

Commissie van Wijzen

Voortzetting van GLOBE

12 november 2008

Inhoudsopgave

Samenvatting advies	3
Opdracht.....	4
Samenstelling van de commissie	4
Gevolgdewerkwijze	5
Resultaten van GLOBE tot nu toe.....	6
De eerste overeenkomst.....	6
De herziening van 2003.....	6
De voorbereiding voor de herziening 2007.....	6
De relatie Wet Luchtvaart en de Regionale Overeenkomst.....	8
Toelichting op het advies.....	10
Bijlagen.....	16
Bijlage 1 Bronnenlijst	16
Bijlage 2 Opsomming van gesprekken	17
Bijlage 3 Opdrachtomschrijving Commissie van Wijzen.....	18

Samenvatting advies

Door de verschillende gesprekken heeft de commissie inzicht gekregen in de inhoudelijke tegenstellingen tussen de deelnemers aan GLOBE en in het ontstaan van de verstoorde verhoudingen. Tijdens de gesprekken heeft de commissie geconstateerd dat op inhoudelijk vlak niet alle mogelijkheden voor het bereiken van een vergelijk in het GLOBE zijn uitgediscussieerd. Op basis van die gesprekken ziet de commissie zeker mogelijkheden om te komen tot een inhoudelijk vergelijk in het licht van een gedeelde lange termijn visie op Eindhoven Airport. Daarom heeft de commissie het wijs gevonden om naast adviezen over structuur en werkwijze ook een advies te geven op het inhoudelijk vlak. De commissie denkt dat het bereiken van een inhoudelijk vergelijk het juiste instrument is om het vertrouwen tussen de deelnemers van GLOBE te kunnen herstellen.

De commissie acht voortgang van het overleg in GLOBE gewenst en ziet ook geen beletselen om dit overleg voort te zetten. Op basis van de gesprekken en het schriftelijk materiaal komt de commissie tot het volgende advies met inachtneming van de volgende uitgangspunten:

- de verdiensten van de huidige overeenkomst, waarbij procedures voor de rechter zijn uitgebleven
- de in het verleden beproefde samenwerking
- de gezamenlijk uitgesproken wens om tot actualisering te komen
- het belang van gezamenlijk optreden met het oog op toekomstige veranderingen in de wetgeving en de discussies over de landelijke verdeling van vliegverkeer.

Advies:

1. Voortzetting van GLOBE conform de huidige statuten om tot de beoogde actualisering te komen.
2. De werkwijze van GLOBE aanpassen en formaliseren. Uitgangspunt is een scheiding tussen bestuurlijke en operationele aspecten. Naast het bestuur moeten twee werkgroepen geïnstalleerd worden die óf op verzoek van het bestuur óf op eigen initiatief, het bestuur adviseren over inhoudelijke aspecten van de Regionale Overeenkomst. Ook wordt voorgesteld een klachtencommissie te installeren die zich over klachten aangaande het naleven van de overeenkomst buigt.
3. De commissie adviseert het handhaven van de methode van unanieme besluitvorming, een striktere uitvoering van de gemaakte afspraken over de werkwijze van GLOBE en een terughoudendheid in communicatie van individuele partners naar buiten. Voor wat betreft de communicatie vanuit GLOBE ziet de commissie een exclusieve regierol voor de voorzitter van het bestuur.
4. Gezien de landelijke ontwikkelingen (de nieuwe Wet luchtvaart, de nieuwe Nota luchtvaart en de reactie van het Kabinet op het advies van de Alderstafel) liggen er voldoende inhoudelijke agendapunten voor zowel bestuur als werkgroepen. Als het mogelijk is elkaar op de inhoud te vinden, moet het vervolgens mogelijk zijn om gezagvol tegenover derden te blijven opereren.
5. GLOBE dient zich te bezinnen op de consequenties voor de structuur ten gevolge van de in punt 4 genoemde landelijke ontwikkelingen.

Voor de toelichting zie 'Toelichting op het advies'.

Opdracht

Tijdens de bijeenkomst van Globe op 14 maart 2008 hebben de verschillende partijen geconcludeerd dat het niet zinvol was om in GLOBE-verband over de inhoud of argumenten verder te discussiëren. Het vertrouwen was weg en de verhoudingen waren verstoord. De partijen besloten om via een Commissie van Wijzen naar een oplossing te zoeken.

De opdracht voor de Commissie is als volgt geformuleerd:

Voorgesteld is om een "Commissie van Wijzen GLOBE" samen te stellen die de opdracht krijgt de situatie rondom GLOBE in kaart te brengen, vooral gericht op de posities van de verschillende vertegenwoordigers in GLOBE en de personen binnen GLOBE zelf. Partijen zijn van mening dat eerst de situatie rond de huidige setting van GLOBE –waarbij condities en mandaten een nadrukkelijke rol spelen– dient te worden onderzocht, alvorens verdere (inhoudelijke) stappen gemaakt kunnen worden. GLOBE constateert dat het nu vooral om het proces gaat –waar is het overleg vastgelopen, waarom en hoe kan het weer worden losgetrokken– waarbij externe omstandigheden betrokken moeten worden (met een schuin oog naar de voornaamste inhoudelijke bezwaren).

