

Concept Notitie Reikwijdte en detailniveau

Milieueffectrapport luchthaven Eindhoven

Datum	April 2012
Status	Definitief

Colofon

Directie Ruimte, Milieu en Vastgoedbeleid

Spui 32
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Contactpersoon

drs. A.N. Lefferts
Adviseur ruimte en luchtvaart
T +31 (0)70 318 81 89
MDTN *06 501 88189
F +31 (0)70 318 66 58
an.lefferts@mindef.nl

Inhoud

	Colofon	3
1	Inleiding	6
2	Referentiesituatie	9
3	De voorgenomen activiteit	11
4	Milieu	15
5	Procedurele aspecten	17
6	Literatuur	19

1 Inleiding

Voor de militaire luchthaven Eindhoven wordt op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit voorbereid. Op grond van het bepaalde in artikel 10.28 van de Wet luchtvaart zal in het luchthavenbesluit Eindhoven tevens het burgermedegebruik van de militaire luchthaven Eindhoven worden opgenomen. Het luchthavenbesluit wordt op voordracht van de minister van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het luchthavengebied is het gebied dat daadwerkelijk is bestemd voor gebruik als luchthaven. Het beperkingengebied is samengesteld uit de geluidszone, als weergave van de geluidsbelasting door alle startende en landende vliegtuigen, het obstakelbeheergebied waar maximaal toelaatbare hoogtes van objecten gelden en het vogelbeheersgebied waar regels gelden met het oog op de vogelaantrekkende werking. In het luchthavenbesluit wordt de 35 Kosteneenheden geluidszone van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer opgenomen. Tevens worden in het luchthavenbesluit een geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer en een geluidsruimte voor het commercieel burgerluchtverkeer vastgelegd. Voor het recreatief burgerluchtverkeer wordt een maximum aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis in het luchthavenbesluit vastgelegd. De luchthaven staat open voor burgerluchtvaart die een algemeen maatschappelijk belang dient en die volgens een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de Wet luchtvaart daartoe is gerechtigd. Voorts worden in het luchthavenbesluit de bestemming en het gebruik van grond binnen het beperkingengebied en regels voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd, waaronder de openstellingstijden van de luchthaven.

Als onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit wordt een Milieueffectrapport opgesteld en wordt een milieueffectrapportage-procedure doorlopen. De milieueffectrapportage-procedure start met het bekendmaken van een voornemen tot het opstellen van het Milieueffectrapport. Deze Notitie Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapport luchthaven Eindhoven, opgesteld door de ministeries van Defensie en van Infrastructuur en Milieu, dient hiertoe en bevat een beschrijving van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de milieu-aspecten die worden onderzocht en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt. Deze notitie zal worden gebruikt bij de raadpleging van het publiek, de betrokken bestuursorganen en de adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage). Het Milieueffectrapport is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

Op het luchthavenbesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Het vastleggen van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven Eindhoven is één van de in bijlage II van deze wet genoemde projecten. Daarom kan in het Milieueffectrapport worden volstaan met uitsluitend een beschrijving van de milieugevolgen van hetgeen in het luchthavenbesluit wordt vastgelegd en niet van alternatieven daarop. Dit is één van de maatregelen van de Crisis- en herstelwet die bijdraagt aan vereenvoudiging en daardoor versnelling van besluitvormingsprocedures voor de in de wet genoemde projecten.

Naar aanleiding van het Aldersadvies Schiphol, het daarbij behorende kabinetstandpunt en de luchtvaartnota heeft het Rijk de heer Alders verzocht om advies uit te brengen over de mogelijkheden ten aanzien van de ontwikkeling van burgerluchtvaart op de luchthavens Eindhoven en Lelystad in het kader van de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart. Gegeven de verwachte nationale marktvraag van 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020 heeft het kabinet de heer Alders als uitgangspunt meegegeven om te verkennen of 70.000 van deze vliegtuigbewegingen per jaar kunnen worden geacommodeerd op de luchthavens Eindhoven en Lelystad, waarbij een gelijkwaardige verdeling van 35.000 vliegtuigbewegingen over de beide luchthavens als richtgetal is meegegeven.

