

1125-609

Koninklijke Luchtmacht



Bijlagenrapport

MER militair luchtvaartterrein Eindhoven

BIJLAGEN

Algemeen

1.	Gegevens initiatiefnemer en bevoegd gezag	1
2.	Verklarende woordenlijst	5
3.	Literatuur	13
4.	Overzicht onderwerpen in de richtlijnen en behandeling in MER	21
5.	Procedurele aspecten luchtvaartwet en milieueffectrapportage	25
6.	Beschrijving huidige situatie	31

Eindhoven Airport N.V.

7.	Algemene beschrijving civiel medegebruik	53
8.	Invoersets Eindhoven Airport N.V.	67
9.	Achtergrondinformatie Eindhoven Airport N.V.	71
10.	A Regionale overeenkomst Eindhoven Airport N.V.	77
	B Wijziging regionale overeenkomst Eindhoven Airport N.V.	79

Bijlage 1

Gegevens initiatiefnemer en bevoegd gezag

Initiatiefnemer

Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten van de Koninklijke Luchtmacht
Postbus 20703
2500 ES Den Haag
Contactpersoon: Lt-Kol. J.C.M. van den Bos
Telefoon: 070-339 6685
Telefax: 070-339 7684

Bevoegd gezag

Staatssecretaris van Defensie
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
Contactpersoon: drs. A.N. Lefferts
Telefoon: 070-318 8180
Telefax: 070-318 6658

In overeenstemming met:

Minister van VROM
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
Contactpersoon: drs. M. Wever
Telefoon: 070-339 1247
Telefax: 070-339 1280

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 90771
2509 LT Den Haag
Contactpersoon: drs. ing. J.E. Können
Telefoon: 070-351 7340
Fax: 070-351 6348

Bijlage 2

Verklarende woordenlijst

Aanwijzing	Een besluit krachtens de Luchtvaartwet waarbij een luchtvaartterrein is aangewezen als een terrein voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen en waarbij geluidszones zijn vastgelegd. De jaarlijkse hoeveelheid geluid dat het totaal aantal luchtvaartuigen produceert dient binnen de vastgestelde geluidszone te blijven.
Activiteit	Geheel van handelingen, ingrepen en dergelijke bedoeld ter realisatie van bepaalde doelstellingen of ter oplossing van bepaalde problemen. Een activiteit kan zowel datgene zijn, wat de initiatiefnemer zich voorstelt te doen (voorgenomen activiteit = het voornemen) als een alternatief daarvoor, dat eveneens bedoeld is ter realisatie van deze doelstellingen of ter oplossing van deze problemen.
Alternatief	Mogelijke oplossing; meestal een samenhangend pakket van maatregelen.
AMB	Civiel vliegtuigverkeer met een algemeen maatschappelijk belang (AMB), zoals ambulancevluchten, donorvluchten en politievluchten
Autonome ontwikkeling	Ontwikkeling die plaatsvindt onafhankelijk van de voorgenomen activiteit en de alternatieven.
Bevoegd gezag	Overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
BGGL	Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart
BGKL	Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart
Bkl	Eenheid waarin de geluidsbelasting wordt uitgedrukt veroorzaakt door de kleine luchtvaart. De geluidsbelasting in Bkl is de totale geluidsbelasting op een bepaalde plaats, berekend over de periode van een jaar, veroorzaakt door de op een luchtvaartterrein landende en daarvan opstijgende luchtvaartuigen met een gewicht van minder dan 6.000 kg, met uitzondering van helikopters en straal aangedreven vaste vleugelvliegtuigen. Zie ook Ke.
BOW	Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap
Commissie voor de m.e.r.	Commissie van onafhankelijke deskundigen die het bevoegd gezag adviseert over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport en in latere fase over de kwaliteit van het milieueffectrapport.



Compensatie	Het creëren van nieuwe waarden die vergelijkbaar zijn met verloren gegane waarden. Indien het volledig onvervangbare waarden betreft, heeft compensatie betrekking op het creëren van zo vergelijkbaar mogelijke waarden.
Cumulatieve effecten	Gezamenlijk effect van verschillende vormen van verontreiniging en aantasting van het milieu door één of meer activiteiten, waarbij de gevolgen van elke vorm afzonderlijk niet ernstig behoeven te zijn, maar van de verschillende vormen tezamen wel.
dB(A)	Decibel, gecorrigeerd voor het menselijk gehoor.
EA	Eindhoven Airport N.V., door wiens tussenkomst de commerciële burgerluchtvaart wordt afgehandeld op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven
Effect	Uitwerking op het milieu van de voorgenomen activiteit of een der in beschouwing genomen alternatieven
EHS	Ecologische hoofdstructuur
Extensieregeling	Het uitvoeren van starts en landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken of arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden
Externe veiligheid (EV)	Veiligheid op de grond buiten het aangewezen luchtvaartterrein in relatie tot het vliegverkeer
FN-curve	Een FN-curve geeft de kans (F) weer op een groep dodelijke slachtoffers (N) ten gevolge van een activiteit
Geluidscontour	Een lijn die punten verbindt waarvoor eenzelfde waarde van geluidsbelasting geldt
Geluidsgevoelige gebouwen	Naast woningen worden hieronder verstaan scholen voor basis-, voortgezet- en beroepsonderwijs, instellingen voor hoger onderwijs en gezondheidszorggebouwen
Geluidszone	Zone (rond een luchtvaartterrein) waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden.
Geregelde lijnvlucht	Vlucht volgens van tevoren gepubliceerd schema (timetable) (eventueel dagelijks/wekelijks) op vaste tijden en data naar een bestemming.
GLOBE	Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven Airport N.V.
Groepsrisico	Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep van tenminste een bepaalde grootte op de grond het slachtoffer is van

een vliegtuigongeval. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een FN-curve.

Grote luchtvaart	Vliegtuigen met een startgewicht groter dan 6.000 kg
Hoofdstuk 2-vliegtuig	Vliegtuigen die zijn genoemd in Bijlage 16 bij het in 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart. Genoemde bijlage beschrijft in enkele hoofdstukken aan welke geluidscriteria vliegtuigen moeten voldoen. De eerste categorie vliegtuigen mag al sinds januari 1990 niet meer landen in Nederland. De hoofdstuk 3-vliegtuigen zijn het modernst en maken het minste geluid. Veel luchtvaartmaatschappijen maken nog steeds gebruik van de oudere hoofdstuk 2-vliegtuigen. Vanaf april 1995 geldt er al een verbod op het gebruik in Europa van bepaalde typen hoofdstuk 2-vliegtuigen. In de Europese Unie is besloten deze categorie vanaf april 2002 helemaal te verbieden.
Hub	Een centrale luchthaven in een netwerk, van waaruit passagiers na een overstap hun eindbestemming kunnen bereiken.
ICAO baancode	Internationaal overeengekomen code voor lengte en breedte van start- en landingsbaan.
ILS	Instrument landingssysteem
Indicatieve geluidszone	Geluidszone opgenomen in de PKB. De definitieve geluidszones, zoals deze in de aanwijzingen worden opgenomen, kunnen afwijken van de in de PKB opgenomen geluidszones.
Individueel risico	(IR) Zie plaatsgebonden risico.
Initiatiefnemer	Een natuurlijk persoon, dan wel een privaats- of publiekrechtelijk rechtspersoon (een particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.
Ke	Eenheid waarin de geluidsbelasting door luchtvaart wordt uitgedrukt ingevolge het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaarterreinen, de zogenaamde Kosten-eenheid. In Ke-berekeningen worden meegenomen: vliegtuigen van de grote luchtvaart (zwaarder dan 6.000 kg), alle straalvliegtuigen en alle helikopters en tenslotte de kleine vliegtuigen (lichter dan 6.000 kg) die gebruik maken van de routes van het grote luchtverkeer. De geluidsbelasting in Ke is de totale geluidsbelasting op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de op een luchtvaarterrein landende en daarvan opstijgende luchtvaartuigen, berekend over een periode van een jaar.
Kleine luchtvaart	Vliegtuigen met een startgewicht kleiner dan 6.000 kg

LA _{eq}	De equivalente geluidsbelasting.
L _{den}	Europese eenheid waarin de geluidsbelasting door luchtvaart wordt uitgedrukt
L _{night}	Europese eenheid voor de geluidsbelasting door luchtvaart voor de periode tussen 23.00 en 7.00 uur.
Luchthaven indelingbesluit (Wet Schiphol)	In dit besluit worden de maatregelen uitgewerkt die het ruimtegebruik beperken. Er wordt vastgesteld in welke gebieden woningen, scholen en bedrijfsgebouwen die gevoelig zijn voor externe veiligheid of geluidsbelasting verboden zijn en in welke gebieden geen nieuwe gevoelige objecten mogen worden gebouwd.
Luchthaven-verkeerbesluit (Wet Schiphol)	In dit besluit zijn regels en grenswaarden opgenomen die de gevolgen van het luchtverkeer beheersen. Er zijn bijvoorbeeld regels voor het gebruik van het luchtruim en grenswaarden voor geluidsbelasting, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging opgenomen.
Luchtvaartterrein	Een aangewezen terrein ingericht voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.
MER	Milieueffectrapport.
m.e.r.	Milieu-effectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieu-effectrapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat milieu-effectrapport genomen besluit, een en ander met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten.
Meteomarge	Elke baan heeft in principe twee gebruiksrichtingen. Vooraf kan niet exact worden aangegeven hoe in de praktijk het gebruik van de baan in beide richtingen verdeeld zal zijn. Dat is afhankelijk van de heersende windrichting. Het is onveilig als een vliegtuig moet starten of landen met een grotere staartwind dan gewenst is. Bij kleine vliegtuigen moet landen en starten met staartwind uit het oogpunt van veiligheid worden vermeden. In verband met onzekerheid over de gemiddelde windrichting wordt daarom bij de bepaling van geluidszones voor luchtvaartgeluid een meteomarge of meteotoeslag toegepast. In de geluidszone wordt daartoe een marge opgenomen die nodig is om het verschil op te vangen tussen het werkelijk gebruik van de twee richtingen van een start-/landingsbaan en het vooraf ingeschatte gebruik. Zonder meteotoeslag zal bij afwijking van de aangenomen gemiddelde windrichting de geluidszone aan de ene zijde van het luchtvaartterrein eerder 'vol' zijn, terwijl er aan de andere kant van het luchtvaartterrein nog ruimte over is. Er kan in dat geval minder gevlogen worden dan de ruimte die de luchthaven op basis van de berekende geluidszone toegewezen heeft gekregen. In geval van geluidsberekeningen met meteomarge wordt aan beide zijden van de baan enige opslag toegevoegd, waardoor bovenstaande situatie zich niet kan voordoen. Meteomarge leidt derhalve niet tot het vergroten

van de capaciteit van een baan, maar maakt het mogelijk dat de capaciteit verdeeld wordt op basis van de heersende windrichtingen. Het is gebruikelijk om een marge van 10 of 20% van de grootte van de geluidszone te hanteren.

Militaire vlucht	vlucht met een toestel dat geregistreerd staat op naam van een krijgsmacht. Dit zijn zowel helikopter- als vaste vleugel vliegtuigbewegingen en kunnen een buitenlandse registratie hebben.
Mitigatie	Het verminderen van nadelige effecten (op het milieu) door het treffen van bepaalde maatregelen.
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Korte omschrijving voor het alternatief, dat wordt beschreven als het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Aangezien het hier gaat om een alternatief, gelden dezelfde beperkingen die zijn omschreven voor andere alternatieven: dat betekent, dat het niet louter een referentie is (de ideale oplossing voor het milieu), maar behoort tot de alternatieven, die redelijkerwijs bij de besluitvorming een rol spelen.
MTOW	Maximum Take Off Weight, het maximale gewicht bij de start van een vliegtuig
Nachtvlucht	Vlucht tijdens de nachtelijke periode van zeven aaneengesloten uren, gelegen tussen 23.00 uur en 7.00 uur plaatselijke tijd.
Nachtstrafactor	Factor in de berekening van de geluidsbelasting in Ke waarmee vliegtuigpassages in de avond, de nacht en de ochtend zwaarder meewegen; de factor varieert van 1 tot 10, afhankelijk van het tijdstip van de vliegtuigpassage.
Nulalternatief	Het alternatief waarbij de huidige situatie wordt voortgezet, inclusief de autonome ontwikkeling.
Plaatsgebonden risico	De kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op één bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval (exclusief slachtoffers onder passagiers/bemanningsleden en personen op de luchthaven zelf). Het verbinden van punten op de grond met eenzelfde risico geeft een contour (de zogenaamde PR-contour). Een kans van gemiddeld eens in de 100.000 jaar wordt genoteerd als 10^{-5} .
Richtlijnen	De door het bevoegd gezag na het vooroverleg te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen milieueffectrapport.
SBL	<i>Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen</i>
Slotallocatie	Een slot is een tijdstip om te landen of op te stijgen door een vliegtuig.

SMT	Structuurschema Militaire Terreinen
Sortie	Een vlucht van een militair toestel, waarbij tenminste een start en een landing wordt uitgevoerd.
TRG	Het totale risicogewicht is een maat die het totale externe veiligheidsrisico dat door het vliegverkeer wordt veroorzaakt weergeeft. Het is het over een jaar bepaald product van het aantal vliegtuigbewegingen, de gemiddelde ongevalskans van die bewegingen en het vlootgemiddelde startgewicht.
Vliegtuig-beweging	Een start of een landing. Een vlucht bestaat derhalve uit tenminste twee vliegtuigbewegingen.
Vlootmix	Samenstelling van toegelaten vliegtuigtypen
Voorgenomen activiteit	Datgene, wat volgens de startnotitie het initiatief inhoudt. Ook wel "voornemen" genoemd.
VOS	Vluchtige organische stoffen

Bijlage 3 Literatuur

Literatuur

AVV (2001). Verkeersgegevens, Jaarrapport 2000, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, oktober 2001

Awareness, april 1999, Integratierapport onderzoek en dialoog RELI-2.

BGGL, *Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart*, Stb. 1996, 668

BGKL, *Besluit Geluidbelasting Kleine luchtvaart*, Stb. 1991, 22

EC-LNV, afdeling natuurbeheer (2002). Inventarisatie en Monitoring van Natuurwaarden op Defensie terreinen, Vliegbasis Eindhoven, in samenwerking met DGW&T

EU-richtlijn omgevingsgeluid, *proposal for a Directive relating to the Assessment and Management of Environmental Noise*, 2002/49/EC

EU Vogelrichtlijn, *Council Directive 79/409/EEC on the conservation of wild birds* (2 april 1979)

EU Habitatrichtlijn *Council Directive 92/43/EEC on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora* (21 mei 1992)

Eindhoven Airport N.V. (1999). Jaarverslag 1998.

Eindhoven Airport N.V. (2001). Jaarverslag 2000.

Gemeente Eersel (1980). Bestemmingsplan buitengebied

Gemeente Eindhoven (1997). Bestemmingsplan Meerhoven.

Gemeente Eindhoven (1996). Bestemmingsplan Welschap D

Gemeente Eindhoven (1996). Bestemmingsplan Welschap E

Gemeente Eindhoven (1988). Bestemmingsplan Welschap A

Gemeente Oirschot (2002). Bestemmingsplan PIROC / Strijpsche kampen

Koninklijke Luchtmacht (2003), Milieujaarverslag 2002 Koninklijke luchtmacht

Lensink R. en S. Dirksen, *Relaties tussen de vlieghoogte van de kleine burgerluchtvaart en de verstoring van fauna -een overzicht van bestaande kennis*, In U. van Rijn, R. Lensink, S. Dirksen, M. Goossen & A. van Elteren, Onderzoek verstoring fauna en recreatie door de kleine burgerluchtvaart, bouwstenen voor toekomstig beleid, rap. 00-31, Bureau Waardenburg bv, Culemburg, 2000

Ministerie van Defensie (1984), *Structuurschema Militaire Terreinen*, deel e: tekst van na de parlementaire behandeling vastgestelde Planologische Kernbeslissing

Ministerie van Defensie, *Structuurschema Militaire Terreinen 2*, deel 1: ontwerp PKB, 2001
Ministerie van Defensie, *Milieubeheersplan Defensie*, 1989

Ministerie van Defensie, *Defensienota 2000*, 1999

Ministerie van Defensie, *Defensie Milieubeleidsplan 2000*, 2000

Ministerie van Defensie (2003), Defensie Milieubeleidsnota 2004, Den Haag, december 2003

Ministerie van Defensie (1991). Evaluatienota SMT.

Ministerie van Defensie (1993). Prioriteitennota.

Ministerie van Defensie (1993). Defensie Meerjarenplan Milieu.

Ministerie van Defensie, *Startnotitie milieueffectrapportage luchtvaartterrein Eindhoven*, september 2000

Ministerie van Defensie (1999). Aanvullende beschikking civiele vliegtuigbewegingen militair luchtvaartterrein Eindhoven 1999.

Ministerie van Defensie (1999). Aanvullende beschikking civiele vliegtuigbewegingen militair luchtvaartterrein Eindhoven 2000.

