



Koninklijke Luchtmacht

Luchthaven Eindhoven Overleg  
t.a.v. Ir. G.Ch.F.M. Depla  
Dijk 7  
5521 AW Eersel

**Ministerie van Defensie**  
**LSK:PLV CLSK CHEF STAF**  
LSK:DIRECTIE OPERATIES

*Locatie*  
Breda - Commando  
Luchtstrijdk.  
Luchtmachtplein 1  
Breda

*Postadres*  
Postbus 8762  
4820 BB BREDA  
MPC 92A

**Contactpersoon**  
LTKOL Drs. ing. G. de Steur  
*Projectl. Luchtvl. Besluit ASC*

G.d.Steur@mindef.nl

www.luchtmacht.nl

**Onze referentie**  
CLSK2024004804

*Bij beantwoording, datum,  
onze referentie en onderwerp  
vermelden.*

Datum 21 mei 2024  
Betreft Voortgang wijziging Luchthavenbesluit Eindhoven icm  
toename stikstofdepositie

Geachte heer Depla,

Het Ministerie van Defensie is, in overeenstemming met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, al enige tijd bezig een wijziging van het Luchthavenbesluit (LHB) voor de militaire luchthaven Eindhoven te realiseren. De aanleiding hiervoor is de implementatie van het sturingsmodel voor civiel geluid. Het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) wordt van de voortgang transparant en regelmatig op de hoogte gehouden.

In maart 2024 is in het LEO aangekondigd dat we extra stappen moeten nemen voor het wijzigen van het Luchthavenbesluit. Ik informeer u, zoals toegezegd aan het LEO, met deze brief over deze extra stappen en de implicaties die dit heeft voor de wijziging van het Luchthavenbesluit.

#### Relatie luchthavenbesluit, milieueffectrapportage en vergunning Wet natuurbescherming

Om tot een wijziging van het Luchthavenbesluit te komen zijn een milieueffectrapportage (MER) en een natuurvergunning benodigd. De aanvraag om de natuurvergunning voor het voorgenomen militair gebruik van de luchthaven Eindhoven is in november 2022 door het Ministerie van Defensie ingediend bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Daardoor is de Omgevingswet – die op 1 januari 2024 in werking is getreden – nog niet van toepassing op de aanvraag en geldt de Wet natuurbescherming totdat de natuurvergunning onherroepelijk is. Daarna is de Omgevingswet wel van toepassing en geldt de natuurvergunning als omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit.

De kaders voor het MER zijn gegeven in de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) en de reactienota zienswijzen NRD, die eerder zijn gepubliceerd en met uw overleg zijn gedeeld. Vanuit deze kaders zijn onderzoeken en berekeningen opgestart voor onder andere geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en natuur. Als het MER gereed is zal het getoetst worden door de commissie m.e.r. De onderzoeken en berekeningen voor het MER zijn ook gebruikt voor de natuurvergunningsaanvraag door Defensie.

### Toename stikstofdepositie

In de (Aerius) berekeningen voor de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is de referentiesituatie op basis van het LHB 2014 vergeleken met het beoogd militair gebruik van onder meer de C-390 en de vloot MRTT vliegtuigen.

Uit eerdere voorlopige berekeningen, met een ander vlootscenario, bleek reeds een toename van stikstofdepositie. Defensie heeft hierop kritisch gekeken naar het beoogd militair gebruik (welke vliegtuigen en hoeveelheid starts/landingen). Het beoogd militair gebruik is naar beneden bijgesteld tot een operationeel verantwoord minimum, waarmee de eerder berekende verhoging van de stikstofdepositie meer dan gehalveerd is. Uit de definitieve berekeningen blijkt echter dat er ook na de neerwaartse bijstelling een toename is in stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie voor het beoogd militair gebruik.

Hieronder is de maximale depositietoename per Natura 2000-gebied gegeven in mol N/ha/jr voor het grond- en luchtgebonden militaire gebruik van de Vliegbasis Eindhoven.

