

De afgewezen "gemoderniseerde" overeenkomst 2007

Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport

Partijen:

De gemeente Best, te dezen vertegenwoordigd door, wethouder, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van2007, hierna ook te noemen "de gemeente Best";

De gemeente Eersel, te dezen vertegenwoordigd door, wethouder, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van2007, hierna ook te noemen "de gemeente Eindhoven";

De gemeente Eindhoven, te dezen vertegenwoordigd door, wethouder, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van2007, hierna ook te noemen "de gemeente Eindhoven";

De gemeente Oirschot, te dezen vertegenwoordigd door, wethouder, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van2007, hierna ook te noemen "de gemeente Oirschot";

De gemeente Veldhoven, te dezen vertegenwoordigd door, wethouder, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van2007, hierna ook te noemen "de gemeente Veldhoven";

De provincie Noord-Brabant, te dezen vertegenwoordigd door, gedeputeerde, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van gedeputeerden van2007, hierna ook te noemen "de provincie Noord-Brabant";

en

De vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW), te dezen vertegenwoordigd door, [functie], daartoe gevolmachtigd door en handelend ter uitvoering van het bestuursbesluit van2007, hierna ook te noemen "de BOW";

De Brabantse Milieu Federatie (BMF), te dezen vertegenwoordigd door, [functie], daartoe gevolmachtigd door en handelend ter uitvoering van het bestuursbesluit van2007, hierna ook te noemen "de BMF";

en

Eindhoven Airport NV, te dezen vertegenwoordigd door, directeur, daartoe gevolmachtigd door en handelend ter uitvoering van het besluit van de Raad van

Commissarissen van2007, hierna ook te noemen “Eindhoven Airport NV”.

Overwegingen:

Partijen constateren dat naar aanleiding van:

- het toegenomen belang van de rol van de luchthaven Eindhoven binnen Brainport Eindhoven;
- de wens van Eindhoven Airport NV, in verband met de continuïteit van de luchthaven, te kunnen beschikken over een of meer bases van luchtvaartmaatschappijen,
- het voortschrijdend inzicht op het gebied van geluidhinderbeperking en klimaatbeheersing en de maatschappelijke wens om dienaangaande maatregelen te treffen,
- de verwachte veranderingen op wetgevingsgebied,
- de wens bestaat om de onderlinge afspraken vastgelegd in de regionale overeenkomst van 2000, die nadien in 2003 zijn aangepast, te herformuleren,

en wel zodanig dat:

- het evenwicht tussen de economische en milieuaspecten van het burgermedegebruik op de luchthaven behouden blijft;
- er grenzen worden gesteld aan de groei van de burgermedegebruik in relatie tot het woon-, werk- en leefklimaat in de directe omgeving van de luchthaven Eindhoven.
- de informatieverstrekking aan omwonenden van de luchthaven Eindhoven wordt verbeterd.

gelet op:

- a. Het (concept-) aanwijzingsbesluit inclusief het vaststellen van de geluidszone voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven ingevolge de Luchtvaartwet, Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 22 548, waarin de daaraan ten grondslag liggende MER laat zien dat de oppervlakte van het gebied dat wordt omsloten door de 35 Ke-contour behorende bij het commercieel burgermedegebruik 4,74 km² bedraagt, welke waarde overeen komt met de oppervlakte van 4,65 km² die tussen Eindhoven Airport NV en regionale partijen in 2000 is overeengekomen in de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport N.V. (Het verschil tussen beide waarden is een gevolg van verschillen in de rekenmodellen die door de verschillende instituten worden gebruikt);
- b. Het wetsontwerp 30 452 inhoudende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), waarin de positie van burgerexploitant wordt vastgelegd en waarin de mogelijkheid om een civiele geluidsruimte aan te wijzen binnen de totale geluidzone van de militaire luchthaven Eindhoven, is opgenomen. Het Rijk is bevoegd gezag voor de militaire luchthaven Eindhoven, waarvan Eindhoven Airport NV gebruik maakt;
- c. Het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT 2) uit 2005, dat niet langer een getalsmatige grens van 18.050 vliegbewegingen aan het burgermedegebruik op de luchthaven Eindhoven verbindt;