De heer Alders heeft op 22 juni 2010 advies uitgebracht over een gefaseerde ontwikkeling van de commerciële burgerluchtvaart op de militaire luchthaven Eindhoven van 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 10,8 km² (berekend met meteomarge¹ en zonder drempelwaarde²). Het kabinet heeft dit advies overgenomen in het kabinetsstandpunt dat op 14 december 2010 aan de Tweede Kamer is verzonden. De Tweede Kamer heeft tijdens het Algemeen Overleg over de luchtvaartnota op 7 februari 2011 gevraagd om een snelle uitvoering van het kabinetsstandpunt.

In het kabinetsstandpunt is opgenomen dat de ontwikkeling van Eindhoven Airport N.V. gefaseerd in twee tranches zal plaatsvinden. In de eerste tranche is voorzien dat Eindhoven Airport N.V. mag groeien naar een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 6 km² (berekend zonder meteomarge en met drempelwaarde). Dit komt overeen met een groei van circa 10.000 extra burgervliegtuigbewegingen per jaar. De uitvoering van de tweede tranche, waarin is voorzien in de ontwikkeling naar een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 10,8 km², is aan een aantal voorwaarden verbonden, waaronder het uitvoeren van hinderbeperkende maatregelen, zoals *Continuous Descent Approaches*, optimalisatie vertrekroutes, beperken *thrust reverse*, uitfasering van bepaalde vliegtuigtypen, tariefdifferentiatie en het gebruik van de zogenoemde *reduced flaps landing*. In 2015 zal worden getoetst of de genoemde voorwaarden zijn nagekomen dan wel met aanvullende maatregelen alsnog kunnen worden nagekomen.

Het gefaseerd beschikbaar stellen van het extra burgerluchtverkeer wordt geregeld met de vergunning voor burgermedegebruik op grond van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart. Nadat het luchthavenbesluit is vastgesteld zal op basis van een door Eindhoven Airport N.V. ingediende aanvraag door de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een vergunning voor burgermedegebruik worden verleend voor de bij de eerste tranche behorende burgergeluidsruimte. De tweede tranche komt beschikbaar indien uit een evaluatie is gebleken dat invulling is gegeven aan de hinderbeperkende voorwaarden, dan wel dat blijkt dat met aanvullende maatregelen deze

¹ Meteomarge: Om rekening te houden met variaties in de heersende windrichtingen wordt een toeslag gelegd op het aantal vliegtuigbewegingen: de zogenoemde meteomarge.

² Drempelwaarde: Bij toepassing van de drempelwaarde in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden worden bijdragen tot de geluidsbelasting waarvan de geluidsniveaus lager zijn dan 65 dB(A) buiten beschouwing gelaten.

voorwaarden alsnog kunnen worden vervuld. Als daaraan wordt voldaan zal, op basis van een door Eindhoven Airport N.V. ingediende aanvraag, aan Eindhoven Airport N.V. de burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 10,8 km² worden vergund.

In het luchthavenbesluit wordt de burgergeluidsruimte voor commercieel luchtverkeer vastgelegd in de vorm van een 35 Ke-geluidscontour met een oppervlakte in km².

In de beleidsbrief bezuinigingen van 8 april 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1) heeft de minister van Defensie geschreven dat uitgangspunt is dat Eindhoven een civiele luchthaven wordt en dat militair medegebruik zal afhangen van alternatieve mogelijkheden. Besluitvorming en/of uitvoering van deze ontwikkeling zal naar verwachting nog geruime tijd vergen. Verwacht wordt dat niet voor 2020 sprake zal zijn van omkering van de eigendomsverhouding. Dit is reden om vooralsnog uit te gaan van een militaire luchthaven Eindhoven met burgermedegebruik, waarvoor een militair luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart nodig is. Indien omkering van de eigendomsverhouding gaat plaatsvinden en Eindhoven daarmee een burgerluchthaven wordt, zal te zijner tijd op voordracht van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een (burger)luchthavenbesluit voor de burgerluchthaven Eindhoven op grond van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart in procedure worden gebracht en worden vastgesteld.