<b>N2000 gebied</b>	<b>max depositie</b>
Weerter- en Budeierbergen & Ringselven	0,18
Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux	0,40
Strabrechtse Heide & Beuven	0,31
Kempenland-West	0,69
Regte Heide & Riels Laag	0,10
Kampina & Oisterwijkse Vennen	0,31
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	0,12
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	0,06

### Extra stappen

Om een natuurvergunning te verkrijgen is het, waar het gaat om stikstofeffecten, nodig om een aantal stappen te doorlopen om de negatieve natuureffecten van de toename van de stikstofdepositie te mitigeren of compenseren. Deze worden in de afbeelding hieronder weergegeven. Stap 1 en 2 zijn reeds doorlopen. Uit Stap 1 kwam een te hoge toename van de stikstofdepositie. Met Stap 2 (intern salderen) is kritisch gekeken naar het beoogd militair gebruik. Dat is neerwaarts bijgesteld en heeft geleid tot een substantieel lagere toename van de stikstofdepositie. Deze toename is evenwel nog te hoog (> 0,00 mol/ha/jr). Stap 3 is een reeds lopend ecologisch onderzoek binnen de onderzoeken voor het MER. De huidige planning is dat deze op 1 juli 2024 is afgerond.

Voor de Passende Beoordeling (uit stap 4) en het bepalen van de opgave voor mitigatie (uit stap 4) of compensatie (uit stap 5) is op 16 april jl. opdracht gegeven door het Rijksvastgoedbedrijf aan Royal Haskoning DHV. Ook worden de mogelijkheden om de stikstofdepositie te mitigeren (extern salderen) onderzocht. De staat van de natuur, zoals vastgelegd in de zogenaamde natuurdoelanalyses, beperkt echter de mogelijkheden om het instrument extern salderen in te zetten. Om scherp te krijgen of extern salderen in het geval van het LHB Eindhoven mogelijk is, gaat Defensie in gesprek met het ministerie van LNV (bevoegd gezag voor de natuurvergunning) en de provincie Noord-Brabant.

Ministerie van Defensie

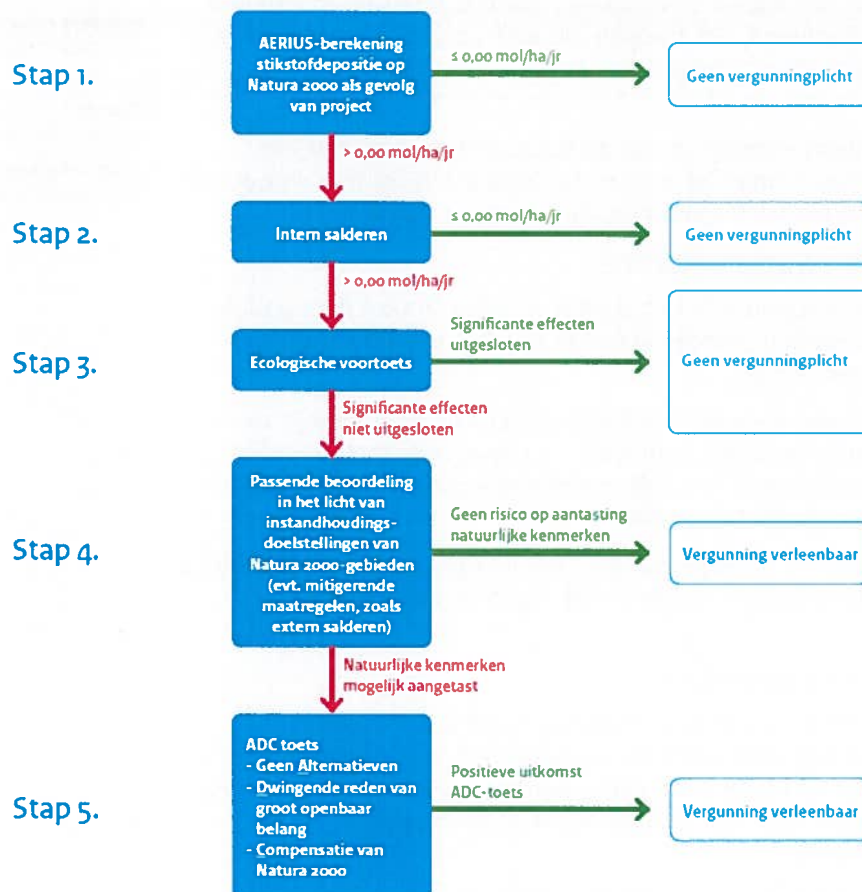
LSK:PLV CLSK CHEF STAF  
LSK:DIRECTIE OPERATIES

Datum

21 mei 2024

Onze referentie

CLSK2024004804



Ministerie van Defensie  
LSK:PLV CLSK CHEF STAF  
LSK:DIRECTIE OPERATIES

Datum  
21 mei 2024

Onze referentie  
CLSK2024004804

### Gevolgen van de extra stappen

Het nemen van deze extra stappen betekent dat de einddatum voor de wijziging van het Luchthavenbesluit helaas naar achteren schuift. Dat het tijdig verkrijgen van een natuurvergunning een risico vormde voor de planning is eerder gecommuniceerd aan het LEO.