Van de Commissie van Wijzen GLOBE wordt ook een advies en aanbevelingen verwacht over de invulling van de voorzitter en de secretaris van GLOBE.

In bijlage 2 is de volledige tekst opgenomen van de opdracht aan de Commissie

Samenstelling van de commissie

Joep Baartmans -van den Boogaart, bestuurder, voorzitter
Theo Hurks, ondernemer,
Lucas Reijnders, hoogleraar milieukunde.

Secretariële ondersteuning door Jeroen Peeters, adviseur.

Gevolgde werkwijze

De commissie is 9 juli 2008 gestart met haar werkzaamheden. Op deze bijeenkomst met de voorzitter en secretaris van GLOBE is de opdracht aan de commissie besproken. Door de secretaris van GLOBE zijn de nodige documenten uitgereikt met achtergrondinformatie over de huidige Regionale Overeenkomst en de concepttekst van de nieuwe Regionale overeenkomst. De commissie heeft kennis genomen van de documenten en van veel perspublicaties.

In juli en augustus is met alle deelnemers aan GLOBE gesproken (zie Bronnenlijst). Leidraad in die gesprekken waren de volgende elementen:

- Hoe kijkt iedere deelnemer naar de huidige ontwikkeling van Eindhoven Airport en wat is de visie op de lange termijn;
- Hoe en waarom is het GLOBE overleg vastgelopen?
- Hoe kijkt men naar het proces van onderhandelen en vergaderen in GLOBE-verband;
- Bij de wethouders van de deelnemende gemeenten is gevraagd naar de opvattingen in de diverse raden;
- Wat is het gewenste profiel van de nieuwe voorzitter gezien het feit dat de zittingstermijn van de huidige voorzitter is afgelopen.

Op basis van deze gespreksronde heeft de commissie de eerste contouren geformuleerd voor de oplossing van het conflict.

Deze contouren vormden de mogelijke oplossing voor het conflict en waren het uitgangspunt voor een 2e ronde van gesprekken met een aantal direct betrokkenen. Voorts is gesproken met de gedeputeerde van de Provincie Noord-Brabant, mevrouw Cora Steffens, beoogd opvolger van de heer Paul Rüpp in GLOBE en op zijn verzoek met de heer Jeroen Fukken, directeur Luchthavens van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Na deze tweede ronde is het advies aangepast.

Resultaten van GLOBE tot nu toe

Vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw groeide de passagiersstroom via Eindhoven Airport gestaag. Het aandeel van de burgerluchtvaart in aantal vliegbewegingen oversteeg verre het aandeel van militaire vluchten. Maar Eindhoven Airport is een militair vliegveld, waar burgerluchtvaart mogelijk is met toestemming van de staatssecretaris van Defensie. Door de groei van de vliegbewegingen werd in 1997 de grens bereikt van wat op dat moment was toegestaan. Verschillende rechtszaken werden aangespannen vanuit de verschillende belangengroepen. Een ongewenste situatie, ook in de ogen van de staatssecretaris van defensie die sterk aandrong op overeenstemming onder de betrokkenen in de regio. Er ontstond bij alle belanghebbenden het besef dat met overleg meer positief resultaat viel te bereiken. Hierdoor ontstond GLOBE, Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven. Deelnemers aan dit overleg waren en zijn vertegenwoordigers van de provincie, de gemeenten Eindhoven, Veldhoven, Eersel, Best en Oirschot, de bewoners verenigd in het BOW, de milieufederatie BMF en het vliegveld zelf. Het overleg wordt geleid door een onafhankelijk voorzitter.

De eerste overeenkomst

In 2000 leidde dit overleg tot een Regionale Overeenkomst 2000. Een voorbeeldige vorm van zelfregulering, waarbij alle partijen in het overleg tot het uiterste zijn gegaan om tot een overeenkomst te komen. Ook vanuit Den Haag werd dit initiatief beloond en wel doordat de staatssecretaris van Defensie, voor wie unanimititeit in de regio een voorwaarde was geweest, zijn medewerking verleende aan een aanpassing van de bestaande Beschikking burgermedegebruik.

De herziening van 2003

In 2003 werd een tweede overeenkomst opgesteld in het licht van de komst van stillere vliegtuigen. De toegestane geluidruimte werd verder ingekrompen in ruil voor het toestaan van nieuwe, stillere vliegtuigen. Een verdere groei in passagiersaantal werd daardoor weer mogelijk en toch ging dit niet gepaard met een grotere lawaai-belasting. Alle partijen in Globe boekten dus winst bij de herziene regeling.

De voorbereiding voor de herziening 2007

In 2006 werd in GLOBE verband geconstateerd dat de overeenkomst uit 2003 opnieuw herzien moest worden. De reden daarvoor was de groei van de luchthaven, zowel in het aantal vliegbewegingen als het aantal passagiers. Daarnaast kreeg Eindhoven Airport een belangrijkere rol in de realisatie van de doelstellingen van Brainport Eindhoven. Tenslotte was de vraag naar het vestigen van een base aanleiding tot een discussie over herziening van de overeenkomst.