De beleidsbrief bezuinigingen vermeldt voorts het verminderen van het aantal F-16 jachtvliegtuigen en het verdelen van de F-16's over de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Dit brengt een kleinere behoefte aan reserveveldfuncties voor jachtvliegtuigen met zich, waardoor de reserveveldfunctie van Eindhoven kan (en zal) worden teruggebracht naar een functie voor een squadron gedurende een half jaar.

2 Referentiesituatie

Met een besluit van de staatssecretaris van Defensie van december 2007 is het luchtvaartterrein Eindhoven op grond van de Luchtvaartwet aangewezen als militair luchtvaartterrein. In dit aanwijzingsbesluit is ook de geluidszone (geluidsbelasting door alle startende en landende vliegtuigen) vastgesteld. Deze geluidszone is gebaseerd op het gebruik dat voortvloeit uit de militaire taken van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven zoals vastgelegd in het Structuurschema Militaire Terreinen. Deze taken omvatten de functie van thuisbasis voor vastvleugelige transportvliegtuigen, alsmede een aantal functies voor jachtvliegtuigen (waaronder een functie als reserveveld voor het gebruik door twee squadrons jachtvliegtuigen gedurende een half jaar) en bondgenootschappelijk medegebruik. Het commercieel burgermedegebruik in dit aanwijzingsbesluit is gebaseerd op 21.175 burgervliegtuigbewegingen per jaar waarvan 14.000 door vliegtuigen met een hoog *load classification number* of die langer zijn dan 39 m. In het Milieueffectrapport dat is opgesteld ter voorbereiding van het aanwijzingsbesluit staat dat dit commercieel burgermedegebruik overeenkomt met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 4,74 km². Het commercieel burgermedegebruik vindt plaats door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. Voorts vindt recreatief burgermedegebruik plaats en burgervliegverkeer met een algemeen maatschappelijk belang. Het burgermedegebruik wordt door de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (voorheen de minister van Verkeer en Waterstaat) verleend door middel van beschikkingen op basis van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet.

Op 5 augustus 2009 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) uitspraak gedaan op de beroepen tegen het aanwijzingsbesluit ingevolge de Luchtvaartwet. Het besluit is, voor zover het de aangewezen gronden betreft, door de ABRvS in stand gelaten, maar is, voor zover het de geluidszone betreft, vernietigd vanwege een motiveringsgebrek in de onderbouwing van de militaire functies en de daarvoor benodigde geluidsruimte. Als tijdelijke maatregel heeft de ABRvS met een voorlopige voorziening een geluidszone vastgesteld die vervalt op het tijdstip dat een nieuw aanwijzingsbesluit c.q. een luchthavenbesluit voor het militaire luchtvaartterrein in werking treedt. Deze geluidszone is berekend op basis van door de ABRvS geformuleerde uitgangspunten voor het militaire luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer. Voor het militaire luchtverkeer betreft dit het feitelijk gebruik in het jaar 2007 met een opslag van 5 procent alsmede het gebruik door één squadron F-16 jachtvliegtuigen gedurende zes maanden. Voor het commercieel burgerluchtverkeer betreft dit het feitelijk gebruik in het jaar 2007 met een opslag van 12,5 procent. Dit laatste komt overeen met een 35 Ke-geluidscontour met een oppervlakte van 4,1 km².

In de brief waarmee de resultaten van de berekening van de tijdelijke geluidszone door de minister van Defensie zijn aangeboden aan de ABRvS is geschreven dat binnen deze geluidszone niet alle aan het militaire luchtvaartterrein toegekende functies kunnen worden geacommodeerd. Op langere termijn biedt deze tijdelijke geluidszone onvoldoende ontwikkelruimte voor het militaire luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer op Eindhoven.

