

# 24 augustus 2000: Toelichting Regionale Overeenkomst

## Toelichting op de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport

### Algemeen

In juli 1998 is vanuit de betrokken partijen bij Eindhoven Airport, waaronder de vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, de Brabantse Milieufederatie, de gemeenten die deelnemen in het convenant Eindhoven Airport 1986 (Best, Eersel, Oirschot en Veldhoven), en de provincie Noord Brabant, het initiatief genomen tot een overleg over de ontwikkelingen rond het burger gedeelte van het militaire vliegveld Eindhoven. Alle partijen waren het er over eens dat een einde moest worden gemaakt aan langlopende discussie over het burgermedegebruik van het militaire vliegveld Eindhoven.

Een discussie die mede door belangentegenstellingen, gebrekkige communicatie en tekortschietende wetgeving heeft geleid tot veel ergernis, onzekerheid en juridische gedingen. Met name het aantal zware vliegbewegingen en de openstellingstijden bleken gevoelige punten. Doel van het overleg was een gezamenlijk standpunt te bepalen voor de lange termijn ontwikkeling van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport. De Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne vliegbasis Eindhoven (COVM) heeft de coördinatie van het overleg op zich genomen. De COVM heeft in het najaar van 1998 de werkgroep Beschikking 2000 ingesteld, met als opdracht “een systeem van voorwaarden te formuleren, waarbij zowel de continuïteit van de luchthaven als de milieuraandvoorwaarden voor de omgeving voor de middellange en lange termijn worden vastgesteld”. In deze werkgroep hebben partijen nadrukkelijk uitgesproken waar zij voor staan. De luchthaven zelf moet sinds een aandelenovername in 1998, waarbij de luchthaven Schiphol een meerderheidsaandeel heeft verkregen, en de overheid vanaf dat moment niet langer subsidiënt van Eindhoven Airport is, groeien om een met het particulier bedrijfsleven vergelijkbaar en aanvaardbaar rendement behalen. Gebruikers van de luchthaven – zakelijke reizigers en vakantiegangers - wensen een ruim pakket van aankomst- en vertrekmogelijkheden. Omwonenden daarentegen willen rust en dus zo min mogelijk geluidhinder. De Brabantse milieubeweging is beducht voor verdere aantasting van het milieu. Ondanks deze belangentegenstelling hebben partijen elkaar weten te vinden.

Medio juni 1999 werd in de werkgroep Beschikking 2000 een regionaal principe-akkoord op hoofdlijnen bereikt. Het akkoord dat tegemoet komt aan de gerechtvaardigde belangen van alle partijen op het gebied van milieu, economie en regelgeving, werd op 22 juni 1999 door de COVM gesteund. Het akkoord werd vervolgens in juridische vorm uitgewerkt tot een Regionale Overeenkomst..

### Hoofdelementen regionale overeenkomst

De regionale overeenkomst heeft betrekking op de ontwikkeling van de burgerluchtvaart op het militaire luchtvaartterrein in de periode 2000 - 2015. Gestreefd is naar een win-win-

situatie economie en milieu. De 35 Ke civiele geluidscontour, een contractuele contour die na zonering definitieve begrenzingen krijgt, wordt aanzienlijk verkleind (van ca 13 km<sup>2</sup> naar 4,65 km<sup>2</sup>). Buiten deze zone mag de geluidbelasting als gevolg van burger vliegverkeer de 35 Ke grens niet overschrijden.

De bestaande openstellingstijden op werkdagen (06.45-22.45 uur, op zaterdagen (08.00-20.00 uur) en op zondagen (10.00-22.00 uur) blijven onverkort gehandhaafd. Hoge piekbelastingen (85 dB(A) en hoger) boven met woningen bebouwd gebied worden niet langer toegestaan.

De huidige mogelijkheid van het beperken van geluidshinder door het stellen van grenzen aan aantallen (zware) vliegbewegingen wordt op termijn vervangen door handhaving van een civiele geluidszone volgens de systematiek van de vigerende Luchtvaartwet. Niet alleen komt een maximalisering op aantallen te vervallen, ook het onderscheid tussen 'zware' en 'niet-zware' vliegtuigen zal gefaseerd verdwijnen. In de Hoofdlijnennotitie voor het SRKL wordt aangekondigd dat voor militaire vliegvelden met burgermedegebruik een scheiding zal worden aangebracht tussen een militaire geluidszone en een civiele geluidszone en dat dit voornemen zal worden uitgewerkt in de Wet Luchtvaart. Zodra deze scheiding een feit is, kan de civiele zone langs publiekrechtelijke weg worden gehandhaafd.