Ministerie van Defensie (1999). Aanvullende beschikking civiele vliegtuigbewegingen militair luchtvaartterrein Eindhoven 2000 - 2004

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, *Beleidsvisie Kleine Luchtvaartinfrastructuur*, KLI.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, *Luchthavenindelingsbesluit Schiphol*

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, *Nota Regionale Luchthavenstrategie*, Relus.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, *Uitgangspunten Beleidsvisie Regionale Luchthaveninfrastructuur*, Reli.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Wet Luchtvaart, over Schiphol en de erbij behorende besluiten Lib en Lvb*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1999). Hoofddijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van VROM (1986). Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM en Ministerie van Economische Zaken (1997). TNLI-1. Hoeveel ruimte geeft Nederland aan luchtvaart? Integrale beleidsvisie over de toekomst van luchtvaart in Nederland

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM en Ministerie van Economische Zaken (1997). TNLI-2. Hoeveel ruimte geeft Nederland aan kleine luchtvaart? Beleidsvisie kleine luchthaveninfrastructuur.

Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD) – HASKONING B.V. – Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), april 1999, Milieuproblematiek rond regionale luchthavens.

Ministerie Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD) – Buck Consultants International, april 1999, Regionaal-economische functies van regionale luchthavens.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), februari 1999, Toekomstperspectieven van regionale luchthavens in Nederland.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nationaal Verkeer- en Vervoersplan 2001-2010 (NVVP)*, Den Haag, 2000

Ministerie van Verkeer en Waterstaat & ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *PKB Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)*, Den Haag, 1988

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Herziening Nota Stankbeleid en bijbehorende brieven aan de Tweede kamer der Staten Generaal*.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Nota Vernieuwing Geluidhinder MIG, Modernisering Instrumentarium Geluidbeeld*.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Nationaal Milieubeleidsplan 4; "een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid"*, Den Haag, 2001

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1999). Brief Minister van VROM aan gemeenten, provincies en luchthavendirecties van 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/99 178803.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1999). Brief Minister van VROM aan de Tweede Kamer 23 juli 1999, (Kamerstukken II, 1998-1999, 26205, nr. 5);

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2001). Brief Minister van VROM aan de Tweede kamer 19 september 2001, kenmerk TF 2001-019;

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Stellingnamebrief Ruimtelijk Beleid*, Den Haag, 2002

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000-2020; ruimte maken, ruimte delen*, Den Haag, januari 2002

Ministeries van VROM, Verkeer en Waterstaat en Defensie (1995). Nota luchtverontreiniging en luchtvaart.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Besluit Luchtkwaliteit*, 19 juli 2001

Ministerie van VROM en Defensie, *Luchtvaartterrein Volkel geluidszonering luchtvaartwet. Richtlijnen voor het Milieu Effect Rapport*, maart 2003

Ministerie van VROM en LNV (1994). *Besluiten voor een leefbaar Nederland. Handleiding milieueffectrapportage*, Lelystad, 1994

NLR (1997). De geluidsbelasting rondom de vliegbasis Eindhoven voor het jaar 1996. Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. NLR CR 97138 L.

NLR (1998). De geluidsbelasting rondom de vliegbasis Eindhoven voor het jaar 1997. Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. NLR CR 98152.

NLR (1999). Ontwikkelingen in de externe veiligheid rond de luchthaven Eindhoven. Vergelijking van de situatie in 1985, 1995, 1997, 1998 en 1999. Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium.

NLR (1999). De geluidsbelasting rondom de vliegbasis Eindhoven voor het jaar 1998. Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. NLR-CR-99058.

Provincie Noord-Brabant (1992). Streekplan Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant (1992). Herpetofauna onderzoek. Voorkomen en verspreiding van herpetofauna en kwaliteit leefgebieden in het zuiden en oosten van Noord-Brabant. Opgesteld door Limes Divergens, Nijmegen.

Provincie Noord-Brabant (2002). Streekplan Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (1993). Natuurbeleidsplan Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant, *Notitie luchtvaart*, PS nr. 62/93, november 1993

Provincie Noord-Brabant, *Actualisatie Notitie Luchtvaart*, huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen, 17 september 2002

Provincie Noord-Brabant (2003), Rapportage Besluit Luchtkwaliteit 2002

Provincie Noord-Brabant, *Waterhuishoudingsplan 2003-2006*

Provincie Noord-Brabant, *Milieubeleidsplan 2000-2004*

Provincie Noord-Brabant, *Kookboek Cultuurhistorie met cultuurhistorische waardenkaart Noord-Brabant*, CD ROM uit 2000

Regionaal principe-akkoord op hoofdlijnen Toekomst Eindhoven Airport N.V.

Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport N.V.

RIVM- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (725-301-006), *Luchtkwaliteit jaaroverzicht 1998 en 1999*, Bilthoven, maart 2001

Stichting Het Noord-Brabants Landschap, *Natuur in Noord-Brabant, twee eeuwen Plant en Dier*, eerste druk 1996

TNO Dienst Grondwaterverkenning, *Grondwaterkaart van Nederland*, 's-Hertogenbosch, kaartbladen 45 west en 45 oost, Delft, 1974

TNO(1998). Emissies ten gevolge van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport N.V. voor de jaren 987 en 1999. TNO MEP rapport nr 29628.

TNO (1999). Emissies ten gevolge van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport N.V. voor 1999 in vergelijking met de jaren 1985, 1995, 1997 en 1998. TNO MEP, Rapport 29889.

TNO – MEP (2004), aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek voor Maastricht Aachen Airport (2000, 2005, 2010, 2015), TNO – MEP Apeldoorn

Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI), projectteam regionale luchtvaartinfrastructuur (RELI), november 1997, Hoeveel ruimte geeft Nederland aan regionale luchtvaart?

Tweede kamer der Staten-Generaal (vergaderjaar 2000-2001, 26 893, nr. 20), *brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, Structuurschema Regionale en Kleine luchthavens*, Den Haag, 2001

Tweede kamer der Staten-Generaal (vergaderjaar 2000-2001, 26 893, nr. 22), *brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, Structuurschema Regionale en Kleine luchthavens*, Den Haag, 2001

Tweede kamer der Staten-Generaal (vergaderjaar 1994-1995, 24 213, nr. 1 & 2), *Nota luchtverontreiniging (LuLu)*, Den Haag, 2001

Tweede kamer der Staten-Generaal (vergaderjaar 1999-2000, 26 893, nr. 2), *Struktuurschema Regionale en Kleine Luchthavens, hoofdlijnennotitie voor het SRKL*, Den Haag, 1999

Rijksdienst voor het Oudheidkundig bodemonderzoek, *Indicatieve kaart archeologische Waarden tweede generatie. Archeologische monumentenkaart*, CD-ROM uit het jaar 2000

Internet

www.minvrom.nl
www.minvenw.nl
www.nlr.nl
www.brabant.nl
www.luchtmacht.nl

Bijlage 4
Overzicht onderwerpen in richtlijnen en behandeling in MER

Hoofdstuk in richtlijnen	Onderwerp in richtlijnen	Hoofdstuk in MER
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1.2
1.2	Karakter van het MER	2
1.3	Vorm en presentatie	Alle hoofdstukken
2	Doelen en besluitvorming	3
2.1	Algemeen beleidskader	3
2.1	Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport N.V.	3
2.1	Relatie met toekomstig beleid: regionale en kleine luchthavens	3.3
2.1	EU-richtlijn voor omgevingsgeluid	3.2
2.1	Beoordelingskader externe veiligheid en lucht	3.3
2.2	Beoogde besluiten	3.7
2.3	Doelstellingen MER	2.4
2.4	Andere milieueffecten	7
2.5	Gevolgen van vliegen over natuurgebieden met speciale status	7.7
2.6	Reeds genomen besluiten + relevant beleid	3.6
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	4 en 5
3.1	Kaart met studiegebied	1.1
3.1	Inrichtingsschets locatie	4
3.2	Voorgenomen activiteit	4
3.2	Ligging en richting van start/landingsbaan	4.3
3.2	Beschrijving van soort/omvang vliegverkeer adhv vlootsamenstelling	4.2 / 4.3
3.2	Aan- en uitvliegroutes en circuitpatronen bezien op optimale ligging ten aanzien van geluid en externe veiligheid	4
3.2	Verdeling over dag en avond	4.4
3.2	Verdeling over werkdagen en weekend	4.4
3.2	Openingstijden	4.3
3.2	Bandbreedte waarbinnen voorgenomen activiteit plaats kan hebben	4
3.2	Milieu- en economische effecten van openingstijden als gevolg van extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur	4.4
3.3	Samenstelling van de alternatieven	4, 5
3.3	Bestaande situatie plus autonome ontwikkeling	6
3.3	alternatieven	5
3.3	Meest Milieuvriendelijk alternatief	5.4
3.3	In hoeverre is zakenluchthaven mogelijk	4.3
4	Milieugevolgen en vergelijking van de alternatieven	7
4.1	Algemeen	7
4.2	Geluid	7.2
4.2	Berekening groot verkeer in Ke (tussen 20 en 65 Ke)	7.2.4
4.2	Berekening klein verkeer in Bkl voor 44, 47, 52 en 57 Bkl	7.2.5
4.2	Aantal woningen	7.2
4.2	Aantal inwoners	7.2
4.2	Aantal personen in geluidsgevoelige gebouwen	7.2
4.2	Aantal gehinderden	7.2



4.2	Aantal ernstig gehinderden	7.2
4.2	Meteomarge	7.2
4.2	Cumulatie van geluideffecten vliegverkeer en overige geluidbronnen luchthaven en directe omgeving	7.2.8
4.2	Cumulatie van geluid (wegverkeer) van ontwikkeling luchthaven en bedrijventerrein aan de oostzijde van de luchthaven	7.2.8
4.3	Externe veiligheid	7.3
4.3	Berekening individueel risico met meteomatge 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} -contouren	7.3.6
4.3	Totaal risicogewicht	7.3.5
4.3	Beschouwing bij opstellen en bijstellen rampenbestrijdingsorganisatie	7.3.3
4.4	Lucht	7.4
4.4	Emissie en immissieberekeningen ten gevolge van luchtverkeer	7.4
4.4	Emissie en immissieberekeningen van stikstofoxiden, VOS, fijn stof, zwaveldioxide, koolmonoxide, lood,	7.4
4.4	Emissie en immissieberekeningen ten gevolge van andere bronnen (wegverkeer)	7.4
4.5	Geur	7.4
4.5	Aantal inwoners binnen de 98 percentiel van de 1 en 10 geureenheden per m ³	7.4
4.6	Ruimtelijke kwaliteit	7.8
4.6	Landschap	7.8
4.6	Ecologie	7.7
4.6	Lichthinder	7.7
4.6	Archeologische vondsten	7.8
4.7	Bodem en water	7.5
4.7	Hydrologische situatie op terrein	Bijlage 6
4.7	Maaibeheer	Bijlage 6
4.7	(toekomstige) ruimtelijke ontwikkeling	7.8
4.7	Effecten vergroting verhardingsoppervlakte op waterhuishouding	Bijlage 6
4.7	Mitigerende en compenserende maatregelen	8.5
4.8	Overige aspecten	7
4.8	Intensivering gebruik infrastructuur wegennet	7.6
4.9	Vergelijking van de alternatieven	8
4.9	Alternatieven vergelijken met bestaande situatie	8
4.9	Alternatieven vergelijken met bestaande situatie en autonome ontwikkeling	8
4.9	Vergelijking voorgenomen activiteit met alternatieven	8
5	Leemten in kennis en informatie	9
6	Evaluatie	10
7	Samenvatting van het MER	Los toegevoegd

Bijlage 5

Procedurele aspecten

M.e.r. procedure

In de m.e.r. procedure kan een aantal stappen worden onderscheiden.

1. Voorfase en start van de procedure

De formele start van de m.e.r. procedure begint met het indienen van de Startnotitie door de initiatiefnemer bij het bevoegd gezag. De Startnotitie wordt hierna direct gepubliceerd en wordt gedurende vier weken ter inzage gelegd. Vooraf vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag, Cmer en eventueel ook andere betrokkenen. Een belangrijk onderdeel van het overleg is de vaststelling van de scope van het MER; de reikwijdte van in beschouwing te nemen relevante milieu-aspecten.

2. Vooroverleg, advies en inspraak

De wettelijke adviseurs en de Cmer worden in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen over de inhoud van de Richtlijnen voor het op te stellen MER. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen MER. Er vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en Cmer over de Richtlijnen. De initiatiefnemer, in overleg met bevoegd gezag, heeft de keus een openbare zitting te organiseren om het publiek in te lichten.

3. Opstellen richtlijnen

Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen op, op basis van de adviezen van de wettelijke adviseurs, de Cmer en de inspraakreacties. Het vaststellen van de richtlijnen vindt plaats dertien weken na indienen van de startnotitie.

4. Opstellen MER

Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer op basis van de richtlijnen. In overleg met het bevoegd gezag kan de initiatiefnemer de Cmer verzoeken een zogenaamde voorttoetsing uit te voeren op het eindconcept-MER. Het voordeel hiervan is dat eventuele tekortkomingen in het MER worden gesignaleerd voordat het MER definitief wordt ingediend.

5. Aanvaardbaarheidsbeoordeling

Het bevoegd gezag bepaalt of het MER voldoet aan de richtlijnen voordat het wordt bekend gemaakt. In principe betekent dit dat wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming. Indien het bevoegd gezag dezelfde is als de initiatiefnemer, zoals mogelijk in deze procedure, vervalt de aanvaardbaarheidsbeoordeling aangezien er van wordt uitgegaan dat deze beoordeling reeds is gemaakt.

Na stap 4 en 5 in de m.e.r. procedure loopt een aantal activiteiten parallel met de Luchtvaartwet procedure (zie onderstaand schema). Deze activiteiten worden meer in detail beschreven in de volgende paragraaf. Voor de samenhang met de Luchtvaartwet het volgende. Voordat het MER bekend wordt gemaakt, vindt ambtelijk en bestuurlijk overleg plaats en wordt het MER en de ontwerp aanwijzing aangeboden aan Gedeputeerde Staten (GS). GS stelt een provinciale commissie in bij welke bezwaren tegen het ontwerp besluit kunnen worden ingediend (Commissie ex art. 21 LVW). Advies wordt ingewonnen bij de Rijksplanologische Commissie (RPC) en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RMC). GS maakt het MER en de ontwerp aanwijzing bekend.

6. Advisering, inspraak en toetsing door de Cmer

Het MER wordt bekend gemaakt door GS, ter inzage gelegd en verzonden aan de Cmer en overige wettelijke adviseurs. Het MER wordt bekend gemaakt samen met de ontwerp aanwijzing. De duur van de termijn voor de ter inzage legging bedraagt minimaal vier weken. De provinciale commissie ex art. 21 LVW organiseert een openbare zitting waar een ieder een mondelinge reactie op het MER en de ontwerp aanwijzing kan geven. Binnen de termijn van de ter inzage legging geven de wettelijke adviseurs en de overige insprekers hun reactie op het MER en de ontwerp aanwijzing. De Commissie ex art. 21 LVW bundelt de inspraak.

7. Toetsingsadvies Cmer

De Cmer brengt een toetsingsadvies uit gezag binnen vijf weken na de termijn van de ter inzage legging. In dit advies worden de inspraakreacties op het MER verwerkt.

8. Besluitvorming

Na ontvangst van het advies van de Cmer brengt de Commissie ex art. 21 LVW een advies uit over de ontwerp aanwijzing binnen drie maanden na de inspraak periode van vier weken. In dit advies worden alle inspraakreacties gebundeld.

9. Evaluatie milieugevolgen

Bij het besluit bepaalt het bevoegd gezag welke, op welke wijze en wanneer de voorspelde gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit dienen te worden onderzocht

Luchtvaartwet procedure

Voor de procedure ingevolge de Luchtvaartwet zijn benodigd het besluit van de Staatssecretaris van Defensie waarmee het luchtvaartterrein wordt aangewezen en het besluit van de Minister van VROM voor de planologische doorwerking van het aanwijzingsbesluit. Het Defensie-aanwijzingsbesluit betreft hierbij enerzijds het eigenlijke luchtvaartterrein en anderzijds de geluidszone. Het Defensie-besluit en het VROM-besluit doorlopen gezamenlijk de procedure van de Luchtvaartwet.

1. Voorfase

De formele start van de aanwijzings- en zoneringsprocedure begint met het opstellen van de ontwerp-besluiten door Defensie en VROM. Belangrijk onderdeel van de besluiten is de omvang en ligging van de geluidszone. Over de ontwerp-besluiten vindt ambtelijk vooroverleg plaats met de betrokken provincie en gemeenten.

2. Bestuurlijk overleg

Over de ontwerp-besluiten wordt bestuurlijk overleg gevoerd met het college van Gedeputeerde Staten en de colleges van Burgemeester en Wethouders. Het overleg wordt gevoerd door de Staatssecretaris van Defensie en (een vertegenwoordiger van) de Minister van VROM.

3. Advies RPC/RMC

De (eventueel aangepaste) ontwerp-besluiten worden voor advies aangeboden aan de Rijksplanologische Commissie (RPC) en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RMC).

4. Ter visie legging

De (eventueel aangepaste) ontwerp-besluiten worden door Defensie, mede namens VROM, aangeboden aan GS voor ter visie legging gedurende vier weken. GS stelt een commissie in bij welke bezwaren tegen de ontwerp-besluiten kunnen worden ingediend. GS draagt zorg

voor ter visie legging. De Commissie ex art. 21 LVW organiseert een hoorzitting ten tijde van de inspraak periode en bundelt de inspraak reacties.

