

Toelichting op de 'gemoderniseerde' Regionale Overeenkomst

Algemene toelichting

Trots op de Regionale Overeenkomst

Negen partijen zijn trots op de Regionale Overeenkomst die zij in 2000 rond Eindhoven Airport hebben gesloten. Deze Overeenkomst geeft garanties aan gemeenten, provincie, luchthaven, milieubeweging en omwonenden dat de groei van de regionale luchtvaart past bij wat het woon- en leefklimaat in de regio Eindhoven kan verdragen. De luchthaven Eindhoven (of Eindhoven Airport NV) verzorgt onder andere verbindingen met andere Europese kennisregio's waarvoor het stelsel van hoge snelheidstreinen voor de reiziger (nog) ontoereikend is.

De afspraken tussen partijen hebben er voor gezorgd dat in 2007 via de luchthaven ruim 5 keer zoveel passagiers hun reisbestemming bereiken als zeven jaar geleden. En toch vinden er minder vliegbewegingen plaats, door de komst van grotere, stillere vliegtuigen. Een rondgang langs regionale luchthavens in binnen- en buitenland leert dat de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport uniek in zijn soort is. Nergens zijn de afspraken over de maatschappelijke beperkingen van een luchthaven qua geluidproductie, milieuaspecten en openingstijden zo goed voor de omgeving geborgd als rond deze luchthaven.

Openbreken alleen in uiterste noodzaak

Voor het openbreken van de Regionale Overeenkomst moeten dan ook goede redenen zijn. Die was er in 2003 toen verouderde nationale regelgeving de komst van grotere, maar stillere vliegtuigen tegenhield. Mede dankzij de bereidheid van de BOW is er toen voor gekozen om de Overeenkomst aan te passen. De toegestane geluidruimte werd verder ingekrompen in ruil voor meer grotere, maar stillere vliegtuigen. Zo werd milieuwinst teruggegeven aan de omgeving. Zonder aanpassing van de Overeenkomst in 2003 was de huidige passagiersgroei van Eindhoven Airport niet mogelijk geweest. En had de Staatssecretaris van Defensie waarschijnlijk de verouderde regelgeving niet aangepast.

Een uiterste noodzaak voor het openbreken van de huidige Overeenkomst is anno 2007 weer aan de orde. En weer zijn het externe factoren die de aanpassing bepalen. Het ontbreekt de luchthaven aan een meer duurzame relatie met een of meer luchtvaartmaatschappijen. Dat betekent dat de luchthaven volstrekt onvoldoende grip heeft op de marktmacht van die maatschappijen. Dat maakt Eindhoven Airport kwetsbaar in haar continuïteit en de regio kwetsbaar als het gaat om het verlies aan werkgelegenheid. Want in een straal van nog geen 100 kilometer ontwikkelen luchthavens als Weeze, Brussel en Düsseldorf zich zeer voorspoedig. Daar komt nog eens bij de invoering van de Nederlandse ticketbelasting van ruim 11 euro per vertrekkende passagier. Het dreigement van sommige luchtvaartmaatschappijen om vluchten over te hevelen van Eindhoven Airport naar buitenlandse luchthavens moet dan ook serieus worden genomen.

Geen Brainport zonder Airport

In de Nota Ruimte wordt Zuidoost-Brabant de status verleend van "Brainport". Dit gebeurt "op grond van haar internationale vooraanstaande en toonaangevende positie op het gebied van onderzoek en ontwikkeling". In de nota "Gebiedsgerichte Economische Perspectieven" van het ministerie van Economische Zaken staat dat deze regio "in tien jaar tijd zich moet kunnen meten met de technologische topregio's in de wereld". Kortom, er wordt hoge

prioriteit gegeven aan de ontwikkeling van de regio Zuidoost-Nederland tot een internationaal economisch kerngebied dat gekenmerkt wordt door hoogtechnologische en industriële bedrijvigheid. Een beheerste groei van Eindhoven Airport is daarbij een belangrijke voorwaarde. Internationale uitstraling en bereikbaarheid van de regio zijn onmisbaar voor de bestaande en toekomstige hightech ondernemers. Een luchthaven met regelmatige vluchten naar een breed aanbod van bestemmingen is hierbij cruciaal. Eindhoven Airport wil de thuisbasis zijn voor een luchtvaartmaatschappij van betekenis. Daardoor wordt de regio Zuidoost-Nederland meerdere malen per dag verbonden met 6 tot 10 Europese hightech regio's.