d. De Nota Ruimte (VROM) waarin aan Zuidoost-Brabant de status wordt verleend van 'Brainport' en de nota 'Gebiedsgerichte Economische Perspectieven' (EZ), waarin staat dat de regio Eindhoven 'in tien jaar tijd zich moet kunnen meten met de technologische topregio's in de wereld'. De aanwezigheid van een luchthaven met regelmatige vluchten naar een breed aanbod van bestemmingen wordt daarbij als een belangrijke voorwaarde gezien. Nieuwe zakelijke bestemmingen en de connectiviteit met Europese economische kernregio's dienen daarom in de ontwikkeling van de luchthaven Eindhoven prioriteit krijgen;

verklaren:

een overeenkomst aan te gaan die enerzijds tegemoet komt aan het verlangen van partijen om zo weinig mogelijk hinder van het luchthavenluchtverkeer te ondervinden en anderzijds aan de wens van partijen om de luchthaven Eindhoven rendabel te blijven exploiteren;

niet het aantal vliegbewegingen als sturend mechanisme te hanteren, maar de mate van geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer. De oppervlakte van de civiele geluidbelastingcontour in de door het ministerie van Defensie af te geven vergunning voor burger medegebruik is daarbij maatgevend;

bij het rijk te zullen aandringen op de totstandkoming van een op het burger- medegebruik gericht normen- en handhavingstelsel, tenminste vergelijkbaar aan andere regionale burgerluchthavens, dat uiteindelijk moet leiden tot een zodanige vergunning voor burgermedegebruik;

voorstander te zijn van ontvlechting van militaire en civiele luchtvaart op de luchthaven Eindhoven in al zijn aspecten, zulks onder respectering van het militaire primaat;

voor zover wettelijke regelingen daarin thans niet voorzien maatregelen te treffen, die een gunstige uitwerking hebben op het woon-, werk en leefklimaat in de directe omgeving van de luchthaven Eindhoven;

dat de uiterste geluidsoppervlakte van het civiele luchtverkeer – in normale omstandigheden - nooit meer zal bedragen dan 6 vierkante kilometer;

te streven naar de verbetering van de toegang van Brainport Eindhoven tot de centrale kennisregio's in Europa;

ook te bevorderen dat de luchthaven Eindhoven wordt ontsloten met duurzame openbare vervoersverbindingen;

komen overeen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

De volgende, met een hoofdletter beginnende, woorden hebben in deze Regionale Overeenkomst de volgende betekenis:

Base : basisstation voor een luchtvaartmaatschappij.

Burgerexploitant : houder van een vergunning voor burgermedegebruik die is afgegeven voor burgerluchtvaart van commerciële aard onder vaststelling van een grenswaarde voor de geluidbelasting door dat luchthavenluchtverkeer, anders dan in de vorm van een maximum aantal vliegtuigbewegingen.

Burgermedegebruik : gebruik van een militaire luchthaven door andere dan militaire luchtvaart.

Civiele geluidsruimte : aantal vierkante kilometers geluidsruimte die afzonderlijk wordt vastgesteld voor het burgerluchthavenluchtverkeer binnen de 35 Ke-contour (inclusief het oppervlak van het luchthavengebied).

Eindhoven Airport NV : de rechtspersoon Eindhoven Airport N.V., of haar rechtsopvolger(s).

Gebruiksplan : een voorstel voor het gebruik van de luchthaven voor een periode van 12 maanden. Het gebruiksplan bevat een voorstel voor de manier waarop het luchtvaartterrein zal worden gebruikt, de gegevens om de geluidsbelasting te bepalen die door het voorgestelde gebruik zal worden veroorzaakt en de maatregelen die de exploitant moet nemen om de maximale geluidsbelasting niet te overschrijden. De exploitant baseert zich daarbij op bedrijfsgegevens, zoals typen vliegtuigen, de aard en het tijdstip van de vluchten.

Geluidscontour : de lijn die punten verbindt waar de geluidsbelasting een gelijke waarde heeft.

Geluidszone : het gebied rond een luchthaven waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de grenswaarde, die krachtens artikel 25, eerste en vierde lid, van de Luchtvaartwet wordt vastgesteld, niet mag overschrijden.