5. Advies

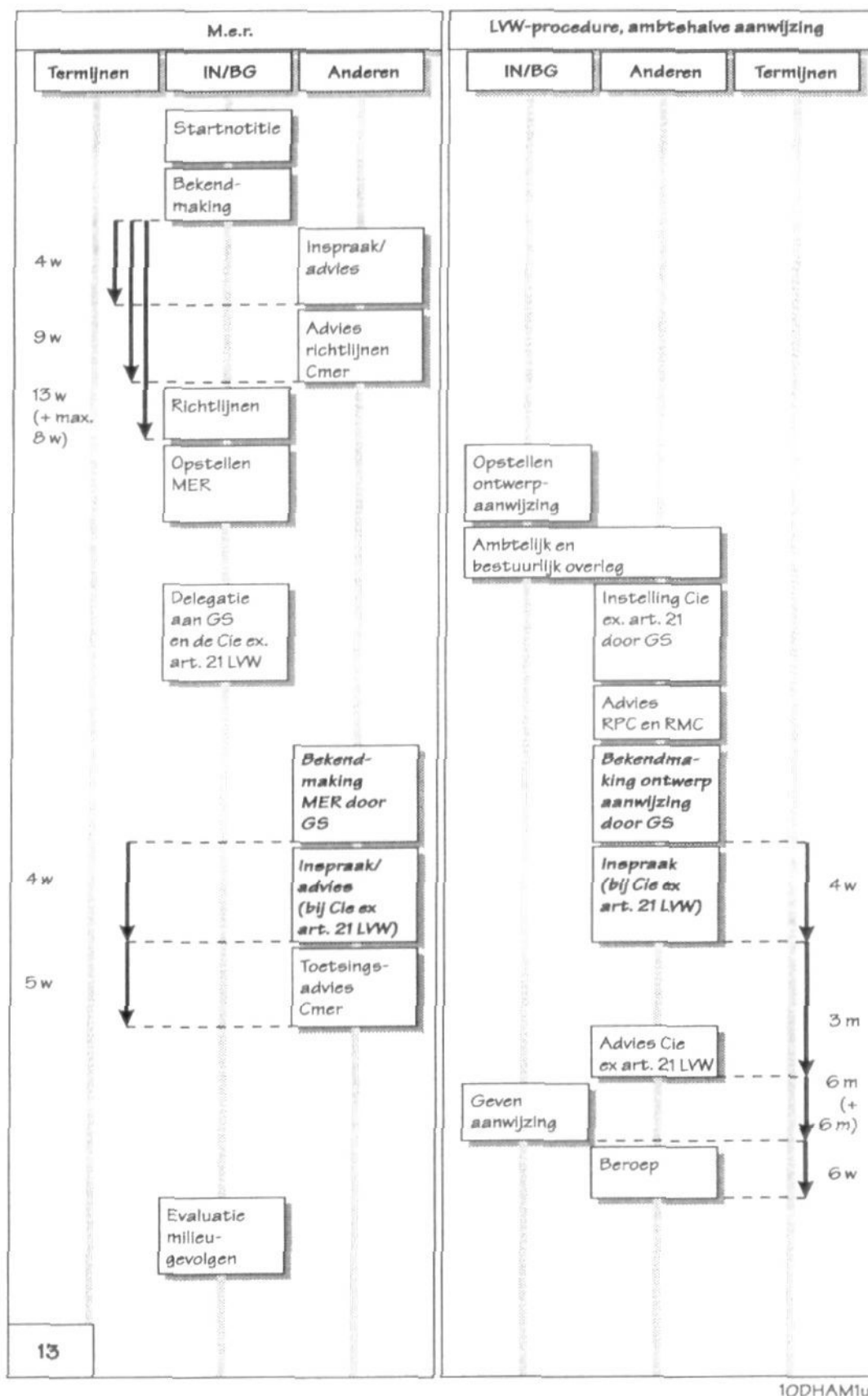
De Commissie ex art. 21 LVW brengt advies uit aan het bevoegd gezag over de ontvangen bezwaren.

6. Besluitvorming

Na ontvangst van het advies formuleert het bevoegd gezag de definitieve besluiten. Alvorens de besluiten worden vastgesteld informeert de Minister van VROM de Tweede Kamer over zijn voornemen om het VROM-besluit vast te stellen; ter informatie wordt daarbij gevoegd het Defensie-besluit.

7. Vaststelling

Na eventueel overleg met de Tweede Kamer worden beide besluiten vastgesteld.



Bijlage 6

Beschrijving huidige situatie

BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU

Bodem en water

Geologie

De vliegbasis Eindhoven ligt in het Centrale Slenkgebied van Noord-Brabant. Dit gebied is ontstaan door een kantelende beweging van de aardkorst, waardoor sommige delen hoger zijn komen te liggen en andere delen lager. De Centrale Slenk ligt lager dan de aangrenzende Peelhorst in het oosten en het Brabants Massief in het westen. De Peelrandbreuk geeft de grens aan tussen de Peelhorst en de slenk, terwijl de Gilze-Rijen storing de grens aangeeft met het Brabants Massief. Door de dalende tendens in het gebied is er vanaf begin van het Tertiair vrijwel continu verlopende serie relatief dikke sedimentpakketten ontstaan. Het gebied kenmerkt zich door twee landschapstypen. Langs de Maas liggen vooral rivierkleigronden die naar het zuiden toe uitwijken tegen een zanddek. Het tweede landschapstype is dit zandgebied met overwegend heide en bosvegetatie. De hoogteligging van het gebied varieert van 25 à 30 meter in het zuiden tot ongeveer 2 meter boven NAP in de richting van de Maas.

De bodem van het plangebied bestaat grotendeels uit pleistocene afzettingen afgedekt met dekzand. De afzettingen bestaan uit klei, fijn zand, grof zand en grind. De dikte van het pakket dekzand varieert tot maximaal 25 m. Het dekzand wordt doorsneden door beekdalén. De bouwlanden in de omgeving van het luchtvaartterrein zijn veelal op de dekzandruggen aangelegd. Ten noorden van het luchtvaartterrein ligt de Oirschotse Heide dat op de Midden Brabantse Dekzandrug ligt.

Geohydrologie

De grondwaterwinning in Noord-Brabant is voornamelijk aangewezen op grondwater. De mogelijkheden hiertoe worden bepaald door de ontwikkelingen in de afzettingen in de grond. Gedurende het Tertiair en de overgang naar het Kwartair had aanvankelijk mariene sedimentatie de overhand, waarna fluviale invloed de overhand kreeg. Dit is van invloed op de opbouw van de ondergrond, alsmede de verdeling van zoet en zout (brak) grondwater. In figuur b.1 zijn de grondwaterbeschermingsgebieden in Noord-Brabant weergegeven. De geohydrologische opbouw van de slenk is, met name voor de dieper gelegen delen van het systeem, vrij gecompliceerd. Het gebied kenmerkt zich door een slecht doorlatende deklaag. Deze is fijnzandig en kleihoudend. De dikte hiervan ligt tussen de 0 en 40 meter (Nuene Groep en Betuwe Formatie). Daaronder ligt het eerste watervoerend pakket. Deze bestaat uit doorgaans grof grindhoudend zand. De dikte ligt tussen de 5 en de 130 meter. Daaronder ligt de eerste scheidende laag. Deze bestaat uit kleilagen en fijne zanden. De dikte ligt tussen de 20 en 60 meter. Daaronder ligt een aantal diepere watervoerende pakketten, met daartussen scheidende lagen met beperkte verbreiding.

De afwatering van het gebied vindt plaats door relatief diep ingesneden beekjes zoals de Rundgraaf in het zuiden en de Ekkersrijt in het noorden. De oorspronkelijke oevers en het meanderend karakter van de Ekkersrijt en de Rundgraaf zijn nagenoeg verdwenen. Het gebied is een inrijgebied. De grondwaterstand is relatief laag, gemiddeld NAP+ 17,2 m. Het Beatrixkanaal ten oosten van het vliegveld vormt de scheepvaartverbinding tussen het industrieterrein De Hurk in Eindhoven en het Wilhelminakanaal. Het Beatrixkanaal wordt gevoed met water uit de Dommel.

Het grensvlak tussen zoet en brak grondwater ligt in het rivierengebied op ca 50-75 m –NAP en daalt in het algemeen naar het zuidwesten tot een diepte van ruim 500 m – NAP. Het luchtvaartterrein ligt in het stroomgebied (met natuurfunctie) van de Beneden-Dommel.

Grondwateronttrekking

Verspreid over de Slenk wordt op verschillende diepten en voor verschillende doeleinden grondwater onttrokken. Binnen de Centrale Slenk is ten westen van Eindhoven een waterscheiding aanwezig. Deze scheiding markeert een infiltratiegebied. Bij Eindhoven is een centrum van grondwaterwinning.

Lokale bodem en grondwaterkwaliteit

De afgelopen jaren heeft EA diverse bodemonderzoeken uit laten voeren om inzicht te krijgen in de actuele gesteldheid van de bodem van de inrichting (vastlegging nulsituatie). Om de kwaliteit van de bodem- en het grondwater ook in de toekomst te kunnen borgen, is tevens een monitoringssysteem opgezet. Hiermee wordt de kwaliteit van het grondwater gecontroleerd. De rapportages die een actueel beeld geven over de bodem en grondwater situatie zijn aan het bevoegd gezag verstrekt.

Oppervlaktewater

Met betrekking tot het oppervlakte water zijn vooral de Ekkersrijt en het Beatrixkanaal van belang vanwege de afwateringsfunctie. Het Beatrixkanaal is in 1939 aangelegd als scheepvaartverbinding tussen het Wilhelminakanaal en het industrieterrein De Hurk. Het wordt via het afwateringskanaal gevoed met water uit de Dommel. Het water in het Beatrixkanaal heeft een peil van NAP + 15 m. Overtollig Dommelwater wordt via het kanaal afgevoerd. De Ekkersrijt is een nat beekdal, dat relatief diep is ingesneden in droge zandplateaus en –ruggen en opgehoogde akkercomplexen.

Waterkwaliteit kan onderverdeeld worden in de fysisch-chemische waterkwaliteit enerzijds en biologische waterkwaliteit anderzijds. Het waterschap de Dommel voert binnen haar beheersgebied onderzoek uit naar de waterkwaliteit van alle oppervlaktewateren (waaronder de Ekkersrijt en het Beatrixkanaal). In 2002 vond een onderzoek plaats naar de fysisch-chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in het beheergebied. In het onderzoek zijn niet alle beken en kanalen betrokken, maar de conclusies geven een representatief beeld van de waterkwaliteit van de oppervlaktewateren in het beheergebied. Voor de fysisch-chemische waterkwaliteit worden de volgende parameters regulier gemeten:

- zuurstof en pH;
- ammonium-stikstof, nitraat-stikstof en totaal fosfaat;
- cadmium, zink, nikkel en koper.

Uit de toetsresultaten van de waterkwaliteitsgegevens over 2002 komt als algemeen beeld naar voren, dat een relatief groot aantal oppervlaktewateren (waaronder de Ekkersrijt en het Beatrixkanaal) op verschillende parameters nog onvoldoende scoort. Dit komt overeen met voorgaande jaren.

Waterschap De Dommel doet onderzoek naar de biologische waterkwaliteit van de oppervlaktewateren in haar beheergebied. Het aantal soorten macrofauna dat voorkomt in het water bepaalt de biologische waterkwaliteit. Om dit te meten worden zogenaamde macrofauna bemonsteringen gedaan. Op meer dan vijftig vaste meetpunten in het beheergebied zijn in het najaar van 2002 met een schepnet monsters genomen. Voor de hoofdbeken en kanalen van het beheergebied is een biologisch streefbeeld opgesteld. Het blijkt dat een groot aantal beken een matige tot sterke afwijking van het biologische streefbeeld heeft. Factoren als inrichting, beheer en stroming kunnen hierbij een rol spelen.

Verbruik aan water

Het verbruik van leidingwater door vliegbasis Eindhoven bedraagt ca. 19.000 m³/jr (gegevens 2001). Het verbruik van leidingwater door EA bedraagt ca. 40.000 m³/jr (gegevens 2001). Het water wordt voor sanitair, spoelwater (vliegtuigen) gebruikt.

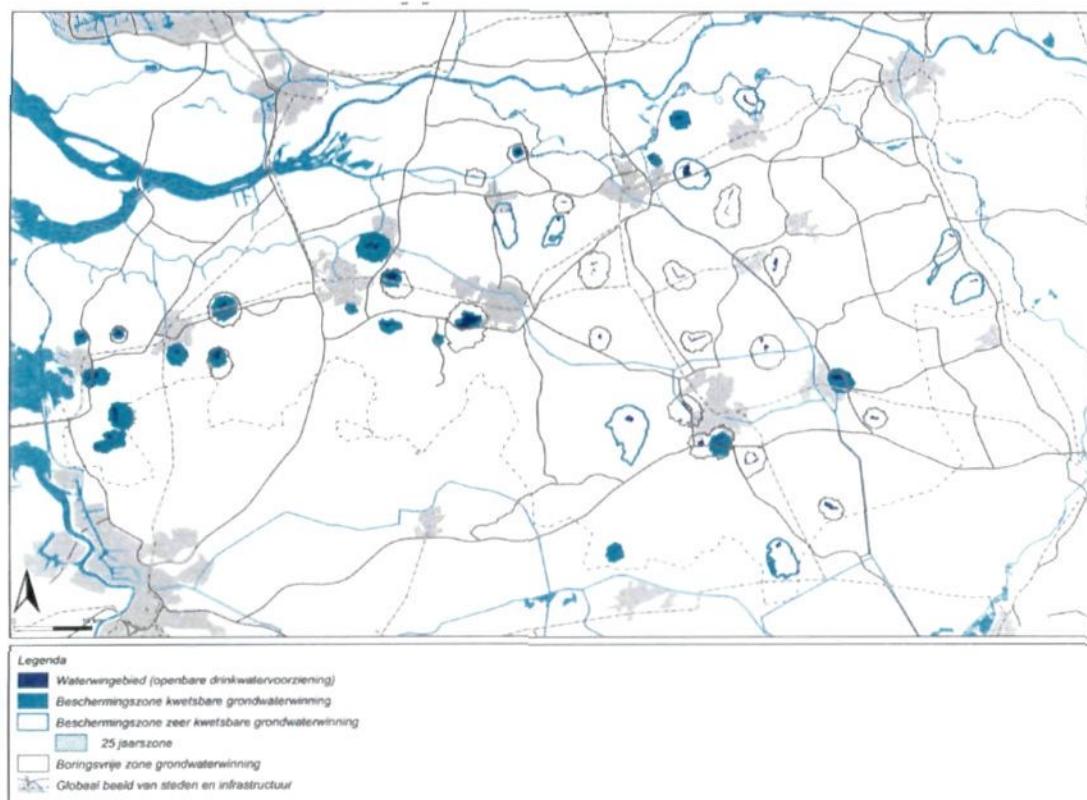
Lozingssituatie

Binnen de inrichting ontstaan door diverse activiteiten lozingen op de riolering of anderszins. Hierbij een overzicht:

- Het sanitaire afvalwater en hemelwater afkomstig van de daken wordt op de gemeentelijke riolering geloosd.
- Het sanitair afvalwater, afkomstig uit de toiletten in de vliegtuigen wordt in een tweetal putten geloosd. Beide putten zijn aangesloten op de gemeentelijke riolering, waartussen een filter is aangebracht. Elk jaar vindt aan dit filter onderhoud plaats.
- Op de wasplaats van vliegtuigen komt spoelwater vrij. Het wassen van vliegtuigen geschiedt op een speciaal daarvoor ingerichte en bedoelde wasplaats die grenst aan de "Philips hangar". Het wassen geschiedt met behulp van milieuvriendelijke en/of biologisch afbreekbare wasmiddelen. De datasheet is in bijlage 2 bijgevoegd.
- Het de-icen, dat wil zeggen het ijsvrij maken van vliegtuigen, gebeurt op het platform met Killfrost 2+. Killfrost 2+ is een milieuvriendelijke stof (zie bijlage). De inzet van het de-icingsmiddel hangt af van de intensiteit en duur van de winterse omstandigheden.

Het hemelwater van het platform, inclusief de afvoer van de wasplaats, wordt met behulp van een centrale opvang- en afvoergoot geloosd op de gemeentelijke riolering via het leidingstelsel van Defensie.

In dit laatste stelsel binden zich tevens de noodzakelijke afscheider systemen. Het beheer en onderhoud van deze systemen valt onder de verantwoordelijkheid van Defensie. In het afvoersysteem, op het terrein van EA, is tevens een driewegklep opgenomen. Deze heeft, in geval van extreme neerslag, de functie van overstortvoorziening. Bij hevige regenval waarbij in het voornoemde opvangsysteem overbelasting ontstaat kan het surplus aan water ook worden afgevoerd naar een uitzakslot op het terrein van EA. De uitvoering en de daarbij behorende randvoorwaarden zijn in overleg met het waterschap opgezet en geïmplementeerd.