Continuïteit luchthaven vereist base vorming

De enige manier voor Eindhoven Airport om minder afhankelijk te worden van de marktmacht van luchtvaartmaatschappijen is dat er één of meer bases op de luchthaven worden gevestigd. Vestiging van een base betekent dat de band tussen luchthaven en home base carrier wordt versterkt. Er ontstaan nieuwe verbindingen. Base vorming levert extra directe en indirecte werkgelegenheid. Per miljoen passagiers om 300 tot 500 arbeidsplaatsen. De luchthaven en de regio krijgen bovendien meer mogelijkheden om invloed op nieuwe bestemmingen uit te oefenen, omdat de luchthaven niet meer alleen vanuit een beperkt aantal andere Europese bases wordt aangevlogen, maar ook met de eerste vluchten zelf andere luchthavens aanvliegt. Base vorming is in de huidige omstandigheden noodzakelijk voor de continuïteit van Eindhoven Airport en daarmee voor de rol die de luchthaven in het kader van Brainport dient te vervullen. Om aan het uitgangspunt van geleidelijke groei tegemoet te komen, zal in 2008 worden gestart met een kleine base. Maximaal drie vliegtuigen mogen op alle dagen van de week gedurende 17 uur starten en landen op Eindhoven Airport. In 2010 wordt dit aantal vliegtuigen maximaal verdubbeld tot zes.

Beperkte aanpassing van openingstijden

Daarmee is de luchthaven voor base vliegtuigen op werkdagen 1 uur langer open dan nu het geval is. Tussen 23.00 en 24.00 uur kunnen 3 (2008-2010) respectievelijk 6 (na 2010) vliegtuigen in glijvlucht op Eindhoven Airport terugkomen. Op zaterdag en zondag vertrekken deze vliegtuigen vanaf 07.00 uur en komen uiterlijk om 24.00 uur terug.

Geluid

'Vliegen op geluid' is en blijft het uitgangspunt voor partijen in Globe. Dat was de grondslag onder de Regionale Overeenkomst van 2000, van 2003 en ook van 2007. Een eigen geluidruimte geeft Eindhoven Airport de stimulans om zaken te doen met luchtvaartmaatschappijen die beschikken over de meest stille vliegtuigen. De systematiek van berekeningen voor de geluidoppervlakte (Ke of Lden), inclusief straffactoren voor vliegen op vroege en late tijdstippen, is voor partijen in Globe dan ook de beste manier om de groei van de luchtvaart op Eindhoven Airport beheersbaar en duurzaam te borgen. Een dergelijke berekeningswijze is bovendien nauwkeuriger dan het meten van geluid (via geluidpalen).

In de Regionale Overeenkomst van 2000 is een grens gesteld aan de jaarlijkse geluidproductie van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport van 4,65 km². Acht jaar later behoeft deze omvang niet of nauwelijks te worden aangepast: 4,74 km² is voldoende om ook een kleine base te vestigen. Dankzij het toegenomen aandeel van grotere, stillere vliegtuigen kan de luchthaven enkele jaren doorgroeien en met dit geluidoppervlakte uiteindelijk acht keer zoveel passagiers laten vervoeren als in 2000. Dan is met bijna 2,5 miljoen passagiers een nieuwe grens bereikt.

Overigens is de verwachting dat de rijksoverheid pas bij de inwerkingtreding van de wet RBML Eindhoven Airport in staat stelt om daadwerkelijk 'op geluid te vliegen'. In 2008 zal nog gewerkt moeten worden met een limiet in het aantal vliegbewegingen, die op ruim 21.000 zal liggen.

Een Regionale Overeenkomst wordt niet voor enkele jaren gesloten. Deze gemoderniseerde Regionale Overeenkomst kent een looptijd tot 1 januari 2018, dus 2 jaar nadat er sprake moet zijn van een klimaatneutrale luchthaven voor vertrekkende vliegtuigen. Partijen in Globe komen overeen dat voor de periode 2011-2018 een iets grotere base op Eindhoven Airport kan worden gevestigd, die bestaat uit maximaal 6 vliegtuigen. Een verdere groei naar 4 tot 5 miljoen passagiers vergt alsdan een geluidruimte van maximaal 6 km². Hiervoor zal door de rijksoverheid een Luchthavenbesluit moeten worden voorbereid.

Milieu

Sinds 2005 gelden in ons land Europese normen voor fijn stof en vanaf 2010 voor stikstofoxiden.