GLOBE : Gezamenlijk Luchthaven-Omwonenden Beraad Eindhoven;

Kosten-eenheid : rekeneenheid voor geluidshinder grote luchtvaart, uitgedrukt in Ke, die wordt gebruikt voor de berekening van een geluidszone: de geluidsbelasting op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de gezamenlijke op een luchtvaarthaven landende en opstijgende luchtvaartuigen, vastgesteld volgens de in het besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart opgenomen formule.

Luchthaven : een terrein geheel of gedeeltelijk bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen met inbegrip van de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond en overige bedrijfsmatige activiteiten die verband houden met de afwikkeling van het luchtverkeer.

Luchthavenluchtverkeer : het onder het begrip luchthaven bedoelde luchtverkeer.

Luchthavengebied : het gebied dat bestemd is voor het gebruik als luchthaven.

Local rules : lokale regel waarin staat op welke wijze binnen de slotallocatie slots worden toegewezen aan 'home based dragend verkeer'. Local rules worden gepubliceerd in de Aeronautical Information Publication (AIP) Netherlands en op de internetsite van Eindhoven

Airport en zijn zo voor alle betrokkenen doorzichtig en objectief te beoordelen.

MilieuInvesteringsfonds : het milieu-investeringsfonds Eindhoven Airport en omgeving, als bedoeld in artikel 7.

Omwonenden : inwoners in het geografische gebied rondom het luchthavengebied Eindhoven

Obstakelvlak : een vlak vanaf 120 meter van het hart van de baan met een hellingshoek van 1 : 7, dat tot op 6 km van de uiteinden van de start- en landingsbaan bouwhoogtebeperkingen inhoudt (Annex 14 van het Verdrag van Chicago en de Luchtvaartwet).

Vliegbeweging : een deel van de vlucht dat bestaat uit een start of een landing.

Vrijwaringszone : het gebied dat ligt tussen de interim 35 Ke geluidszone 1978 (militair en civiel) en de definitieve 35 Ke-geluidszone, die in 2007 wordt vastgesteld na afronding van de aanwijzings- en zoneringsprocedure.

Artikel 2 Doelstelling

1. Partijen streven gezamenlijk naar beheersing van de geluidhinder die van het luchthavenluchtverkeer wordt ondervonden door de omwonenden en tevens naar een zo volledig mogelijke compensatie van de negatieve milieueffecten als gevolg van de groei van het luchthavenluchtverkeer. Het streven van partijen is om uiterlijk 1 januari 2016 te komen tot een klimaatneutrale luchthaven voor vertrekkende vluchten.
2. Partijen streven naar een groene inrichting van het bestaande en toekomstige luchthavengebied en de directe omgeving zodat daarmee een evenwicht tussen bebouwing en groen wordt gerealiseerd.
3. Partijen spannen zich in om binnen de ruimte die wordt geboden in de ontheffing c.q. vergunning voor burgermedegebruik van het ministerie van Defensie de groei van het luchthavenluchtverkeer mogelijk te maken.

Artikel 3 Geluidsruimte

1. De geluidsruimte ten behoeve van commercieel burger luchthavenluchtverkeer op de luchthaven Eindhoven kan in 2008 uitgroeien tot 4,74 km² en in 2010 tot 6 km².
2. De uiterste grens die partijen aan commercieel burger-luchthavenluchtverkeer stellen is een geluidsruimte van 6 km².
3. Bovengenoemde groei boven 4,74 km² is afhankelijk van de verankering daarvan in het dan geldende wettelijk regime (vergunning voor burgermedegebruik)
4. Eindhoven Airport NV zal jaarlijks in de maand oktober aan GLOBE een Gebruiksplan voorleggen, waarin wordt aangegeven wat het verwachte aantal bewegingen van het

luchthavenluchtverkeer voor het komende jaar zal zijn. Eindhoven Airport NV zal daarbij aantonen dat de geprognosticeerde bewegingen van het luchthavenluchtverkeer binnen de voor dat jaar overeengekomen geluidsoppervlakte kunnen worden uitgevoerd.

