

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Eindhoven Airport NV

t.a.v. [REDACTED]
Luchthavenweg 13
5657EA Eindhoven

Datum 11 april 2023
Betreft Verzoek om aanvullende informatie m.b.t. uw aanvraag vergunning
Wet natuurbescherming project Exploitatie luchthaven Eindhoven
Airport

Geachte [REDACTED],

Met deze brief verzoek ik u om uw vergunningaanvraag en passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning) van 1 oktober 2020 vóór 15 augustus 2023 aan te vullen. Dit naar aanleiding van ingediende zienswijzen op de ontwerpvergunning.

Aanleiding

Door zowel Eindhoven Airport NV als Luchthaven Schiphol als Rotterdam The Hague Airport zijn aanvragen ingediend voor een Wnb-vergunning. Naar aanleiding van deze aanvragen zijn ontwerpvergunningen opgesteld en gepubliceerd (voor Eindhoven Airport NV betreft dit het ontwerpbesluit d.d. 15 februari 2021 met kenmerk DGNVLG / 20250895). Op die ontwerpvergunningen zijn ten aanzien van alle drie genoemde luchthavens zienswijzen ingediend over, per luchthaven, verschillende onderwerpen. Voor alle drie luchthavens geldt dat er zienswijzen zijn ingediend over de onderwerpen stikstof, referentiesituatie en samenstelling van de vliegtuigvloot waarmee stikstofdepositie wordt veroorzaakt.

Naar aanleiding van zienswijzen en advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is Schiphol gevraagd nieuwe berekeningen te maken op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan.

In de kamerbrief van 24 juni 2022¹ is aangegeven dat de uitgangspunten die voor de verlening van een natuurvergunning voor Schiphol en toetsing van een passende beoordeling door Schiphol worden gehanteerd ten aanzien van referentiesituatie en vlootsamenstelling, eveneens van toepassing zullen zijn bij de beoordeling van de aanvragen om natuurvergunningen van de andere luchthavens. Ook aan deze luchthavens wordt verzocht om de passende beoordeling aan te vullen.

Benodigde aanvullingen

¹ Bijlage bij IenW/BSK-2022/138570

Directoraat-generaal Natuur en Visserij

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

[REDACTED]
[REDACTED]

Ons kenmerk
DGNVLG / 22199487

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
2

In het verlengde van eerdergenoemde kamerbrief van 24 juni 2022 en na uitgebreide overweging geef ik in **bijlage 1** de uitgangspunten weer die ik bij de besluitvorming zal hanteren ten aanzien van de referentiesituatie, en de daarin te betrekken vlootsamenstelling, zodat u daarmee rekening kunt houden bij uw aanvulling.

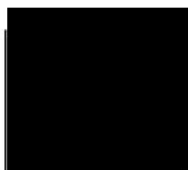
Ik verzoek u om de stikstofberekeningen ten aanzien van de luchtgebonden activiteiten en de daarmee samenhangende grondgebonden activiteiten en verkeersaantrekkende werking hierop aan te passen en daarbij inzichtelijk te maken op welke manier u de daarvoor benodigde invoergegevens hebt samengesteld.

Als blijkt dat het huidige gebruik of de beoogde exploitatie van de luchthaven meer stikstofdepositie tot gevolg kan hebben in vergelijking met de depositie die kon worden veroorzaakt in de referentiesituatie onderzoek dan maatregelen om de extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te voorkomen. Betrek bij de toetsing op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden ook grensoverschrijdende effecten (e.g. Vlaamse Natura 2000-gebieden).

Verder verzoek ik u de punten die zijn opgenomen in **bijlage 2** te verduidelijken en/of aan te vullen.