In de Regionale Overeenkomsten van 2000 en 2003 zijn geen bepalingen voor uitstoot van deze stoffen opgenomen. Dat geldt ook voor de broeikasgaseffecten van de luchtvaart van en naar Eindhoven Airport.

De klimaatproblematiek, en de bijdrage daaraan van de luchtvaart, heeft in de publieke discussie de afgelopen tijd terecht veel aandacht gekregen.

Partijen in Globe zijn dan ook van mening dat additionele emissies als gevolg van de groei van de luchtvaart gecompenseerd moeten worden. Dat geldt voor NO_x, fijn stof, maar ook voor CO₂. In opdracht van Eindhoven Airport, in samenwerking met de Brabantse Milieufederatie, heeft bureau CE eind 2005 voorstellen voor een proactieve milieustrategie voor Eindhoven Airport uitgewerkt. Enkele van de voorstellen uit het rapport van CE zijn inmiddels door de luchthaven overgenomen, zoals het plaatsen van roetfilters op taxi's en de campagne 'Natuurlijk Vliegen' waarmee passagiers vrijwillig hun CO₂ emissies kunnen compenseren.

2008: Maatregelenpakket lokale luchtverontreiniging

De groei van de luchtvaart draagt bij aan verslechtering van de lokale luchtkwaliteit en aan opwarming van de aarde (CO₂ emissies).

CE heeft berekend dat bij een groei tot 2,5 miljoen passagiers in de nabijheid van de luchthaven maatregelen moeten worden getroffen om de lokale luchtkwaliteit op peil te houden. Met de inbouw van roetfilters op bussen en vuilnisauto's kan de toename van fijn stof worden gecompenseerd. Eindhoven Airport heeft inmiddels een bijdrage geleverd door roetfilters op taxi's, die de luchthaven aandoen, in te laten brengen. De reductie van NO_x vergt een andere aanpak, bijvoorbeeld door bussen op aardgas te laten rijden.

De ambitie van Globe is dat vanaf 2008 de lokale luchtkwaliteit als gevolg van de groei van de burgerluchtvaart van en naar Eindhoven Airport niet mag verslechteren. Hiertoe zal, in samenhang met de milieuprogramma's van de provincie en de omliggende gemeenten, een maatregelenpakket worden uitgewerkt, onder andere gebaseerd op voorstellen uit het rapport van CE.

2016: een klimaatneutrale luchthaven

Klimaatverandering is een mondiaal probleem. De luchtvaart draagt door het

brandstofverbruik bij aan de klimaatverandering. Naar verwachting zal de Europese Commissie na 2010 ook de luchtvaart onderbrengen in het emissiehandelssysteem. Sommige luchtvaartmaatschappijen die van en naar Eindhoven Airport vliegen, bieden passagiers de mogelijkheid van een vrijwillige bijdrage om de schadelijke uitstoot te compenseren. Aangezien andere luchtvaartmaatschappijen weigeren om een dergelijk systeem in te voeren, heeft Eindhoven Airport in 2007 een systeem met computerzuilen ingevoerd om consumenten bewust te maken van de klimaatverandering (als gevolg van de luchtvaart) en hen in de gelegenheid te stellen een financiële bijdrage te leveren.

De ambitie van Globe is dat Eindhoven Airport uiterlijk in 2016 een klimaatneutrale luchthaven is, op basis van vertrekkende vluchten. Dit streven kan worden bereikt door a) emissiehandelssystemen, b) vrijwillige bijdragen van consumenten bij de aankoop van tickets, c) vrijwillige bijdragen van consumenten op Eindhoven Airport en d) bijdragen uit regionale fondsen.

Milieu Investeringsfonds Eindhoven Airport

De kosten van emissiereducerende maatregelen in de omgeving van de luchthaven worden gefinancierd uit een op te richten Milieu Investeringsfonds Eindhoven Airport.

De voeding van het fonds komt vanuit:

- Specifieke bijdragen Eindhoven Airport
- Boetes Regionale Overeenkomst
- Vertrekkende passagiers
- Dividenden aandeelhouders Eindhoven Airport
- Projectbijdragen provincie en gemeenten
- Europese en nationale cofinanciering
- Sponsoring bedrijfsleven

De omvang van het fonds is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle partners in Globe waarbij een substantieel deel moet komen uit de projectfinanciering door de diverse overheden. De omvang van het fonds dient vanaf 2008 structureel minimaal 1 miljoen euro per jaar te bedragen. Uit dit fonds worden projecten gefinancierd die er voor zorgen dat de emissies vanwege de groei van de luchtvaart tenminste worden gecompenseerd.