Verwacht wordt dat met de door de rijksoverheid uit te voeren wijziging van de luchtvaartwetgeving op dit punt, en de daarop gebaseerde vaststelling van een civiele geluidszone, enige tijd gemoeid zal gaan. Mede bepalend is de snelheid waarmee de aanwijzings- en zoneringsprocedure en de daaraan voorafgaande MER-procedure voor het luchtvaartterrein Eindhoven kan worden afgerond. Om die reden is in een overgangssituatie voorzien. In de genoemde overgangperiode gelden enkele aanvullende afspraken, die naast de eerder genoemde civiele 35 Ke geluidscontour als "dubbel slot" dienen. Tot het jaar 2005 geldt een maximaal toegestaan aantal vliegbewegingen van 18.050 per jaar. Overeenkomstig het gestelde in artikel 4, tweede lid van de overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en de Stichting Vliegveld Welschap van 28 augustus 1981 zijn hiervan uitgezonderd vastvleugelige vliegtuigen met schroefaandrijving met een toegelaten totaal gewicht van minder dan 6000 kg. Dit neemt niet weg dat voor de berekening van de Ke-geluidsbelasting vastvleugelige vliegtuigen met schroefaandrijving, die lichter zijn dan 6000 kg, maar wel de zogenaamde instrument aan- en uitvliegroutes volgen, overeenkomstig het gestelde in artikel 25, eerste lid onder (a) van de Luchtvaartwet worden meegerekend. Een vliegbeweging met bijvoorbeeld een Cessna 172 (vleugelvliegtuig met een totaal massa van circa 1000 kg en voorzien van schroefaandrijving) waarbij de aan- en uitvliegroutes niet worden gevolgd, valt buiten de telling en wordt ook niet meegerekend voor de Ke-geluidsbelasting. Volgt een dergelijk toestel de aan- en uitvliegroutes wel, dan wordt deze vliegbeweging niet meegeteld in het kader van de 18.050 vliegbewegingen, maar wel meegenomen in de berekening van de geluidszone. Een klein zakenvliegtuig met straalaandrijving, ook al is het toestel lichter dan 6000 kg, valt niet binnen de uitzonderingsbepaling en wordt daarom wel in de telling van de 18.050 meegenomen.

Hetzelfde geldt voor een helikopter. Commerciële civiele vliegtuigen die Eindhoven Airport aandoen worden altijd geacht de door de Commandant Vliegbasis Eindhoven aan te wijzen aan- en uitvliegroutes te volgen en zullen daarom steeds in de Ke-berekening worden meegenomen..

Binnen het totaal van 18.050 mag een geleidelijke groei van het aantal zware vliegtuigbewegingen plaatsvinden, beginnend met 800 in het jaar 2000 en oplopend met 300 per jaar tot maximaal 2000 zware vliegbewegingen in het jaar 2004. De bedoeling van

partijen is dat na 2004 uitsluitend de totale geluidbelasting binnen de civiele 35 Ke geluidzone geldt. Wanneer deze civiele geluidzone er in het jaar 2004 (nog) niet mocht zijn, plegen partijen overleg over de dan ontstane situatie.

Een andere bepaling die eveneens op handhaving van aantallen is gebaseerd, is de in lid 3 van artikel 3 genoemde regel dat het aantal civiele vliegbewegingen gedurende zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen niet hoger mag zijn dan een derde van het gemiddelde aantal van deze bewegingen op de overige dagen van die week. Deze bepaling is overgenomen uit de beschikking burgermedegebruik van 1982. Het na de vaststelling van een civiele geluidszone strikt handhaven van deze bepaling door telling van het aantal vliegbewegingen in het weekend en op doordeweekse dagen spoort niet met de intentie van alle partijen om niet langer te sturen op aantallen maar op geluidsruimte. Alle partijen, de gemeente Veldhoven en de BOW in het bijzonder, hechten echter aan een regeling die bewerkstelligt dat in de weekend minder hinder ontstaat dan op doordeweekse dagen. Partijen hebben daarom in artikel 3, lid 4 de afspraak opgenomen dat na zonering geen wijziging zal ontstaan in de bestaande verhouding van de geluidsoverlast. Ter zekerstelling van deze afspraak zal Eindhoven Airport in haar jaarlijks op te stellen Capaciteitsmanagementplan aantonen dat aan deze afspraak wordt voldaan. Voordat het plan wordt voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie, behoeft het op dit specifieke punt de instemming van de partijen binnen GLOBE. De eenderde aantallen verhouding is in deze Regionale Overeenkomst bewust in artikel 3, lid 3 opgenomen om daarmee aan te geven dat het om een overgangsmaatregel gaat.

Eindhoven Airport zal de aanbevelingen zoals neergelegd in de rapportage van de werkgroep Geluidbeheersing, het gaat hier om reductie en beheersing van geluidshinder door middel van aanpassingen aan de infrastructuur, operationele maatregelen en de installatie van een route- en geluidbewakingssysteem, voor zover daartoe competent, uitvoeren en anders er bij Defensie op aandringen dat deze maatregelen worden uitgevoerd. Afspraken tussen Defensie en Eindhoven Airport over de implementatie van de aanbevelingen worden vastgelegd in een uitvoeringsmemorandum. In ruil voor deze maatschappelijke randvoorwaarden verkrijgt Eindhoven Airport maximale vrijheid om een voorzieningenniveau te ontwikkelen, dat bijdraagt aan eisen van continuïteit en rendement passend bij een zakelijk georiënteerde luchthaven in het economisch kerngebied Eindhoven Oost-Brabant en Noord Limburg.

## **GLOBE**

Bij de uitvoering van de regionale overeenkomst is een belangrijke taak weggelegd voor het Gezamenlijke Luchthaven-Omwonenden Beraad Eindhoven (GLOBE). Het vormt het platform waarin partijen met elkaar regelmatig overleg voeren over onderwerpen uit de overeenkomst of aspecten die daarmee direct verband houden. GLOBE is ook de eerst aangewezen instantie om oplossingen te zoeken bij geschillen die ontstaan in het kader van de uitwerking van de regionale overeenkomst.

