Luchtvaartterrein Eindhoven

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

28 november 2006 / rapportnummer 1125-180

commissie voor de milieueffectrapportage

Staatssecretaris van Defensie
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

uw kenmerk	uw brief	ons kenmerk
DRMV/2006022618	7 juli 2006	1125-181/Lv/ah
onderwerp	**doorkiesnummer**	**Utrecht,**
Toetsingsadvies over het MER Luchtvaartterrein Eindhoven	(030) 234 76 26	28 november 2006

Geachte staatssecretaris,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Luchtvaartterrein Eindhoven.
Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr.ir. G. Blom
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Luchtvaartterrein Eindhoven

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Luchtvaartterrein Eindhoven

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over Luchtvaartterrein Eindhoven,

uitgebracht aan het Ministerie van Defensie door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Luchtvaartterrein Eindhoven,

de secretaris

drs. M.P. Laeven

de voorzitter

dr.ir. G. Blom

Utrecht, 28 november 2006

1. INLEIDING 1

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP 2

2.1 Algemeen 2
2.2 Toelichting op het oordeel 2
2.2.1 Luchtkwaliteit 2
2.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma) 3
2.2.3 Leesbaarheid en samenhang van rapporten en samenvatting 4
2.2.4 Geluid 4
2.2.5 Monitoring 5

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 juli 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 139 d.d. 20 juli 2006

3. Projectgegevens

4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Het Ministerie van Defensie/Koninklijke Luchtmacht heeft het voornemen een geluidszone vast te stellen rondom het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Dit terrein is aangewezen als militair luchtvaartterrein, maar sinds vele jaren vindt op permanente basis burger medegebruik plaats. Ten behoeve van de vaststelling van de nieuwe aanwijzing en geluidszone, dient de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet én de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure te worden doorlopen. In de besluitvorming waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd, treedt de staatssecretaris van Defensie, in overeenstemming met de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), op als bevoegd gezag. De Koninklijke Luchtmacht is de initiatiefnemer.

Bij brief van 7 juli 2006[1] heeft het ministerie van Defensie (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 24 juli 2006 ter inzage gelegd[2].

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.[3] De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen[4], die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:
- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld op 15 juni 2001;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER[5].

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de aanwijzing en zonering van luchtvaartterrein Eindhoven. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.
Tijdens de toetsing heeft op 28 augustus 2006 een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie en het Ministerie van Defensie over een aantal bij de

---

1 Zie bijlage 1.
2 Zie bijlage 2.
3 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.
4 Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.
5 Wm, artikel 7.10

Commissie gerezen vragen[6]. Daaropvolgend heeft de Commissie geconcludeerd dat het MER op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding daarvan is door de initiatiefnemer een aanvulling op het MER gemaakt. De aanvulling heeft niet ter inzage gelegen. De Commissie adviseert de aanvulling bij het besluit ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de aanvulling tezamen de **essentiële informatie aanwezig** is. Op een aantal punten plaatst de Commissie kanttekeningen, ondermeer met betrekking tot de leesbaarheid en samenhang van rapporten en samenvatting en enkele geluidsaspecten (zie § 2.2.3 en 2.2.4).

Op twee punten bevat het MER essentiële tekortkomingen. Die hebben betrekking op de luchtkwaliteit (zie § 2.2.1) en de ontwikkeling en uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief (zie § 2.2.2). Op deze vlakken heeft de aanvulling voldoende inzicht opgeleverd. Het MER en de aanvulling tezamen maken het daarmee mogelijk dat het milieubelang in de besluitvorming een volwaardige plaats krijgt.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 Luchtkwaliteit

MER

Het is op grond van het MER niet duidelijk dat het Blk 2005 in acht is genomen. Dat wordt veroorzaakt door:

1. De onjuiste referentiesituatie: 2001 in plaats van 2015 (basisjaar voor de planalternatieven). De omvang van de effecten, die moet worden afgezet tegen de autonome situatie, kan zo niet worden bepaald.
2. Geen kwantitatieve effectbepaling t.a.v. van de daggemiddelde concentratie van fijn stof.
3. Geen goede onderbouwing van de keuze van de 5 receptorpunten, waardoor niet kan worden aangetoond dat de effectbeschrijving representatief is voor het gehele studiegebied. Dit temeer daar volgens informatie in het MER op sommige van de 441 receptorpunten er wel overschrijdingen van het Blk 2005 zijn.