In de periode 2007 is via de weg van een principeakkoord gepoogd een aangepaste Regionale Overeenkomst op te stellen. Dit resulteerde in een concept aangepaste overeenkomst waarin twee GLOBE partners (BOW en BMF) zich niet konden vinden. De gang van zaken leidde tot een vertrouwensbreuk en uiteindelijk tot het besluit een Commissie van wijzen in te stellen. Als de commissie kijkt naar de resultaten van de afgelopen jaren van GLOBE, dan is er geen andere conclusie mogelijk dan dat de partners van GLOBE, tot 2007, met elkaar veel bereikt hebben. De Commissie heeft overwogen of de recente vertrouwensbreuk van dien aard is dat nu tot een andere aanpak moet worden besloten, bijvoorbeeld en herstructurering van GLOBE, voorafgaand aan verdere activiteiten. De Commissie meent dat dit niet het geval is. De Commissie ziet voldoende ruimte voor een inhoudelijk vergelijk van de huidige GLOBE-partners met het oog op de beoogde actualisering. Een regio die

met één mond spreekt, is gezien de landelijke ontwikkelingen van eminent belang. De Commissie vraagt de partners in GLOBE de benodigde energie op te brengen en de compromisbereidheid te herstellen die eerder tot twee unaniem onderschreven overeenkomsten leidde. Alleen op die manier kan GLOBE ook de gesprekspartner zijn van de Regering.

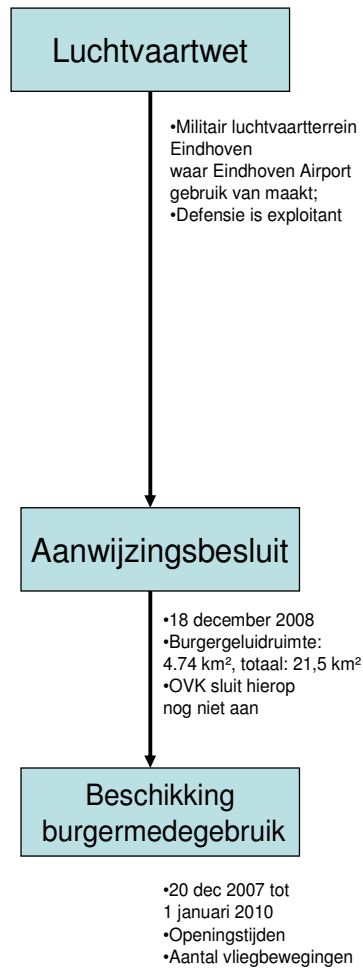
De relatie Wet Luchtvaart en de Regionale Overeenkomst

De eerste en tweede GLOBE overeenkomsten ontstonden mede doordat er in de wetgeving lacunes waren, die door het sluiten van een overeenkomst werden opgeheven. De wetgeving is echter in herziening en dit heeft ook consequenties voor de nieuwe overeenkomst.

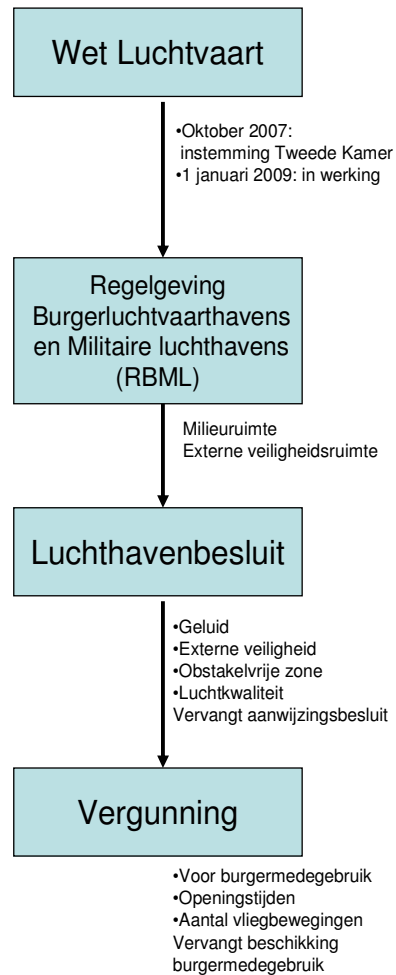
De situatie aangaande de regelgeving Eindhoven Airport in schema:

Regelgeving Eindhoven Airport

Huidige situatie



Toekomstige situatie



Doordat de wetgeving meer aspecten gaat reguleren, krijgt de Regionale Overeenkomst juridisch een andere positie.

Toch zijn er voordelen voor het tijdig afsluiten van een Regionale Overeenkomst waarin de omgeving van Eindhoven Airport zelf de gewenste begrenzingen aangeeft. Dit kader kan dan namelijk in de toekomstige vergunning opgenomen worden. Daarnaast kunnen in de overeenkomst afspraken worden gemaakt over zaken die niet in een wettelijk kader gevat zullen worden, maar die voor de leefomgeving en voor het draagvlak voor de luchthaven van belang zijn, zoals afspraken over een milieu-investeringsfonds.