Figuur b.1: Grondwaterbeschermingsgebieden (bron: streekplan Noord-Brabant, 2002)

Landschap

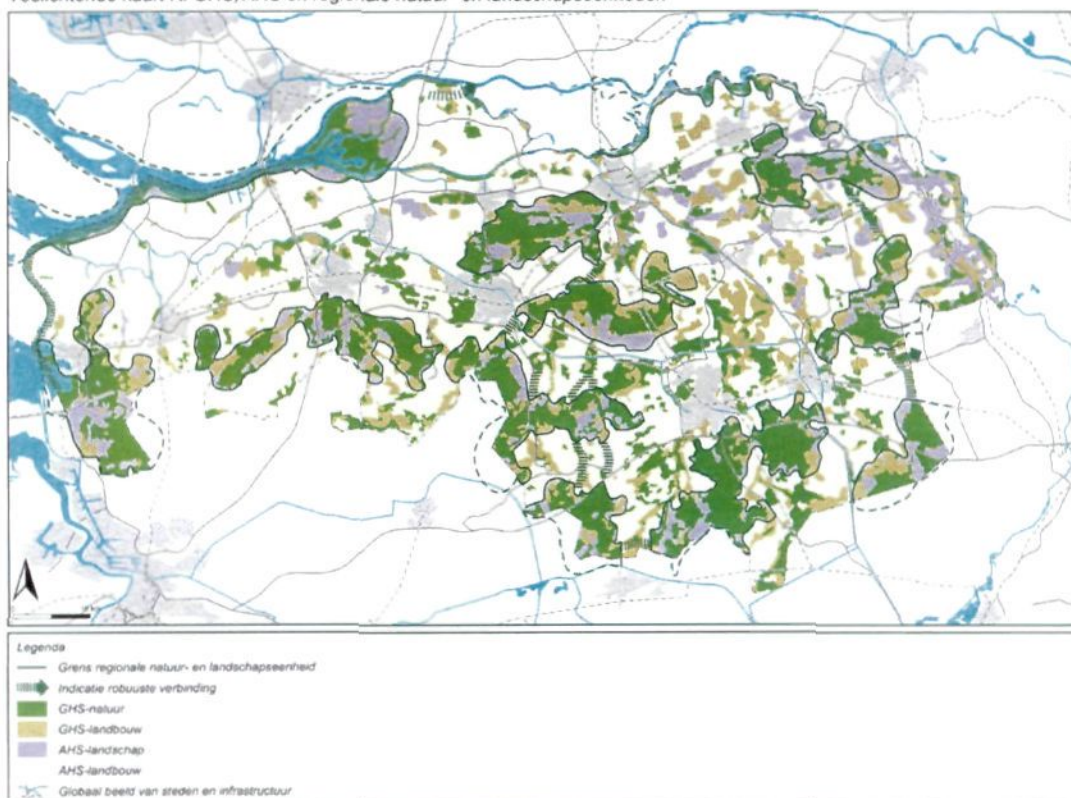
Het landschap is opgebouwd uit natte beekdalen, droge zandplateaus, droge zandruggen en opgehoogde akkercomplexen. Het oorspronkelijke reliëf is door vergraving aangetast en niet of nauwelijks meer herkenbaar. Het plangebied bestaat uit verschillende landschapstypen:

- het jonge ontginningsgebied, een eenvormig grootschalig landschap. Een overwegend open graslandgebied met regelmatige verkaveling, bebouwing in linten en een beperkt aantal richtingen;
- het vliegveld en de overige militaire terreinen gelegen in een jonge ontginning met restanten van grotere boscomplexen. De landingsbaan en de omliggende gebouwen zijn groter dan de lokale ruimtematen;
- het oude ontginningsgebied, een rijk geschakeerd kleinschalig landschap. Het bestaat uit een halfopen bouw- en graslandgebied met verspreide dorpsbebouwing, onregelmatige blokverkaveling, diverse ruimtematen en een veelheid van richtingen;
- de zone langs het Beatrixkanaal dat aan weerszijden wordt begrensd door opgeworpen wallen en opgaande beplanting.

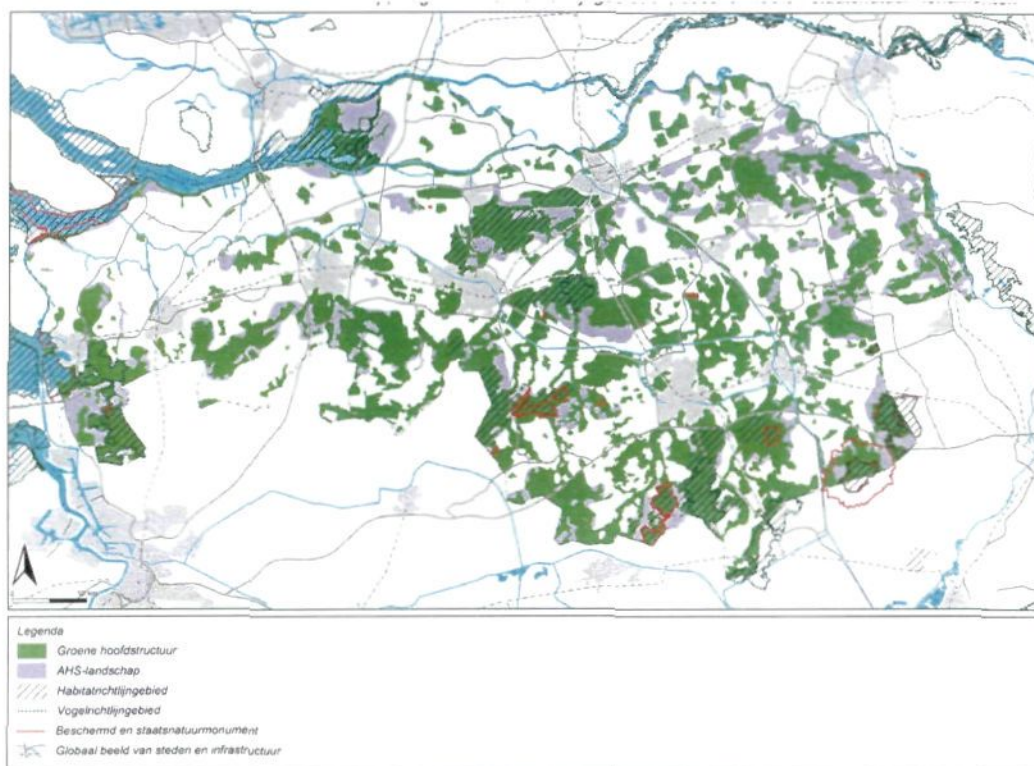
Ruim twee kilometer ten noordwesten van het luchtvaartterrein ligt camping Dennenoord op de overgang naar enkele bos- en heidegebieden. Ook ten zuiden en ten noorden van het luchtvaartterrein liggen enkele campings. Delen van de directe omgeving zijn in het streekplan aangeduid als militair oefenterrein; het betreft de Oirschotse Heide en de legerplaats Oirschot. In het streekplan is het gebied ten westen van het luchtvaartterrein aangeduid als recreatief gebied. In dergelijke gebieden is het beleid gericht op behoud en versterking van de kwaliteit van de bestaande toeristisch-recreatieve voorzieningen. Nieuwe ontwikkelingen die de recreatieve kwaliteit van het gebied kunnen versterken zijn hier mogelijk. Ten noordoosten van het luchtvaartterrein strekt zich een bosgebied uit, waarin diverse sportparken en een (psychiatrisch) ziekenhuis zijn gelegen. De figuren b.2, b.3 en b.4 geven een uitgebreid overzicht van de op het gebied van natuur en landschap belangrijke gebieden in de ruimere omgeving van de luchthaven, namelijk voor de gehele

provincie Noord-Brabant. De bos- en heidegebieden Oostelbeersche Heide en Straatsche Heide ten noordwesten van het luchtvaartterrein, maken deel uit van een natuurkerngebied. Verder naar het westen komen op grotere afstand van de locatie meer grootschalige bos- en heidegebieden voor.

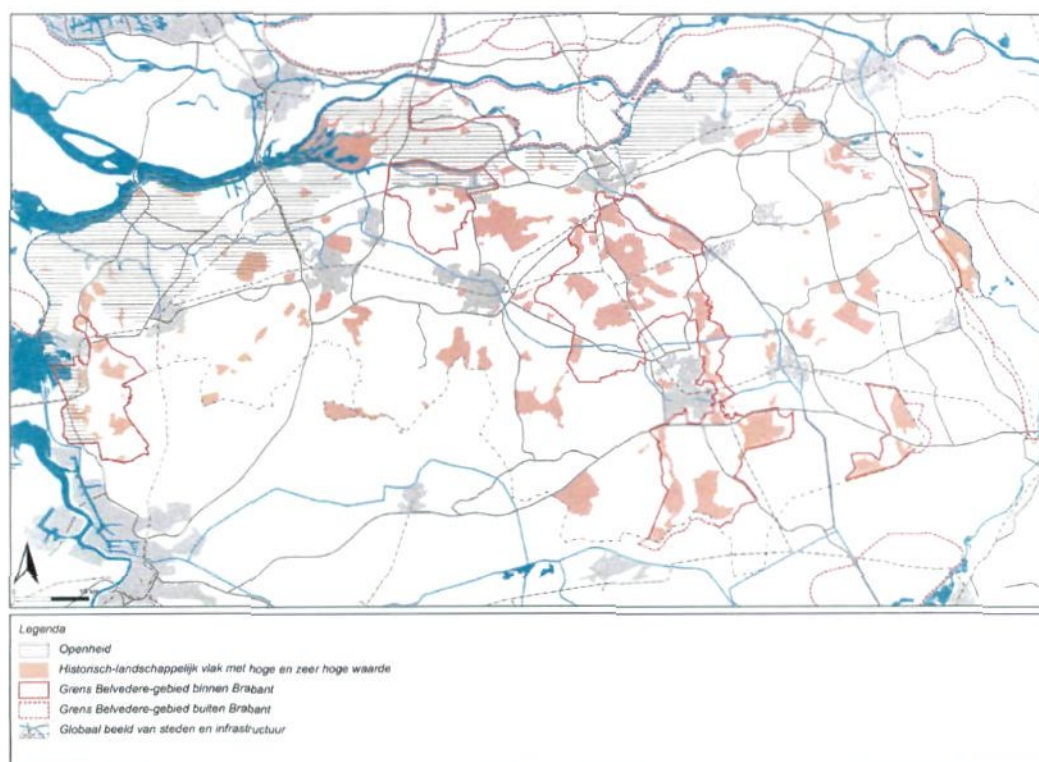
Toelichtende kaart K: GHS, AHS en regionale natuur- en landschapseenheden



Figuur b.2: GHS, EHS en regionale natuur- en landschapseenheden (bron: streekplan Noord-Brabant, 2002)



Figuur b.3: GHS, en EHS landschap; Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, beschermde en staatsnatuurmonumenten (bron: streekplan Noord-Brabant, 2002)

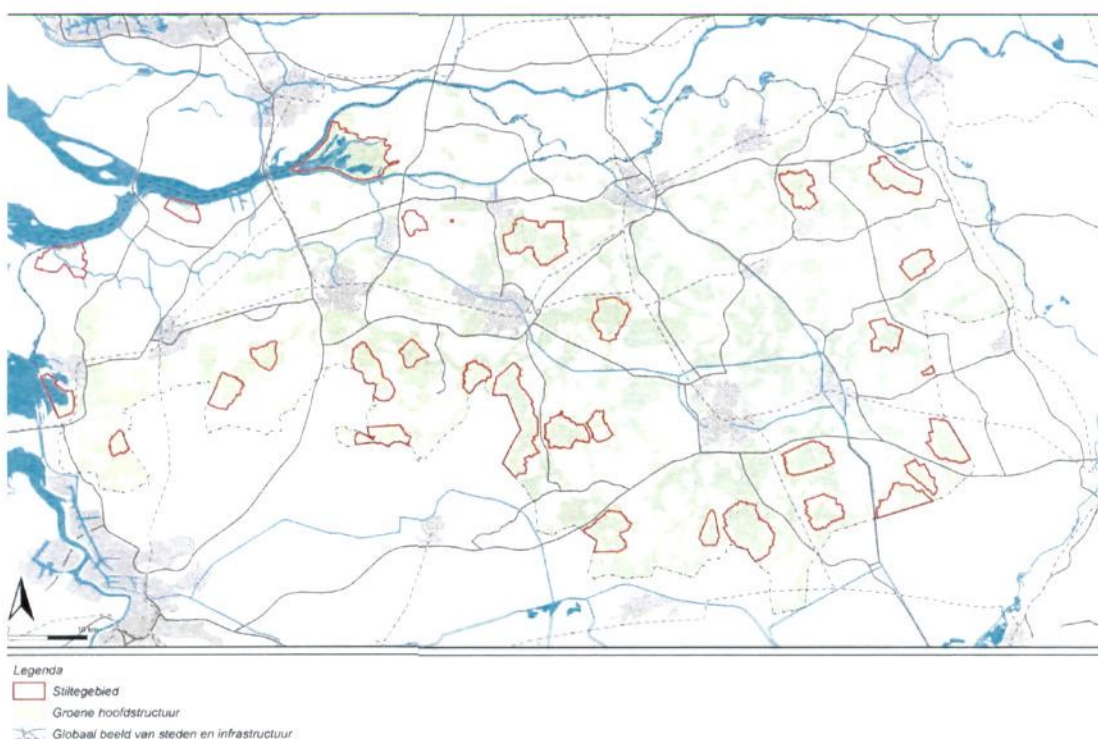


Figuur b.4 : Openheid, waardevolle historisch-landschappelijke vlakken en Belvedere-gebieden (bron: streekplan Noord-Brabant, 2002)

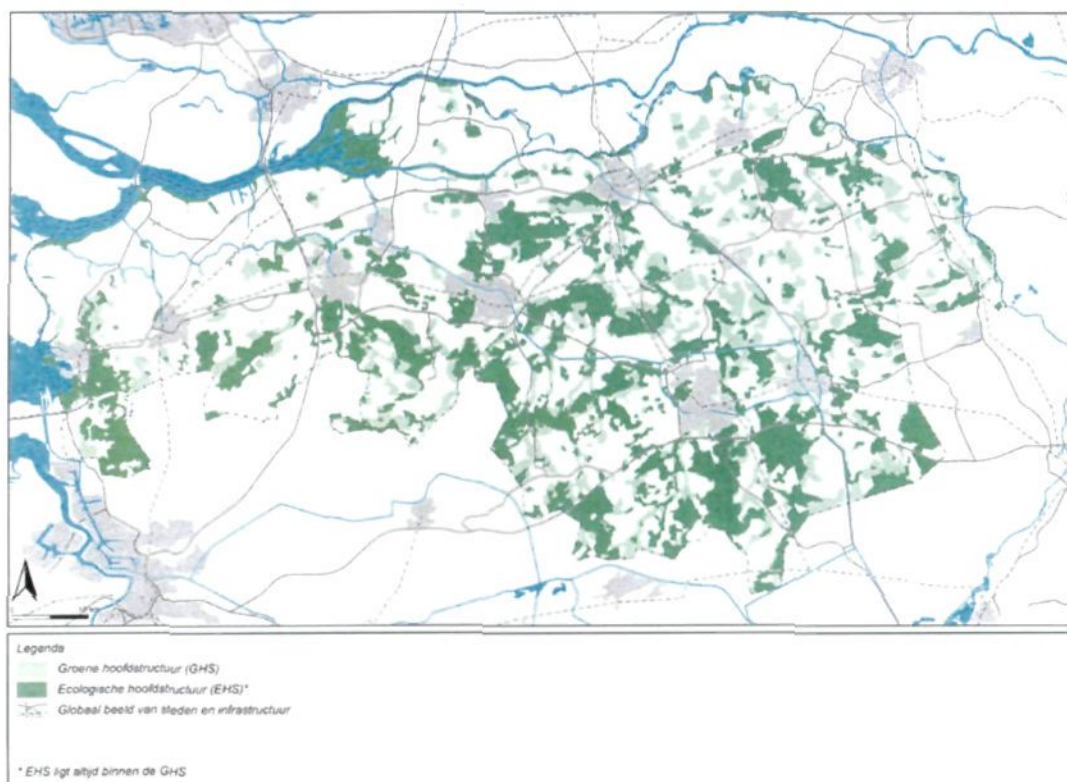
Natuur

Ecologische structuur

De groene hoofdstructuur (GHS) is een samenhangend netwerk van alle natuur- en bosgebieden, landbouwgebieden en andere gebieden met bijzondere natuurwaarden en landbouwgebieden die bijzondere potenties hebben, voor de ontwikkeling van natuurwaarden. De GHS omvat in ieder geval de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het luchtvaartterrein grenst aan een EHS gebied, een EHS is een robuust stelsel van natuurgebieden met verbindingzones. De grenzen van een EHS liggen grotendeels vast, en het instellen van deze gebieden heeft als doel de versnippering van natuur tegen te gaan. Daarnaast zijn stiltegebieden vastgesteld met als doel verstoring van belangrijke natuurgebieden tegen te gaan. Figuur b.5 geeft een overzicht van de stiltegebieden in Noord-Brabant.



Figuur b.5: Stiltegebieden (bron: streekplan Noord-Brabant, 2002)



Figuur b.6: Groene hoofdstructuur en ecologische hoofdstructuur (bron: streekplan Noord-Brabant, 2002)

De groene hoofdstructuur bestaat uit natuurkerngebieden, natuur-ontwikkelings-gebieden, ecologische verbindingzones en multifunctionele bossen. De elementen van de groene hoofdstructuur worden getoond in figuur b.6.