In de toelichting op de aanvullende rapporten bij het MER wordt geconstateerd dat de aanvullende berekeningen (in de vorm van contourplots als bijlagen opgenomen) duidelijk maken dat de concentraties van de onderzochte stoffen liggen binnen de grenswaarden van het Blk 2005. Deze informatie

[6] De vragen hadden betrekking op 4 punten: (a) de leesbaarheid en samenhang van de rapporten en de samenvatting, (b) de ontwikkeling en samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief , (c) de luchtkwaliteit en (d) geluid.

geeft echter een onvoldoende beeld (vaker geen dan wel contouren, legenda, tekst en uitleg ontbreken).

Aanvulling
Met het tijdens de toetsingsfase uitgekomen rapport "Luchtkwaliteit rondom het luchtvaartterrein Eindhoven" (NLR-CR-2006-443)[7] en de daarbij behorende "Errata" is de luchtkwaliteit voldoende beschreven. Uit deze stukken blijkt dat de invloed van het voornemen op de luchtkwaliteit op de relevante plaatsen, de plaatsen waar grenswaarden worden overschreden, verwaarloosbaar klein is. Dit is aan de hand van een representatief referentiepunt duidelijk gemaakt.
De Commissie merkt daarnaast nog het volgende op. Het effect van de (mogelijke) toename van het wegverkeer (als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het vliegveld) is niet meegenomen[8]. De Commissie acht het op grond van de beschikbare informatie niet waarschijnlijk dat de grenswaarden rond de luchthaven ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van het voornemen (verder) zullen worden overschreden.

■ Uit het oogpunt van zorgvuldigheid adviseert de Commissie voor het aanwijzingsbesluit nadere informatie te geven over de hoogte van de concentraties in de omgeving van de luchthaven in relatie tot de mogelijke toename ten gevolge van het wegverkeer.

2.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

MER
Op zich is het niet ongebruikelijk - zoals ook in dit MER gebeurt – dat na uitwerking van de alternatieven, één daarvan als mma wordt bestempeld. In dit MER wordt de voorgenomen activiteit, hoewel niet het meest milieuvriendelijke van de onderzochte alternatieven, en qua veiligheid zelfs het slechts scorende alternatief als mma bestempeld. Als argument daarbij wordt opgevoerd dat de overige alternatieven niet realistisch zijn:

- het 'beperkt groeialternatief' is economisch niet rendabel;
- het 'groeialternatief' voldoet niet aan het regionaal convenant.

Het laatste argument geldt strikt genomen ook voor de voorgenomen activiteit, dat op één punt ook niet voldoet aan het convenant (namelijk het aantal woningen binnen de 20 Ke).
Als basis voor het mma ligt voor de hand een alternatief waarin het aantal vluchten (zodat de exploitatie van de luchthaven economisch rendabel blijft/wordt) en de milieubelasting is geoptimaliseerd. In het MER wordt niet duidelijk of het voorkeursalternatief – gekenschetst als mma – aan zo'n optimalisatieslag onderhevig is geweest.