Binnen GLOBE zal eveneens overleg worden gevoerd over aspecten die het draagvlak voor Eindhoven Airport als regionale luchthaven kunnen vergroten en wellicht op termijn, voor zover partijen daartoe mochten besluiten, aan de regionale Overeenkomst kunnen worden toegevoegd. Daarbij kan worden gedacht aan thema's als: mogelijkheden tot reductie van de CO<sub>2</sub>-emissie, een verlaagde afkapwaarde in de Ke-berekening, vermijding van geluidshinder boven natuur- en recreatiegebieden en beheersing van groeps- en individuele veiligheidsrisico's. Het overlegorgaan wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van alle bij

de overeenkomst betrokken partijen. Het voorzitterschap wordt vervuld door een onafhankelijk voorzitter. Vooralsnog wordt GLOBE opgestart als een overlegplatform ten behoeve van de bij de overeenkomst betrokken partijen. Een jaar na de instelling van GLOBE nemen partijen een standpunt in over de positie van GLOBE ten opzichte van de COVM.

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel 2 Beperken geluidshinder**

Een van de instrumenten om de geluidshinder in een bepaald gebied te beperken is het toepassen van een geluidszone, waarbuiten een gespecificeerde grenswaarde, de 35 Ke-grens, niet mag worden overschreden. In deze overeenkomst hebben partijen afgesproken dat de oppervlakte binnen de civiele 35 Ke geluidscontour wordt vastgesteld op 4,65 km<sup>2</sup>, hetgeen een aanzienlijke verkleining van de, overigens niet officieel bestaande, civiele geluidscontour van 1978 (ca 13 km<sup>2</sup>) inhoudt. Deze civiele geluidscontour, waarvan alleen de oppervlakte een hard gegeven is en die alleen civielrechtelijk kan worden gehandhaafd, zal na zonerings door de rijksoverheid zijn definitieve vorm krijgen. Zodra de civiele geluidszone is vastgesteld, kan ook bestuursrechtelijk worden gehandhaafd. Een hulpmiddel bij het preventief handhaven van de contractuele contour en, na vaststelling, van de definitieve civiele zone, is het recentelijk door Eindhoven Airport aangeschafte 'contour monitoring system'. Dit systeem laat zien of de uitvoering van geplande vluchten binnen de civiele zone kan worden gerealiseerd.

De overeenkomst bepaalt verder dat hogere piekbelastingen dan 85 decibel (A) boven het huidige met woningen bebouwd gebied niet meer mogen voorkomen. Het maximum aantal woningen dat in de nieuwe civiele 35 Ke geluidszone ligt is 17 en in de nieuwe 20 Ke geluidszone 159. Bovendien is afgesproken dat er geen nieuwe gehinderde woningen bij mogen komen. Deze kwantiteiten zijn gebaseerd op een rapportage van het akoestisch bureau ADECS van 12 mei 1999. Dit rapport is gebaseerd op het Strategieplan Eindhoven Airport 2000 - 2015, waarin de economische ontwikkeling van de luchthaven, inclusief het daarbij behorend aantal civiele vliegbewegingen met diverse typen vliegtuigen wordt weergegeven. Ten tijde van het opstellen van deze overeenkomst hebben de gemeenten Eindhoven en Veldhoven te kennen gegeven dat op basis van de vigerende bestemmingsplannen in de periode tot de vaststelling van de civiele geluidszone mogelijk nog een beperkt aantal dienst- en agrarische woningen gebouwd kan worden op hun grondgebied, dat ligt binnen de interim 35-40 Ke contour. In dat geval zal het maximum aantal woningen dat genoemd wordt in artikel 2, lid 1, sub c (159), dienovereenkomstig worden verhoogd.

Tezamen vormen deze afspraken een harde grens voor de nog aanvaardbaar geachte omgevingshinder. In aanvulling hierop zal Eindhoven Airport binnen de bestaande mogelijkheden het geluid aan de bron (doen) bestrijden, door het toepassen van operationele, financiële en administratieve maatregelen. Een aanvang is reeds gemaakt met het ontmoedigen van zogenaamde 'Hoofdstuk 2 -vliegtuigen' door het hanteren van een extra toeslag op het landingsgeld. Zie voor andere voorbeelden ook de toelichting bij artikel 5. Eindhoven Airport zal tevens trachten om vermijdbare hinder te voorkomen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de beperking van les- en trainingsvluchten.