5 Eindhoven Airport NV zal na afloop van ieder kwartaal aan GLOBE een overzicht voorleggen waaruit blijkt wat de feitelijk gebruikte geluidsoppervlakte is geweest in het voorgaande kwartaal en welk deel van de nog resterende ruimte in dat jaar naar verwachting zal worden gebruikt indien de aan luchtvaartmaatschappijen toegewezen en nog toe te wijzen vliegbewegingen volledig worden benut. Indien te verwachten valt dat de overeengekomen geluidsruimte in dat jaar bij ongewijzigd beleid zal worden overschreden, geeft Eindhoven Airport NV aan welke maatregelen zij zal treffen om dit te voorkomen.

6. In het wetsontwerp 30 452 tot wijziging van de Wet Luchtvaart worden handhavingspunten voorgesteld. Eindhoven Airport NV zal na afloop van ieder kwartaal aan GLOBE een overzicht voorleggen van de geluidbelasting in de handhavingspunten ten gevolge van het feitelijk gebruik van het burgervliegverkeer in het voorgaande kwartaal.

7. Jaarlijks na afloop van een kalenderjaar wordt nagegaan of het in het daaraan voorafgaande jaar door burgerluchtvaartuigen geproduceerde geluid is gebleven binnen de overeengekomen geluidsoppervlakte. Daarvoor is de Ke-berekening van een door GLOBE aan te wijzen onafhankelijk akoestisch bureau beslissend .

Artikel 4 Openstellingstijden

1. Behoudens de in lid 2 genoemde omstandigheden en de in lid 3 genoemde uitzonderingssituatie spreken partijen af dat Eindhoven Airport NV alleen burgerluchthavenluchtverkeer accommodeert:

op werkdagen tussen 07.00 - 23.00 uur,
op zaterdagen tussen 08.00 - 20.00 uur en
op zon- en feestdagen tussen 10.00 - 22.00 uur

2. De in lid 1 van dit artikel genoemde openstellingsperiode kan met één uur worden verlengd indien en voor zover een luchtvaartuig vanwege een van de volgende omstandigheden is vertraagd:

- a. onvoorziene omstandigheden op het moment van vertrek;
- b. verkeersleidingtechnische omstandigheden;
- c. technische storingen van het luchtvaartuig of van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
- d. extreme meteorologische omstandigheden.

3. Voor luchtvaartmaatschappijen die op de luchthaven Eindhoven een base hebben geldt voor alle dagen een openstelling van 07.00 uur tot 00.00 uur. Voor wat betreft de weekends spreken partijen af dat Eindhoven Airport NV in de fase dat zij beschikt over een geluidsruimte van 4,74 km² in de ochtenduren tot aan de openstelling genoemd in artikel 1 niet meer dan drie home based aircraft vliegtuigen laat vertrekken. In de fase dat Eindhoven Airport NV beschikt over 6 km² geluidsruimte is dit aantal zes.

4. Om de op de luchthaven Eindhoven gestationeerde vliegtuigen in staat te stellen aan het eind van iedere dag terug te keren naar de basisluchthaven, mag Eindhoven Airport NV, als het vliegtuig vertraagd is door één van de in het tweede lid genoemde omstandigheden, de

(militaire) verkeersleiding verzoeken om het vliegtuig ook na 00.00 uur nog te laten landen.

5. Ter uitvoering en ter zekerstelling dat uitsluitend een beperkt aantal vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die op de luchthaven Eindhoven gestationeerd zijn in de ochtend van de zaterdag en de zondag na 07.00 uur kunnen vertrekken, stellen partijen 'local rules' op. Deze local rules, die als Bijlage A bij deze overeenkomst zijn opgenomen en deel uitmaken van deze overeenkomst, worden gepubliceerd in de Aeronautical Information Publication Netherlands (AIP). Eindhoven Airport NV draagt de Stichting Airport Coordination Netherlands op om niet meer slots aan op Eindhoven Airport gevestigde luchtvaartuigmaatschappijen voor de zaterdag- en zondagochtend uit te geven als overeengekomen in het vierde lid van dit artikel.