Aanvulling
Zowel Eindhoven Airport als het ministerie van Defensie hebben aanvullende informatie geleverd over de economische rentabiliteit in relatie tot aantallen vluchten/passagiers. In deze aanvulling wordt aangegeven dat planalternatief 2 volgens het bevoegd gezag een ondergrens vormt voor een rendabele exploitatie van de luchthaven. Belangrijk punt hierbij is de noodzaak om de luchthaven als zogenaamde 'kleine' base voor Ryanair mogelijk te maken. Daarvoor

---

[7] Dit rapport is uitgekomen na afloop van de inspraakperiode. Het publiek heeft dus niet kennis kunnen nemen van deze informatie. Aanbevolen wordt dit rapport in een later stadium van de procedure alsnog ter inzage te leggen.
[8] In de inspraakreactie van de gemeente Eindhoven (nr. 4; bijlage 4) wordt ook op dit punt gewezen.

is minimaal planalternatief 2 nodig, maar in feite zelfs meer. De Regionale Overeenkomst zal daartoe aangepast moeten worden.
Naar het oordeel van de Commissie is met de aanvullende informatie aannemelijk gemaakt dat planalternatief 2 de ondergrens vormt voor een rendabele exploitatie van Eindhoven Airport, en daarmee ook als uitgangspunt voor het mma gezien kan worden.

- De Commissie adviseert om in (de toelichting op) het aanwijzingsbesluit de in de aanvulling geleverde onderbouwing (t.a.v. rentabiliteit) op te nemen.

2.2.3 Leesbaarheid en samenhang van rapporten en samenvatting

Het MER Luchtvaartterrein Eindhoven omvat een groot aantal rapporten. Het grootste gedeelte daarvan is gedateerd op januari 2005, waaronder zowel het hoofdrapport als de samenvatting. Daarnaast bestaat er een pakket met aanvullingen op het MER van recentere data met daarbij een korte toelichting. Het komt de leesbaarheid niet ten goede dat de informatie zo gefragmenteerd wordt verstrekt. Een uiteindelijke bundeling/aggregatie van alle informatie is in het MER zelf niet gemaakt: zowel de samenvatting als het hoofdrapport bevat geen (geaggregeerde) informatie uit de aanvullende rapporten. Het MER zelf schiet daarmee tekort in de informatiebehoefte van zowel publiek als betrokken partijen[9]. De Commissie ziet dit niet als essentiële tekortkoming, omdat in de toelichting op het ontwerp-aanwijzingsbesluit een en ander wel goed geaggregeerd is beschreven[10].

2.2.4 Geluid

De Commissie merkt op dat de feitelijke geluidsbelasting beduidend minder (circa 10%) is dan de toegestane geluidszones[11]. Dat is begrijpelijk, gelet op mogelijk benodigde extra ruimte in situaties die veel militair vliegverkeer vragen.
De maximale civiele gebruiksruimte, volgend uit het regionale convenant, kent niet een dergelijke grote over- of reserve capaciteit.
Het feit dat de bijdrage van het militaire luchtverkeer veel minder is dan vergund, maakt dat de verschillende alternatieven en varianten van het civiele verkeer een grotere invloed hebben dan uit de gecombineerde (vergunde) zone blijkt. Dit wordt ondervangen door de afspraken in het regionaal convenant waarbij eisen worden gesteld aan het totale oppervlak van de civiele geluidzone. Naleving van de maximale civiele geluidsruimte is daarmee een belangrijk aandachtspunt. Niet duidelijk is of dit plaats gaat vinden uitsluitend op basis van het oppervlak van de 35 Ke contour van de civiele luchtvaart of dat ook op overschrijding van de zonegrens gehandhaafd gaat worden.

- De Commissie adviseert om in de aanwijzing in meer detail op te nemen hoe naleving van de regionale overeenkomst geborgd gaat worden.

De Commissie is van mening dat de geluidssituatie minder inzichtelijk is gepresenteerd in het MER als mogelijk is: er is afgezien van het berekenen en

---

[9] Zie ook de inspraakreactie van Van den Biesen Boesveld Advocaten, namens de VBOW, BMF en gemeente Veldhoven (nr. 2; bijlage 4). Hierin wordt in algemene zin én in een concrete uitwerking (zie bijlage 11 van deze inspraakreactie) gewezen op onvolledige en gebrekkige informatie in het MER.