Toelichting op het advies

- 1.** *Voortzetting van GLOBE conform de huidige statuten om tot de beoogde actualisering te komen.*

Toelichting:

De commissie is van mening dat GLOBE heeft aangetoond dat het in staat is tot het bereiken van zeer waardevolle overeenkomsten. De commissie heeft van verschillende vertegenwoordigers in GLOBE gehoord dat op het inhoudelijke vlak de discussie nog niet beëindigd was. De problemen die uiteindelijk tot een vertrouwensbreuk leidden, ontstonden met name door de gehanteerde werkwijze om tot een overeenkomst te komen.

Alle partijen hebben aangegeven dat een aantal zaken niet goed is geregeld in de concept tekst van de Regionale Overeenkomst, versie 18 oktober 2007. Opvallend is wel dat partijen die sterk van mening verschilden over de concept derde overeenkomst die in 2007 ter tafel lag, aangeven wel vertrouwen te hebben dat op het inhoudelijke vlak tot een vergelijk te komen is. De commissie denkt dat, gehoord alle partijen, bij alle betrokkenen de wil aanwezig is om tot een oplossing te komen.

Een ander argument is dat externe ontwikkelingen invloed gaan uitoefenen op het functioneren van Eindhoven Airport. Deze ontwikkelingen zijn de herziening van de Wet luchtvaart, de Nota luchtvaart en de reactie van het Kabinet op het advies van de Alderstafel, waarin Eindhoven Airport een belangrijke rol krijgt in de opvang van de groei van het landelijke vliegverkeer. Zoals al gesteld 'De relatie Wet Luchtvaart en de Regionale Overeenkomst', is het urgent dat GLOBE zelf de gewenste begrenzings aangeeft voor een nieuw af te geven vergunning voor Eindhoven Airport.

- 2.** *De werkwijze van GLOBE aanpassen en formaliseren. Uitgangspunt is een scheiding tussen bestuurlijke en operationele aspecten. Naast het bestuur moeten twee werkgroepen geïnstalleerd worden die óf op verzoek van het bestuur óf op eigen initiatief, het bestuur adviseren over inhoudelijke aspecten van de Regionale Overeenkomst. Ook wordt voorgesteld een klachtencommissie te installeren die zich over klachten aangaande het naleven van de overeenkomst buigt.*

Toelichting:

De commissie heeft vastgesteld dat de agenda van het overleg een mix is van bestuurlijke onderwerpen en onderwerpen die meer operationeel van aard zijn. Dat bevordert de kwaliteit van overleg niet. Daarom adviseert de commissie een nieuwe werkwijze te introduceren: een bestuur, twee werkgroepen en een klachtencommissie. De commissie realiseert zich dat dit voorstel niet geheel nieuw is. GLOBE heeft in het verleden zo op ad-hoc basis ook gewerkt, met de gewenste resultaten.

Agenda Bestuur (niet limitatief)

- Een visie op de toekomst van Eindhoven Airport
- het formuleren van adviesaanvragen;
- de beoordeling van adviezen van de werkgroepen;
- de beoordeling van adviezen die op initiatief van de werkgroepen zijn geformuleerd;
- besluitvorming inzake aanpassing van de Regionale Overeenkomst;
- communicatie richting belanghebbenden (een regierol voor de voorzitter).

Toekomst Eindhoven Airport

Het bestuur heeft primair als taak om de uitvoering van de huidige Regionale Overeenkomst te bewaken. Maar op de agenda van het bestuur zullen externe factoren al op korte termijn een wezenlijke rol gaan spelen. Deze factoren zijn overigens continu in beweging. In die zin is het belangrijk dat GLOBE zelf een standpunt inneemt over de toekomst van Eindhoven Airport. De externe factoren die een rol spelen bij deze visievorming zijn:

- De nieuwe regelgeving voor de luchtvaart in de vorm van de nieuwe Wet luchtvaart;
- De nieuwe Nota Luchtvaart
- De landelijke discussie over de taakverdeling tussen vliegvelden en hoe om te gaan met een toekomstige groei van het vliegverkeer (de reactie van het Kabinet op het advies van de Alderstafel);
- Het gastgebruik van het luchthaventerrein en de verhouding tussen militair gebruik en gebruik voor de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport,
- De infrastructuur voor een goede afhandeling van transport naar en vanaf het vliegveld;
- De handel in emissierechten;
- De concurrentie van buitenlandse vliegvelden in het grensgebied;
- De ontwikkeling van de brandstofprijzen
- De consequenties van een mogelijk langdurige recessie.