Artikel 5 Mitigerende maatregelen

1. Eindhoven Airport NV zal binnen haar mogelijkheden de volgende maatregelen nemen om de geluidsproblematiek van het burgerluchthavenluchtverkeer te beperken:

Operationele procedures:

- de (militaire) verkeersleiding wordt geadviseerd om landende luchtvaartuigen in glijvlucht te laten naderen (continuous descent approach);

- de (militaire) verkeersleiding wordt geadviseerd om het gebruik van idle reverse thrust 's avonds bij de laatste landing te laten toepassen in plaats van full reverse thrust, voorzover de veiligheid zich daartegen niet verzet;

Selectiviteit: (weten van lawaaiige luchtvaartuigen, tarifiering, luchtvaartuigtypen)

- Eindhoven Airport NV zal in de onderhandelingen met (nieuwe) luchtvaartmaatschappijen aansturen op het gebruik van zogenaamde 'next generation'-luchtvaartuigen.

- Eindhoven Airport NV zal de komst van marginaal conforme luchtvaartuigen (luchtvaartuigen aan de onderkant hoofdstuk 3 van Annex 16 die meer lawaai produceren) ontmoedigen door het deze luchtvaartuigen financieel zwaarder te belasten dan moderne luchtvaartuigtypen.

- Eindhoven Airport NV past voor landend en vertrekkend luchthavenluchtverkeer in de periode van vóór 08.00 uur en ná 18.00 uur een hoger tarief toe dan het basistarief overdag.

Exploitatie beperkingen:

- Eindhoven Airport NV stelt in samenspraak met de partijen in GLOBE local rules op die moeten bijdragen aan een beperking van de hinder voor omwonenden, met name op zon- en feestdagen (Bijlage A).

Prioritering slots:

- Eindhoven Airport NV draagt de Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN) op de slots zodanig toe te wijzen dat de doelstellingen van deze overeenkomst zo optimaal mogelijk kunnen worden gerealiseerd.

Grondgeluid:

- ten aanzien van het proefdraaien van luchtvaartuigmotoren worden de in de milieuvergunning genoemde voorwaarden nauwlettend nageleefd. Proefdraaien vindt zoveel mogelijk plaats op tijdstippen overdag;

- 400 Hz-voeding voor luchtvaartuigen via ondergrondse bekabeling en pits voorzien van een centrale monitoring van de 400 Hz-uitrusting voor het opstarten van luchtvaartuigen en om te voorkomen dat geparkeerde hun EPU-systeem continue in werking moeten laten om in hun eigen energie te voorzien.

2. Eindhoven Airport NV is verantwoordelijk voor de voorbereiding, de realisatie en de instandhouding van de in dit artikel bedoelde maatregelen.

3. Eindhoven Airport NV doet in GLOBE halfjaarlijks verslag van de uitvoering die zij heeft gegeven aan dit artikel.

Artikel 6 Geluidmonitoring

1. Eindhoven Airport NV houdt de 9 bestaande, vaste geluidmeetposten in stand en beschikbaar voor informatievoorziening. Partijen, op wier grondgebied een vaste geluidmeetpaal is voorzien, dragen, indien en voor zover bevoegd, zorg voor de noodzakelijke vergunningen, ontheffingen en toestemmingen voor zowel de oprichting van de geluidmeetpost als de noodzakelijke aansluitingen op de daartoe bestemde netwerken voor elektriciteit- en telecommunicatie.

2. Partijen zullen zich tot het uiterste inspannen om toestemming van het ministerie van Defensie te verkrijgen voor het koppelen van de geluidmeetposten aan het routebewakingssysteem (RBS) dat opgesteld staat in het Basis Informatie Centrum op de Vliegbasis Eindhoven en om de beschikking te verkrijgen over de meetgegevens met betrekking tot het burger- luchthavenluchtverkeer.

3. Partijen onderzoeken in hoeverre de meetgegevens kunnen bijdragen aan de optimalisering van de vertrek- en naderingsroutes zodat woonkernen rondom het luchthavengebied zoveel mogelijk worden vermeden en ter bewaking van het correct vliegen van deze routes. Op basis van de resultaten adviseren de partijen het ministerie van Defensie over normering dan wel hinderbeperkende maatregelen.