Het bos Habraken ten westen van het luchtvaartterrein vormt een kerngebied in de groene hoofdstructuur. Het bos met een natte verbindingzone (stroomgebied van de Ekkersrijt) wordt verbonden met andere delen van de groene hoofdstructuur, met name met de als kerngebied aangewezen Oirschotse Heide.

In het Natuurbeleidsplan Noord-Brabant (provincie Noord-Brabant, 1993) zijn zeven soortgroepen onderscheiden. De ruimtelijke verspreiding van deze soortgroepen is in het Natuurbeleidsplan weergegeven. Uit de weergaven blijkt dat het plangebied natuurkerngebied is voor de soortgroepen amfibieën en reptielen, en planten en plantengemeenschappen. Het natuurkerngebied voor dieren van stromend water ligt net buiten het plangebied (de Dommel en de Aa). De natuurkerngebieden van de overige soortgroepen (weidevogels en ganzen, overige vogels, zoogdieren, en dagvlinders) liggen niet in het plangebied. De oevers van het Beatrixkanaal vormen een belangrijk verspreidingsgebied voor bepaalde plantensoorten, amfibieën en reptielen (Provincie Noord-Brabant, 1992).

Flora

In het kader van het project Inventarisatie en Monitoring van Natuurwaarden op Defensie-terreinen is in 1999 Vliegbasis Eindhoven van de Koninklijke Luchtmacht gekarteerd (Bron: Alterra, 2002). De inventarisatie van flora en fauna werd uitgevoerd volgens de methode "van der Zee", onderstaande informatie met betrekking tot flora en fauna is afkomstig uit deze kartering.

De waterbegroeiingen die op de Vliegbasis Eindhoven zijn aangetroffen behoren beide tot de Oeverkruidklasse (Littorelletea). Kenmerkend voor deze plantengemeenschappen die voorkomen in ondiepe wateren en in de oeverzones van diepere wateren is dat het water voedselarm, zwak gebufferd en veelal relictief rijk aan sulfaat is. Op de vliegbasis Eindhoven is een pioniersbegroeiing aangetroffen die behoort tot de Klasse der akkergemeenschappen (Stellarietea Mediae). Tot de pioniersbegroeiingen worden vegetaties gerekend die bestaan uit meestal kortlevende soorten die kenmerkend zijn voor recent ontstane biotopen.

Tot de ruigtes worden de begroeiingen gerekend die gedomineerd worden door hoge, tweejarige of overblijvende kruiden en grassen. Het zijn gemeenschappen die kenmerkend zijn voor min of meer gestoorde of door voedingsstoffen verrijkte situaties, althans wat betreft de gemeenschappen die op de vliegbasis zijn aangetroffen. Er zijn drie typen ruigte aangetroffen deze behoren tot de Klasse der akkergemeenschappen (Stellarietea Mediae), de Klasse der ruderaal gemeenschappen (Artemisietea Vulgaris) en de Klassen der kapvlaktemeenschappen (Epilobietea Angustifolii).

Op de vliegbasis Eindhoven zijn zomen aangetroffen die behoren tot de Klasse der zure zomen op zandgrond (Melampyro- Holcetea Mollis). De graslanden die zijn aangetroffen variëren in vochtigheid en voedselrijkdom, de meeste behoren tot de Klasse der droge graslanden op zandgrond (Koelrio-Corynephoretea). Wat betreft de struwelen, gemeenschappen samengevat waarin struiken of heesters domineren en waarin bomen vrijwel ontbreken, zijn op de vliegbasis een braam en een bremstruweel aangetroffen.

Bossen zijn een gemeenschap met een min of meer gesloten boomlaag. Op de vliegbasis zijn vooral gemengde bossen aanwezig, deze behoren voornamelijk tot het eiken-verbond (Quercion Roboris). Deze bossen worden gedomineerd door de Zomereik en in mindere mate door Grove den, de kruidlaag bestaat uit Adelaarsvaren, Stekelvarens en bramen.

In totaal zijn 172 hogere plantensoorten aangetroffen op de vliegbasis. Het merendeel van deze soorten is vrij algemeen tot uiterst algemeen en is praktisch overal aan te treffen. Een aantal soorten is echter zeldzaam of bedreigd of komt slechts regionaal voor, het betreft hier; het weideklokje, klein warkruid, gesteeld glaskroos, stekelbrem, moerashooi en Grendster. Behalve deze soorten zijn op het terrein ook enkele (landelijk gezien) zeldzame bramen aangetroffen: Rubus calvus en Rubus silvaticus.

Fauna

Libellen en dagvlinders

Op de vliegbasis komen 14 soorten libellen voor in de omgeving van de 5 kleine open wateren (poelen) en de lange sloot, dit zijn voornamelijk algemene soorten (Tabel b.1). Er komt echter een zeldzame soort voor, de Bandheidelibel. Deze soort staat op de Rode Lijst in de categorie gevoelig, en komt alleen voor in het zuidoostelijk deel van Noord-Brabant en lijkt zich langzaam uit te breiden. Wat betreft dagvlinders werden in een monitoringsonderzoek in 1999 12 soorten aangetroffen. Hieronder bevonden zich geen soorten van de Rode Lijst.

Tabel b.1: Overzicht van de soorten en het maximum aantal per locatie

	Slootje nabij poort	Poel nabij poort	Poel Engels kamp	Poel shelter-area	Nieuwe poel shelterarea
Juffers					
Azuurwaterjuffer	1	5	-	10	5
Lantaarntje	1	25	-	15	50
Watersnuffel	-	25	1	15	25
Gewone pantserjuffer	-	10	1	-	-
Houtpantserjuffer	-	-	-	1	-
Kleine roodoogjuffer	-	-	-	-	3
Echte libellen					
Gewone oeverlibel	-	-	-	1	3
Grote keizerlibel	-	1	-	3	1
Viervlek	2	-	-	1	-
Platbuik	-	1	-	-	1
Bruinrode heidelibel	1	1	-	-	-
Zwarte heidelibel	-	2	-	-	-
Bandheidelibel	1	-	-	-	-
Blauwe glazenmaker	-	-	1	-	-

Bron: Inventarisatie en Monitoring van Natuurwaarden op Defensieterreinen, vliegbasis Eindhoven 1999, Alterra 2002

Reptielen en amfibieën

Op het terrein zijn drie soorten amfibieën waargenomen. De groene kikker bleek het algemeenst en werd op bijna alle plekken met open water aangetroffen. De pad en de Bruine kikker werden slechts enkele malen aangetroffen. Uit literatuur en meldingen van de vogelmannen blijken ook de Kleine watersalamander en de Alpensalamander op de vliegbasis voor te komen. De Alpensalamander is een tamelijk bijzondere soort, die in Nederland hoofdzakelijk voorkomt in het zuidoosten van Brabant en Limburg.

Vogels

Op de vliegbasis zijn in totaal 32 bijzondere of indicatieve broedvogelsoorten vastgesteld, waarvan er 4 worden vermeld op de Rode Lijst van Nederlandse Broedvogels. Er is op het terrein een aantal broedvogelgroepen te onderscheiden, de belangrijkste zijn de broedvogelgroep van vochtig-, droog grasland, struweel, loofbos en naaldbos. Karakteristieke broedvogels van droog grasland die op de vliegbasis voorkomen zijn: Patrijs, Kwartel, Kievit, Wulp, Veldleeuwerik en Graspieper. Tot de broedvogelgroep van de struweel behoren de Grasmus en Roodborsttapuit. De indicatieve soorten van goed ontwikkeld loofbos waarvan territoria in het terrein werden aangetroffen zijn Gekraagde roodstaart, Boomkruiper, Grote bonte specht en zwarte specht. Wat betreft de indicatieve soorten van naaldbos, zijn territoria op het terrein vastgesteld van de volgende soorten: Kuifmees, Zwarte Mees en Goudhaan. Tijdens het monitoringsonderzoek zijn 4 soorten broedvogels vastgesteld die worden vermeld op de Rode Lijst, namelijk de Grutto, Groene specht, Patrijs en Roodborsttapuit. In Tabel b.2 is een overzicht van de soorten en aantallen broedvogels op de vliegbasis weergegeven.

Tabel b.2: Soorten en aantallen broedvogels van de Vliegbasis Eindhoven

Soort	Aantal	Soort	Aantal
Boomkruiper	7	Kuifmees	6
Boomvalk	1	Kwartel	3
Bosrietzanger	1	Matkop	4
Buizerd	4	Meerkoet	1
Gekraagde roodstaart	3	Nachtegaal	2
Grasmus	22	Patrijs	5
Graspieper	3	Ransuil	1
Groene specht	1	Roodborsttapuit	4
Grote bonte specht	4	Scholekster	1
Grote lijster	3	Sperwer	1
Goudhaan	1	Torenvalk	3
Grutto	8	Veldleeuwerik	48
Holenduif	8	Waterhoen	1
Kievit	9	Wulp	14
Kleine plevier	2	Zomertortel	3
Kramsvogel	1	Zwarte roodstaart	1

Bron: Inventarisatie en Monitoring van Natuurwaarden op Defensie terreinen, vliegbasis Eindhoven 1999, Alterra 2002

Zoogdieren

Er is tijdens de monitoring geen gericht onderzoek naar zoogdieren gedaan. Waargenomen zijn: Ree (populatie van ongeveer 15 exemplaren), Konijn, Haas, Eekhoorn, Mol en nog enkele soorten muizen. Daarnaast werden Bunzing, Wezel en Hermelijn door de vogelmannen waargenomen. Op het terrein zijn diverse personeelsschuilplaatsen ingericht als overwinteringsplaats voor vleermuizen.

Beheer

Het beheer van graslanden is gericht op het vergroten van veiligheid. Dit vindt plaats door het terugdringen van de productie van de graslanden en het weren van de vogels. Er wordt naast de start- en landingsbaan een maai- en afvoerbeheer gevoerd. Er wordt twee keer per jaar gemaaid, een keer in het voorjaar tussen half mei en half juni, en een keer in het najaar, in september. Het maaisel wordt afgevoerd om de bodem te verschralen. In de beheersvisie wordt gestreefd naar een omvorming van de graslanden in heide.



Foto 1: KDC-10, bron SM P. Aartsen / WC grondfotografie vliegbasis Eindhoven

Het bosbeheer is gericht op duurzame instandhouding, rekening houdend met de functionele aspecten (funnel, geluidswering, brandveiligheid) van de bossen en houtopstanden. In de huidige vorm bestaan de bossen deels uit aanplanten van naaldbout, deels uit gemengde opstanden van naaldbout gemengd met soorten als Eik en Berk. In de bossen is een geringe mate van structuur in de vorm van liggend hout, dood hout en dood hout op stam. In de afgelopen jaren is een start gemaakt met natuurtechnisch omvormingsbeheer, waarbij het ontwikkelen van een natuurlijker bos een belangrijke rol speelt.

Op het luchtvaartterrein liggen 5 poelen, twee in het bos en drie in open terrein. Aan de bospoelen in het Engelse kamp en de shelterarea is in de afgelopen jaren geen onderhoud uitgevoerd. De poelen zijn omringd door opgaande struiken en bomen en zijn sterk beschaduwd. Daarnaast is er veel organisch materiaal in de poelen gewaaid. Blad takken en braamstruwelen geven de poelen een verruigd aanzicht en open water is vrijwel verdwenen. De drie poelen in open terrein, nabij de hoofdpoot, het monument en ten noorden van de shelterarea zijn recent aangelegd en worden gekenmerkt door flauwe taluds en een brede oeverzone.

Naast de poelen is er open water in de vorm van sloten. Aan de zuidkant van de oostelijk baankop zijn in afvoersloten stuwtes geplaatst, die het water vasthouden. Daarnaast zijn alle afvoersloten rond de baan afgewerkt met een flauw talud. In figuur b.7 is een vegetatiekaart weergegeven van de vliegbasis Eindhoven.



Figuurb.7: Vegetatiekaart vliegbasis Eindhoven (bron: inventarisatie en monitoring van Natuurwaarden op Defensie terreinen, vliegbasis Eindhoven, 1999)

Ruimtelijke ordening

De belangrijkste en meest invloedrijke functie in het gebied is het luchtvaartterrein, dit terrein bepaalt in grote mate de aanwezigheid van eventuele andere functies. Een luchtvaartterrein geeft beperkingen aan het ruimtegebruik van de directe omgeving. In het verlengde van en rondom de start-/landingsbaan is een gebied gelegen waar restricties gelden voor de hoogte van objecten. In verband met de vliegveiligheid mogen bouwwerken, bomen, etc niet door het zogenaamde obstakel vrije vlak steken. Tevens is het gewenst dat in de nabijheid van het luchtvaartterrein geen activiteiten en terreinen zijn, die een vogelaantrekkende werking hebben.

Naast het luchtvaartterrein zijn er enkele andere functies in het gebied het noemen waard. Het oostelijk van het luchthaventerrein gelegen Meerhoven, dat zowel uit bedrijven, woningen en nieuwe infrastructuur bestaat. Het Beatrixkanaal en de A2, die ten noorden van het luchtvaartterrein een prominente plaats innemen. Aan de noordzijde van het luchtvaartterrein is tevens het nieuwe PIROC I-terrein gesitueerd. Aan de west- en zuidkant van het luchtvaartterrein is de functie vooral agrarisch, in dit gebied komen verspreid gelegen (agrarische) woningen voor.

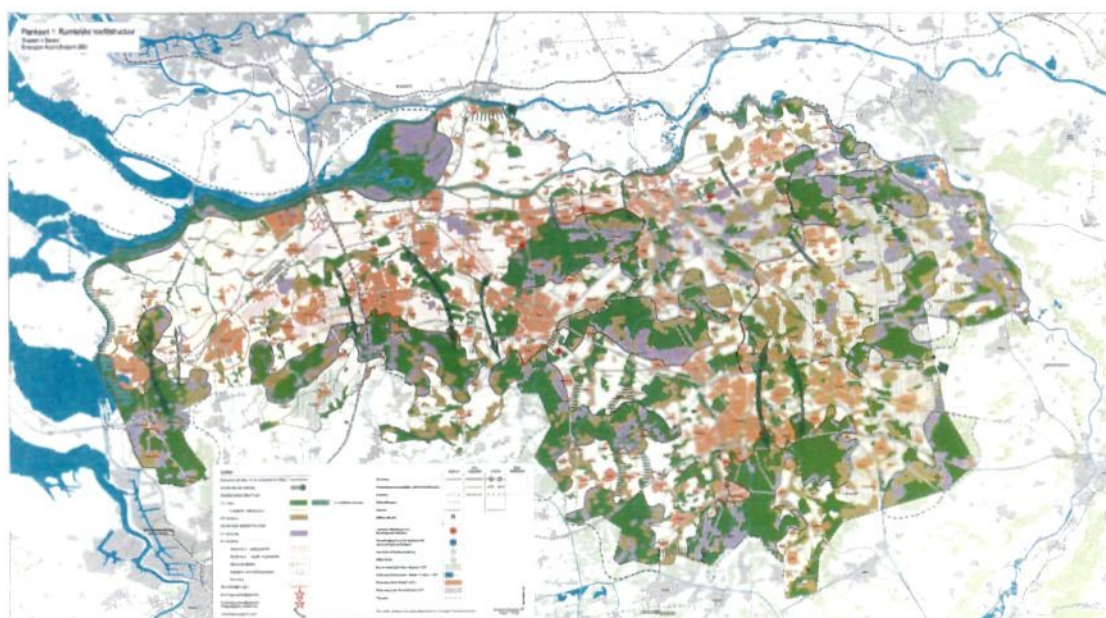
Rond het luchtvaartterrein liggen de volgende woonkernen: ten westen Bijsterveld, Mostheuvel en Wintelre, ten zuidwesten Oerle en Hoogeind, ten zuiden Veldhoven en ten oosten Eindhoven. In figuur b.9 is de ruimtelijke hoofdstructuur van Noord-Brabant weergegeven.

Ordering functies ten opzichte van elkaar

De verschillende functies rondom het luchtvaartterrein zijn duidelijk te herkennen op de luchtfoto (figuur b.8). Aan de oost-, en zuidzijde van het luchtvaartterrein is de agrarische functie overheersend, dit agrarisch gebied grenst tot aan het luchtvaartterrein. Aan de noordkant grenst het PIROC I-terrein aan het luchtvaartterrein en vormt ook het Beatrixkanaal met haar groene inbedding een duidelijke afbakening. Parallel aan het Beatrixkanaal loopt iets noordelijker de A2 door het landschap, ten noordoosten van het luchtvaartterrein vormt een afrit de ontsluiting van Eindhoven Airport N.V. met de A2. Aan de oostzijde begrenst Meerhoven het luchtvaartterrein, de bedrijventerreinen Lake Forum en Flight Forum vormen een buffer tussen het luchtvaartterrein en de woongebieden in Meerhoven.



Figuur b.8: Luchtfoto (bron: Koninklijke luchtmacht)



Figuur b.9: Ruimtelijke hoofdstructuur (bron: streekplan Noord-Brabant, 2002)

Ontwikkeling aanwezige functies op het terrein

Vanwege de jaarlijkse toename aan passagiers is Eindhoven Airport N.V. voornemens uit te breiden. Vanaf 2004 zal de eerste fase van de uitbreiding worden gerealiseerd. Deze uitbreiding heeft betrekking op een nieuwe terminal, dienstruimten, retail en horeca. Tevens zullen de parkeervoorzieningen worden uitgebreid.