In het concept document Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport zijn uitspraken opgenomen over onder andere de openingstijden van het vliegveld, het aantal vliegbewegingen, de toegestane geluidsruimte, geluidsmonitoring etc. Daarnaast zijn er in de afgelopen jaren diverse studies en onderzoeken uitgevoerd, onder andere op het gebied van werkgelegenheidseffecten, hinderbeleving effecten bij gewijzigde openingstijden en het ontwerp van een pro-actieve milieustrategie op het gebied van lokale luchtkwaliteit en CO₂-emissies. Er is dus zeker het nodige onderzocht op diverse deelgebieden. Niettemin stelt de commissie vast dat er geen onderzoeken liggen die belangrijke veranderingen betreffen in de context van de besluitvorming. Daarbij denkt de commissie aan de consequenties van grenzen aan de groei

voor Schiphol, het uitzicht op, vergeleken met het verleden, hogere prijzen voor kerosine, de ecotax op vliegtickets en de aangekondigde deelname van de luchtvaart aan de CO₂ emissiehandel. Het lijkt de commissie wenselijk dat daarin ten behoeve van een goede besluitvorming alsnog wordt voorzien. Maar vooral acht de commissie het noodzakelijk dat er een visie wordt ontwikkeld op de ontwikkeling van Eindhoven Airport op de lange termijn.

In de gesprekken die de commissie heeft gevoerd is gebleken dat er brede steun is voor een focus bij de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport op zakelijk verkeer, aansluitend bij de ontwikkeling van Brainport.

Daarnaast is er, bij grote waardering voor de manier waarop het ministerie van Defensie heeft geopereerd en zich thans opstelt, een brede steun voor een geleidelijke transitie van Eindhoven Airport tot een vliegveld dat primair bestemd is voor de burgerluchtvaart.

De commissie stelt voor dat GLOBE in deze richting een toekomstvisie ontwikkelt op Eindhoven Airport.

Daarbij kan ook de vraag aan de orde komen of het voor een gezonde exploitatie van het vliegveld wenselijk is dat Eindhoven Airport deelneemt in nieuwe vastgoedontwikkelingen bij de luchthaven.

Na het formuleren van de toekomstvisie kan een antwoord gegeven worden op de vraag of het vestigen van een base door een vervoerder een noodzaak is voor het realiseren van de doelstellingen. Zonder de geformuleerde visie is het te vroeg om een base als noodzakelijk te bestempelen voor een gezonde ontwikkeling van de luchthaven.

Tijdens de periode van consultatie en totstandkoming van het advies, verscheen ook het advies van de Alderstafel en de reactie van het Kabinet hierop. Het verschijnen van het advies van de Alderstafel en de reactie van het Kabinet is een belangrijke reden om GLOBE voort te zetten en vanuit de regio zelf een visie te ontwikkelen voor de toekomst van Eindhoven Airport. Als Eindhoven Airport zou worden belast met het aantal vluchten, zoals nu in de stukken genoemd wordt, dan valt dit ver buiten de doelstelling van de actualisering zoals tot nu toe in GLOBE aan de orde is geweest.

De Commissie vraagt zich daarbij wel af of daadwerkelijk moet worden gerekend met de uitplaatsing van 30.000 vluchten in 2015 van Schiphol naar Eindhoven. Ook wanneer de vooruitzichten voor de luchtvaart snel ingrijpend gunstiger zouden worden, valt niet goed in te zien waarom 30.000 vliegbewegingen in 2015 zouden moeten worden uitgeplaatst, gegeven het te verwachten aantal vliegbewegingen in 2009 op Schiphol en het maximaal toegestane jaarlijks verkeersvolume op Schiphol van 510.000 vliegbewegingen in 2020.

Overigens, GLOBE denkt in geluidsruimte en niet in vliegbewegingen. De commissie is van oordeel dat dit uitgangspunt een sterke verdediging verdient.

Werkgroepen en klachtencommissie

De commissie adviseert twee werkgroepen in te stellen. Eén werkgroep richt zich op de economische aspecten (bedrijfsleven en infrastructuur), de andere werkgroep richt zich op het leefmilieu.

Het is niet aan de commissie om een agenda op te stellen voor de werkgroepen, dat is een opdracht voor het bestuur, maar het is duidelijk dat er voor de werkgroep Milieu een opgave ligt om een advies te formuleren voor een verdergaande uitwerking van de regelingen aangaande geluidshinder (inclusief metingen) en de besteding van de gelden uit het Milieu-investeringsfonds.

Om het bestuurlijk overleg niet als geheel te belasten met de gedetailleerde behandeling van klachten over (vermeende) overtredingen van de overeenkomst stelt de commissie voor, daarmee een speciale subgroep te belasten, die over haar bevindingen rapporteert aan de directeur van de luchthaven met een afschrift aan GLOBE.

Advies betreffende het profiel van de voorzitter en de secretaris van het bestuur.

Op basis van de gesprekken komt de Commissie tot de volgende profielen voor de voorzitter en secretaris van het bestuurlijk overleg GLOBE.

Profiel van de voorzitter

- Ervaring met de afweging tussen publieke en private belangen;
- Op het terrein van openbaar bestuur een autoriteit;
- In staat om boven de partijen te staan en bindend te zijn;
- Kennis van zaken over het dossier luchtvaart;
- Communicatief sterk naar externe partijen;
- Politiek vaardig richting de rijksoverheid;
- Strategisch denker.