Maatschappelijk draagvlak voor verdere groei

Door de economische betekenis van de luchthaven en misschien ook wel door de open opstelling van Eindhoven Airport naar de omgeving, staan inwoners van de regio positief tot zeer positief tegenover Eindhoven Airport. Dit blijkt uit omgevingsonderzoeken uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Brabant en het Eindhovens Dagblad .

ARTIKELSGEWIJZETOELICHTING

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit artikel is een aantal begrippen die van toepassing zijn op deze overeenkomst omschreven.

Artikel 2 Doelstelling

Uitgangspunt van deze Regionale Overeenkomst is een duurzame ontwikkeling van de burgerluchtvaart van en naar de regio Eindhoven. Doel van de eerste Regionale Overeenkomst in 2000 was om vast te leggen hoe de ontwikkeling van de burgerluchtvaart op de luchtvaart Eindhoven binnen milieuraandvoorwaarden het beste kon worden gerealiseerd. Het ging toen voornamelijk om de beheersing om de negatieve effecten van geluid. In deze overeenkomst is als doelstelling toegevoegd een zo volledig mogelijke compensatie van de negatieve milieueffecten als gevolg van de groei van het luchthavenluchtverkeer. De ambitie van partijen is om uiterlijk 1 januari 2016 te komen tot een klimaatneutrale luchthaven voor vertrekkende vluchten.

Artikel 3 Geluidsruimte

Voor een duurzame ontwikkeling van de burgerluchtvaart van en naar de regio Eindhoven is meer geluidsruimte nodig, met name voor het vestigen van een kleine base. In het kader van deze Regionale Overeenkomst spreken partijen af dat de oppervlakte van de civiele 35 Ke geluidscontour in 2008 wordt vastgesteld op 4,74 km². Deze komt overeen met het zogenaamde Planalternatief 2 in de milieueffectrapportage voor van de geluidzonerings van de luchthaven Eindhoven, die naar verwachting in 2007 zal worden afgerond. Deze geluidsruimte zal in 2010/2011 worden vergroot tot 6 km².

Eindhoven Airport benutte in 2006 nog maar 35% van de geluidsruimte voor civiele commercieel luchthavenvluchtverkeer die in 1979 werd berekend (ca. 14 km²). Dit komt doordat moderne verkeersvliegtuigen aanzienlijk geluidsarmer zijn geworden.

Een van de instrumenten om de geluidhinder in een bepaald gebied te beperken is het toepassen van een geluidscontour, waarbuiten een gespecificeerde grenswaarde, de 35 Ke grens, niet mag worden overschreden. Dit wordt voor militaire luchthavens met burgermedegebruik na het van kracht worden van de Regeling Burger Luchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) niet anders. Eindhoven Airport dient er voor te zorgen dat zij binnen de aan haar toe te wijzen civiele 35 Ke geluidsruimte te blijven. De instrumenten die zij daartoe kan gebruiken zijn omschreven in artikel 3. Het ministerie van Defensie is verplicht om de naleving van de 35 Ke geluidsruimte wettelijk te handhaven.

Artikel 4 Openstellingstijden

Voor luchtvaartmaatschappijen die Eindhoven Airport als thuisbasis wensen te gebruiken is het noodzakelijk dat vluchtoperaties niet alleen op doordeweekse dagen worden uitgevoerd, maar ook in de weekeinden. De openstelling van Eindhoven Airport op zaterdagen en zon- en feestdagen wordt door luchtvaartmaatschappijen als beperkend ervaren. In deze overeenkomst zijn de openstellingstijden zo geformuleerd dat het vliegveld op alle dagen, inclusief de zaterdag en de zondag, open is voor de commerciële burgerluchtvaart tussen 07.00 en 23.00 uur en een extensieregeling van één uur. Voor op de luchthaven gestationeerde vliegtuigen geldt een terugkeergarantie na 00.00 uur. In de praktijk zal hierop naar verwachting slechts in zeer incidentele gevallen een beroep hoeven te worden gedaan. Het openstellen van de luchthaven Eindhoven voor nachtelijk vliegverkeer is geen optie, ook niet in de toekomst.