### **Artikel 3 Aantallen vliegbewegingen**

Het hanteren van aantallen als hindermaat voor geluid blijkt in de praktijk weinig effectief. Het zegt immers niets over het door elk vliegtuig veroorzaakte maximale geluidsniveau en het tijdstip van de vliegpassages, beide elementen uit de Kosten-formule. Het past ook niet in de systematiek van de Luchtvaartwet. Daarom is besloten om het beperken van geluidshinder niet uitsluitend afhankelijk te stellen van grenzen aan aantallen (zware) vliegbewegingen, maar uit te gaan van een civiele geluidscontour. Het onderscheid tussen zware en niet-zware vliegtuigen komt na een overgangperiode eveneens te vervallen. Eindhoven Airport kan in de nieuwe situatie zelf bepalen hoeveel vliegbewegingen met bepaalde vliegtuigtypen zij op de luchthaven accommodeert. De enige eis die daaraan wordt gesteld is dat zij binnen de civiele geluidszone van 4,65 km<sup>2</sup> blijft. Aangezien verwacht wordt dat het vaststellen van een civiele geluidszone door de rijksoverheid enige jaren op zich kan laten wachten, niet alleen de aanwijzings- en zoneringsprocedure voor het luchtvaartterrein Eindhoven moet doorlopen worden, ook de Luchtvaartwet zal op dit punt moeten worden aangepast, is tot het jaar 2005 in deze Regionale Overeenkomst in een overgangssituatie voorzien. Hierin wordt het onderscheid tussen lichte en zware typen burgerluchtvaartuigen geleidelijk aan opgeheven. De regionale overeenkomst is te beschouwen als een tweetrapsraket: voor de periode tot aan de vaststelling van een civiele geluidszone gelden aanvullende voorwaarden op het gebied van het maximaal aantal vliegbewegingen en het maximum aantal zware vliegbewegingen per jaar. Het overgangsregime dient haar beslag te krijgen in een voor deze periode door Defensie in overeenstemming met het ministerie van Verkeer en Waterstaat af te geven medegebruiksbeschikking.

De in artikel 4, lid 3, genoemde aantallen vliegbewegingen op zaterdagen, zondagen en op algemeen erkende feestdagen zijn overgenomen uit de beschikking burgermedegebruik van de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 oktober 1982, CWW82/012/ Directie Juridische Zaken / Stcrt. 1982, 237 – zoals gewijzigd bij beschikking van 20 augustus 1985 /nr. CWW85/012/ Stcrt. 212, 1985 en herhaald in de overeenkomst tussen de Staat en de Stichting Vliegveld Welschap CWL 87/025 van 7 december 1987 en nadien gewijzigd op 2 januari 1997. Met de plaatsing van de eenderde aantallen verhouding in artikel 3, lid 3 wordt aangegeven dat het om een overgangsmaatregel gaat. Partijen hechten echter aan een regeling die ook na de vaststelling van de civiele geluidszone bewerkstelligt dat in de weekends minder hinder als gevolg van civiele vliegtuigen ontstaat dan op doordeweekse dagen. Om die reden is in artikel 3, lid 4 de afspraak opgenomen dat na zonering geen wijziging zal ontstaan in de bestaande verhouding van de geluidsoverlast. Ter zekerstelling van deze afspraak zal Eindhoven Airport in haar jaarlijks op te stellen Capaciteitsmanagementplan aantonen dat aan deze afspraak wordt voldaan. Voordat het plan wordt voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie, behoeft het op dit specifieke punt de instemming van de partijen binnen GLOBE.

### **Artikel 4 Openstellingstijden**

Met het onveranderd laten van de openstellingstijden tot het jaar 2015 komt een eind aan een jarenlang durende vrees bij de omgeving dat ook in de vroege ochtenduren en 's nachts gevlogen wordt met burgerluchtvaartuigen. Dit laat onverlet de sinds 1982 in de medegebruiksbeschikking genoemde uitzondering dat burgerluchtvaartuigen, die ten behoeve van een reddingsoperatie of hulpverlening worden ingezet, buiten de openstellingstijden kunnen landen. De verkeersleiding kan toestaan dat lijndiensten en ongeregelde vluchten die

volgens vliegplan tussen 21.45 uur en 22.45 uur hadden moeten arriveren, doch bij aankomst zijn vertraagd, alsnog landen indien de landing vóór 24.00 uur plaatsvindt. Het gaat hier om een uitzonderingsmogelijkheid die slechts in een beperkt aantal situaties in een jaar wordt toegepast. Bij de afweging om een vliegtuig alsnog buiten de reguliere openstellingstijd te laten landen spelen veiligheid en milieufactoren een doorslaggevende rol. Op vrijwillige basis hanteert Eindhoven Airport nu reeds een beperkte openstelling voor zogenaamde ‘hoofdstuk 2 – vliegtuigen’. Vooruitlopend op de volledige uitfasering van ‘hoofdstuk 2 – vliegtuigen’ in april 2002, wordt dit vliegtuigtype in principe alleen geacommodeerd van maandag t/m vrijdag tussen 08.00 en 20.00 uur.

## **Artikel 5 Implementatie aanbevelingen werkgroep Geluidbeheersing**

In 1998 zijn op initiatief van Eindhoven Airport een drietal deelonderzoeken uitgevoerd die betrekking hebben op de regulering van vertrek- en naderingsroutes, monitoring van geluid en communicatie met de omgeving. De resultaten zijn verwerkt in het eindrapport “Geluidsbeheersingsproject Eindhoven Airport en Omgeving”. Dit rapport markeert het begin van de uitwerking van een groot aantal aanbevelingen en de implementatie van een vliegbaanbewakingssysteem. Deze aanbevelingen zijn in 1998 besproken binnen de COVM-werkgroep Geluidbeheersing, die aan de COVM concrete voorstellen heeft gedaan inzake mogelijk te nemen maatregelen die tot beheersing van geluid en geluidreductie c.q. vermindering van de hinderbeleving zouden kunnen leiden. Deze voorstellen kunnen worden onderverdeeld in de volgende 3 categorieën:

### **1. Aanpassingen van de infrastructuur**

Het betreft o.m. de implementatie van een route- en geluidbewakingssysteem en de installatie van een tweede ILS naderingssysteem voor baan 04.