Ik zie uw aanvulling met belangstelling tegemoet. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met [REDACTED], [REDACTED] in [REDACTED]. [REDACTED] telefoonnummer is [REDACTED] en zijn e-mailadres is [REDACTED]

Minister voor Natuur en Stikstof,
namens deze:



MT-lid Natuur Directoraat-Generaal Natuur en Visserij

Bijlage 1. Uitgangspunten referentiesituatie

- De referentiesituatie wordt ontleend aan hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum.
- Omdat de Europese referentiedatum varieert per Natura 2000-gebied dat wordt geraakt door de aangevraagde activiteit, geldt per Natura 2000-gebied een datum die de toegestane referentiesituatie bepaalt.
- De referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden is publiekrechtelijk ingeperkt door de geluidscontour in het Koninklijk besluit uit 1979 en/of door het Luchthavenbesluit Eindhoven uit 2014. Beoordeeld moet worden welke inperking de meest vergaande is voor die gebieden. Die inperking, en de bijbehorende stikstofdepositie, vormt de nieuwe referentiesituatie voor die gebieden.
- De depositie die kon worden veroorzaakt door vliegtuigbewegingen in de betrokken referentiesituatie, moet worden bepaald aan de hand van een toegestaan, maar ook realistisch vlootscenario op het moment dat de referentiesituatie werd bepaald (zie hierna onder 'realistisch vlootscenario').
- Als gevolg van de exploitatie van de luchthaven Eindhoven Airport is er een aantrekkende werking op wegverkeer. Dit omvat ook verkeer op het luchthaventerrein zoals taxi's, halen en brengen en bussen die niet onder de grondgebonden activiteiten van de luchthaven zelf vallen. De depositie die in de betrokken referentiesituatie kon worden veroorzaakt als gevolg van de verkeersaantrekkende werking (op basis van een realistisch vlootscenario) wordt bepaald aan de hand van de meest recente verkeersemisiefactoren en het meest recente wegenmodel. Om het juiste detailniveau te bepalen voor de berekening van de effecten als gevolg van de verkeersaantrekkende werking dient de omvang van de verkeersaantrekkende werking (c.q. motorvoertuigbeweging per etmaal per rijrichting) zowel absoluut als relatief in beeld gebracht te worden ten opzichte van het reeds aanwezige wegverkeer en de ligging van de Natura 2000-gebieden.
- Depositie die kon worden veroorzaakt door de exploitatie van de luchthaven in de betrokken referentiesituatie en zal worden veroorzaakt in de aangevraagde situatie, moet worden bepaald aan de hand van de huidige kengetallen en de AERIUS Calculator versie zoals vastgelegd in artikel 2.1, eerste lid, van de Regeling natuurbescherming. Dat geldt ook voor de depositie veroorzaakt op de relevante Belgische en Duitse Natura 2000-gebieden.

Dat betekent het volgende voor de referentiesituatie van het project Exploitatie Eindhoven Airport, die moet worden beoordeeld bij het besluit op de vergunningaanvraag:

1. Voor het project Exploitatie Luchthaven Eindhoven Airport is toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994).² De referentiesituatie wordt, gedifferentieerd naar verschillende gebieden, dus in eerste instantie bepaald door hetgeen mogelijk was op de verschillende referentiedata.
2. De toestemming op de Europese referentiedatum is publiekrechtelijk ingeperkt met het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014, Staatsblad 2014, 356 (verder LHB 2014), door voor het civiele luchtverkeer een afzonderlijke geluidscontour vast

² Zie KB 6 september 1979, nr. 45, Stcrt. 1979, 179.

te stellen. Het LHB 2014 is de nu nog geldende toestemming. De civiele 35 Ke geluidscontour van het LHB 2014 is voor de vaststelling van het bestaand recht de enige relevante beperking van het luchtgebonden projectonderdeel, mits deze civiele contour ook past binnen de geluidscontour in het Koninklijk besluit uit 1979. De geluidscontour in het besluit uit 1979 is destijds vastgesteld voor het civiele, militaire en maatschappelijke luchtverkeer.