Profiel van de secretaris

Naast de reguliere competenties van een secretaris ziet de commissie de volgende competenties als doorslaggevend:

- Gedegen inhoudelijke kennis van het dossier 'luchtvaart in Brabant';
- Een door alle groeperingen van GLOBE gewaardeerde kracht.

- 3. De commissie adviseert het handhaven van de methode van unanieme besluitvorming, een striktere uitvoering van de gemaakte afspraken over de werkwijze van het GLOBE overleg en een terughoudendheid in communicatie van individuele partners naar buiten. Voor wat betreft de communicatie vanuit GLOBE ziet de commissie een exclusieve regierol voor de voorzitter van het bestuur.*

Toelichting

De commissie heeft zich verdiept in het vraagstuk van de wenselijkheid van unanieme besluitvorming, zoals dat tot nu toe gebruikelijk was. De commissie is van mening dat het handhaven hiervan juist de kracht is geweest van GLOBE tot aan het ontstaan van het conflict. De commissie realiseert zich dat

hierdoor van alle leden een uiterste inspanning wordt gevraagd en compromisbereidheid voor het verkrijgen van overeenstemming. Maar als dan het resultaat er is, geeft dit aan de achterban van elk der betrokkenen een sterk signaal. De commissie acht het niet in het belang van GLOBE om aangaande het ontstane conflict schuldigen aan te wijzen. Wel wil de commissie vaststellen dat een situatie waarbij er naast een bestaande overeenkomst, die door allen is ondertekend, over dezelfde materie een tweede overeenkomst wordt vastgesteld, die door een deel van de GLOBE deelnemers is ondertekend en waarmee de overige deelnemers van GLOBE niet kunnen instemmen, zich niet voor herhaling leent.

De commissie is gevraagd te kijken naar het ontstaan van het conflict. Eén belangrijke oorzaak is dat de werkwijze van GLOBE als geheel en de werkwijze van de individuele deelnemers onvoldoende is verankerd in een set van afspraken. De commissie adviseert met betrekking tot de wijze van werken:

- Iedere groepering wordt vertegenwoordigd door één persoon.
- Iedere deelnemer zorgt voorafgaand aan een onderhandelingsronde voor een helder standpunt vanuit de achterban. Iedere deelnemer vergewist zich van de ruimte voor zijn bestuurlijk standpunt, zodat botsingen met de achterban zoveel mogelijk vermeden worden.
- Binnen GLOBE worden heldere afspraken gemaakt over de wijze van communiceren van genomen besluiten, het besluit wordt door alle partners verdedigd naar de achterban of andere publieke organen.
- GLOBE zal frequenter en adequater moeten communiceren richting belanghebbenden in de regio, inclusief de media, over de voortgang cq. behaalde resultaten van het overleg. De voorzitter van GLOBE voert de regie over deze communicatie.
- Er is respect voor ieders inbreng.
- Er is geen bestuurlijk vooroverleg.

4. *Gezien de landelijke ontwikkelingen (de nieuwe Wet luchtvaart, de nieuwe Nota luchtvaart en de reactie van het Kabinet op het advies van de Alderstafel) liggen er voldoende inhoudelijke agendapunten voor zowel bestuur als werkgroepen. Als het mogelijk is elkaar op de inhoud te vinden, moet het vervolgens mogelijk zijn om gezagvol tegenover derden te blijven opereren.*

Toelichting

De noodzaak om nu en in de toekomst gezagvol tegenover derden te blijven opereren, wordt onder advies 5 toegelicht.

5. *GLOBE dient zich te bezinnen op de gevolgen voor de structuur ten gevolge van de in punt 4 genoemde landelijke ontwikkelingen.*

Toelichting

De Commissie is van mening dat een herijking van het huidige GLOBE noodzakelijk is. Onder advies 4 zijn drie belangrijke ontwikkelingen beschreven. Deze ontwikkelingen vragen om een visie vanuit de regio voor

Eindhoven Airport, waarbij ook de standpunten van het Ministerie van Defensie en het bedrijfsleven moeten worden betrokken. Een andere reden voor een herijking van GLOBE is de opdracht voor GLOBE om als gesprekspartner te fungeren namens de regio van de Rijksoverheid. De commissie adviseert te kijken naar een samenstelling die recht doet aan alle belanghebbenden van Eindhoven Airport.

De commissie is erover geïnformeerd dat er binnen GLOBE een afspraak bestaat dat de vertegenwoordiging van gemeenten wordt uitgebreid als er sprake is van een geluidsbelasting voor de betreffende gemeente die groter is dan 20 Kosten eenheden (Ke, geluidshindermaat).