### **2. Operationele maatregelen**

Het betreft o.m. aanpassingen van de verplicht voor te schrijven IFR vertrek- en naderingsroutes (inclusief het vaststellen van zogenaamde tolerantiegebieden), het implementeren van VFR-routes en het introduceren van maatregelen die het gebruik van een vliegtuig betreffen (beperking motorgeluid).

### **3. Maatregelen tot het weren van vermijdbaar vliegverkeer**

Hierbij moet gedacht worden aan het beperken van (recreatieve) trainingsvluchten en langdurige rondvluchten boven stedelijk gebied.

Eindhoven Airport zal de door de werkgroep voorgestelde aanbevelingen (doen) uitvoeren. De medewerking van Defensie is daarbij steeds onontbeerlijk. Een concept-uitvoeringsmemorandum, waarin Defensie en Eindhoven Airport met elkaar de financiële- en personeelstechnische consequenties van de uitvoering afspreken, was bij het opstellen van deze overeenkomst gereed. Met dit memorandum zal bij de beoordeling of en in hoeverre alle gedane aanbevelingen in het jaar 2004 zijn gerealiseerd rekening worden gehouden. Eindhoven Airport heeft al na het bereiken van het Regionaal Akkoord het onder categorie 1 genoemde routebewakingssysteem van de Nederlandse fabrikant HITT aangekocht, dat in het jaar 2000 zal worden geïnstalleerd en op termijn zal worden uitgebreid met een module geluidbewaking. Een routebewakingssysteem biedt de mogelijkheid om toezicht te houden op het correct volgen van de aan- en afvliegroutes. Ook heeft Eindhoven Airport geheel voor eigen rekening een zgn. contourbewakingssysteem aangeschaft, waarmee in een vroeg

stadium inzicht kan worden verkregen in het geprognoseerde gebruik van de geluidsruimte van de luchthaven. Tot nu toe wordt de werkelijk gebruikte geluidsruimte jaarlijks achteraf berekend en bekend gesteld door het NLR. Met dit instrument is de luchthaven in staat om zelf tussentijds vast te stellen hoe het met het gebruik van de geluidsruimte staat en kan zij de besteding van deze geluidsruimte zo nodig zelf gunstig beïnvloeden.

## **Artikel 6 Voorstellen aan het Rijk**

Het Rijk zal zorg moeten dragen voor de ontvlechting van de militaire en de burgerluchtvaart. Dat wil zeggen dat zaken als aanwijzingen, verantwoordelijkheid voor toezicht en handhaving met betrekking tot de goede orde en veiligheid, als ook het milieu, duidelijk worden gescheiden ten aanzien van militaire en burgerluchtvaart. De luchthaven is dan niet meer een militaire vliegbasis met civiel medegebruik, maar een luchthaven waar zowel de militaire- als de burgerluchtvaart, ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid, gebruik van maken. De minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd om voor burgerluchtvaartterreinen aanwijzingen te geven. Dat kan echter alleen op grond van een vastgesteld plan, in dit geval het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). In het huidige SBL is de luchthaven Eindhoven niet opgenomen als burgerluchtvaartterrein. Het is immers een militaire vliegbasis met civiel medegebruik. Pas wanneer het SBL - omdat Schiphol geen onderdeel meer uitmaakt van het nieuwe SBL zal de naam van het plan Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) gaan luiden - is herzien en hierin burgerluchtvaart als medebestemming van het luchtvaartterrein Eindhoven is opgenomen, kan een aanwijzing worden gegeven. Naar verwachting zal dat niet voor 2004 het geval zijn. In de Hoofdlijnennotitie voor het SRKL die door de Minister van Verkeer en Waterstaat in november 1999 aan de Tweede Kamer is gestuurd wordt aangekondigd dat voor militaire vliegvelden met burgermedegebruik een scheiding zal worden aangebracht tussen een militaire geluidszone en een civiele geluidszone en dat dit voornemen zal worden uitgewerkt in de Wet Luchtvaart..

Om de milieu effecten van de aanwijzing in beeld te brengen wordt voor de vaststelling van de aanwijzing een Milieu Effect Rapport uitgebracht. De Startnotitie voor de m.e.r. is in voorbereiding.

Naast geluid wordt eveneens tot de milieurandvoorwaarden voor Eindhoven Airport gerekend emissies uit vliegtuigmotoren en externe veiligheid. Hiervoor bestaan nog geen normen. Beleid op deze punten is in ontwikkeling, getuige de hiervoor eerder genoemde Hoofdlijnennotitie in het kader van het SBKL. Bij uitblijven van landelijke normen op het gebied van emissies en externe veiligheid zullen partijen hierover zelf nadere afspraken maken.

Eindhoven Airport zal het bevoegd gezag niet verzoeken om een ruimer structureel burgermedegebruik toe te staan dan partijen met elkaar zijn overeengekomen. Dit laat onverlet de mogelijkheid dat Eindhoven Airport in bijzondere situaties, na verkregen instemming binnen GLOBE, een verzoek indient voor een incidentele ontheffing. Uiteraard zullen de andere partijen de rijksoverheid niet verzoeken om minder dan in deze overeenkomst is afgesproken toe te staan.