De huidige verwachting is dat voor het doorlopen van de (extra) stappen minimaal een jaar nodig is. Die bestaat uit 6 maanden van onderzoek (ecologische voortoets en passende beoordeling) en 6 maanden voor het komen tot definitieve afspraken over mitigatie en/of compensatie (extern salderen als onderdeel van stap 4 en/of ADC toets volgens stap 5). Voor de onderzoeken is inmiddels opdracht gegeven en daarmee is er meer duidelijkheid over de doorlooptijd. Voor het komen tot afspraken over mitigatie en/of compensatie is slechts een schatting te geven, waarbij de hierboven genoemde 6 maanden in beginsel optimistisch is. Allereerst is deze stap afhankelijk van de resultaten uit de onderzoeken. Daarnaast moet hierbij gesproken worden met gemeenten, provincie Noord-Brabant, het Ministerie van LNV en natuurbeheerders en/of andere externe partijen. Als voor prioritair habitattypen significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, is in het geval van een ADC-toets advies van de Europese Commissie nodig, wat aanzienlijk negatieve consequenties kan hebben voor de doorlooptijd.

Nadat bovengenoemde onderzoeken zijn afgerond en concrete maatregelen zijn

genomen om de effecten op de natuur te mitigeren en/of compenseren kan een natuurvergunning worden verleend. De stappen die nodig zijn voor het verlenen van de vergunning zijn gepland in parallel met het afronden van het ontwerp Luchthavenbesluit.

**Ministerie van Defensie**  
**LSK:PLV CLSK CHEF STAF**  
LSK:DIRECTIE OPERATIES

Door de hierboven beschreven vertraging van de natuurvergunning kan het Luchthavenbesluit naar verwachting niet eerder dan eind 2026 worden afgegeven, waarbij zoals voorheen verdere vertraging niet kan worden uitgesloten.

**Datum**  
21 mei 2024

**Onze referentie**  
CLSK2024004804

#### Wat wordt gedaan om de gevolgen te beperken

Aan de onderzoeken en deelrapporten van het MER wordt, conform huidig plan, verder gewerkt. Verder zal parallel worden gewerkt aan het ontwerp voor de wijziging van het Luchthavenbesluit.

Door het parallel uitvoeren van stappen wordt geprobeerd de doorlooptijd zo beperkt mogelijk te houden. Daarnaast is ingezet op regie, door meer overleg tussen ketenpartners te organiseren en de planning van kritische mijlpalen daar regelmatig onderwerp van gesprek te maken.

Ondertussen zal Defensie via de Medegebruikvergunning (MGV) blijven sturen op afname van de civiele geluidbelasting om de hinder voor de omgeving te verminderen.

#### Relatie met NPRD en natuurvergunning EA

Voor het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie loopt een Plan-MER procedure die naar verwachting eind 2024 zal zijn afgerond. Het huidige uitgangspunt is dat voor het NPRD (indien nodig) een separaat MER/LHB proces, en mogelijk een nieuw traject voor een Omgevingsvergunning Natura 2000 activiteit, zal worden opgestart.

Naast Defensie heeft Eindhoven Airport in oktober 2020 een aanvraag om een natuurvergunning bij de minister van Natuur en Stikstof ingediend. Eindhoven Airport heeft op verzoek van het ministerie van LNV (van april 2023) in augustus 2023 aanvullende gegevens aangeleverd. Er wordt gewacht op een besluit van LNV. De aanvraag van Eindhoven Airport staat los van de vergunningsaanvraag van Defensie.

#### Tot slot

In aanvulling op het voorgaande wil ik graag afsluiten met de herhaling dat het geambieerde doel van 30% geluidreductie van de civiele geluidbelasting in 2030 t.o.v. 2019 wat mij betreft nog altijd staat. Ik kijk uit naar een blijvend succesvolle samenwerking met u en binnen het LEO.

Hoogachtend,

*De Plaatsvervangend Commandant Luchtstrijdkrachten*

  
R.P.J. Adang  
Generaal-majoor