De uitbreiding van de openingstijd op de zaterdag- en zondagochtend geldt in de fase waarin Eindhoven Airport NV kan beschikken over een jaarlijkse geluidsruimte van 4,74 km² alleen voor home based carrier(s), waaraan bovendien limiet van drie vertrekkende vliegtuigen is verbonden. In de tweede fase, waarbij een jaarlijkse geluidsruimte van 6 km² van toepassing is, is een limiet van zes vertrekkende vliegtuigen verbonden. Uitgifte van de slots voor

vertrekkende vliegtuigen in de weekends vindt plaats door de Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN) op Schiphol op basis van vooraf door GLOBE vast te stellen 'local rules'. Deze local rules worden opgenomen in Bijlage A, die deel uitmaakt van deze overeenkomst.

Voor vertrekkende vliegtuigen hanteert Eindhoven Airport het uitgangspunt dat burgervliegtuigen in principe niet meer na 22.00 uur vertrekken.

Artikel 5 Mitigerende maatregelen

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van additionele maatregelen door Eindhoven Airport N.V., zonder daartoe wettelijk verplicht te zijn, om de geluidsproblematiek van de burgerluchtvaart te beperken.

Artikel 6 Geluidsmonitoring

Dit artikel legt de basis voor het monitoren van geluid afkomstig van vliegtuigen in de omgeving van het vliegveld Eindhoven. Eindhoven Airport heeft 9 geluidsmeeetposten aangeschaft die inmiddels zijn geïnstalleerd op verschillende locaties op en rond de luchthaven. De locaties zijn door GLOBE aangewezen. Gemeentelijke partijen hebben er voor gezorgd dat de vereiste vergunningen en/of ontheffingen zijn verkregen. Van groot belang is dat de informatie afkomstig van de geluidsmeeetpalen kan worden gekoppeld aan het al bestaande routebewakingssysteem. Partijen zullen zich inspannen om daarvoor toestemming van het ministerie van Defensie te verkrijgen.

Artikel 7 Milieu-investeringsfonds Eindhoven Airport en omgeving

Het Milieu-investeringsfonds Eindhoven Airport en omgeving heeft tot doel de woon- en leefomgeving van de luchthaven Eindhoven te verbeteren door een gezamenlijk milieuprogramma van Eindhoven Airport, de provincie en de omliggende 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. Projecten die voor financiering vanuit het Milieufonds in aanmerking komen, moeten voldoen aan de criteria genoemd in Bijlage E.

Artikel 8 Vrijwaringszone

Provinciale- en gemeentelijke partijen zullen er voor moeten zorgen dat binnen het gebied dat ontstaat als gevolg van een verkleining van de 35 Ke geluidszone bij de vaststelling van een nieuwe geluidszone geen nieuwe geluidsgevoelige bebouwing zal plaatsvinden. Een en ander voor zover de Wet op de ruimtelijke ordening dit toelaat. Met het handhaven van de bestaande planologische situatie wordt voorkomen dat bebouwing oprukt richting de luchthaven.

Artikel 9 Obstakelvrije zones

Obstakelvrije zones dienen om luchtvaartuigen een veilige start c.q. landing te kunnen laten uitvoeren. Voordat gemeenten en/of provincie besluiten om mee te werken aan het verlenen van vergunningen tot het oprichten of uitbreiden van gebouwen, masten, windmolens e.d. in de nabijheid van de luchthaven Eindhoven zullen zij alvorens een vergunning ter zake wordt

afgegeven c.q. aangevraagd, eerst in overleg treden met Eindhoven Airport NV.

Artikel 10 Voorstellen aan het Rijk

In dit artikel wordt de wens van partijen benadrukt om het burgermedegebruik op de militaire luchthaven Eindhoven zodanig te regelen dat de wettelijke regels waaraan de burgerluchtvaart zich dient te houden vergelijkbaar zijn met die op andere regionale burgerluchthavens, opdat Eindhoven Airport kan opereren in een normale concurrentieverhouding met andere regionale luchthavens (level playing field).

Artikel 11 Instelling GLOBE

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

De belangrijkste taken van dit overlegorgaan zijn:

- toezicht op de uitvoering van de afspraken uit de overeenkomst;
- het zoeken naar oplossingen inzake geschillen die rijzen naar aanleiding van de uitleg en of toepassing van de overeenkomst;
- (voor)overleg over beleidsmatige en operationele zaken;
- Ter voorbereiding van (bestuurlijk) GLOBE functioneert een zogeheten Agendacommissie onder voorzitterschap van de secretaris van GLOBE;
- 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 12 Bewaking uitvoering overeenkomst

Door middel van verslaglegging en openbaarmaking van de activiteiten binnen GLOBE kan iedereen, niet alleen partijen maar ook burgers, controleren of deze overeenkomst genoegzaam door partijen wordt nageleefd.