In de omgeving van het terrein

Zoals reeds genoemd is aan de west- en zuidkant van het luchtvaartterrein de bestemming vooral agrarisch, waar de komende jaren weinig veranderingen zijn te verwachten. Wat betreft andere functies in de omgeving van het luchtvaartterrein worden wel ontwikkelingen verwacht. Met name door de realisering van Meerhoven en de ontwikkeling van PIROC I ten noorden van het luchtvaartterrein Eindhoven zal de situatie de komende jaren veranderen. In tabel b.3 zijn de aantallen te realiseren woningen weergegeven.

Tabel b.3: Oplevering woningen per jaarlijkse periode

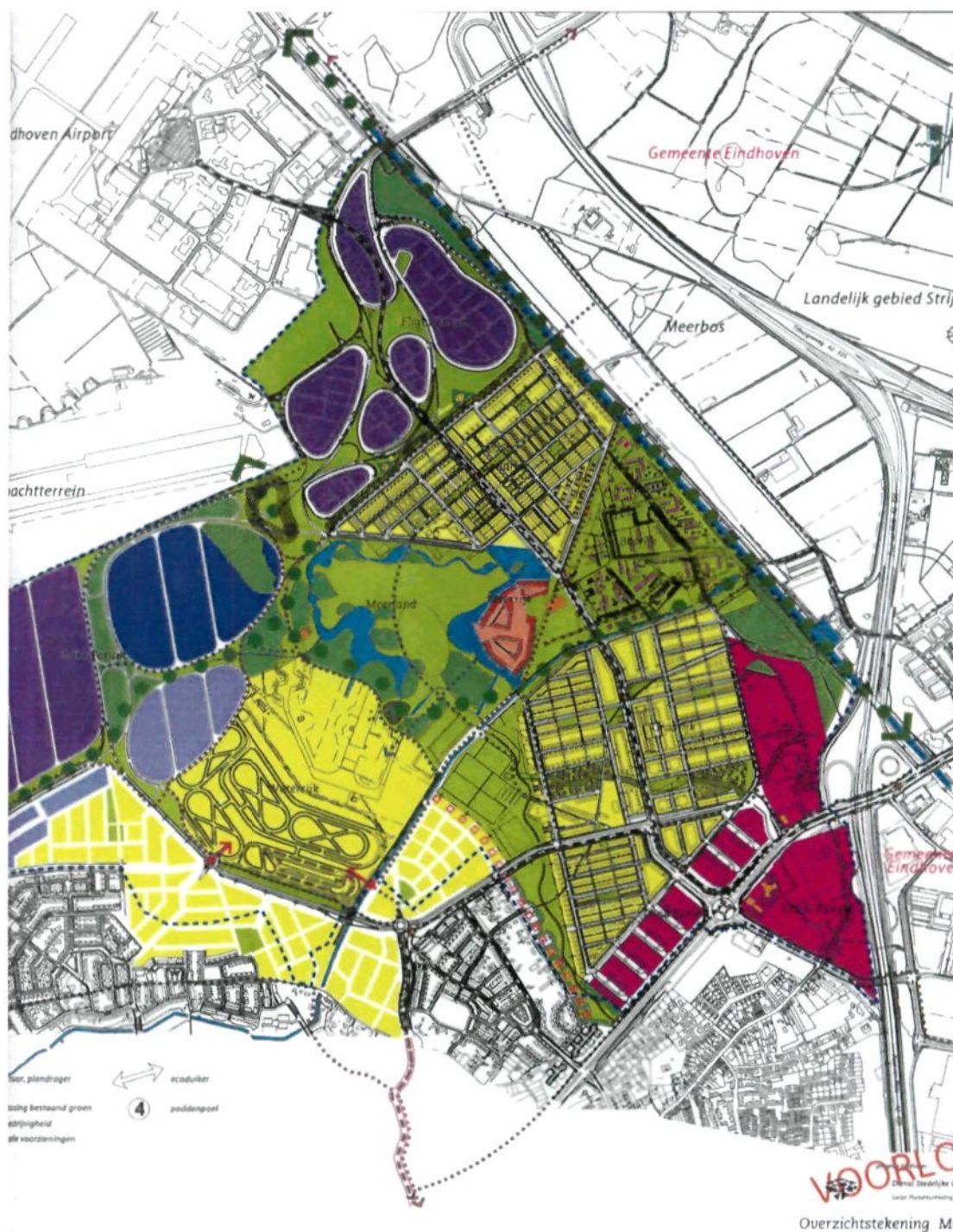
	Zandrijk	Grasrijk	Meerrijk	waterrijk	Bosrijk	Totaal
1999	166					166
2000	384					384
2001	200					200
2002	183	80				263
2003	102	823			250	1175
2004	95	1031	100	600	250	2076
2005			200	600		800
2006			300	500		800
Totalen	1130	1934	600	1700	500	5864

Bron: gemeente Eindhoven, 13-03-2002

De rijopleiding (PIROC I) wordt overgebracht naar het gebied de Strijpsche kampen, ten noorden van het luchtvaartterrein Eindhoven. PIROC staat los van de Koninklijke Luchtmacht en het aangewezen luchtvaartterrein. PIROC II blijft gehandhaafd op de huidige locatie.

Meerhoven bestaat uit een aantal deelgebieden die op kaart van figuur b.10 zijn te onderscheiden. De komende jaren zullen de deelgebieden, Meerrijk, Waterrijk, Bosrijk, Meerland, Lake Forum, Land Forum en Trade Forum, worden gerealiseerd. Grote delen van Zandrijk, Grasrijk en Flight Forum zijn reeds gerealiseerd, zoals ook blijkt uit de cijfers in Tabel b.3. In Meerhoven zijn een 4-tal locaties voor bedrijfs- en/of kantoorontwikkelingen.

Flight Forum is 65 hectare groot en biedt ruimte aan kantoorontwikkelingen en bedrijfsontwikkelingen. Het bedrijventerrein is bestemd voor luchtvaartgebonden, internationaal georiënteerde, technologische bedrijven. Lake Forum is het bedrijventerrein dat grenst aan Flight Forum. Het terrein is circa 100 hectare groot en is bestemd voor ambachtelijke-, dienstverlenende-, productie- en (groot)handelsbedrijven in de milieucategorie 1 t/m 3, met een mobiliteitstypologie C. Daarnaast wordt een gedeelte van het terrein bestemd voor de combinatie: woning + bedrijfsruimte. Land Forum, gelegen in het zuiden van Meerhoven, nabij de Noord Brabantlaan, zal in de toekomst ruimte gaan bieden aan kantoor- en/of bedrijfsontwikkelingen. Trade Forum, eveneens gelegen aan de Noord Brabantlaan, is het gebied waarbij de gemeente Eindhoven in samenwerking met een externe partij studeert naar mogelijkheden voor een multifunctionele invulling met o.a. regionale voorzieningen.

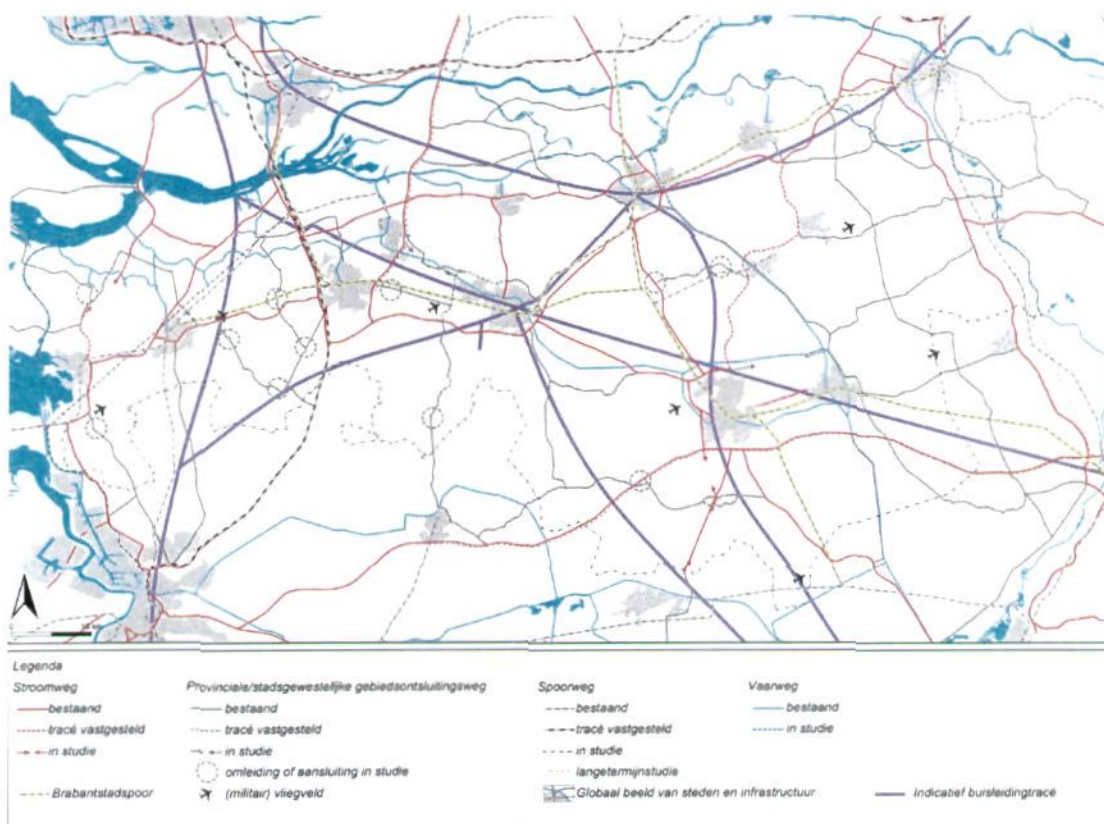


Figuur b.10: Overzichtskaat Meerhoven

Verkeer en vervoer

Aanwezigheid fysieke infrastructuur

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van grootschalige infrastructuur, de A2 en de A58 (figuur b.11). Wat betreft de A2 geldt dat er voor het baanvak parallel aan het luchtvaartterrein gemiddeld 116.680 voertuigen per werkdag passeren. Op een weekdag is de intensiteit van dit baanvak gemiddeld 106.520 voertuigen per dag (Bron: AVV, Verkeersgegevens Jaarrapport 2000). Het luchtvaartterrein grenst direct aan de industrieterreinen Welschap A/A1 en Flight Forum aan. Het plangebied wordt ontsloten door de Welschapsroute die een volledige ontsluiting heeft op de A2. Voor de wijk Meerhoven is een rondweg voorzien voor het autoverkeer. Tevens wordt op termijn een Hoogwaardige Openbaar Vervoerlijn (HOV-lijn) gerealiseerd waarbij een directe verbinding tot stand komt met Eindhoven centrum. Deze hoogwaardige openbaar vervoerlijn verbindt luchtvaartterrein Eindhoven en Meerhoven met het centrum van Eindhoven, tevens bestaat er een aftakking naar het centrum van Veldhoven. De gemiddelde frequentie van de HOV-lijn van Eindhoven centrum naar luchtvaartterrein Eindhoven per uur in beide richtingen is in 2003 8 en in 2006 12. De fietsstructuur van de omgeving van luchtvaartterrein Eindhoven wordt voor een groot deel bepaald door de ligging van de wijk Meerhoven, de fietsstructuur van deze wijk na realisering is weergegeven in figuur b.10, evenals de ligging van de HOV-lijn. De kaart van de infrastructuur van de gehele provincie Noord-Brabant is weergegeven in figuur b.11.

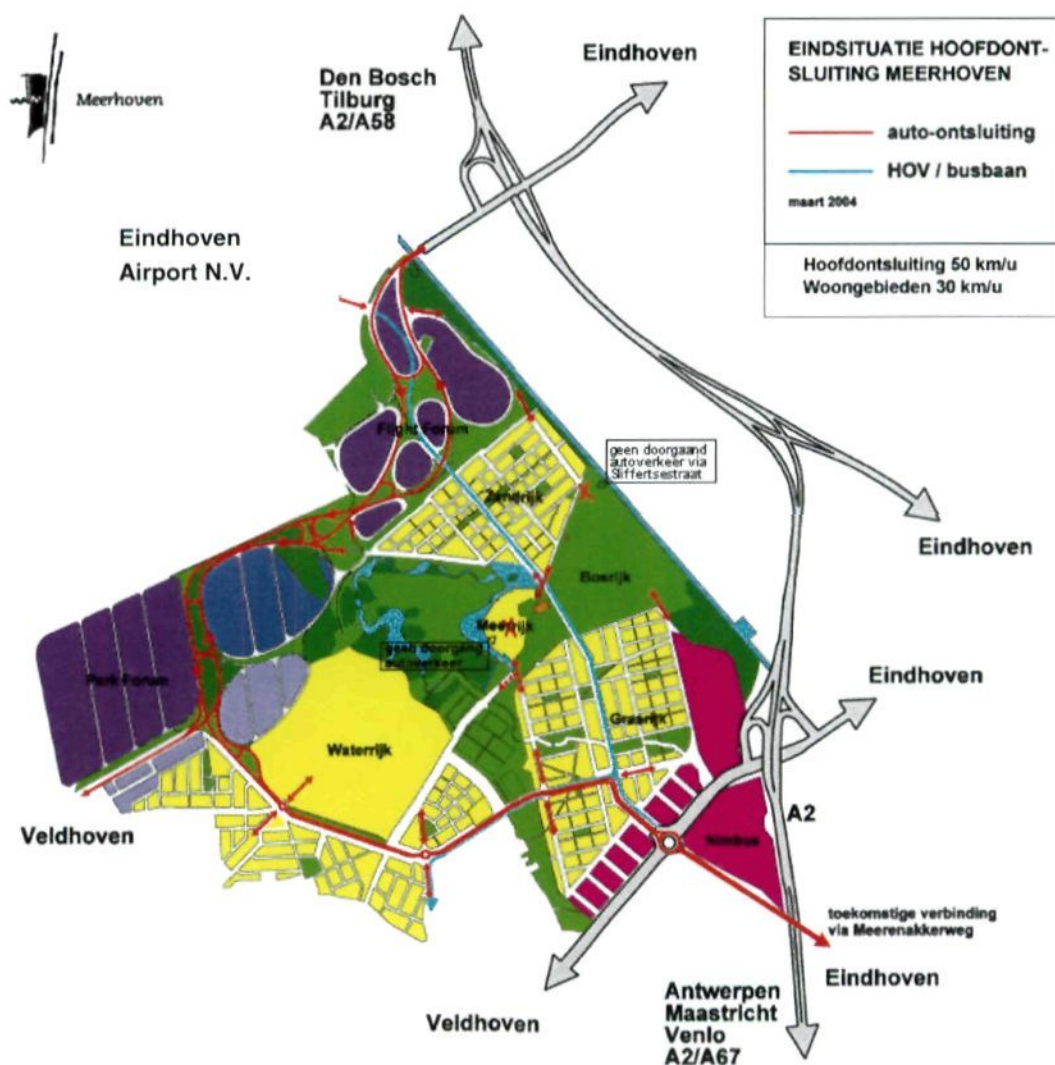


Figuur b.11: Infrastructuur (bron: streekplan Noord-Brabant, 2002)

Verkeer- en vervoersstromen

De passagiers van het luchtvaartterrein Eindhoven maken op dit moment veelal gebruik van de auto. Op termijn krijgt EA een verbinding met de hoogwaardig openbaar vervoerlijn, naar verwachting zullen de verkeer- en vervoersstromen dan veranderen. In de toekomstige situatie zal volgens de plannen van EA onder het huidige parkeerterrein P1 een ondergrondse twee-deks parkeergarage worden gerealiseerd. Mede met uitbreiding van het aantal bovengrondse parkeerlocaties zal het totaal aantal parkeervoorzieningen uitkomen op ongeveer 2.700 plaatsen. De vrijkomende ruimte (P1) zal ingericht worden voor directe verkeersafhandelingen, zoals:

- Opstelplaatsen taxi's;
- Afhandeling touringcars;
- Kiss en ride plaatsen voor het direct afzetten van passagiers;
- Afhandeling passagiers die via de HOV-bussen reizen;
- Aan en afvoerlijnen van de ondergrondse parkeergarage.



Figuur b.12: Ontsluiting Meerhoven, bron: www.meerhoven.net

Bijlage 7

Algemene beschrijving civiel medegebruik

Civiel medegebruik

Inleiding

Het civiel medegebruik van het luchtvaartterrein Eindhoven bestaat uit het vliegverkeer dat wordt afgehandeld door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. Dit betreft het civiele commerciële medegebruik. Hiernaast vindt medegebruik plaats door andere civiele vliegtuigen, voornamelijk recreatief vliegverkeer. Eindhoven Airport N.V. richt zich op passagiers ten behoeve van Brabant en het noorden van Limburg. Vanuit Eindhoven wordt frequent gevlogen naar de 'hubs' Amsterdam, Londen en Parijs. Er vinden dagelijks verbindingen met diverse nationale en Europese vliegvelden plaats. Dit betreft met name lijnvluchten, zakelijk verkeer en (vakantie)charters. In het verleden werden veel zakelijke vluchten uitgevoerd door maatschappijen zoals KLM, BASE Airlines en Holland Exel. Sinds 2002 zijn de low-cost maatschappijen op deze markt actief. Low-cost maatschappijen zijn door hun aantrekkelijke tarieven en betrouwbare vluchtuitvoering een volwaardig alternatief geworden voor de zakenreiziger. Tevens creëren zij door hun lage tarieven een additionele markt van niet-zakelijke reizigers.