In verband met deze nodige ontwikkelruimte gelden ingevolge het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Besluit van 22 augustus 2011, Stb. 2011, nr. 391) regels op grond waarvan gemeenten bij de herziening van bestemmingsplannen moeten blijven uitgaan van de geluidszone behorende bij het aanwijzingsbesluit uit 2007.

In het Milieueffectrapport worden zowel de milieuaspecten van het gebruik dat ten grondslag ligt aan de geluidszone van de voorlopige voorziening als de milieuaspecten van het gebruik dat ten grondslag ligt aan de geluidszone behorende bij het aanwijzingsbesluit van december 2007 beschreven. De situatie die ten grondslag ligt aan de voorlopige voorziening geldt als referentiesituatie.

3 De voorgenenen activiteit

De militaire luchthaven Eindhoven vervult een aantal taken van het ministerie van Defensie voor met name vastvleugelige transportvliegtuigen, jachtvliegtuigen en helikopters. Op de militaire luchthaven vindt burgermedegebruik plaats, waaronder commercieel medegebruik, recreatief medegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang. Gegeven een verwachte nationale marktvraag van burgervliegtuigbewegingen in Nederland en het advies van de heer Alders over een verdere ontwikkeling van burgerluchtvaart op Eindhoven, zet het kabinet in op een uitbreiding van het commercieel burgermedegebruik dat plaatsvindt op Eindhoven. Het luchthavenluchtverkeer dat hoort bij dit militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit Eindhoven.

De militaire luchthaven Eindhoven (vliegbasis Eindhoven) is in de voorgenenen activiteit de thuisbasis voor de vastvleugelige transportvliegtuigen van het ministerie van Defensie en is de primaire militaire vliegbasis in Nederland voor luchtvracht- en passagiersvluchten, zowel met de eigen transportvliegtuigen als met vastvleugelige vliegtuigen en helikopters van internationale partnerlanden of ingehuurde vliegtuigen. Voor de luchttransporttaak heeft Defensie de beschikking over twee KDC-10 toestellen voor tankeroperaties en strategische luchttransporttaken, vier C-130 (Hercules) toestellen voor tactische luchttransporttaken en een G-IV (Gulfstream) voor VIP-transport. De vliegbasis fungeert als uitwijkhaven³, overloopveld⁴ en *Deployment Operating Base*⁵ en als reserveveld⁶. Het gebruik van deze functies komt overeen met maximaal het gebruik voor een squadron (F-16) jachtvliegtuigen gedurende een half jaar. De vliegbasis wordt als oefenveld⁷ gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases en vangt een deel op van de vliegtuigbewegingen van de andere vliegbases. Het betreft bijvoorbeeld vliegtuigbewegingen met helikopters die gestationeerd zijn op de vliegbasis Gilze-Rijen en PC-7 lesvliegtuigen die gestationeerd zijn op de vliegbasis Woensdrecht. Voorts vindt bondgenootschappelijk medegebruik plaats. Dit betreft medegebruik door vliegtuigen van Navo-bondgenoten in het kader van wederkerig gebruik van faciliteiten en gezamenlijke oefeningen. Het gaat hierbij onder andere

³ Uitwijkhaven: De functie van uitwijkhaven is vooral gekoppeld aan onvoorzienbare en doorgaans kortstondige omstandigheden (slecht weer, obstructie van terrein, etc.) waardoor een thuisbasis niet meer te gebruiken is voor (nationale en internationale) vliegtuigen.

⁴ Overloopveld: De functie van overloopveld wordt gebruikt om het deel van de vliegtuigbewegingen die de thuisbasis niet zelf kan faciliteren, op te vangen c.q. te accommoderen.

⁵ *Deployment Operating Base* (DOB): militair vliegveld waar infrastructuur aanwezig is om voor langere tijd een (nationale of internationale) jachtvliegeenheid te laten opereren. Nederlandse DOB's worden ook gebruikt voor het beoefenen van het snel en georganiseerd verplaatsen van eenheden van de eigen thuisbasis naar een uitzendlocatie in het kader van bijvoorbeeld *High Readiness Forces*. Dit wordt regelmatig door de Navo geëvalueerd.