Artikel 13 Geschillenbeslechting

Iedere partij is bevoegd om een geschil dat voortkomt uit de toepassing c.q. interpretatie van deze regionale 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 (niet bindende) 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 GLOBE een voorname rol.

Artikel 14 Beëindiging

Dit artikel beschrijft op welke wijze partij(en) deelname aan deze overeenkomst kunnen beëindigen c.q. de overeenkomst kunnen ontbinden.

Artikel 15 Evaluatie

Partijen bespreken jaarlijks aan de hand van een door secretaris op te stellen rapportage het functioneren van de Regionale Overeenkomst en GLOBE.

Artikel 16 Looptijd

Deze overeenkomst wordt aangegaan voor een periode van 10 jaar (2008-2018). In 2017 wordt tenminste een half jaar vóór het verstrijken van de looptijd een evaluatie van de werking van de Regionale Overeenkomst uitgevoerd. Daarin bespreken partijen de wenselijkheid van een nieuwe Regionale Overeenkomst na 2018. Elke partij kan op basis van de evaluatie aangeven of zij voornemens is de Regionale Overeenkomst, al dan niet in aangepaste vorm voort te blijven zetten voor een nieuwe periode van 10 jaar.

Artikel 17 Veiligheid en internationale regelgeving

Ondanks het streven van partijen om bij het nemen van besluiten het belang van het milieu zo goed mogelijk te dienen, mag dit niet ten koste gaan van de vliegveiligheid en of de veiligheid op de grond. Bij conflicterende belangen in een bepaalde situatie prevaleert de veiligheid.

Artikel 18 Rijksoverheid

In deze overeenkomst is getracht zo goed mogelijk aansluiting te vinden bij bestaande wet- en regelgeving en ook is, daar waar mogelijk, geanticipeerd op toekomstige regelgeving. Daar waar deze overeenkomst in strijd raakt met nieuwe wet- en regelgeving wijkt deze overeenkomst.

Artikel 19 Diverse bepalingen

Dit artikel bevat een aantal restbepalingen die de werking van deze overeenkomst betreffen.

Bijlage A

LOCAL RULES VOORTVLOEIEND UIT ARTIKEL 4 VAN DE REGIONALE
OVEREENKOMST

OPNAME IN DE AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION EHEH:

EHEH AD 2.3.1 OPERATIONAL HOURS / AD ADMINISTRATION:

Daily 0600-2200 (0500-2100). For exemptions see remarks.

EHEH AD 2.3.12 OPERATIONAL HOURS / REMARKS:

- Daily 0600-2300 (0500-2200) for EHEH-based aircrafts (Chapter 3 or Chapter 4 aircrafts certificated for a minimum of 145 seats and a MTOW of 65.000 kg or more) operating scheduled flights.
- Daily 0600-2300 (0500-2200) for delayed aircrafts (delay reason: ATC delay, technical delay, meteorological delay or unexpected delays which reasonably couldn't have been foreseen on the moment of takeoff) operating scheduled flights.
- Daily 0700-1700 (0600-1600) for noisy Chapter 3 aircrafts for which the margin of the sum of the three certification noise levels, relative to the sum of the three applicable ICAO Annex 16 Chapter 3 certification noise limits, is 5 EPNdB or more.
- Eindhoven Airport can appeal at the local Air Traffic Control to letting return of home based aircrafts (Chapter 3 or Chapter 4 aircrafts certificated for a minimum of 145 seats and a MTOW of 65.000 kg or more) if particular circumstances justify these.

OPNAME IN DE CAPACITY DECLARATION EINDHOVEN (SLOT COORDINATION):

PART A OPERATIONAL CAPACITY

Opening hours Eindhoven Airport:

Daily 0700lt-2300lt.

Daily 0700lt-0000lt for EIN-based aircrafts (Chapter 3 or Chapter 4 aircrafts certificated for a minimum of 145 seats and a MTOW of 65.000 kg or more) operating scheduled flights.

