eindhoven. Dit zijn dus metingen die worden verricht om te kijken hoe de situatie is voor de werknemers op de platforms. De resultaten van het ultrafijnstofonderzoek rondom Schiphol (omgeving) worden afgewacht, daarna wordt besproken of en zo ja hoe een meting in de omgeving van de luchthaven Eindhoven kan worden uitgevoerd. Deze informatie wordt meegenomen in het verslag van de informatieavond en hoe dit een plek kan krijgen in het MER. Het verzoek rondom het meten van ultrafijnstof staat los van het opstellen van het MER. Dit zal eerder vanuit monitoring moeten plaatsvinden.

De uitwerking van het advies van Van Geel is opgehangen aan de milieufactor geluid, maar er zijn ook andere milieu- en klimaatfactoren van belang, zoals bijvoorbeeld luchtkwaliteit en de hoeveelheid broeikasgassen. Is het de bedoeling dat samen met de reductie van de hoeveelheid geluid van 30 procent er ook een zelfstandige doelstelling is om andere milieufactoren met bijvoorbeeld 30 procent te verminderen of gaat men ervanuit dat het automatisch gebeurt en is dat geen ambitie?

Op dit moment staat het sturen, door middel van een norm, op het verminderen van de civiele geluidbelasting centraal. Er wordt dan ook niet voorzien dat er op andere milieueffecten gestuurd zal worden. Uiteraard worden in het MER naast de effecten van geluid ook de andere milieueffecten in beeld gebracht, en deze zullen ook meegewogen worden in de besluitvorming.

Wordt de 45 Lden in contour inzichtelijk gemaakt en wordt daar gewicht aangehangen en wordt die gebruikt voor het mitigeren van luchtvaartgeluid? Op welke wijze en hoe wordt daar aandacht aan gegeven? Wordt voor die ook nagegaan hoeveel gehinderden en slaapverstoorden er zijn?

Op dit moment blijven we het antwoord schuldig. Er wordt getoetst aan de wettelijke normen. De 45 Lden is geen wettelijke norm. Ik kan me voorstellen dat de WHO-adviezen waaraan wordt gerefereerd, in het kader van gezondheid mogelijk wel terugkomen.

Wat is de norm voor geur?

Hier kan op dit moment geen sluitend antwoord op geven worden. Nadien toegevoegd: geur wordt uitgedrukt in geureenheden. Er is geen sprake van een wettelijke grenswaarde of norm. Bij geurhinder kan een nader onderscheid gemaakt tussen hinder door vliegtuigen en door grondactiviteiten. Bij grondactiviteiten gaat het om opslag, transport en de overslag van kerosine. We zullen in het MER dus niet kunnen toetsen aan normen maar wel beschrijven of er sprake is van een verbetering dan wel verslechtering van geurhinder.

3 . Presentatie van Sander Hartjes,	<i>In de referentiesituatie luchthavenbesluit een opmerking over kolom 2. De geluidbelasting in 2019 bedraagt na berekening 9,6 km2, hiermee blijft de civiele</i>
-------------------------------------	--

senior
beleidsmedewerker
van het ministerie
van Infrastructuur
en Waterstaat over
de scenario's die in
het MER worden
onderzocht

geluidsbelasting binnen de geluidsruimte van 10,3 km². Hoe verklaart u dat in relatie tot de eerste kolom waarin wordt gezegd dat het exclusief meteomarge 9,39 km², dus blijft het er niet binnen.

- In het huidige Luchthavenbesluit is een civiele gebruiksruimte van 10,3 km² vastgesteld. Dit oppervlak is bepaald inclusief meteomarge (zonder meteomarge zou dit oppervlak 9,39 km² bedragen) en de jaarlijkse geluidbelasting van Eindhoven Airport volgend uit de realisatie mag nooit leiden tot een groter oppervlak dan is vastgelegd in het Luchthavenbesluit. In 2019 heeft NLR in opdracht van het ministerie van Defensie berekend dat de geluidbelasting als gevolg van de realisatie in dat jaar leidde tot een contouropervlak van 9,6 km². In dat jaar is er dus deels gebruik gemaakt van de meteomarge, met name doordat relatief zwaarder verkeer opereert vanaf Eindhoven Airport. Omdat het oppervlak echter kleiner is dan de gebruiksruimte van 10,3 km² is hiermee dus geen sprake van een grotere geluidbelasting dan in 2019 was toegestaan en is er dus geen overtreding geweest.
- Voor het komende MER-traject wordt uitgegaan van een referentiescenario met 40.500 civiele vliegtuigbewegingen, ca. 1.000 minder dan in 2019 gerealiseerd. Dit scenario is in 2020 overgenomen door het Bestuurlijk Overleg van Rijk, regio en Eindhoven Airport. Het afgeschaalde aantal is gebaseerd op de maximaal vergunde gebruiksruimte exclusief meteomarge, dus 9,39 km². Dit is nodig omdat na wijziging van het Luchthavenbesluit wederom een meteomarge toegepast moet worden. Wanneer de gebruiksruimte voor het referentiescenario dus nu niet gecorrigeerd zou zijn voor deze marge, zou er na wijziging van het LHB sprake zijn van een dubbele marge, waardoor onbedoeld groeiruimte gecreëerd zou worden.