Realistisch vlootscenario

Voor de afleiding van de vlootsamenstelling gelden twee uitgangspunten:

- Uitgangspunt is in lijn met het, na de ontwerpvergunning, verschenen toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage³ dat voor de berekening van de stikstofemissies in de referentiesituatie moet worden uitgegaan van een gebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen. Dit betekent dat de selectie van vliegtuigtype/motorcombinaties representatief dient te zijn: de samenstelling van de vloot heeft zich realistisch gezien moeten kunnen voordoen.

Dat betekent het volgende voor de werkwijze waarop de vlootsamenstelling in de referentiesituatie dient te worden afgeleid. De werkwijze kan aansluiten bij:

- het verkeersscenario onderliggend aan de vaststelling van de publiekrechtelijke inperkingen zoals opgenomen in het meest beperkend besluit; óf,
- de verkeerssituatie zoals in werkelijkheid voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest inperkende besluit.

Werkwijze als aangesloten wordt bij het verkeersscenario onderliggend aan de vaststelling van de publiekrechtelijke inperkingen zoals opgenomen in het meest beperkend besluit.

Met deze werkwijze is het vertrekpunt het verkeersscenario dat de basis is geweest voor de afleiding van de geluidzone voor het meest beperkend besluit. Het gaat dan om het aantal vliegtuigbewegingen dat als uitgangspunt is opgenomen voor de verschillende geluidscategorieën, het baangebruik en de routemodellering zoals verondersteld in het milieueffectrapport dat onderliggend is aan het meest beperkend besluit. Hierbij geldt:

- De selectie van vliegtuigtype/motorcombinaties wordt afgeleid van hetgeen voor een maatgevend jaar werkelijk is voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest beperkend besluit.
- Ieder vliegtuigtype kent meerdere combinaties met verschillende motoren. Om de verdeling van de vliegtuigtype/motorcombinatie te bepalen per geluidscategorie zijn twee routes mogelijk.

Route A (vliegtuigtype met meest voorkomende motortype):

1. Eerst wordt de jaarlijkse verdeling van vliegtuigtypes per geluidscategorie afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes.

³ Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport (projectnummer: 3526, 21 april 2021).

2. Voor de selectie van de motor per vliegtuigtype kunnen alleen de combinaties die voldoen aan het criterium "meest voorkomende vliegtuig/motorcombinatie per vliegtuigtype" worden meegenomen.
3. De jaarlijkse verdeling van vliegtuigtypes per geluidscategorie wordt afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op: alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie met minimaal 100 vliegbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuigtype/-motorcombinatie die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort.

Route B (alle voorkomende vliegtuigtype/motorcombinaties):

1. De jaarlijkse verdeling van alle voorkomende vliegtuigtype/motorcombinaties per geluidscategorie wordt afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes, vliegtuigtype/motorcombinaties (waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op: alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinaties met minimaal 100 vliegbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort).
- Een maatgevend jaar binnen de uitvoeringsperiode van het besluit volgt uit het daadwerkelijk voorgekomen verkeer na afschaling/opschaling per geluidscategorie tot het aantal vliegtuigbewegingen dat als uitgangspunt is opgenomen voor de verschillende geluidscategorieën (in overeenstemming met het verkeersscenario onderliggend aan het meest beperkend besluit).
 - De emissiegegevens van het motortype moeten worden ontleend aan de meest recente emissiedatabase.
 - De totale emissieruimte als gevolg van de vlootsamenstelling en de verkeersaantrekkende werking in de referentiesituatie dient te voldoen aan alle overige bepalingen zoals opgenomen in het meest beperkend besluit.

Werkwijze als aangesloten wordt bij de verkeerssituatie zoals in werkelijkheid voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest inperkende besluit.