PART C NOISE RESTRICTIONS

- Aircraft which are certificated in accordance with the noise standards of ICAO Annex 16 Chapter 3, for which the margin of the sum of the three certification noise levels, relative to the sum of the three applicable ICAO Annex 16 Chapter 3 certification noise limits, is 5 EPNdB or more: Take-off and landing is not allowed before 0800lt and after 1759lt.
- Movements for charter operations (on Saturdays and Sundays), may only be allocated to operations operated with one of the following aircrafts:
 - Airbus A318
 - Airbus A319
 - Airbus A320
 - Airbus A321
 - Airbus A330
 - Airbus A340
 - Avro RJ series
 - Boeing 717
 - Boeing 737-600
 - Boeing 737-700
 - Boeing 737-800
 - Boeing 737-900
 - Boeing 777
 - Boeing 787
 - Boeing MD90

- Canadair RJ series
- Embraer all types
- Fokker 70
- Fokker 100
- Sukhoi Superjet series

Bijlage B

Milieustrategie Eindhoven sustainable Airport

CE
Delft, 2005

Bijlage C

Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport

Bijlage D

Instelling Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven

De bij de Regionale Overeenkomst aangesloten partijen,

Besluiten

I

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

Artikel 1 Instellingsbesluit

Er is een Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven.

Artikel 2 Leden

Het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven bestaat tenminste uit:

a. een door partijen aan te wijzen onafhankelijk voorzitter;

b. telkens een lid aangewezen door:

- de provincie Noord-Brabant;

- de gemeente Best;

- de gemeente Eersel;

- de gemeente Eindhoven;
- de gemeente Oirschot;
- de gemeente Veldhoven;
- de vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW);
- de Brabantse Milieu Federatie (BMF);
- Eindhoven Airport NV

Artikel 3 Bestuurlijk overleg

1. Het bestuurlijk overleg komt tenminste drie maal per jaar bijeen, met als voornaamste taak:
 - a. evaluatie op hoofdlijnen van de uitvoering van deze overeenkomst;
 - b. overleg voeren over beleidsmatige en operationele zaken;
 - c. overleg voeren over feitelijke ontwikkelingen m.b.t. burgerluchtvaart en aanverwante luchthavenaangelegenheden;
 - d. overleg over de implementatie van milieumaatregelen;
 - e. het verkrijgen van inzicht in groeimogelijkheden van de luchtvaart binnen de beschikbare milieuruimte; f. vaststellen van de wijze waarop de vastgestelde miliegrenzen zullen worden gehandhaafd;
 - g. vaststellen van de wijze waarop structureel en periodiek informatie aan omgevingsdoelgroepen wordt verstrekt;
 - h. toezicht op de juiste naleving van gemaakte afspraken binnen deze overeenkomst;
 - i. bemiddeling in geschillen tussen twee of meer partijen;
 - j. vaststellen van de jaarlijkse rapportage over de uitvoering en de werking van de Regionale Overeenkomst.

Artikel 4 Agendacommissie

Een Agendacommissie onder voorzitterschap van de secretaris van GLOBE komt tweemaandelijks bijeen en heeft tot taak de agenda voor het GLOBE-overleg en uitvoeringsbesluiten naar aanleiding van dit overleg inhoudelijk voor te bereiden. De secretaris 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 4 Vertegenwoordiging

De leden worden aangewezen door hun achterban. Leden kunnen bij ontstentenis worden vervangen door een plaatsvervanger. De leden zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.

Artikel 5 Secretariaat

Het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven wordt ondersteund door een onafhankelijk secretariaat.

Artikel 6 Bezoldiging voorzitter en secretaris

De voorzitter en de secretaris ontvangen voor hun werkzaamheden een door GLOBE vast te stellen bezoldiging.

Artikel 7 Vergaderlocatie

De bijeenkomsten in het kader van GLOBE vinden in beginsel op Eindhoven Airport plaats. Eindhoven Airport stelt deze locatie om niet ter beschikking.

Artikel 8 Besluitvorming

Het overlegorgaan handelt op basis van gelijkwaardigheid van alle partners. Besluiten worden op basis van tweederde meerderheid genomen.

Artikel 9 Verdeelsleutel kosten

De kosten verband houdend met het voorzitterschap en secretariële ondersteuning en eventuele andere kosten worden, 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 10 Rapportage

De resultaten van het gezamenlijk overleg worden schriftelijk gerapporteerd aan alle partijen bij de Regionale Overeenkomst.

Artikel 11 Looptijd

De looptijd van het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven loopt parallel aan de looptijd van de Regionale Overeenkomst. Een beslissing over de voortzetting van GLOBE na ommekomst van de looptijd maakt deel uit van besluit over de voortzetting van de Regionale Overeenkomst.