Sinds twee jaar wordt onderhouden de Ierse low-cost maatschappij Ryanair dagelijkse verbindingen met de Europese steden Barcelona/Girona in Spanje, Londen Stansted (tweemaal daags) en Rome. (Milaan vanaf februari 2005)

Voor vracht is beperkte capaciteit voor incidentele vluchten beschikbaar. Verder wordt ruimte geboden aan algemeen zakelijke luchtvaart en aan vliegtuigonderhoudactiviteiten.

Eindhoven Airport N.V. is na Rotterdam Airport in omvang de tweede regionale luchthaven van Nederland, wanneer alleen de grote luchtvaart (toestellen met een Maximum Take Off Weight (MTOW) van meer dan 6000 kg, zogenaamde Ke-vluchten) in beschouwing wordt genomen. Indien naar het jaarlijkse totaal aantal vliegtuigbewegingen wordt gekeken, is EA na Rotterdam, Maastricht en Eelde de vierde regionale luchthaven van Nederland. In vergelijking met andere regionale burgervliegvelden in Nederland vindt op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven relatief weinig kleine luchtvaart plaats.

De terreinindeling van EA wordt getoond in onderstaande foto. De foto toont de ligging van het terminalgebouw, de parkeerplaatsen etc.



Figuur c.1: Huidig terminalgebouw (bron: Eindhoven Airport N.V.)

Het platform

De omvang van het platform is recentelijk uitgebreid tot ca. 27.000 m². Hierdoor is het platform geschikt gemaakt voor moderne grote toestellen. Deze vliegtuigen zijn wat groter (gemeten in omvang en aantallen passagiers), maar zijn duidelijk stiller. Zij opereren daarbij duidelijk milieuvriendelijker dan de voorgangers van enkele jaren geleden. Het aantal opstelplaatsen zal gemiddeld genomen niet veel veranderen. Het platform is bestemd voor de volgende doeleinden:

- In- en uitstappen van passagiers
- Laden en lossen van luchtvaartuigen
- Parkeren van luchtvaartuigen
- Vliegtuigservices
- Wassen en de-icen (ijsvrij maken) van luchtvaartuigen

Op het platform worden werkzaamheden door derden uitgevoerd. Dit betreft laden en lossen (bagage, catering, etc.), taxiën, parkeren, wassen, de-icen, aftanken en klein onderhoud van de vliegtuigen. In overleg met Eindhoven Airport N.V. zijn hierover sluitende procedureafspraken en werkovereenkomsten gemaakt waarbij de verantwoordelijkheden voor elk van de situaties is vastgelegd.

Voor alle activiteiten geldt overigens dat er een directe en frequente afstemming tussen derden en EA is. Ter beheersing en controle zijn speciale procedures en voorschriften opgesteld (aarding, preventieve maatregelen, absorptie materialen, etc.). Hierin zijn bovendien de geldende veiligheids- en milieuvoorzieningen opgenomen. Voor brandbestrijding en calamiteitenbeheersing wordt gebruik gemaakt van de faciliteiten van de Koninklijke Luchtmacht.

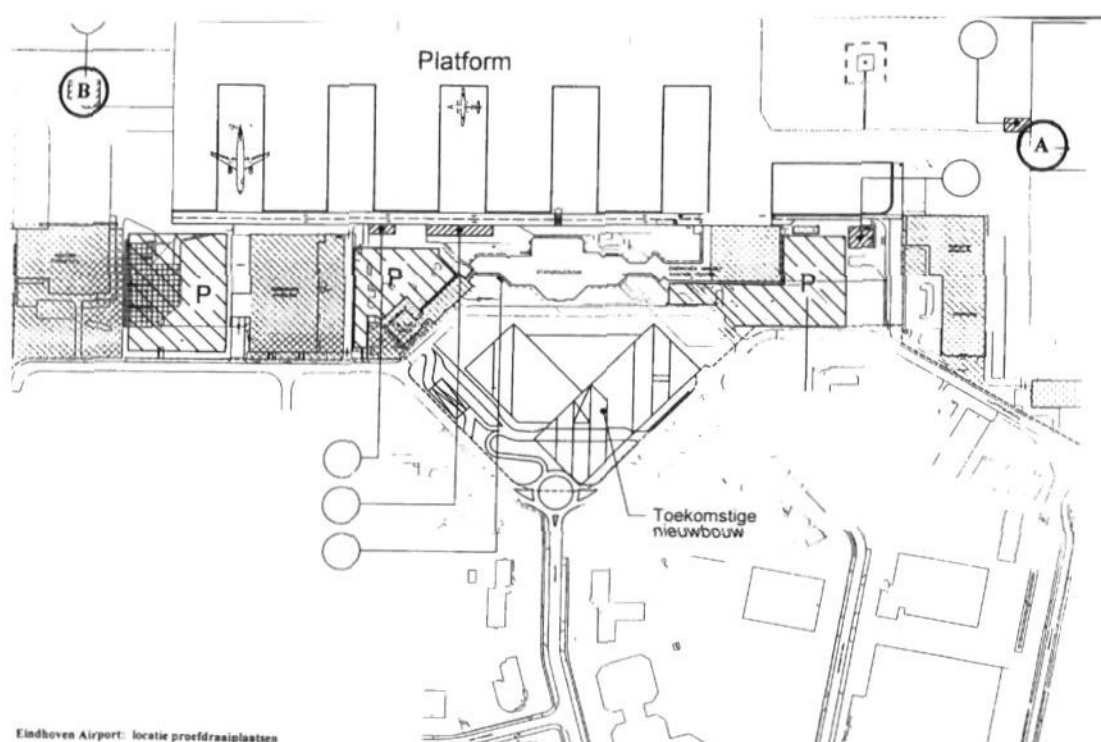
Nabij het platform bevindt zich een voorziening waarvoor een separate vergunning is verleend. Deze voorziening behoort niet tot de inrichting van EA en valt derhalve niet onder de directe verantwoordelijkheid van EA. Dit is de volgende locatie:

- Een locatie met drie ondergrondse tanks inclusief de appendages, leidingen, voorzieningen, procedures, etc. ten behoeve van vliegtuigbrandstoffen¹;

¹ De ondergrondse brandstof opslag (tanks) verdwijnt medio 2005. Er is dan alleen nog sprake van bovengronds opslag. Dan zal ook de aan Shell verleende milieuvergunning voor brandstofopslag overgaan naar die van Eindhoven Airport N.V. (procedure loopt).

Proefdraaiplatform A en B

Ter beproeving van de eigenschappen, de goede en veilige werking van een vliegtuig alsmede voor de levering van het bewijs van voldoen aan de luchtwaardigheidsvoorschriften is het vereist dat vliegtuigmotoren regelmatig worden getest (proefdraaien). Op EA zijn 2 proefdraaiplatformen (A en B) aanwezig (zie figuur c.2). De "proefdraaiplaats B" bevindt zich aan de zuidwestelijke zijde van de inrichting; "A" ligt op het noordoostelijk deel van het terrein van de inrichting. Hierbij dient te worden opgemerkt dat alleen de locatie B nog in gebruik is, locatie A is onlangs komen te vervallen.



Figuur c.2: Proefdraaiplaatsen A en B (bron: akoestisch rapport behorende bij de Wm-vergunning aanvraag Eindhoven Airport N.V., 2002)

De centrale doelstelling van het milieubeleid van EA luidt:

De centrale doelstelling van het milieubeleid van EA is een ontwikkeling van EA tot internationaal vervoersknooppunt met een behoorlijk assortiment aan vliegbestemmingen voor haar verzorgingsgebied, met tegelijkertijd een efficiënt gebruik van schaarse ruimte en schaarse milieufactoren. Onder efficiënt gebruik wordt het voorkomen van onzorgvuldig gebruik en verspilling verstaan

EA wenst hierin een actieve rol te spelen en stelt daartoe jaarlijks een milieujaarverslag op. Met dit verslag wil EA inzicht geven in de uitvoering van haar milieubeleid. Zowel dit milieubeleid als milieuzorg vormen een belangrijk onderdeel van de bedrijfsvoering van onze organisatie. Beide moeten leiden tot het realiseren van een hoge ambitie, het verbeteren van de milieuprestaties en het verminderen van de milieubelasting bij de exploitatie van de luchthaven. Ook communicatie met belanghebbenden, waaronder omwonenden in onder andere het GLOBE- en BOW-overleg moet leiden tot wederzijds begrip en structurele samenwerking.

Ontwikkeling in vliegtuigbewegingen, passagiers en vracht

Uit tabel c.1 blijkt dat in de periode 1988-2000 een gestage toename heeft plaatsgevonden in het aantal vliegtuigbewegingen van toestellen zwaarder dan 6000 kg startgewicht. In de periode 2000 – 2003 is er sprake van een afname (zie tabel c.1). Het aantal van 18.050 toegestane vliegtuigbewegingen is niet overschreden. In het jaar 2000 is een beschikking afgegeven voor een beperkt aantal extra vliegtuigbewegingen ten behoeve van het Europees Kampioenschap Voetbal.

Tabel c.1: **Ontwikkelingen in aantal vliegtuigbewegingen (toestellen zwaarder dan 6.000 kg maximum startgewicht)**

Jaartal	Aantal vliegtuigbewegingen incl. "zwaar"	"Zware" vliegtuigbewegingen (*)
1988	10.604	
1989	10.785	
1990	12.085	
1991	11.391	
1992	12.015	
1993	11.854	
1994	11.007	
1995	11.608	
1996	15.003	
1997	15.286	
1998	14.555	512
1999	16.992	
2000	18.085	519
2001	13.231	564
2002	12.612	1.268
2003	11.692	2.022

(*) 'zware' vliegtuigbewegingen: vliegtuigbewegingen uitgevoerd met toestellen langer dan 39 meter of met een wieldruk van meer dan LCN 45

Passagiers en vracht (civiel)

Gegevens over passagiers die gebruik maken van EA zijn opgenomen in Tabel c.2.

Tabel c.2: Totaal inkomende en uitgaande passagiers en luchtvracht Eindhoven Airport N.V.

Jaar	Lijndiensten binnenland	Lijndiensten buitenland	Vakantie charters	Overige charters	Totaal passagiers	Totaal luchtvracht
1988	46.184	106.858	11.937	24.248	189.227	Geen gegevens
1989	46.840	96.951	8.608	25.692	178.091	6.800
1990	50.039	110.484	11.261	18.752	190.536	11.500
1991	43.002	99.122	11.285	15.622	169.031	12.000
1992	46.369	112.828	18.954	18.474	196.895	12.000
1993	39.313	103.164	16.981	15.630	175.088	12.000
1994	44.055	107.713	12.749	17.554	182.071	14.335
1995	49.507	119.269	17.673	24.945	211.394	20.015
1996	72.294	131.005	32.078	21.192	256.539	23.335
1997	80.036	126.310	46.886	18.053	271.285	24.007
1998	73.676	136.081	61.053	17.245	288.055	21.350
1999	71.124	161.176	43.459	21.152	296.911	21.489
2000	77.579	178.905	62.092	18.977	337.553	21.997
2001	63.012	137.718	64.405	17.098	282.233	19.591
2002	57.663	198.741	93.118	16.974	366.496	13.959
2003	49.311	212.363	142.820	18.405	422.899	18.000

Bron: Eindhoven Airport N.V.

Uit tabel c.2 blijkt dat in de afgelopen 12 jaar een toename heeft plaatsgevonden in het aantal vervoerde passagiers, met name de laatste zes jaar. In de jaren 1998 - 2003 maakten 200.000 tot 250.000 passagiers per jaar gebruik van lijndiensten naar binnenlandse of Europese bestemmingen. aantal vakantiepassagiers is de afgelopen jaren sterk gestegen met een tijdelijke daling in 1999.

Luchtvracht civiel

De hoeveelheid afgehandelde luchtvracht is beperkt van omvang en is redelijk stabiel geweest de afgelopen jaren. Het merendeel van de luchtvracht aangeleverd op EA wordt per vrachtwagen over de weg naar een aantal Europese luchthavens vervoerd.

Verwachting van Eindhoven Airport N.V. over toekomstige ontwikkelingen

EA ziet als taak tegemoet te komen aan de vraag naar zakenvluchten en vakantievluchten in het eigen verzorgingsgebied. De nadruk blijft liggen op de ontwikkeling als zakenluchthaven. De realisatie van vooral feederaansluitingen op de overstaphubs van meerdere grote Europese allianties wordt van groot belang geacht. De vakantievluchten leveren verhoudingsgewijs een grote bijdrage aan de omzet bij een relatief gering aantal vliegtuigbewegingen. Het streven is om het aantal vakantievluchten te optimaliseren (informatie EA).

De ontwikkeling van EA maakt het noodzakelijk om maximaal in te zetten op stillere en schonere vliegtuigen. Dit betekent in de visie van EA dat de toename van het aantal "zware" vliegtuigbewegingen voornamelijk zal plaatsvinden met de nieuwste generatie vliegtuigen. Als voorbeeld kan worden genoemd dat het aantal vliegtuigbewegingen van de Boeing 737-300 in eerste instantie nog zal groeien van nu 150 naar ca. 1200 in 2004 terwijl dit

vliegtuigtype daarna zal worden vervangen door de nieuwe serie Boeing 737-800 of vergelijkbaar. Verder verwacht EA een verschuiving in het motortype van de vliegtuigen; de "props" zullen voor het merendeel worden vervangen door (stillere) "jets". Dit geldt zowel voor de "zware" als de "niet-zware" vliegtuigbewegingen (informatie EA).

Regionale overeenkomst Eindhoven Airport N.V.

Op 22 juni 1999 is door een aantal vertegenwoordigers van regionale partijen een "Regionaal principe akkoord op hoofdlijnen Eindhoven Airport N.V." bereikt. De partijen van dit regionaal akkoord zijn Eindhoven Airport N.V., de gemeenten Best, Oirschot, Eersel, Veldhoven en Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Belangenbehartiging Omwonenden Welschap en de Brabantse Milieufederatie. Het principe akkoord is uitgewerkt in de "Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport N.V.", die op 27 maart 2000 is aangeboden aan de Staatssecretaris van Defensie. De overeenkomst is door alle partijen ondertekend op 24 augustus 2000.

De werkingsduur van de regionale overeenkomst heeft betrekking op de periode 2000 tot 2015. De overeenkomst bevat de volgende afspraken:

1. Toename van het aantal vliegbewegingen is mogelijk, zolang dit past binnen de civiele geluidsruimte;
2. De basissituatie wordt gevormd door:
 - de civiele 35 Ke-contour wordt begrensd op 4,65 km² en de 20 Ke-contour op 19,75 km²;
 - geen piekbelasting boven de 85 dB(A). Eindhoven Airport N.V. streeft er naar de vermijdbare geluidshinder zoveel mogelijk te beperken;
 - een maximaal aantal geluidbelaste woningen van 17 in de 35 Ke-contour en 159 binnen de 20 Ke-contour (geen extra gehinderden)
3. In de overgangssituatie tot afronding van de aanwijzings- en zoneringsprocedure en de effectuering van het normen- en handhavingssysteem wordt het aantal vliegtuigbewegingen beperkt tot 18.050 per jaar met een geleidelijke groei van het aantal "zware" vliegtuigbewegingen van 800 in 2000 en oplopend met 300 per jaar tot een maximum van 2000 in het jaar 2004;
4. Eindhoven Airport N.V. ontwikkelt zich met name als luchthaven voor de zakelijke markt;
5. Het huidige onderscheid tussen "zware" en "niet-zware" vliegtuigen wordt na de in 3 genoemde overgangssituatie verlaten;
6. De huidige openingstijden worden niet gewijzigd;
7. Het gebied dat ligt tussen de 35 Ke-contour 1978 en de vergelijkbare 35 Ke-contour (militair en civiel) verkrijgt planologisch de status van vrijwaringszone. Gemeentelijk partijen zullen geen medewerking verlenen aan het oprichten van geluidsgevoelige woningen in het grensgebied van de bestaande interim 35-45 Ke zone anders dan op basis van de vigerende bestemmingsplannen;
8. Eindhoven Airport N.V. differentieert de start- en landingstarieven verder met het oog op het stimuleren van de komst van stillere en schonere vliegtuigen. Bovendien implementeren de verantwoordelijke partijen de operationele maatregelen die voortvloeien uit het advies van de COVM-werkgroep Geluidsbeheersing;
9. De partijen zijn van mening dat het Rijk zorg moet dragen voor ontvlechting van de militaire en civiele luchtvaart in al zijn aspecten;
10. Het Rijk dient voor het luchtvaartterrein Eindhoven een luchthavengebruiksvergunning op te stellen welke een integraal stelsel van voorschriften inzake milieu- (geluid, luchtverontreiniging en geur) en veiligheidsvoorschriften bevat die meetbaar en handhaafbaar zijn.