⁶ Reserveveld: De functie van reserveveld is gekoppeld aan een planbare periode dat een thuisbasis niet toegankelijk is voor vertrekkend of naderend vliegverkeer. De meest gangbare reden is groot baanonderhoud.

⁷ Oefenveld: Vliegers dienen in het kader van de taakstelling en het hierin opgenomen Jaarlijks Oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) te maken op andere vliegvelden dan hun eigen thuisbasis.

om medegebruik door jachtvliegtuigen, helikopters, AWACS-vliegtuigen en transportvliegtuigen. In het luchthavenbesluit wordt de militaire geluidsruimte in de vorm van een 35 Ke-geluidscontour behorende bij de functies van de militaire luchthaven Eindhoven opgenomen. Het MER zal uitwijzen welke geluidsruimte hiermee gemoeid is.

Commercieel burgerluchtverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven vindt plaats door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. De ontwikkeling van het commercieel burgerluchtverkeer is opgenomen in het kabinetsstandpunt dat is opgesteld naar aanleiding van het Aldersadvies en is in lijn met de luchtvaartnota die door het kabinet is vastgesteld. Het rijksbeleid voorziet in een gefaseerde ontwikkeling van Eindhoven Airport N.V. met 25.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar tot een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 10,8 km² (berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde).

In de eerste tranche tot 2015 mag Eindhoven Airport N.V. groeien naar een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van maximaal 6 km² (berekend zonder meteomarge en met drempelwaarde). De *businesscase* die hieraan ten grondslag ligt, gaat eveneens uit van een combinatie (invoerset) van aantal vliegtuigbewegingen, vliegtuigtypes, vliegschema (aankomst- en vertrektijden) en de aanwezigheid van een *homecarrier*. De openstellingstijd voor het commercieel burgerluchtverkeer is van 07.00 uur tot 23.00 uur gedurende de gehele week, alsmede een extensieregeling tot 24.00 uur. In deze tranche zullen maximaal vier slots⁸ per dag worden vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur. Voor deze slots geldt een extensieregeling tot 01.00 uur. De tweede tranche, de ontwikkeling naar een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 10,8 km², is aan een aantal voorwaarden verbonden. In 2015 zal worden geëvalueerd of de voorwaarden zijn vervuld dan wel met aanvullende maatregelen alsnog kunnen worden vervuld. Als dat het geval is, zal de tweede tranche door middel van de vergunning voor burgermedegebruik op grond van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart beschikbaar worden gesteld.

De *businesscase* die aan de ontwikkeling van de tweede tranche ten grondslag ligt, gaat eveneens uit van een combinatie (invoerset) van aantal vliegtuigbewegingen, vliegtuigtypes, vliegschema (aankomst- en vertrektijden) en de aanwezigheid van een *homecarrier*. De openstellingstijd voor het commercieel burgerluchtverkeer is van 07.00 uur tot 23.00 uur gedurende de gehele week, alsmede een extensieregeling tot 24.00 uur. Hierbij wordt uitgegaan van maximaal acht slots per dag, die zullen worden vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur. Voor deze slots geldt een extensieregeling tot 01.00 uur. Deze vliegtuigbewegingen komen overeen met een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 10,8 km² (berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde).

In het MER worden de milieugevolgen van zowel alleen de eerste tranche als van de eerste en de tweede tranche gezamenlijk beschreven. Voor het MER en het luchthavenbesluit wordt de geluidsbelasting berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde.

⁸ Slot: Een slot is in de luchtvaart een internationale term voor de tijdsperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven.

Recreatief burgerluchtverkeer kan bestaan uit vliegtuigbewegingen met motorvliegtuigen, (motor-)zweefvliegtuigen, ultra light vliegtuigen, historische vliegtuigen en modelvliegtuigen. Dit vliegverkeer hoort tot de categorie kleine luchtvaart, waarvoor de geluidsbelastingmaat Kosteneenheid niet geldt. Voor het recreatief burgermedegebruik wordt in het luchthavenbesluit als grenswaarde voor de geluidsbelasting een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar opgenomen.

Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 2 van de Politiewet 1993. Dit vliegverkeer wordt meegenomen in de berekening van de militaire geluidsruimte.

In onderstaande tabel staat een overzicht van het militaire luchthavenluchtverkeer en het burgerluchthavenluchtverkeer waarvoor de milieueffecten worden onderzocht.

	Militair luchthavenluchtverkeer	Burgerluchthavenluchtverkeer
Voorlopige voorziening Raad van State augustus 2009	De 35 Ke-geluidszone, zoals opgenomen in de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State waarbinnen het militaire verkeer en het burgerverkeer afgewikkeld moeten worden, is berekend op basis van onderstaande gegevens.	
	Feitelijk gebruik in het jaar 2007 met een opslag van 5 procent alsmede gebruik 1 squadron jachtvliegtuigen gedurende zes maanden.	Feitelijk gebruik in het jaar 2007 met een opslag van 12,5 procent.
Aanwijzingsbesluit december 2007	De 35 Ke-geluidszone, zoals opgenomen in het Aanwijzingsbesluit december 2007 (en vernietigd door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State), is destijds berekend op basis van onderstaande gegevens.	
	- Thuisbasis vastvleugelige transportvliegtuigen. - Functies jachtvliegtuigen (reservebasis voor 2 squadrons jachtvliegtuigen gedurende zes maanden, DOB, RF/AF en oefenveld). - Bondgenootschappelijk medegebruik	Commercieel: 21.175 vliegbewegingen per jaar, waarvan 14.000 door "zware" vliegtuigen en vliegtuigen die langer zijn dan 39 m (volgens met opgestelde MER overeenkomend met een 35 Ke-contour van 4,74 km²). Recreatief. Algemeen maatschappelijk belang
Eerste tranche	- Thuisbasis vastvleugelige transportvliegtuigen. - Uitwijkhaven, overloopveld, DOB en reserveveld: voor 1 squadron jachtvliegtuigen gedurende zes maanden. - Oefenveld. - Bondgenootschappelijk medegebruik.	Commercieel - 35 Ke-geluidsruimte 6 km² (berekend zonder meteomarge en met drempelwaarde). - Openstellingstijd 07.00 – 23.00 uur gedurende de gehele week (extensieregeling tot 24.00 uur). - Maximaal vier slots tussen 23.00 en 24.00 uur (extensieregeling tot 01.00 uur). Recreatief. Algemeen maatschappelijk belang.

Tweede tranche	Idem (als eerste tranche).	Commercieel - 35 Ke-geluidsruimte 10,8 km² (berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde). - Openstellingstijd 07.00 – 23.00 uur gedurende de gehele week (extensieregeling tot 24.00 uur). - Maximaal acht slots tussen 23.00 en 24.00 uur. (extensieregeling tot 01.00 uur). Recreatief. Algemeen maatschappelijk belang.
----------------	----------------------------	--

4 Milieu

De milieueffectrapportage-procedure is gereguleerd door de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. Doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorbereiding en vaststelling van besluiten.

De milieueffecten van het luchthavenluchtverkeer moeten zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd en worden beoordeeld aan de hand van de geldende wet- en regelgeving. In het Milieueffectrapport worden de milieueffecten beschreven van de voorgenomen activiteit. Deze worden in het Milieueffectrapport vergeleken met de milieueffecten van de situaties behorende bij de voorlopige voorziening (referentiesituatie) en van de situatie behorende bij het aanwijzingsbesluit van december 2007. Van de voorgenomen activiteit worden de milieueffecten van alleen de eerste tranche en van de eerste en tweede tranche gezamenlijk gepresenteerd in het Milieueffectrapport.