III

Benoeming voorzitter en secretaris

Artikel 12 Benoeming voorzitter

Tot voorzitter van het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven wordt per 1 januari 2008 benoemd

Het voorzitterschap wordt aangegaan voor een periode van 3 jaar. Herbenoeming is mogelijk, zo ook benoeming voor een kortere periode.

Artikel 13 Benoeming secretaris

Tot secretaris van het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven wordt per 1 januari 2008 benoemd

De secretaris wordt benoemd voor een periode van 3 jaar. Herbenoeming is mogelijk, zo ook benoeming voor een kortere periode.

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 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, 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 en internationaal niveau discussie wordt gevoerd, Te denken valt aan beperkende maatregelen op het terrein van klimaatbeheersing. Zodoende wordt de Regionale Overeenkomst een dynamisch document dat goed aansluit bij de wensen en behoeften van partijen. 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 eveneens open voor vertegenwoordigers van Defensie en Verkeer en Waterstaat.

Een Agendacommissie bereidt de vergaderingen van GLOBE voor. Het voorzitterschap wordt vervuld door een onafhankelijk voorzitter en secretaris, die voor een periode van drie jaar wordt benoemd, welke periode éénmaal kan worden verlengd. Eindhoven Airport stelt vergaderfaciliteiten ter beschikking.

Het overlegorgaan handelt op basis van gelijkwaardigheid van alle partners. Besluiten worden op basis van tweederde meerderheid genomen.

GLOBE doet geen uitspraken of aanbevelingen over onderwerpen die nadrukkelijk in artikel 28 van de Luchtvaartwet zijn voorbehouden aan de COVM.

Bijlage E

Projecten die voor financiering vanuit het Milieufonds in aanmerking komen, moeten aan de volgende criteria voldoen :

- Effectief (draagt bij aan reductie effect)
- Niet alleen compenserend, maar ook innovatief en pro-actief (zoals : voorkomen/beperken van CO2-uitstoot
- Additioneel (anders niet zo tot stand gekomen)
- In nabijheid van de luchthaven (relatie met gevolgen luchtvaart)
- Zichtbaar (met het oog op draagvlak)
- Kosteneffectief (bomen planten in Latijns Amerika is goedkoper en op wereldniveau bezien

klimateffectiever dan in Brabant)

- Wederkerigheid (Eindhoven Airport draagt bij ten gunste van de omgeving en de omgeving draagt bij ten gunste van Eindhoven Airport)

Een eerste, voorlopige, groslijst levert de volgende projecten op:

- Groundpower voor stilstaande vliegtuigen. Voor de elektriciteitsvoorziening (licht en koeling) maken vliegtuigen op het platform gebruik van kleine generatoren. Deze verbranden kerosine en leiden tot uitstoot van emissies en geluidproductie. Een specifieke stroomvoorziening van de luchthaven zou deze uitstoot voorkomen, maar vergt relatief hoge investeringen.
- Groene daken, daktuinen en groene gevels: proefproject in Veldhoven West
- Toepassing Ecological Engineering. Voorbeelden: bermbeheer, ecologische geluidwerende voorzieningen langs wegen en faunavoorzieningen toegepast in poortregio van Het Groene Woud (ten noorden van Eindhoven Airport)
- Warmteopslag platform Eindhoven Airport
- Wijk Dijkstaten in de gemeente Best
- Klimaatpark Veldhoven. Binnen de 35 KE-zone zou gemeente Veldhoven op haar grondgebied, aansluitend op het NOP en het gebied van de ruilverkaveling Wintelre-Oerle graag een klimaatpark ontwikkelen, waarvan een klimaatbos onderdeel uitmaakt.
- Milieu informatie centrum landschap en luchthaven
- Stimulering OV gebruik vliegveld. Gratis of met korting aangeboden shuttledienst voor inwoners van gemeenten die in Globe participeren.
- Vuilniswagens voorzien van roetfilters
- Stimuleren lokale initiatieven op gebied van milieu, cultuur en recreatie
- Onderzoek naar mogelijkheden van aansluiting op het Europese net van hoge snelheidslijnen (feeders naar Breda, Aken etc.)
- Bomenaanplant ontwikkelingsgebieden

Opmerking : deze groslijst is een eerste, voorlopige inventarisatie. Een van de eerste activiteiten van het Milieu-investeringsfonds zal bestaan uit het opstellen van een nader uitgewerkt milieu-investeringsprogramma.