Artikel 7 Milieu-investeringsfonds Eindhoven Airport en omgeving

1. Partijen richten een Milieu-investeringsfonds Eindhoven Airport en omgeving op. In dit fonds worden in ieder geval de boetebedragen als bedoeld in artikel 14, vierde lid, gestort. Andere bronnen van inkomsten kunnen zijn de jaarlijkse dividenden van aandeelhouders van Eindhoven Airport, subsidies van rijk, provincie en gemeenten, en bijdragen uit het bedrijfsleven.

2. Het in lid 1 genoemde fonds heeft tot doel de woon- en leefomgeving van de luchthaven Eindhoven te verbeteren door een gezamenlijk milieuprogramma van Eindhoven Airport, de provincie en de omringende gemeenten waardoor primair in en rondom het luchthavengebied innovatieve projecten op het gebied van het milieu kunnen worden geïnitieerd en lopende projecten voor de toekomst kunnen worden veilig gesteld en secundair ten gunste van het mondiaal klimaat in brede zin.

3. Het in lid 1 genoemde fonds wordt instandgehouden door een door partijen op te richten stichting.

4. De Stichting Milieufonds Woonomgeving Eindhoven Airport zal na oprichting van het Milieu-investeringsfonds Eindhoven Airport en omgeving worden ontbonden. Na de vereffening zal een batig saldo worden overgemaakt aan het Milieu-investeringsfonds

Eindhoven Airport en omgeving.

Artikel 8 Vrijwaringszone

Partijen doen vooraf mededeling aan Eindhoven Airport NV indien zij op basis van de thans vigerende bestemmings-, uitwerking- of wijzigingsplannen en zelfstandige projectbesluiten besluiten tot de verlening van een vergunning of vrijstelling voor het bouwen van een woning binnen het gebied dat ligt tussen de interim 35 Ke geluidzone 1978 (militair en civiel) en de definitieve 35 Ke-geluidzone na afronding van de thans lopende aanwijzings- en zoneringsprocedure. Partijen zullen meewerken aan dan wel er op toezien dat nieuwe ruimtelijke (niet-conserverende) plannen voor dit gebied planologisch de status krijgen van vrijwaringszone, waarbinnen geen woningen mogen worden gebouwd.

Artikel 9 Obstakelvrije zones

Partijen zullen niet eerder meewerken aan het verlenen van vergunningen of toestemmingen tot het oprichten of uitbreiden van gebouwen, masten, windmolens e.d. binnen het obstakelvlak van de luchthaven Eindhoven dan na overleg met Eindhoven Airport N.V.

Artikel 10 Voorstellen aan het Rijk

1. Partijen zullen zich tot het uiterste inspannen om te bewerkstelligen dat het Rijk het burgermedegebruik op de luchthaven Eindhoven zodanig in de luchtvaartregelgeving opneemt dat het normenstelsel met betrekking tot milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de burgerluchtvaart, inclusief de handhaving ervan, niet wezenlijk verschilt van wat elders op burgerluchthavens geldt. Daarbij hoort ook de aanwijzing van de burgerexploitant als verantwoordelijke voor het burgermedegebruik van de luchthaven.

2. Eindhoven Airport NV zal zich onthouden tot het indienen van verzoeken bij het bevoegd gezag waarin om een ruimer burgermedegebruik van de luchthaven Eindhoven wordt verzocht dan partijen in deze overeenkomst hebben afgesproken. Hetzelfde geldt voor de overige partijen als het gaat om het mindere.

Artikel 11 Instelling GLOBE

1. Partijen wijzen ieder een vertegenwoordiger aan die deelneemt aan een Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven (GLOBE).

2. Partijen richten tevens een agendacommissie van GLOBE in, waarin van elk van hen een of twee leden aanwijst. De werkgroep komt vier maal per jaar bijeen en bewaakt en begeleidt de uitvoering van deze overeenkomst.

3. De leden van GLOBE en de leden van de begeleidingswerkgroep zijn gevolmachtigd de partij, door wie zij zijn afgevaardigd, te vertegenwoordigen.

4. Waar deze overeenkomst een handelen van GLOBE bepaalt, leiden partijen het ertoe dat

GLOBE deze verplichting nakomt.

5. GLOBE draagt ervoor zorg dat omwonenden van de luchthaven Eindhoven periodiek worden geïnformeerd over de in deze overeenkomst bedoelde maatregelen.