[10] Zie met name § 4 ('Milieukader' en in het bijzonder § 4.6 'Milieueffectrapport militair luchtvaartterrein Eindhoven') van de toelichting op het ontwerp-aanwijzingsbesluit.

[11] In inspraakreacties wordt ook op dit punt gewezen (zie ondermeer nrs. 2 en 4; bijlage 4).

presenteren van de L_{den}[12]. Hierdoor konden ook de cumulatieve effecten[13] niet bepaald worden.

De Commissie heeft uit mondelinge toelichting begrepen dat het niet mogelijk is gebleken om zinvolle L_{den}-contouren in het MER op te nemen omdat de L_{den}-berekeningsmethode niet goed omgaat met de circuitvluchten van de F-16 jachtvliegtuigen. Hierdoor kunnen ook de cumulatieve effecten niet worden bepaald. De Commissie beveelt aan om onder deze omstandigheden de L_{den}-contouren van alleen de burgerluchtvaart op te nemen om voor deze categorie toch aan te kunnen sluiten bij de L_{den}-methodiek en de bijkomende cumulatieve effecten hiervan te kunnen bepalen.

In het MER is op sommige plaatsen verouderd kaartmateriaal gebruikt. Zo staan nieuwe wijken rondom de luchthaven deels niet op kaart weergegeven. De in tabellen genoemde gegevens en aantallen (bijvoorbeeld met betrekking tot de aantallen woningen binnen contouren) zijn, blijkens toelichting van de initiatiefnemer, wel correct.

2.2.5 Monitoring

De Commissie vindt hinderbeleving belangrijk en beveelt aan om, in navolging van andere (ook regionale) luchthavens, de ontwikkelingen op dit vlak in de tijd te volgen. Voor Eindhoven Airport is hier – naast het feit dat het op zichzelf nuttig is om inzicht te hebben in de ontwikkelingen van de hinderbeleving – nog een aanvullende reden. Het voornemen, zoals dat in het voorkeursalternatief is verwoord, betekent een betrekkelijk geringe verandering van de (gecombineerde) geluidszone ten opzichte van de huidige situatie. Daaruit zou de indruk kunnen ontstaan dat er ook op het vlak van de hinderbeleving weinig zal veranderen. Dat is echter niet noodzakelijk het geval omdat in de huidige situatie de geluidsruimte slechts voor een deel wordt benut. Er kan dan ook niet worden uitgesloten dat de hinderbeleving zal toenemen. Of en in welke mate dat het geval is, kan alleen door monitoring worden vastgesteld.

- De Commissie beveelt aan de hinderbeleving te monitoren, en hierbij aan te sluiten bij de internationale standaard voor het meten van hinderbeleving[14].

---

12 Er is volstaan met Ke-berekeningen. De L_{den} zal de functie van Ke echter over gaan nemen, in elk geval voor civiel verkeer.
13 Met name de A2 is hierbij een belangrijke bron.
14 ISO-norm 15666:2002.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Luchtvaartterrein Eindhoven

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 juli 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen : 12 JULI 2006
nummer
dossier 1125 - 80 + 81
kopie naar : W LP

Defensie

Ministerie van Defensie

Secretaris-generaal
Directie Ruimte, Milieu en Vastgoedbeleid

Postbus 20701
2500 ES Den Haag
Kalvermarkt 38
2511 CB Den Haag
Telefoon 070 3 18 82 56
Fax 070 3 18 66 58

Aan Commissie voor de milieueffectrapportage
Arthur van Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

Datum 7 juli 2006
Ons kenmerk DRMV/2006 022618
Onderwerp Militair luchtvaartterrein Eindhoven

Met een brief van de staatssecretaris van Defensie van 26 augustus 2005 is u aangeboden een exemplaar van het Milieueffectrapport militair luchtvaartterrein Eindhoven. Met een brief van 7 juni 2006 zijn u de resultaten aangeboden van aanvullende berekeningen voor twee varianten van het planalternatief en van de immissies door luchtverontreinigende stoffen.