Partijen gaan er vanuit dat de rijksoverheid bij het opstellen van een normen- en handhavingskader voor het burgermedegebruik van het luchtvaartterrein Eindhoven rekening houdt met de intenties van partijen bij deze overeenkomst, die gericht zijn op het creëren van

een win-win situatie voor milieu en economie. Indien de rijksoverheid niet volgend optreedt zullen partijen zich over de dan ontstane situatie beraden en aan deze overeenkomst te verbinden gevolgen. Dit doet zich ook voor als de aanwijzings- en zoneringsprocedure voor het luchtvaartterrein Eindhoven in het jaar 2004 niet mocht zijn afgerond. De intentie van de partijen is evenwel om de overeenkomst voort te zetten.

### **Artikel 7 Vrijwaringszone**

Gemeentelijke- en provinciale partijen zullen er voor moeten zorgen dat binnen het gebied dat ontstaat als gevolg van een toekomstige verkleining van de 35 Ke geluidszone geen nieuwe geluidsgevoelige bebouwing zal plaatsvinden. Een en ander voor zover de Wet op de Ruimtelijke Ordening dit toelaat. Initiatieven daartoe zullen reeds in de afrondingsfase van de aanwijzings- en zoneringsprocedure m.b.t. het luchtvaartterrein Eindhoven genomen worden opdat de realisering van de vrijwaringszone zoveel mogelijk aansluitend plaats kan vinden. Met het handhaven van de bestaande planologische situatie wordt voorkomen dat bebouwing opruikt richting de luchthaven.

Op basis van de vigerende bestemmingsplannen zijn de gemeentelijke partijen tot de realisatie van de vrijwaringszone verplicht om medewerking te verlenen aan de bouw van een beperkt aantal dienst- en agrarische woningen binnen de interim 35-40 Ke contour. Het in artikel 2, lid 1, sub c, genoemde aantal woningen (159) wordt in voorkomende situaties dienovereenkomstig opgehoogd. De gemeentelijke partijen zullen, anders dan het bestemmingsplan thans verplicht, geen medewerking verlenen aan het oprichten van nieuwe bestemmingen in het grensgebied van de bestaande interim 35-45 Ke zone.

### **Artikel 8 Instelling GLOBE**

Bij de uitvoering van deze overeenkomst is een belangrijke taak weggelegd voor het Gezamenlijke Luchthaven-Omwonenden Beraad Eindhoven (GLOBE). Het overlegorgaan is samengesteld uit negen vertegenwoordigers: Eindhoven Airport, de vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, de Brabantse Milieu Federatie, de gemeenten Eindhoven, Best, Eersel, Oirschot en Veldhoven en de provincie Noord-Brabant. Het voorzitterschap wordt vervuld door een onafhankelijk voorzitter, het secretariaat wordt bemand door Eindhoven Airport die bovendien vergaderfaciliteiten ter beschikking stelt.

De belangrijkste taken van dit gezaghebbende overlegorgaan zijn:

- toezicht op de uitvoering van de afspraken uit deze overeenkomst;
- het zoeken naar oplossingen voor geschillen die rijzen naar aanleiding van de uitleg en of toepassing van deze overeenkomst;
- (voor)overleg over beleidsmatige en operationele zaken, zoals een inbreng in het nieuwe SRKL, de nieuwe aanwijzing en zonerings, het MER etc.;
- overleg over feitelijke ontwikkelingen.

Het overlegorgaan handelt op basis van gelijkwaardigheid van alle partners en volledige overeenstemming. Het zal elan moeten brengen in de uitvoering van de overeenkomst en met name de milieumaatregelen.



## **Artikel 9 Geschillenbeslechting**

Iedere partij is bevoegd om een geschil aangaande deze overeenkomst en de daarmee samenhangende afspraken, voor te leggen aan de gewone rechter. Gelet op de negatieve gevoelens die partijen na een reeks van juridische gedingen in de afgelopen jaren hebben overgehouden, zullen zij trachten om opkomende geschillen in eerste instantie zelf onderling op te lossen langs de weg van bemiddeling en advies. De weg van bemiddeling en advies is omschreven in de leden 2 tot en met 4 van dit artikel. Hierin speelt het overlegplatform een voorname rol.

## **Artikel 10 Boetebeding**

Een partij die nalatig is in het nakomen van de genoemde afspraken uit deze overeenkomst verbeurt een bedrag van fl. 15.000,- voor iedere gebeurtenis. Partijen zullen een milieufonds in het leven roepen van waaruit een bijdrage wordt geleverd aan milieuprojecten. Denkbaar is dat een dergelijk fonds wordt beheerd door een door partijen op te richten onafhankelijke stichting. Voor een partij die zich niet kan vinden in een door de andere partijen opgelegde boete staat de weg van geschillenbeslechting zoals genoemd in artikel 9 open.

## **Artikel 11 Inwerkingtreding en looptijd van de overeenkomst**

De werkingsduur van deze overeenkomst betreft een periode van 15 jaar, met terugwerkende kracht beginnend op 1 januari 2000 en eindigend op 31 december 2014. Een jaar voor beëindiging van deze periode overleggen partijen met elkaar over de wenselijkheid van voortzetting van de overeenkomst.