In het Milieueffectrapport worden de volgende milieueffecten beschreven: geluidsbelasting, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur en gezondheid. Daarnaast wordt aandacht besteed aan bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie, ruimtelijke kwaliteit en verkeer en vervoer/verkeersontwikkeling anders dan luchtverkeer. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten.

Het MER moet een beknopte beschrijving bevatten van relevante wet- en regelgeving en beleid en van eerder genomen besluiten en procesgang.

Geluidsbelasting

De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer wordt, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML), uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde. Als onderdeel van het beperkingengebied wordt de 35 Ke-geluidszone gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 30 Ke tot en met 65 Ke. Voorts worden de 35 Ke-geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer en de 35 Ke-geluidsruimte voor het commercieel burgerluchtverkeer gepresenteerd. Van de geluidszone en de beide geluidsruimten worden tevens de oppervlakte in km² en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidszone en geluidsruimten gepresenteerd (op basis van recentst beschikbare woningbestand). De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer dat plaatsvindt tussen 23.00 uur en 07.00 uur wordt gepresenteerd in een 26 dB(A) L_{Aeq}-contour. Bij de beoordeling van de geluidsbelasting wordt een mogelijke optimalisatie van vertrekroutes betrokken. Voor het burgerluchtverkeer wordt conform het kabinetsstandpunt voor de tweede tranche rekening gehouden met hinderbeperkende maatregelen zoals *Continuous Descent Approach* glijvluchtnaderingen, beperken van het gebruik van "thrust reverse" en het gebruik van de zogenoemde "reduced flaps landing".

Externe veiligheid

De externe veiligheid van het luchthavenluchtverkeer wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), voor de waarden 10⁻⁷, 10⁻⁶, 10⁻⁵ en 5x10⁻⁵ PR en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in

km² en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen gepresenteerd. Voor de beoordeling van externe veiligheid bij militaire luchthavens is nog geen normering vastgesteld, daarom wordt volstaan met een kwalitatieve beschouwing.

Luchtkwaliteit

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit geen rekening gehouden behoeft te worden met luchtkwaliteit. Op basis van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. Niettemin wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen. Het betreft stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Aanvullend worden voor stikstofdeposities en vluchtige organische stoffen (VOS; geur) de immissiewaarden bepaald. Bij het bepalen van luchtverontreinigende immissies wordt rekening gehouden met de verwachte toename van het aantal wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal burgervliegtuigbewegingen. In het MER wordt specifieke aandacht besteed aan agrarische bedrijven. De luchtkwaliteit wordt bepaald voor de zichtjaren 2014, 2015 en 2024.

Natuur

In het MER wordt een inventarisatie opgenomen van Natura2000-gebieden, de EHS en gebieden met een potentiële vogelaantrekkende werking die zich rondom de luchthaven bevinden. In het MER wordt onderzocht welke effecten de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit hebben op de geïnventariseerde natuurgebieden. Tevens wordt in het MER gekeken naar de effecten op bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie en ruimtelijke kwaliteit.

Gezondheid

Voor het aspect gezondheid zal in het kader van deze m.e.r. een gezondheidseffectscreening (GES) worden uitgevoerd. Hiertoe zullen de milieueffecten in GES-scores worden vertaald. De GGD Brabant-Zuidoost heeft aangekondigd eventuele gezondheidseffecten te monitoren met een vragenlijst-onderzoek.

Overige aspecten

In het MER wordt een overzicht gegeven van ontbrekende informatie over onder andere relevante milieuaspecten, voorspellingsmethodieken en gevolgen voor het milieu. Aangegeven zal worden in hoeverre deze leemten een rol spelen in de verdere besluitvorming. Het MER bevat een zelfstandig leesbare samenvatting waarin de belangrijkste bevindingen uit het MER worden belicht. Het MER en met name de samenvatting worden geschreven voor een breed publiek.

5 Procedurele aspecten

Voor de voorbereiding van het luchthavenbesluit Eindhoven wordt de uitgebreide milieueffectrapportage-procedure gevolgd. De formele start van de procedure begint met het bekendmaken van de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau (het onderhavige document), waarin de voorgenomen activiteit staat beschreven, alsmede de milieu-informatie die in het Milieueffectrapport moet worden beschreven. De concept Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt bekendgemaakt door het ministerie van Defensie, dat als vertegenwoordiger van het kabinet optreedt als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit.