Bijgaand bied ik u aan acht exemplaren van het MER en van de aanvullende milieu-informatie.

Ter informatie kan ik u, in aanvulling op bovengenoemde brief van 7 juni jongstleden, meedelen dat de beide ontwerp-aanwijzingsbesluiten Luchtvaartwet voor het luchtvaartterrein Eindhoven op 20 juni 2006 zijn behandeld in de vergadering van de Rijksmilieuhygiënische Commissie en de Rijksplanologische Commissie. De gezamenlijke commissies hebben een positief advies uitgebracht. Ik verwacht dat vanaf de tweede week van juli 2006 tot en met de maand september de beide ontwerp-aanwijzingsbesluiten tezamen met het MER en een aantal bijbehorende documenten door de zorg van het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Brabant, conform artikel 21 van de Luchtvaartwet, ter inzage worden gelegd.

Hoogachtend,

De plaatsvervangend Directeur Ruimte, Milieu en Vastgoedbeleid,

drs. A.M. van den Assem

Bij beantwoording datum, ons kenmerk, en onderwerp vermelden.

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in Staatscourant nr. 139 d.d. 20 juli 2006

Provincie Noord-Brabant

Luchtvaartwet, Wet milieubeheer, Wet op de Ruimtelijke Ordening en Algemene wet bestuursrecht

Overeenkomstig de procedure van artikel 19, lid 1 Luchtvaartwet jo. Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht maken Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, namens de Minister van Defensie en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, bekend dat de volgende ontwerpbesluiten zijn genomen.

Het ontwerpbesluit van de Minister van Defensie, op grond van artikel 18 Luchtvaartwet, is een nieuw aanwijzingsbesluit van het militiare luchtvaartterrein Eindhoven. Het ontwerpbesluit legt zowel de ligging en het gebruik van het luchtvaartterrein als de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszone vast.
Bij de vaststelling van de geluidszone dienen volgens artikel 26, eerste lid van de Luchtvaartwet, door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke ordening. Bij deze aanwijzingen kan worden aangegeven op welke wijze aan de, aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering zal moeten worden gegeven. Het ontwerpbesluit van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voorziet daarin.

De ontwerpbesluiten en de bijbehorende stukken liggen vanaf 24 juli 2006 tot 4 september 2006 ter inzage bij:
- de Milieudienst regio Eindhoven, Keizer Karel V Singel 8 te Eindhoven op werkdagen van 9 tot 17 uur en na telefonische afspraak ((040) 259 46 03).
- Gemeentehuis Best, Raadhuisplein 1 te Best, dagelijks van 8.30 tot 12.30 uur en dinsdag van 14 tot 18 uur;
- Gemeentehuis Veldhoven, Meiveld 1 te Veldhoven, dagelijks van 9 tot 17 uur;
- Gemeentehuis Eersel, Dijk 15 te Eersel, dagelijks van 9 tot 12 uur;
- Gemeentehuis Oirschot, Deken Frankenstraat 3 te Oirschot, dagelijk van 9 tot 12 uur en dinsdag van 18 tot 19.30 uur en woensdag van 13.30 tot 15 uur;
- Basisinformatiecentrum Vlieghasis Eindhoven,
- Ministerie van Defensie, Defensievoorlichtingscentrum, Kalvermarkt 38 2511 CB Den Haag op werkdagen tussen 9 en 17 uur;
- Ministerie van VROM, Hoofdgebouw, Bibliotheek (melden bij receptie), Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag op werkdagen tussen 9 en 17 uur;
- de bibliotheek van het Provinciehuis van Noord-Brabant, Brabantlaan 1 te 's-Hertogenbosch op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 17 uur.