## **Artikel 12 Evaluatie**

Evaluatie biedt de mogelijkheid deze overeenkomst, gelet op de doelen en verwachtingen, op zijn effect te toetsen en kan aanknopingspunten bieden voor eventuele wijziging van de overeenkomst.

## **Artikel 13 Win-win situatie als gevolg van extra geluidswinst**

Partijen komen met elkaar overeen dat wanneer door technologische ontwikkelingen de geluidsproductie van vliegtuigen verder wordt gereduceerd dan aangenomen is in het ADECS-rapport 'Scenario 2015 Eindhoven Airport' (van 12 mei 1999), de helft van deze milieuwinst toekomt aan de omgeving. De wijze waarop deze winst verdeeld wordt zal binnen GLOBE worden besproken en wel eens in de vijf jaar om te voorkomen dat de door Eindhoven Airport gerealiseerde groei binnen de civiele geluidszone in 2015 weer ten dele teniet gedaan moet worden.

## **Instelling Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven (GLOBE)**

De bij de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport aangesloten partijen,

Besluiten tot:

I

Tot instelling van een Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven (GLOBE).

Artikel 1

Er is een Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven.

Artikel 2

Het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven heeft ten doel:

vorm te geven aan een gezamenlijk overleg van regionale belanghebbenden bij de luchthaven, met het oog op de in de Regionale Overeenkomst genoemde voorwaarden en het verkrijgen van draagvlak voor een evenwichtige ontwikkeling van Eindhoven Airport.

Daarbij gaat het in het bijzonder om:

- a. toezicht op de uitvoering van de afspraken uit de overeenkomst;
- b. overleg over beleidsmatige zaken zoals een inbreng in het nieuwe SBKL, de nieuwe aanwijzing en zonering, het MER;
- c. overleg over operationele zaken, zoals de implementatie van de aanbevelingen van de werkgroep Geluidbeheersing;
- d. overleg over feitelijke ontwikkelingen;
- e. een zo volledig mogelijk inzicht te verkrijgen in mogelijke groei van de luchtvaart binnen de beschikbare milieuruimte en voorwaarden uit de Regionale Overeenkomst;
- f. de wijze waarop de vastgestelde milieugrenzen kunnen worden gehandhaafd;
- g. jaarlijkse evaluatie van de uitvoering en de werking van de Regionale Overeenkomst;
- h. het zoeken naar oplossingen voor geschillen in het kader van de werking van de Regionale Overeenkomst, alvorens om een uitspraak van de rechter zal worden verzocht.

Artikel 3

Het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven bestaat tenminste uit:

- a. een door partijen aan te wijzen onafhankelijk voorzitter;
- b. telkens een lid aangewezen door:
  - Eindhoven Airport N.V.;
  - de vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW);
  - de Brabantse Milieu Federatie (BMF)
  - de gemeente Best;
  - de gemeente Eersel;
  - de gemeente Eindhoven;
  - de gemeente Oirschot;
  - de gemeente Veldhoven;

- de provincie Noord-Brabant.

#### Artikel 4

De leden worden aangewezen door hun achterban. Leden kunnen bij ontstentenis worden vervangen door een plaatsvervanger. De maximale zittingstermijn van de voorzitter bedraagt 3 jaar en kan éénmaal worden verlengd.

#### Artikel 5

Het secretariaat van het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven wordt gevoerd door Eindhoven Airport N.V.

#### Artikel 6

De bijeenkomsten in het kader van GLOBE vinden in beginsel op Eindhoven Airport plaats. Het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven komt ieder kwartaal tenminste één keer bijeen en zoveel vaker als daar behoefte aan bestaat. Het secretariaat stuurt de vergaderstukken in het geval van regulier geplande vergaderingen van GLOBE minimaal twee weken voorafgaande aan de betreffende bijeenkomst aan de leden toe.

#### Artikel 7

Het overlegorgaan handelt op basis van gelijkwaardigheid van alle partners en volledige overeenstemming.

#### Artikel 8

Behoudens kosten verband houdend met secretariële ondersteuning en vergaderlocatie, die voor rekening komen van Eindhoven Airport N.V., worden de overige kosten op basis van een, door partijen nader vast te stellen, verdeelsleutel verdeeld over alle bij GLOBE aangesloten partijen. Partijen stellen jaarlijks vóór 1 november de begroting voor het komende jaar vast.

#### Artikel 9

De resultaten van het gezamenlijk overleg worden schriftelijk gerapporteerd aan alle partijen bij de Regionale Overeenkomst. Ter informatie ontvangt de COVM gelijktijdig een afschrift.

#### Artikel 10

De looptijd van het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven bedraagt in beginsel 15 jaar, zijnde de looptijd van de Regionale Overeenkomst. Een beslissing over de voortzetting van GLOBE na ommekomst van de looptijd maakt deel uit van de besluitvorming over de voortzetting van de Regionale Overeenkomst.

## II

De volgende afstemmingsafspraken ten opzichte van de COVM.

## Artikel 11

Het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven treedt op als overlegplatform voor alle bij de Regionale Overeenkomst betrokken partijen. Behoudens gevallen waarin GLOBE daartoe door de COVM wordt uitgenodigd, treedt GLOBE niet in zaken die in artikel 28 van de Luchtvaartwet nadrukkelijk zijn voorbehouden aan de COVM.

## Artikel 12

Tussen GLOBE en de COVM vindt regelmatig afstemming plaats over behandelde en te behandelen onderwerpen.