Vervolg vraag: Met welk startprofiel is er gerekend? Is dat startprofiel het werkelijk gevlogen startprofiel of is dat wat men heeft berekend om binnen de contour te blijven?

Mede namens Defensie kan worden aangegeven dat dit NADP1 is omdat dit ook de procedure is waarmee de berekeningen ten behoeve van de civiele contour voor het Luchthavenbesluit Eindhoven zijn uitgevoerd. Voor de handhaving wordt hier dus ook vanuit gegaan.

Kolom MER 2022-2023 wordt een situatie geschetst hoe er in de nieuwe MER naar gekeken zal worden. Er staat één detail niet in. Wat is het belang van de startprocedure waarmee wordt gerekend, omdat er al enige discussie bestaat over de in 2019 berekende contour. Gaat er worden gerekend met wat er werkelijk gebeurt of wordt er gerekend met hetgeen dat Defensie acht dat goed past binnen de vergunde geluidscontour.

Onderzoek naar de startprocedures wordt expliciet meegenomen in het MER.

Sander heeft genoemd NADP1 en NADP2 profielen die bekeken moeten worden. Is de kijkruimte groter dan alleen de profielen die nu beschreven staan?

Voor het MER-traject kan alleen uitgegaan worden van procedures zoals die nu uitvoerbaar zijn dan wel uitgevoerd worden door luchtvaartmaatschappijen. In het traject van de uitwerking van het sturingsmodel voor civiele geluid zijn alle invoergegevens op basis van die uitgangspunten geactualiseerd. De heer

Sluyterman is hierbij betrokken geweest, en heeft o.a. meegekeken bij de validatie van de nieuwe gegevens.

De nieuwe vliegtuigen geven een hoog piepgeluid bij het taxiën. Wordt dit geluid meegenomen in de berekeningen?

Het taxigeluid zit niet in de reguliere geluidberekeningen. Sander heeft op dit moment niet helder of het als grondgeluid in kaart gebracht wordt, maar het wordt natuurlijk wel meegenomen in de pilot voor het alternatief taxiën die door Eindhoven Airport is aangekondigd. De klachten worden in ieder geval zeker serieus genomen.

Komt er een hoofdstuk over handhaven? Hoe gaat het plaatsvinden, door wie en welke sancties er zijn als er meer gevlogen wordt?

Dit zal niet in het MER naar voren komen. Het MER is een puur technisch onderzoek welke de milieueffecten in kaart brengt. Het is hoe dan ook een belangrijk punt en zal zeker verder besproken worden in het LEO.

Ingebrachte stelling: Het advies van Pieter van Geel zoals dit uitgebracht is, had brede steun omdat dat de 10,3 km² was minus 30%. Alle andere manieren is een teken dat bij de uitwerking van het advies de ministeries er onderuit willen komen.

De heer Van Geel heeft zijn advies gebaseerd op het uitgangspunt dat de berekende civiele geluidbelasting substantieel af zal nemen richting 2030, met een tussenstap in 2026. Hierbij heeft hij verder de uitgangspunten aangehouden dat deze afname hoofdzakelijk bereikt kan worden door vlootvernieuwing, en dat a priori krimp uitgesloten is. Tevens heeft de heer Van Geel aangegeven dat allereerst de invoergegevens voor de geluidberekeningen geactualiseerd moeten worden. Deze uitgangspunten leidden ertoe dat de werkelijke geluidbelasting uit 2019, maar afgeschaald naar 40.500 vliegtuigbewegingen, als uitgangspunt zal dienen. Met de huidige invoergegevens komt dit referentiescenario inderdaad overeen met een oppervlak van 10,3 km². Het advies van de heer Van Geel om zoveel mogelijk met de nieuwste gegevens te rekenen, en dus om de appendices te actualiseren, leidt tot een ander, nog nader te bepalen oppervlak. Bij het bepalen van dit startoppervlak voor het luchthavenbesluit zal het genoemde scenario als uitgangspunt dienen. De resultaten hiervan zullen volgen uit het MER.

Zienswijzen kunnen worden ingediend tot en met donderdag 3 maart. Alle informatie daarover is te vinden op platformparticipatie.nl/luchthaveneindhoven. Het LEO zal een regionale zienswijze indienen waarbij gebruik wordt gemaakt van de werkgroepen die actief zijn onder het LEO. De website samenopdehoogte.nl kan in de gaten worden gehouden voor het laatste nieuws.

Op de hoogte blijven kan ook via de nieuwsbrief van samenopdehoogte.nl.