Bijlagen

Bijlage 1 Bronnenlijst

Provincie Noord-Brabant, Notitie "Gemoderniseerde Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport", J.H.M. Wassenberg 19 februari 2008

Opdrachtschrijving Commissie van Wijzen, J.H.M. Wassenberg 27 juni 2008

Hinderbeleving effecten van gewijzigde openingstijden Eindhoven Airport, Stratagem Strategic Research oktober 2007

Maatschappelijke kosten en baten van de voorgestelde nieuwe regionale overeenkomst Eindhoven Airport, Stratagem Strategic Research december 2007

Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport, Stratagem Strategic Research en Ecorys september 2007

Regional Agreement for Eindhoven Airport, Journaal Luchtrecht 2005

De standpunten van de diverse gemeenteraden

Persbericht van GLOBE

Diverse perspublicaties

Het advies van de Alderstafel

De reactie van het Kabinet op het advies van de Alderstafel

Bijlage 2 Opsomming van gesprekken

Eerste ronde:

V. Kerkhoff, wethouder Best, 14 juli 2008

J. Tops wethouder en P. Zandbergen (ambtelijke ondersteuning), Veldhoven, 14 juli 2008

J. van Vlerken, wethouder Eersel, 17 juli 2008

mw. M. Fiers, wethouder Eindhoven, 18 juli 2008

H. Wassenberg, interim-secteraris GLOBE Provincie Noord-Brabant, 7 augustus 2008

T. van de Loo, wethouder Oirschot, 12 augustus 2008

K. Kopinga, voorzitter BOW en W. de Jonge, bestuurslid BOW, 14 augustus 2008

P. Swinkels, voorzitter Raad van Commissarissen Eindhoven Airport en J. Meijs, algemeen directeur Eindhoven Airport 25 augustus 2008

J. Eikema, wnd. voorzitter GLOBE, 27 augustus 2008

J. van Rijen en M. Visser, respectievelijk directeur en medewerker Brabantse Milieufederatie, 27 augustus 2008

P Rùpp, gedeputeerde Provincie Noord-Brabant, 28 augustus 2008

Tweede ronde

W. de Jonge, bestuurslid BOW, 29 september 2008

J. Eikema, wnd. voorzitter GLOBE, 29 september 2008

P. Swinkels en J. Meijs 30 september 2008

mw. M. Fiers, wethouder Eindhoven 6 oktober 2008

mw. C. Steffens, gedeputeerde Noord-Brabant, 8 oktober 2008

J. Fukken, directeur Luchthavens Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 22 oktober 2008

Bijlage 3 Odrachtomschrijving Commissie van Wijzen

Achtergrond

De eerste Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport is in 2000 afgesloten tussen de BOW (Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap), de BMF (Brabantse Milieu Federatie), de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport en de gemeenten (Best, Eersel, Eindhoven, Oirschot en Veldhoven). Deze partners zijn verenigd in GLOBE (Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven), dat onder meer toeziet op de naleving van de Regionale Overeenkomst. In 2003 is de overeenkomst met instemming van alle partijen gewijzigd om de komst van grotere maar stillere vliegtuigen mogelijk te maken.

De Regionale Overeenkomst is steeds gezien als een belangrijk instrument waarmee de partners in de omgeving van de luchthaven samen met Eindhoven Airport tot nadere afspraken (hebben) kunnen komen over de invulling van de voor Eindhoven Airport beschikbare mogelijkheden op de Luchtmachtbasis Eindhoven. De Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport is een privaatrechtelijke overeenkomst met een looptijd tot 2015.

Om te kunnen doorgroeien wenst Eindhoven Airport nu een vergroting van de geluidruimte en daarnaast een verruiming van de openstellingstijden in de weekenden voor de vliegtuigen van een Luchtvaartmaatschappij met Eindhoven als thuisbasis (b.v. Ryanair en/of Transavia). De huidige Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport laat deze groei en verruiming niet toe.

In de loop van 2006 is een werkgroep binnen GLOBE begonnen met een verkenning naar de mogelijkheden om de bestaande Regionale Overeenkomst te actualiseren, daarbij rekening houdend met de ambities van Eindhoven Airport, de belangen van de omgeving en het milieu. Op 27 maart 2007 is binnen GLOBE een principe-akkoord op hoofdlijnen over een 3^e Regionale Overeenkomst vastgesteld onder voorbehoud dat de verschillende achterbannen hiermee instemden. Hoewel de achterbannen van BOW en BMF het principe akkoord niet hebben omarmd, hebben de partners in GLOBE eind mei 2007 wel unaniem uitgesproken te blijven streven naar een nieuwe, gemoderniseerde Regionale Overeenkomst.

Naar aanleiding van deze constatering heeft een werkgroep binnen GLOBE in de periode mei 2007-oktober 2007 gezocht naar mogelijke oplossingen en heeft de (onafhankelijk) voorzitter op 18 oktober 2007 een concept gemoderniseerde Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport aan de GLOBE-vergadering voorgelegd. Vervolgens is aan de partijen van GLOBE gevraagd wederom hun achterbannen te consulteren, dit keer over de concept gemoderniseerde overeenkomst.

In de periode van oktober 2007 tot februari 2008 is de concept gemoderniseerde overeenkomst onderwerp van discussie geweest binnen de verschillende geledingen.

Resultaat van de consultatie achterbannen

Het voornaamste bezwaar van de BMF is kort samengevat dat de overeenkomst te weinig harde garanties/afspraken bevat om verdere groei van de broeikasgassen te voorkomen en vervolgens te verminderen. De BMF wenst de gezamenlijke milieuambitie in de nieuwe overeenkomst volledig taakstellend in te vullen. De BOW heeft als voornaamste bezwaar het toestaan van uitzonderingen op de bestaande openingstijden in het weekend. De juridische afspraken rondom GLOBE zijn volgens BOW en BMF niet evenwichtig genoeg gespreid.