Van 24 juli 2006 tot en met 4 september 2006 kan een ieder tegen de ontwerpbesluiten zienswijzen schriftelijk naar voren brengen bij de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet, p/a Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch. Daarbij kan worden verzocht om persoonlijke gegevens niet bekend te maken.
Voor het mondeling naar voren brengen van zienswijzen zal de Commissie op maandag 21 augustus 2006 een hoorzitting laten plaatsvinden over de ontwerpbesluiten. De hoorzitting zal plaatsvinden in het provinciehuis van Noord-Brabant aan de Brabantlaan 1 te 's-Hertogenbosch om 19 uur.

Belanghebbenden die tijdig zienswijzen over de ontwerpbesluiten naar voren hebben gebracht kunnen later beroep instellen tegen de definitieve besluiten (art. 7.1 Algemene wet besuursrecht).

's-Hertogenbosch, juli 2006

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten van de Koninklijke Luchtmacht

Bevoegd gezag: Staatssecretaris van Defensie, in overeenstemming met de Minister van VROM en de Minister van Verkeer en Waterstaat

Besluit: Wijziging van de aanwijzing tot militair luchtvaartterrein; Vaststelling van de geluidszone van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 6.3

Activiteit: Het Ministerie van Defensie/Koninklijke Luchtmacht heeft het voornemen een geluidszone vast te stellen rondom het militaire luchtvaartterrein Eindhoven.

Procedurele gegevens:
kennisgeving startnotitie: 22 september 2000
richtlijnenadvies uitgebracht: 18 december 2000
richtlijnen vastgesteld: 15 juni 2001
kennisgeving MER: 20 juli 2006
toetsingsadvies uitgebracht: 28 november 2006

Bijzonderheden:
In het MER zijn gegevens/informatie m.b.t. het militaire gebruik van het luchtvaartterrein niet of summier opgenomen. Op grond van artikel 19.5 van de Wet Milieubeheer is geheimhouding van dergelijke gegevens mogelijk. De Commissie (maar ook de overige adviseurs en de insprekers) hebben om die reden hoofdzakelijk het civiele gebruik van de aanwijzing (kunnen) toetsen, respectievelijk beoordelen.

Tijdens de toetsing van het MER heeft de Commissie op twee punten essentiële tekortkomingen gesignaleerd. Die hebben betrekking op de luchtkwaliteit en de ontwikkeling en uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief. Op deze vlakken is een aanvulling opgesteld, die in de ogen van de Commissie voldoende inzicht heeft opgeleverd. Het MER en de aanvulling tezamen maken het daarmee mogelijk dat het milieubelang in de besluitvorming een volwaardige plaats krijgt.

Samenstelling van de werkgroep:
dr. B.J.M. Ale
dr.ir. G. Blom (voorzitter)
dr.ir.M.M.Boone
drs. A.L. de Jong
ir. W.H.A.M. Keijsers
dr. K. Leidelmeijer
capt. G.R. Vissers

Secretaris van de werkgroep:
drs. M.P. Laeven

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060830	Kroon & Keijzer advocaten, namens Beleggingsmij De Mispelaar B.V. en Medlar Moore B.V.	Breda	20060831
2.	20060901	Van den Biesen Boesveld advocaten, namens Ver. Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, Stichting Brabantse Milieufederatie, Gemeente Veldhoven	Amsterdam	20060904
2a.	20060904	Idem	Idem	20060914
3.	20060810	Commissie voor overleg & Voorlichting Milieuhygiëne Eindhoven	Tilburg	20060914
4.	20060831	Gemeente Eindhoven	Eindhoven	20060914

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Luchtvaartterrein Eindhoven

Het Ministerie van Defensie/Koninklijke Luchtmacht heeft het voornemen een geluidszone vast te stellen rondom het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Dit terrein is aangewezen als militair luchtvaartterrein, maar sinds vele jaren vindt op permanente basis burger medegebruik plaats.
Ten behoeve van de vaststelling van de nieuwe aanwijzing en geluidszone, dient de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet én de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure te worden doorlopen.

ISBN-10: 90-421-1914-4
ISBN-13: 978-90-421-1914-7