



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Luchthaven Eindhoven Overleg
t.a.v. de heer Pieter van Geel

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Datum 8 december 2021
Betreft Uitgangspunten referentiescenario MER-onderzoek

Geachte heer Van Geel,

Aanleiding

In april 2019 heeft de heer Pieter van Geel zijn advies "Opnieuw Verbonden" aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In dit advies staat de uitwerking van een nieuw sturingsmodel voor civiel geluid centraal. Hierbij wordt niet langer gestuurd op het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen, maar direct op de afname van de maximaal toegestane civiele geluidbelasting door Eindhoven Airport richting 2030. Met deze brief wordt door de ministeries van IenW en Defensie een stand van zaken gegeven over de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel. Daarbij wordt een verschil van inzicht geschetst tussen het Rijk en de bewonersvertegenwoordigers met betrekking tot de referentiesituatie, in het bijzonder waar het gaat om het gebruik van de startprocedures. Voor het vervolgproces wordt het voorstel gedaan om de effecten van beide startprocedures (NADP1 en NADP2) door te rekenen en daarna op zorgvuldige wijze te komen tot een voorkeursscenario.

Achtergrond

In het advies "Opnieuw Verbonden" wordt een afname van de civiele geluidbelasting geadviseerd. De heer Van Geel zegt hierover: "Er wordt gestuurd op een substantiële afname van de 35 Ke-contour. Waarbij er in 2030 minimaal 30% minder geluidbelasting is (de grootte van 35 Ke-contour neemt minimaal met 30% af) ten opzichte van 2019". In de Kamerbrief van 6 september 2019 heeft het kabinet aangegeven het advies van de heer Van Geel over te nemen.¹ Daarna zijn de ministeries van Defensie en IenW, in samenwerking met de regio, begonnen aan de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel voor civiel geluid. In lijn met het advies van de heer Van Geel zijn hiervoor eerst de invoergegevens voor de geluidberekeningen geactualiseerd. Dit is nodig omdat in het gewijzigde Luchthavenbesluit Eindhoven een geluidsruimte vastgelegd moet worden op basis van de nieuwste invoergegevens, ter vervanging van de huidige geluidsruimte van 10,3 km². Vervolgens is in een bestuurlijk overleg van 1 juli 2020 besloten dat de gerealiseerde operatie in 2019, afgeschaald naar 40.500 vliegtuigbewegingen, als referentiescenario zal gelden. In beginsel gaat dit referentiescenario uit van de vloot, bestemmingen, routes en vliegprocedures zoals in 2019 uitgevoerd. Over dit

¹ Kamerstukken II 2018/2019, 31 936 nr. 659.

laatste punt – de vliegprocedures – bestaat tussen Rijk en bewonersvertegenwoordigers een fundamenteel verschil van inzicht over welke startprocedures in dit scenario aangenomen moeten worden. Voor omwonenden is het van belang dat dit scenario in beginsel leidt tot een zo klein mogelijke civiele geluidsruimte, terwijl voor het Rijk een zo nauwkeurig mogelijke representatie van de werkelijke operatie in 2019 van belang is, omdat dit volgens de beide ministeries het beste aansluit bij de adviezen van de heer Van Geel.

Milieueffectrapportage

In de LEO-vergadering van 16 september 2021 is door de ministeries van IenW en Defensie uitleg gegeven over de totstandkoming van het referentiescenario, en hoe daarmee omgegaan zal worden in het aanstaande m.e.r.-traject. Daarbij is aangegeven dat in het m.e.r.-traject de milieueffecten van beide startprocedures – de zogenoemde NADP1 en NADP2 – bepaald zullen worden, en dat op basis van de uitkomsten van beide analyses een definitieve keuze gemaakt zal worden voor een voorkeursscenario. Dit voorkeursscenario zal vervolgens bepalend zijn voor de grootte van de nieuwe geluidzone en de gebruiksruijme voor Eindhoven Airport zoals deze vastgelegd zullen worden met de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven.

Daarmee kan dus geconcludeerd worden dat de definitie van een referentiescenario – en de keuze van de startprocedures daarin – op dit moment van ondergeschikt belang is. Gezien het verschil van inzicht over de samenstelling van dit scenario is het echter wel van belang om vooraf duidelijk te maken hoe de resultaten die zullen volgen uit het MER zullen worden beoordeeld.

De kern van het advies van de heer Van Geel is het reduceren van de civiele geluidbelasting rond Eindhoven Airport in 2030 ten opzichte van 2019. Daarnaast wordt in landelijk beleid ook steeds meer nadruk gelegd op het reduceren van (de hinder van) vliegtuiggeluid, zoals in de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening naar voren komt. Daarnaast is er het belang van het reduceren van de CO₂-uitstoot en de negatieve effecten van stikstofdeposities in natuurgebieden. Bij de selectie van een voorkeursscenario volgend uit het MER zal de geluidbelasting – uitgedrukt in het oppervlak van de geluidsruimte – een zwaarwegend criterium zijn.

Procesbeschrijving

Uitgaande van het belang van het verminderen van de civiele geluidbelasting in de adviezen van de heer Van Geel en landelijk beleid komen de ministeries van IenW en Defensie tot het volgende voorstel voor de selectie van een voorkeursscenario volgend uit het aanstaande MER:

- Het scenario met de laagste geluidbelasting – uitgedrukt in het oppervlak van de civiele geluidsruimte – zal in principe als voorkeursscenario gelden.
- Hiervan kan worden afgeweken als er zwaarwegende criteria zijn, voortkomend uit de andere milieueffecten die in kaart gebracht kunnen worden in het MER. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan (lokale) hinderbeleving, stikstofdepositie of CO₂-uitstoot.
- Het geselecteerde voorkeursscenario moet in alle gevallen voldoen aan de uitgangspunten uit de adviezen van de heer Van Geel en eerdere besluitvorming. Dat wil zeggen dat het scenario gebaseerd moet zijn op 40.500 vliegtuigbewegingen, uitgaande van de vloot, bestemmingen en vliegtijden uit 2019.

- Het proces en de bijbehorende criteria om te komen tot besluitvorming op basis van de uitkomsten van het MER zullen worden besproken in de werkgroep geluid van het LEO, en in de vergadering van de civiele kamer 'Ontwikkeling Eindhoven Airport' van het LEO.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Op basis van het geselecteerde voorkeursscenario wordt een nieuwe civiele geluidsruijnte vastgelegd in het Luchthavenbesluit Eindhoven. De aannames, uitgangspunten en bijbehorende invoergegevens die hieraan ten grondslag zullen liggen worden tot een volgende wijziging van het Luchthavenbesluit bij de jaarlijkse berekening van de geluidbelasting ten behoeve van de handhaving gebruikt. Dit geldt tevens voor de huidige systematiek van handhaving, die tot aan de wijziging van het Luchthavenbesluit ongewijzigd toegepast zal worden.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. van Giezen', written over a light green rectangular background.

Marjan van Giezen
Hoofd afdeling Luchtruim en Regionale Luchthavens