## Artikel 13

Een jaar na de formele instelling van Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven besluiten partijen over de positionering van GLOBE ten opzichte van de COVM.

## III

De volgende voorzittersbenoeming.

## Artikel 14

Tot voorzitter van Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven wordt benoemd de heer drs. J. Eikema te Den Haag.

Aldus overeengekomen en ondertekend te Eindhoven op 24 augustus 2000.

Partijen,

Eindhoven Airport N.V.,  
De vereniging Belangenbehartiging De Brabantse Milieu Federatie (BMF),  
Omwonenden Welschap (BOW),  
De gemeente Best,  
De gemeente Eersel,  
De gemeente Eindhoven,  
De gemeente Oirschot,  
De gemeente Veldhoven,  
De provincie Noord-Brabant.

## **Toelichting bij het besluit tot instelling van het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven**

Bij de uitvoering van de Regionale Overeenkomst is een belangrijke taak weggelegd voor het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven (GLOBE). Het vormt het platform waarin partijen met elkaar regelmatig overleg voeren over onderwerpen uit de overeenkomst of aspecten die daarmee direct verband houden. GLOBE is ook de eerst aangewezen instantie om oplossingen te zoeken bij geschillen die ontstaan in het kader van de uitwerking van de

Regionale Overeenkomst. Binnen GLOBE zal eveneens overleg worden gevoerd over aspecten die het draagvlak voor Eindhoven Airport als regionale luchthaven kunnen vergroten en wellicht op termijn, na instemming door alle partijen, in de vorm van een bijlage kunnen worden toegevoegd aan de Regionale Overeenkomst. Daarbij kan worden gedacht aan een aantal thema's waarover momenteel op nationaal niveau discussie wordt gevoerd, zoals: mogelijkheden tot reductie van de CO2-emissie, een verlaagde afkapwaarde voor de Ke-berekening en vermijding van geluidshinder boven natuur- en recreatiegebieden. Daarmee wordt de Regionale Overeenkomst een dynamisch document in plaats van een juridisch juk waar partijen zich na verloop van tijd niet meer in kunnen vinden.

Het overlegorgaan is samengesteld uit vertegenwoordigers van alle bij de overeenkomst betrokken partijen. Participatie in het GLOBE overleg, al of niet op ad hoc basis staat in principe eveneens open voor vertegenwoordigers van Defensie en Verkeer en Waterstaat.

Het voorzitterschap wordt vervuld door een onafhankelijk voorzitter, die voor een periode van drie jaar wordt benoemd, welke periode éénmaal kan worden verlengd. Het secretariaat wordt bemand door Eindhoven Airport, die bovendien vergaderfaciliteiten ter beschikking stelt.

Het overlegorgaan handelt op basis van gelijkwaardigheid van alle partners en volledige overeenstemming. GLOBE doet geen uitspraken of aanbevelingen over onderwerpen die nadrukkelijk in artikel 28 van de Luchtvaartwet zijn voorbehouden aan de COVM.

Intentieverklaring toepassing boetebeding

Partijen bij de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport,

Overwegende:

dat in artikel 3 eerste lid van de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport d.d. 24 augustus 2000 onder meer het volgende is gesteld: "Tot het tijdstip waarop de rijksoverheid een civiele geluidszone voor het luchtvaartterrein Eindhoven vaststelt, zal Eindhoven Airport niet meer dan 18.050 vliegbewegingen met burgerluchtvaartuigen accommoderen..... Indien als gevolg van een onherroepelijke rechterlijke uitspraak een andere grens dan de 18.050 moet worden vastgesteld, geldt uiteraard die grens.";

dat de President van de rechtbank te 's-Hertogenbosch in zijn tussenvonnissen d.d. 22 augustus 2000 in de zaak in kort geding Air Exel Netherlands B.V. c.s. tegen Eindhoven Airport N.V. c.s. en de Staat der Nederlanden (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Defensie), in considerans 4.7 het volgende heeft aangegeven: "De voorlopige conclusie uit het voorgaande is dat de Luchtvaartwet geen toereikende basis lijkt te bieden voor de grens van 18.050 civiele vliegbewegingen. Ook overigens lijkt een zodanige grondslag te ontbreken. De Planologische Kembeslissing Structuurschema Militaire Terreinen (1985) vermeldt het aantal van 18.050 wel, maar niet met enig juridisch bindend gevolg.";

dat het in artikel 10 van de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport d.d. 24 augustus 2000 opgenomen boetebeding luidt: "Partijen die nalatig zijn in het nakomen van de afspraken uit deze overeenkomst, verbeuren een bedrag van f 15.000,-- voor iedere gebeurtenis .....";

dat partijen het niet billijk achten daar waar nu blijkt dat de rechter de juridische

handhaafbaarheid van de 18.050 twijfelachtig oordeelt, het boetebeding onverkort toe te passen bij een door derden juridisch afdwingbare overschrijding;

verklaren:

Zolang de grens van 18.050 vliegbewegingen in rechte nog onderwerp van beraad is, zullen partijen geen aanspraak maken op het boetebeding. Wij vertrouwen er op dat de rijksoverheid nu snel voor een juridisch onaantastbare regeling zorgdraagt.

Aldus nader overeengekomen en ondertekend te Eindhoven op 24 augustus 2000.