De gemeenteraad van Veldhoven stemt evenmin in met de gemoderniseerde overeenkomst. De raad is van mening dat er in GLOBE, met alle partijen, verder overleg moet worden gevoerd over een duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport, ook zonder verruiming van de vliegtijden in de weekenden. Daarnaast zou Defensie het oefenen met jachtvliegtuigen moeten stopzetten.

De gemeenteraad van Eindhoven heeft, op uitnodiging van het college, de gemoderniseerde Regionale Overeenkomst niet in stemming gebracht. Wel heeft de raad via richtinggevende moties de contouren aangegeven voor het verdere traject. Daarbij heeft de gemeenteraad zich onder meer uitgesproken, binnen de context van een evenwichtige milieuaanpak, voor een beheerste groei als regionale luchthaven.

De gemeenteraad van Best heeft het college van B & W opgedragen de gemoderniseerde overeenkomst niet te tekenen. Men prefereert eerst de resultaten af te wachten van een in te stellen lokale werkgroep die inventariseert op welke deelterreinen nader onderzoek nodig is.

In de gemeenteraad van Oirschot is eveneens nog geen beslissing genomen. Het college van B & W heeft het onderwerp van de agenda gehaald en besloot de eerstvolgende vergadering van GLOBE af te wachten.

De gemeenteraad van Eersel heeft besloten niet in te stemmen met het voorliggende voorstel. De gemeenteraad vreest te veel geluidsoverlast en milieuvervuiling.

Geëdeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant hebben ingestemd met de concept gemoderniseerde regionale overeenkomst.

Ook Eindhoven Airport (Raad van Commissarissen) heeft ingestemd met de concept overeenkomst.

Positie GLOBE na 14 maart 2008

De verschillende partijen hebben in de GLOBE-vergadering van 14 maart 2008 aan elkaar meegedeeld hoe de standpunten liggen. Door alle partijen is geconstateerd dat het traject om te komen tot een gemoderniseerde overeenkomst in een impasse is geraakt. Ook werd geconcludeerd dat het op dit moment niet zinvol is om in GLOBE-verband over de inhoud of argumenten verder te discussiëren. Het vertrouwen in elkaar is weg en de verhoudingen zijn verstoord.

Naar aanleiding van deze constatering hebben alle partijen binnen GLOBE besloten om de analyse van het ontstaan van de huidige problemen en het zoeken naar een mogelijke oplossing ervan, tijdelijk buiten GLOBE neer te leggen.

Taakomschrijving Commissie van Wijzen GLOBE

Voorgesteld is om een "Commissie van Wijzen GLOBE" samen te stellen die de opacht krijgt de situatie rondom GLOBE in kaart te brengen, vooral gericht op de posities van de verschillende vertegenwoordigers in GLOBE en de personen binnen GLOBE zelf. Partijen zijn van mening dat eerst de situatie rond de huidige setting van GLOBE –waarbij condities en mandaten een nadrukkelijke rol spelen– dient te worden onderzocht, alvorens verdere (inhoudelijke) stappen gemaakt kunnen worden. GLOBE constateert dat het nu vooral om het proces gaat –waar is het overleg vastgelopen, waarom en hoe kan het weer worden losgetrokken– waarbij externe omstandigheden betrokken moeten worden (met een schuin oog naar de voornaamste inhoudelijke bezwaren).

De betrokkenen zijn van mening dat hier een afgebakende tijd voor moet worden uitgetrokken; het advies zou uiterlijk drie maanden na de opdrachtverstrekking aan een Commissie van Wijzen binnen GLOBE besproken moeten worden.

GLOBE denkt aan een driekoppige commissie met een brede samenstelling qua expertise. Gedacht wordt aan iemand met een milieuachtergrond, iemand vanuit de economische hoek en een persoon met een achtergrond vanuit het openbaar bestuur. De voorzitter van deze commissie dient een verbindende functie (mediator) te kunnen vervullen.

Nadat de commissie het proces binnen GLOBE heeft geanalyseerd en voordat naar oplossingsrichtingen wordt gezocht, dient eerst een terugkoppeling naar GLOBE plaats te vinden.

Tenslotte

Zowel voor het voorzitterschap als de secretarisfunctie van GLOBE moet een nieuwe invulling komen omdat de periode van aanstelling van de heer Eikema verlopen is en de heer Schnitker te kennen heeft gegeven de functie niet meer te kunnen verenigen met de werkzaamheden voor de luchthaven. De heer Eikema zal evenwel tot de besluitvorming over het advies van de Commissie van Wijzen GLOBE de lopende zaken blijven afhandelen en heeft hiervoor de steun van alle partijen. Als tijdelijk secretaris zal de heer Wassenberg optreden. Van de Commissie van Wijzen GLOBE wordt ook een advies en aanbevelingen verwacht over de invulling van de voorzitter en de secretaris van GLOBE.