

Aan J.M. de Gruijter
Commandant Air Mobility Command
Commandant luchtmacht
Postbus 8762
4820 BB Breda

Betreft:

Advies van de voorzitter van het Luchtvaart Overleg Eindhoven over de startprocedures op Eindhoven Airport.

Aanleiding

Op 20 november 2023 hebben de ministeries van Defensie en IenW mij gevraagd om advies te geven over het gebruik van specifieke startprocedures voor het civiele vliegtuigverkeer op Eindhoven Airport. Concreet is mij gevraagd een advies te geven op de volgende vraag: "Is er in het LEO voorkeur voor een specifieke startprocedure voor de luchthaven Eindhoven, en zo ja, welke?"

Na een presentatie en een eerste bespreking van de onderzoeksresultaten in het LEO van september 2023 heb ik de werkgroep geluid gevraagd om de discussie verder uit te diepen en de bouwstenen voor een advies voor te bereiden. Omdat naast geluid ook de effecten op gezondheid en klimaat een rol spelen zijn leden van de werkgroepen gezondheid en klimaat betrokken bij deze discussie.

Het resultaat van deze discussie is weergegeven in een memo van de voorzitter van de werkgroep Geluid (Bijlage 1)

Proces

Bij de beantwoording van de vraag of er een voorkeur bestaat voor een startprocedure voor het civiele vliegverkeer op Eindhoven Airport wegen verschillende belangen en argumenten. Ik heb met veel waardering kennisgenomen van de zorgvuldige manier waarop in de werkgroep geluid het gesprek gevoerd is. Alle belangen en argumenten hebben aandacht gehad en zijn serieus gewogen. Ondanks dat is de werkgroep geluid niet tot een éénsluidend advies gekomen. Wel heeft het mij voldoende informatie en argumentatie gegeven om als onafhankelijk voorzitter tot een advies te komen.

Kern van het advies

Alles overziend kom ik op grond van bovenstaande discussie tot het advies om de startprocedure NADP 1 als voorkeursprocedure toe te passen.

Hieronder licht ik toe hoe ik tot dit advies ben gekomen.

Bij het inhoudelijk beoordelen van de argumenten heb ik teruggerepen op het advies van Pieter v Geel (Opnieuw Verbonden) en een aantal uitspraken die we in het LEO verband gedaan hebben bij de start van het onderzoek naar de voorkeur voor de startprocedures. In

de brief van I&W d.d. 8 december 2021 *“Uitgangspunten referentiescenario MER-onderzoek”* staan deze opgesomd.

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”*.

- 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 lijkt niet onlogisch dat bij het bepalen van de laagste geluidsbelasting wordt voortgebouwd op wat in het rapport van Geel is afgesproken en in de brief van 8 december 2021 is herbevestigd. Daarom adviseer ik als criterium voor het bepalen welke van de twee startprocedures de laagste geluidsbelasting heeft, het oppervlak van de 35 Ke contour te hanteren.

Vastgesteld kan worden dat NADP1 de kleinste 35 Ke contour heeft.

Uit de onderzoeken blijkt ook dat het aantal ernstig gehinderden binnen de 35Ke zone het laagst is bij de startprocedure NDAP1.

Wel moet opgemerkt worden dat er sprake is van een toename van het aantal ernstig gehinderden binnen de 20Ke contour bij NDAP1. Het aantal omwonenden dat een hoge geluidsbelasting ervaart (meer dan 70 dBA) neemt bij NADP1 echter af. En kan worden opgemerkt dat de modellen gevoelig zijn voor kleine wijzigingen van parameterinstellingen. Ondanks deze nuanceringen zie ik geen reden om af te wijken van de keuze voor de startprocedure met de kleinste 35ke geluidscontour. Hierdoor adviseer ik U de voorkeur te geven aan NADP1. Hinderbeleving is echter een individuele beleving. Iedereen zal een andere beleving hebben bij geluid. Dat betekent ook dat zowel bij relatief lage als bij relatief hoge geluidsbelasting individuen ernstige hinder kunnen ervaren. Er is vanuit gezondheidkundig perspectief geen aanleiding om tussen deze twee groepen onderscheid te maken. Dit lijkt echter contra-intuïtief, maar het is de mate van hinder die de gezondheidseffecten bepaald, niet de mate van geluidsbelasting. Het gevolg is dat vanuit gezondheidkundig perspectief niet zonder meer geconcludeerd kan worden dat ernstig gehinderden die blootgesteld worden aan een hoge geluidsbelasting meer risico lopen dan ernstig gehinderden die aan een lage geluidsbelasting blootgesteld worden.

Door alle omwonenden, omliggende gemeenten, gemeente Eindhoven, werkgroep gezondheid en Eindhoven Airport is een voorkeur uitgesproken voor de startprocedure NADP1.

Dan blijft nog de vraag over of er andere zwaarwegende argumenten zijn om af te wijken van de procedure met kleinste oppervlak. Vanuit de luchtvaartmaatschappijen en in mindere mate de werkgroep Klimaat zijn valide argumenten aangedragen om te kiezen voor NDAP2. Maar deze argumenten wegen in mijn ogen niet zo zwaar dat dit reden is om af te wijken

van het vertrekpunt en te kiezen voor die startprocedure die de minste geluidshinder veroorzaakt (bepaald door de oppervlakte van de 35ke contour).

Tot slot wil ik opmerken dat het van belang is dat als de startprocedure NADP 1 conform dit advies wordt opgenomen als voorkeursprocedure in de zogenaamde AIP de MLA de handhaving dusdanig inricht dat hiervan een indirecte dwingende werking uitgaat. Natuurlijk ben ik bereid dit advies nader toe te lichten

Met vriendelijke groet,

Staf Depla

Bijlage 1: verslag voorzitter werkgroep geluid

Bijlage 2: brief referentiescenario 8 december 2021

Bijlage 3: factsheet startprocedures