De concept Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt door het ministerie van Defensie gepubliceerd en ter visie gelegd, voor advies aangeboden aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en het bestuur van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Best, Eersel, Eindhoven, Oirschot, Veldhoven, Bladel, Son en Breugel, Sint-Oedenrode, Bergeijk en Laarbeek. De concept Notitie wordt voorts aangeboden aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven, de Alderstafel Eindhoven en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

Gedurende vier weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en worden de betrokken ministeries en adviseurs in de gelegenheid gesteld te adviseren over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

Eventuele inspraakreacties en adviezen worden meegenomen bij het opstellen van de definitieve Notitie Reikwijdte en detailniveau door het ministerie van Defensie.

Op basis van de Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt het Milieueffectrapport opgesteld.

Het Milieueffectrapport levert de milieu-informatie aan voor het opstellen van het ontwerp-luchthavenbesluit.

Met de betrokken provincie en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het ontwerp-luchthavenbesluit en het Milieueffectrapport. Het ontwerp-luchthavenbesluit wordt samen met het Milieueffectrapport door het ministerie van Defensie gedurende zes weken ter inzage gelegd overeenkomstig de procedures van de Wet luchtvaart en de Algemene wet bestuursrecht. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Daarnaast wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld het MER te toetsen.

Na ontvangst van de zienswijzen en het advies wordt het ontwerp-luchthavenbesluit door de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu opgesteld en voor behandeling aangeboden aan de Ministerraad. Na instemming van de Ministerraad wordt het vervolgens voor advies aangeboden aan de Raad van State.

Na ontvangst van het advies wordt het luchthavenbesluit op voordracht van de minister van Defensie, in overeenstemming met de staatssecretaris van

Infrastructuur en Milieu, gereed gemaakt voor vaststelling door HM de Koningin. Na ondertekening wordt het luchthavenbesluit gepubliceerd en treedt het luchthavenbesluit in werking.

In onderstaande afbeelding staat een overzicht van de te doorlopen stappen.

Openbare bekendmaking voornemen

Het bevoegd gezag (de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu) maakt bekend dat een MER zal worden gemaakt en legt het voornemen (concept Notitie Reikwijdte en detailniveau) ter visie.

Raadplegen over reikwijdte en detailniveau van het MER

Gedurende vier weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen en adviezen te geven over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

Opstellen van het MER

Op basis van de Notitie Reikwijdte en detailniveau wordt het Milieueffectrapport opgesteld.

Openbaarmaken van het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit

Met de betrokken provincie en gemeenten wordt bestuurlijk overleg gevoerd over het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit.
Het MER wordt samen met het ontwerp-luchthavenbesluit gedurende zes weken ter visie gelegd. Een ieder kan hierop zienswijzen indienen.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Advies over volledigheid van het MER.

Besluit en bekendmaking luchthavenbesluit

Vaststelling luchthavenbesluit door HM de Koningin, op voordracht van de minister van Defensie in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, na behandeling in de Ministerraad en advisering door de Raad van State.

6 Literatuur

Wet luchtvaart, Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (Staatsblad 2008, 561)

Besluit militaire luchthavens (Staatsblad 2009, 72)

Milieueffectrapport Militair Luchtvaartterrein Eindhoven, januari 2005, alsmede de aanvullingen 6 september 2005, 23 december 2005, september 2006, september 2006 en januari 2007

Aanwijzing militair luchtvaartterrein Eindhoven, 18 december 2007

Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, 5 augustus 2009

Luchtvaartnota "Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie", april 2009

Advies van de heer Alders inzake Eindhoven, juni 2010

Kabinetsstandpunt bij het advies Alders Eindhoven (Kamerstuk 31 936, nr. 45)

Beleidsbrief Defensie (Kamerstuk 32 733, nr. 1)