6. Partijen bevorderen dat het ministerie van Defensie bij het nemen van besluiten ten aanzien van burgermedegebruik deze overeenkomst in acht neemt.

7. GLOBE wordt nader geregeld bij afzonderlijk instellingsbesluit (Bijlage D).

Artikel 12 Bewaking uitvoering overeenkomst

1. Ieder van partijen kan jegens iedere andere partij aanspraak maken op nakoming van deze overeenkomst.

2. Op aangeven van de secretaris van GLOBE stelt GLOBE uiterlijk in maart van ieder jaar een Rapportage vast over het voorafgaande jaar.

3. De Rapportage bevat een verslag van de wijze waarop in de verslagperiode uitvoering is gegeven aan deze overeenkomst. In het verslag wordt melding gemaakt van een eventuele schending van deze overeenkomst.

4. De secretaris van GLOBE zendt een voorstel-Rapportage aan alle partijen bij deze overeenkomst en aan de COVM.

5. Na vaststelling van de Rapportage door GLOBE, maakt de secretaris van GLOBE de Rapportage via een eigen website voor eenieder kosteloos toegankelijk.

Artikel 13 Geschillenbeslechting

1. Verschillen in opvatting over de tekst van en toelichting bij deze overeenkomst zullen worden opgelost in goed overleg binnen GLOBE.

2. Bij geschillen wordt onderscheid gemaakt tussen schendingen van voorbijgaande aard, die in de regel een éénmalig karakter hebben, en schendingen die voortduren en daarmee het wezen van de overeenkomst aantasten.

3. Een partij die van mening is dat een andere partij de overeenkomst kortstondig heeft geschonden meldt dit aan de secretaris van GLOBE die de schending onderzoekt. Erkent de aangesproken partij de overtreding, dan verbeurt deze een boete van € 7.000,- voor iedere gebeurtenis. Ontkent de aangesproken partij de schending of vindt deze partij dat er sprake is geweest van omstandigheden die de schending rechtvaardigen, dan beslist GLOBE of er een boete wordt verbeurt en of er redenen zijn om de boete te matigen.

4. Boetebedragen worden gestort in het Milieu-investeringsfonds Eindhoven Airport en omgeving, zoals bedoeld in artikel 7.

5. Over schendingen die het wezen van de overeenkomst aantasten beslist de gewone rechter.

Een beslissing van de rechter wordt echter niet eerder ingeroepen dan nadat het vinden van een oplossing door middel van overleg binnen GLOBE, volgens de hierna uitgewerkte procedure, vruchteloos is gebleken.

6. Een partij die meent dat een andere partij deze overeenkomst niet nakomt, kan de partij die in gebreke blijft om nakoming van deze overeenkomst vorderen en deelt dat schriftelijk mede aan de andere partij(en) en aan de secretaris van GLOBE. De mededeling bevat een aanduiding van de ingebrekestelling.

7. Binnen één maand na de dagtekening van de in het eerste lid bedoelde mededeling zendt elke partij zijn zienswijze omtrent de schending, alsmede een mogelijke oplossing daarvan, aan de andere partij(en) en aan de secretaris van GLOBE.

8. Binnen één maand na afloop van de in het zevende lid genoemde termijn overleggen partijen binnen GLOBE over een oplossing van het geschil.

9. Indien na het overleg als bedoeld in het achtste lid een partij van mening blijft dat de schending van de overeenkomst blijft voortduren, kan ieder van partijen de tussenkomst van rechter inroepen en vorderen dat de in gebreke blijvende partij veroordeeld wordt tot nakoming van deze overeenkomst en vorderen dat de rechter aan de schending de verbeurte van een dwangsom verbindt.

10. Elke partij betaalt haar eigen (buiten)gerechtelijke kosten.

Artikel 14 Beëindiging

1. Ieder van partijen is gerechtigd de overeenkomst te beëindigen. De beëindiging kan slechts plaatshebben, indien ten minste tweederde van partijen in GLOBE daarmee heeft ingestemd. Beëindiging geschiedt door middel van een aangetekende brief aan partijen en bevat de gronden van beëindiging.