Voor zover in overeenstemming met het meest beperkende besluit kan, in afwijking van hetgeen hierboven beschreven, als werkwijze aangesloten worden bij de verkeerssituatie zoals in werkelijkheid voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest beperkend besluit. Hierbij geldt:

- De verkeerssituatie zoals in werkelijkheid voorgekomen bestaat uit de volgende elementen:
 - a) het aantal vliegtuigbewegingen, de voorgekomen verdeling over de verschillende geluidscategorieën en afstandsklassen;
 - b) de voorgekomen vliegtuigtypes, vliegtuigtype/motorcombinaties (waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op: alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinaties met minimaal 100 vliegtuigbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort);
 - c) het baangebruik en de routemodellering in overeenstemming met daadwerkelijk gebruik.

- Indien er nog meer of minder vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de geluidscontour en eventuele overige publiekrechtelijke beperkingen in het betreffende jaar, wordt de verkeerssituatie geschaald met een vaste schaalfactor (evenredig over de geluidcategorieën, routes en baangebruik) tot de eerste publiekrechtelijke grenswaarde is bereikt. Voor de mate waarin binnen de voorgeschreven geluidscontour kan worden geschaald is het eerste individuele punt van de geluidscontour dat geraakt wordt bepalend.
- De emissiegegevens van het motortype moeten worden ontleend aan de meest recente emissiedatabase.
- De totale emissieruimte als gevolg van de vlootsamenstelling en de daarmee samenhangende grondgebonden activiteiten en de verkeersaantrekkende werking in de referentiesituatie (in het betreffende jaar) dient te voldoen aan alle overige bepalingen zoals opgenomen in het meest beperkende besluit.

Bijlage 2. Overige punten ter verduidelijking en/of aanvulling

Baanonderhoud

De passende beoordeling van 2020 geeft geen inzicht in de effecten als gevolg van (groot en klein) baanonderhoud. Beheer en onderhoud zijn onlosmakelijk verbonden aan een project. Daarom dient in de aanvulling inzichtelijke te worden gemaakt wat de gevolgen zijn van de voorgenomen activiteit t.o.v. de referentiesituatie. Ook tijdelijke deposities dienen zelfstandig beoordeeld te worden om significante effecten uit te sluiten.

Geluid- en visuele verstoring door civiel vliegverkeer

Ga na met welke frequentie in 2019 boven Natura 2000-gebieden (en in een zone van twee kilometer daarom heen) op een lagere hoogte dan 2.000 voet is gevlogen en of dit heeft kunnen leiden tot significante effecten in het licht van de voor deze gebieden vastgestelde instandhoudingsdoelen.

Conservatieve aanname verstoring

In de passende beoordeling wordt de geluidbelasting van 43 dB(A) L_{eq} als drempelwaarde gehanteerd voor mogelijke verstoring van vogels en aangenomen dat dit overeen komt met ongeveer 46 dB(A) L_{den} . Verduidelijk dat dit een conservatieve aanname gelet op de verschillende weging van geluidbelasting over het etmaal in de L_{den} -geluidsmaat.

Aanvullend onderzoek vogelaanvaringen en jaarlijks afschot.

Maak inzichtelijk of de combinatie van vogelaanvaringen en jaarlijks afschot vanwege de veiligheid van het vliegverkeer significante effecten kunnen hebben op vogelsoorten, waarvoor instandhoudingsdoelen in Natura 2000-gebieden zijn vastgesteld.

APU-gebruik

In het MER luchthaven Eindhoven, onderliggend aan het LHB 2014 is voor het civiele verkeer aangenomen dat de APU in 25% van de afhandelingen wordt gebruikt. In de passende beoordeling van 2020 is voor de situatie LHB 2014 aangenomen dat de APU in 88% van de afhandelingen wordt gebruikt. Verduidelijk waar dit percentage op is gebaseerd en licht toe waarom dit representatief is voor de referentiesituatie.

Literatuur en onderzoeken

In de passende beoordeling is verwezen naar literatuur en onderzoeken. Voor zover die niet openbaar toegankelijk zijn, dienen die aangeleverd te worden.