2. Partijen kunnen alleen in rechte de ontbinding van deze overeenkomst vorderen en alleen dan, indien sprake is van schendingen die voortduren en daarmee het wezen van de overeenkomst aantasten. Daarnaast kan Eindhoven Airport NV in rechte de ontbinding van de overeenkomst vorderen als de uitwerking van de overeenkomst, ook na herhaald overleg binnen GLOBE, zodanig onredelijk is dat het voortbestaan van Eindhoven Airport NV direct wordt bedreigd.

3. Indien de rechter de overeenkomst ontbindt, dan houdt de overeenkomst voor alle partijen op te gelden.

4. Elke partij betaalt haar eigen (buiten)gerechtelijke kosten.

Artikel 15 Evaluatie

1. Op aangeven van de secretaris van GLOBE doen partijen jaarlijks in GLOBE verslag van de uitvoering van deze overeenkomst.

2. GLOBE zal het verslag telkens uiterlijk op 1 maart aan partijen aanbieden.

Artikel 16 Looptijd

1. Deze overeenkomst treedt in werking op de datum van ondertekening en wordt aangegaan voor de duur van 10 jaren en geldt daarmee uiterlijk tot 1 januari 2018.

2. Tenminste een half jaar vóór het verstrijken van de looptijd van deze overeenkomst bespreken partijen met elkaar de wenselijkheid van een nieuwe regionale overeenkomst.

Artikel 17 Veiligheid en internationale regelgeving

Mocht blijken dat een in deze overeenkomst opgenomen maatregel niet realiseerbaar is om redenen van veiligheid of internationale technische of operationele regelgeving, dan treden partijen in overleg. Zij komen een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze wél realiseerbaar is en de inhoud van de niet-realiseerbare maatregel zoveel als mogelijk wordt benaderd, tenzij de maatregel in geen enkele vorm realiseerbaar is.

Artikel 18 Rijksoverheid

Deze overeenkomst laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van Defensie en de minister van Verkeer en Waterstaat onverlet.

Artikel 19 Diverse bepalingen

Publiekrechtelijke bevoegdheid

1. De overheidspartijen bij deze overeenkomst sluiten deze overeenkomst uitsluitend in hun civielrechtelijke hoedanigheid. De bestuursorganen van deze rechtspersonen zijn bij de uitoefening van hun publiekrechtelijke bevoegdheden niet aan deze overeenkomst gebonden.

Wijzigingen

4. Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld.

Bijlagen

5. De bijlagen bij deze overeenkomst vormen daarvan een integraal onderdeel. Ingeval van strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en de regionale overeenkomst prevaleert de overeenkomst.

Ongeldigheid

6. Indien een bepaling van deze overeenkomst in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voor zover nodig, uit deze overeenkomst worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige of niet-bindende bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van de overeenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

Nadere uitwerking

7. Mocht een partij bij de uitvoering van deze overeenkomst vaststellen dat een bepaling daarvan nadere uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden partijen in overleg.

Onvoorziene omstandigheden

8. Partijen treden eveneens met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze overeenkomst niet mag worden verwacht.

Publicatie

9. De tekst van deze overeenkomst wordt na de inwerkingtreding bekend gesteld op de internetsite van GLOBE.

Toetreding nieuwe partijen

10. GLOBE besluit over verzoeken van derden om lid te mogen worden van GLOBE. Toetreding betekent dat een nieuwe partij verklaart het met de inhoud van de overeenkomst eens te zijn en dit laat blijken door ondertekening van de overeenkomst. Nieuwe gemeenten kunnen worden toegelaten voor zover zij liggen binnen de 20 Ke-zone van het vliegveld.

Verval van vorige overeenkomsten

11. Met het in werking treden van deze overeenkomst vervallen de overeenkomsten van 2000 en 2003.

Aldus overeengekomen en ondertekend te Eindhoven op december 2007.

Partijen,

gemeente Best,

gemeente Eersel,

gemeente Eindhoven,

gemeente Oirschot,

gemeente Veldhoven,

provincie Noord-Brabant,

Vereniging Belangenbehartiging,

Brabantse Milieu Federatie (BMF),

Omwonenden Welschap (BOW),

Eindhoven Airport NV,