In 2003 heeft een wijziging van de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport N.V. plaatsgevonden, besloten is de in de overeenkomst genoemde overgangperiode te verlengen tot 1 juli 2007, en om in afwachting van de door de Rijksoverheid aan te wijzen civiele geluidszone, nu een onderscheid "licht-zwaar" voor hun onderlinge verhoudingen te laten vallen en daarmee sturen op geluid mogelijk te maken. Gewerkt wordt met een geluidsruimte, die wordt uitgedrukt in vierkante kilometers geluidsoppervlakte en die berekend wordt volgens de huidige 35 Ke-systematiek. De grootte van deze civiele geluidszone bedraagt in het jaar 2003 2,55 km² en neemt daarna jaarlijks gestaffeld toe tot 3,85 km² in 2014.

Tabel c.3: maximering geluid

Jaar	35 Ke zone in km ²
2003	2,55
2004	2,70
2005	3,00
2006	3,05
2007	3,15
2008	3,25
2009	3,35
2010	3,45
2011	3,55
2012	3,65
2013	3,75
2014	3,85

Milieuzorg als doelstelling

In het bedrijfsbeleid ziet EA milieu als een factor met een steeds grotere impact op de dagelijkse bedrijfsvoering. Naast wettelijke regelgeving is ook de omgeving gevoeliger geworden voor de milieuproblematiek. Bovendien zijn de zakelijke partners, vanwege de grote (financiële) risico's die verbonden kunnen zijn aan een onjuiste omgang met milieuaspecten, kritischer geworden ten aanzien van het milieumanagement. De zorg voor milieu is dan ook ingebed in de bedrijfsvoering van EA, zowel op strategisch niveau als in de dagelijkse gang van zaken. Om een goede besturing van het aspect "milieu" mogelijk te maken is het noodzakelijk systematisch hier aandacht aan te geven.

EA wil duidelijk aangeven dat zij de milieuzorg hoog in het vaandel heeft staan. Op alle niveaus is het duidelijk dat milieu en milieuzorg een volwaardige productiefactor is. Om dit te benadrukken heeft de directie van EA een milieubeleidsverklaring afgegeven. Deze vormt de basis voor het opzetten van een milieuzorgsysteem zoals beschreven in NEN-ISO 14001 en is afgestemd op andere internationale normen zoals ISO 9002. Inherent aan NEN-ISO 14001 is dat een continue verbetering van de milieusituatie wordt nagestreefd.

Als eerste regionale luchthaven in ons land heeft Eindhoven Airport N.V. op 14 mei 2003 het milieucertificaat ontvangen. Dat betekent dat het vliegveld binnen al zijn activiteiten grote aandacht heeft voor het milieu en de omgeving. Eindhoven Airport N.V. is drie jaar eerder begonnen met het opzetten van een eigen milieuzorgsysteem. Er ligt nu een handboek waarin alle door Kema goedgekeurde procedures op het vliegveld zijn vastgelegd. De procedures hebben onder meer betrekking op vertrek, aankomst en tanken van vliegtuigen,



afhandeling van passagiers en opleiding van personeel. Om het certificaat te behouden worden jaarlijks alle procedures regelmatig getoetst en - indien nodig - aangepast.

Op beleidsniveau is er het Handboek Milieuzorg en het Bedrijfsmilieuplan (BMP) uitgewerkt. Het BMP bestrijkt een periode van vier jaar en bevat een analyse van de milieueffecten per aangegeven milieucompartiment, de doel- en taakstellingen (acties en maatregelen) en de wijze van borging en monitoring van de resultaten. Het BMP wordt elk jaar geactualiseerd. Daarnaast wordt jaarlijks een milieujaarverslag opgesteld, waarin de effectiviteit van de maatregelen wordt weergegeven.

Hiernaast stelt EA zich op het standpunt dat het BMP een hulpmiddel is bij het voldoen aan de op haar van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Het vormt een onderdeel van het milieumanagementsysteem waarbij het EA in staat stelt om bij voortduring aan de gestelde eisen op milieugebied te voldoen, de prestaties te verbeteren en dit aan derden aan te tonen. Het systeem heeft structuur aangebracht in de wijze waarop zaken intern zijn georganiseerd en duidelijkheid is gegeven in de afspraken die binnen de organisatie zijn gemaakt. Ook wordt hiermee de zekerheid geboden aan de organisatie en belangstellenden dat de milieuprestaties blijvend aan de vereisten voldoen.

Tevens wordt, vooruitlopend op de ISO 14001 certificering, door EA een milieujaarverslag opgesteld. Hierin wil de luchthaven een helder overzicht geven van het door haar gevoerde milieubeleid en de resultaten van het boekjaar.

Milieubeschermende voorzieningen

Het milieuzorgsysteem van EA gecertificeerd volgens NEN-ISO 14001. Tevens beschikt Eindhoven Airport N.V. over een Handboek Milieuzorg en een Bedrijfsmilieuplan (BMP), die beide een vereiste zijn van het NEN-ISO 14001 certificaat) Het BMP bestrijkt een periode van vier jaar en bevat een analyse van de milieueffecten per milieucompartiment, de doel- en taakstellingen en de wijze van borging en monitoring van resultaten

EA beschikt over een Wm vergunning uit 1994. De nieuwe Wm-vergunning is in 2003 door de provincie Noord-Brabant verleend. Deze aanvraag is ingediend voor het verkrijgen van een de gehele inrichting omvattende revisievergunning in het kader van de Wm op grond van art 1.1 juncto 8.4 eerste lid van de Wet milieubeheer. De vergunning wordt aangevraagd voor onbepaalde tijd. De aanvraag omvat alle gerealiseerde activiteiten en geplande activiteiten die tot en met 2003 zullen worden gerealiseerd. Veranderingen die naar verwachting na 3 jaar plaatsvinden worden als toekomstige ontwikkeling in de aanvraag genoemd. Een belangrijk onderdeel betreft de voorgenomen realisatie van een nieuw terminalgebouw met kantoren, hotel en parkeergarage.

Geluid

De nieuwe Wm vergunningaanvraag bevat een akoestisch onderzoek ten behoeve van het grondgebonden geluid.

Lucht

De belangrijkste bronnen van emissies naar de lucht zijn (exclusief emissies tijdens de vlucht):

- het vliegverkeer (taxiën en proefdraaien);
- het overige gemotoriseerde verkeer (o.a. transport op platform);
- installatie van gebouwen zoals verwarming- en afzuiginstallatie.

Bodem

In praktijk komen gevaarlijke stoffen op het platform slechts op beperkte schaal voor en wordt eventueel gemorste brandstof of olie opgevangen in bakken en afgevoerd. Uit preventief oogpunt gelden er tevens bepalingen en procedures m.b.t. het doen verwijderen van gemorste c.q. overgelopen brandstoffen en oliën op het platform (Luchthavenreglement Eindhoven Airport N.V.). Bij morsingen en/of calamiteiten wordt gebruik gemaakt van de faciliteiten van Defensie (brandweer en calamiteitenbestrijding) die beschikt over de daartoe geschikte middelen.

Door EA wordt aan de BSB-operatie² deelgenomen. In mei 1995 heeft er een BSB-onderzoek plaatsgevonden. Met het uitgevoerde BSB-onderzoek is vastgesteld dat de nulsituatie in voldoende mate is vastgesteld. De resultaten van dit onderzoek zijn vervolgens voorgelegd aan de BSB Noord-Brabant. Uit het BSB-onderzoek volgen enkele nader te bepalen bodemonderzoeken. Deze onderzoeken hebben reeds plaatsgevonden en zijn separaat aan de provincie Noord-Brabant overgelegd.

Om bodemverontreiniging te voorkomen, die door activiteiten op het platform van EA kunnen ontstaan, is de vloer van dit platform vloeistofdicht. Door de samenstelling en dikte wordt voldaan aan de geldende eisen van het NRB (bestaande en nieuwe vloeren). Bij de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken is gebleken dat geen verontreinigingen aanwezig zijn.

Om te voorkomen dat uitspoeling van potentieel verontreinigd hemelwater plaats vindt, zijn diverse verhardingen aangesloten op een olie/water-afscheider voordat het hemelwater via de riolering van het aangrenzende Defensieterrein op de riolering wordt geloosd.

De gronden van het civiele areaal van het luchthaventerrein zijn voor het grootste deel eigendom van Eindhoven Airport N.V. Op basis van pacht- of huurovereenkomsten gebruiken bedrijven het terrein van de luchthaven voor het uitvoeren en exploiteren van hun bedrijfsactiviteiten. In de pacht- of huurovereenkomsten worden specifieke voorwaarden opgenomen over mogelijke bodemverontreiniging. Binnen het Bedrijfsmilieuplan is een monitoringssysteem opgezet om de risico's op bodemverontreiniging door bedrijfsactiviteiten te kunnen beperken en te beheersen. Het monitoringprogramma is opgesteld op basis van de resultaten van eerder uitgevoerde bodemonderzoeken, een inventarisatie van bodembeschermende voorzieningen en de huidige bedrijfsactiviteiten.

WATERVERBRUIK

Het leidingwaterverbruik van EA bedraagt ca. 40.000 m³ per jaar. Het water wordt gebruikt voor sanitair, spoelwater en de keuken. Het sanitaire afvalwater en het hemelwater van daken wordt geloosd op het gemeentelijke riool. Het hemelwater op het platform wordt via een centrale goot en een driewegklep geloosd op een speciale uitzaksloot. Momenteel is onderzoek gaande om de gewenste afvoer vanaf de uitzaksloot te bepalen. Het spoelwater van de wasplaats van de vliegtuigen wordt via een olie/slibafscheider geloosd op de riolering van de KLu.

AFVALSTOFFEN

De afvalstoffen die binnen de inrichting ontstaan bestaan voornamelijk uit huishoudelijk afval, bedrijfsafval en kantoorafval. Deze afvalstoffen worden gescheiden opgeslagen en afgevoerd. Gevaarlijk afval komt in kleine hoeveelheden vrij bij het uitvoeren van

² Voor de operatie Bodemsanering in gebruik zijnde Bedrijfsterreinen (BSB)

vliegtuigservices. Het gevaarlijk afval (met name oliën) wordt apart opgeslagen en afgevoerd door een gecertificeerd afvalverwerker.

Energie verbruik Eindhoven Airport N.V.

Het energieverbruik van EA in 1999 bedroeg 120.500 m³ aardgas en ruim 1 miljoen kWh. De ruimteverwarming vindt plaats met aardgasgestookte CV ketels. Het geïnstalleerd vermogen bedraagt 1.020 kW. Voor de nieuwbouw zullen ketels worden gebruikt die aan de geldende eisen voldoen. In het milieuprogramma zijn doelstellingen opgenomen zoals het beter in beeld brengen en monitoren van het energieverbruik (zie tevens paragraaf 4.3.6).

Warmtewinning uit asfalt en stadsverwarmingssysteem

EA heeft de mogelijkheden om de milieubelasting op de luchthaven te verminderen bestudeerd door een onderzoek te laten doen naar warmtewinning uit asfalt en het stadsverwarmingssysteem. De haalbaarheidsstudie warmtewinning uit asfalt is uitgevoerd in 2000. De gemeente Eindhoven heeft echter afgezien om warmte af te nemen voor de Vinexlocatie Meerhoven, waardoor het project niet meer financieerbaar was.

Routebewakingssysteem (RBS)

Eindhoven Airport N.V. heeft in samenwerking met de Koninklijke luchtmacht op 5 juni 2001 officieel het Routebewakingssysteem in gebruik genomen. Het doel van het systeem is het monitoren van de vliegpatronen van het burgervliegverkeer van Eindhoven. Dit systeem functioneert op basis van vluchtgegevens en radarbeelden. Het systeem is in staat:

- de actuele situatie van het luchtruim boven de gemeente Eindhoven weer te geven;
- een specifieke situatie op een later tijdstip te herspelen en te analyseren;
- gegevens te koppelen;
- rapporten te genereren.

Van de vluchten die binnen het verkeersleidingsgebied van Eindhoven vallen, worden in het Routebewakingssysteem onder andere de route, hoogte en vliegtuigidentiteits-gegevens opgeslagen. Bij vragen of klachten kunnen deze opgeslagen gegevens uit het systeem opgevraagd worden om zo een duidelijker beeld te krijgen van wat er zich in de lucht heeft afgespeeld. Bij het Basis Informatie Centrum (BIC) op de Vliegbasis Eindhoven kan men na een telefonische afspraak, een demonstratie op het systeem krijgen.

Interne veiligheid/calamiteiten

De op het terrein van EA aanwezige bedrijven van derden dienen conform hun Wm-vergunning te voldoen aan de opgenomen voorschriften voor veiligheid, waaronder brandbestrijding. Algemeen geldt dat eerst de preventieve maatregelen worden toegepast.

Mochten zich kleine calamiteiten voordoen, dan vervullen de gekwalificeerde medewerkers van EA een belangrijke rol (bedrijfshulpverleners, eerste hulp, ontruiming en brandbestrijding). In procedures zijn de verantwoordelijkheden beschreven en staat vermeld hoe in dit soort situaties moet worden gehandeld. (Ontruimingsplan en Luchthavenreglement Eindhoven Airport N.V.). Bij calamiteiten (brand, calamiteitenbeheersing) wordt gebruik gemaakt van de faciliteiten van de Koninklijke Luchtmacht. Deze beschikken over de daartoe geschikte middelen (voor absorptie, brandblusmiddelen, etc.). In een procedure is vastgelegd dat de calamiteiten worden vastgelegd in de dagrapporten. In de jaren 2002 - 2004 hebben geen calamiteiten plaatsgevonden.

Algemeen kan worden gesteld dat bij grotere problemen de brandweer van de Koninklijke Luchtmacht een centrale rol speelt. Binnen uiterlijk 3 minuten kunnen zij ter plekke zijn om de problemen en calamiteiten het hoofd te bieden dan wel andere deskundige hulp in te roepen. Daarom zijn ter bestrijding hiervoor de volgende beheersingsmaatregelen genomen:

- Een alarmregeling m.b.t. calamiteiten (ongevallen, bommelding, e.d.);
- een beveiligingsplan (security-plan) op grond van artikel 37c (en verder) van de Luchtvaartwet;
- instructies van de EA aan derden m.b.t. milieuaspecten op het platform, een en ander conform het bedrijfsmilieuzorgsysteem.

Nieuwbouw

Op 30 oktober 2004 heeft minister Peijs (Verkeer) het eerste gat geboord voor de eerste heipaal van de nieuwe terminal van Eindhoven Airport N.V. Het nieuwe gebouw heeft een capaciteit van 1,2 miljoen passagiers per jaar, waar de oude terminal eigenlijk maar op 80.000 reizigers was berekend. De bouwvergunning is op 3 december 2004 door de gemeente Eindhoven verleend, waarna de werkzaamheden direct van start zijn gegaan. De terminal is voor de zomer van 2005 klaar voor gebruik.



Figuur c.3: nieuwbouw Eindhoven Airport N.V., bron: Eindhoven Airport N.V.

Vooruitlopend op de nieuwbouw nam Eindhoven Airport N.V. in april 2004 een nieuwe, doch tijdelijke, aankomsthal in gebruik.

Bijlage 8
Invoersets Eindhoven Airport N.V.

In onderstaande tabellen zijn de invoersets van Eindhoven Airport N.V. opgenomen. Deze sets vormen de basis voor de berekeningen t.b.v. geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Invoerset 2000

JAAR: 2000						
	VLB	PAX/TYPE	MTOW	BEZ %	PAX	PAX/VLB
LEISURE-1	600	150	80.000	70%	63.000	105
LEISURE-2	200	300	200.000	70%	42.000	210
Totaal leisure	800		110.000		105.000	131
LIJN FEEDER - 1	3.000	50	20.000	60%	90.000	30
LIJN FEEDER - 2	2.000	50	20.000	60%	60.000	30
	5.000		20.000		150.000	30
LIJN - OD	9.400	30	14.000	50%	141.000	15
Totaal lijn	14.400		16.083		291.000	20
ZK JETS	2.500	8	7.000	50%	10.000	4
EA LOKAAL	300	0	30.000	0%	0	0
Totaal overig	2.800		9.464		10.000	4
TOTAAL	18.000		19.228		406.000	23
aandeel zakelijk	96%				74%	
aandeel leisure	4%				26%	

Invoerset 2005

JAAR: 2005						
	VLB	PAX/TYPE	MTOW	BEZ %	PAX	PAX/VLB
LEISURE-1	900	150	80.000	80%	108.000	120
LEISURE-2	300	350	200.000	80%	84.000	280
Totaal leisure	1.200		110.000		192.000	160
LIJN FEEDER - 1	3.000	50	20.000	60%	90.000	30
LIJN FEEDER - 2	1.500	150	95.000	60%	135.000	90
	4.500		45.000		225.000	50
LIJN - OD	11.000	50	20.000	70%	385.000	35
Totaal lijn	15.500		27.258		610.000	39
ZK JETS	2.500	8	7.000	50%	10.000	4
EA LOKAAL	700	0	28.000	0%	0	0
Totaal overig	3.200		11.594		10.000	3
TOTAAL	19.900		29.729		812.000	41
aandeel zakelijk	94%				76%	
aandeel leisure	6%				24%	

Invoerset 2010.

JAAR: 2010						
	VLB	PAX/TYPE	MTOW	BEZ %	PAX	PAX/VLB
LEISURE-1	1.000	175	90.000	80%	140.000	140
LEISURE-2	500	350	202.000	80%	140.000	280
Totaal leisure	1.500		127.333		280.000	187
LIJN FEEDER - 1	3.000	50	20.000	65%	97.500	33
LIJN FEEDER - 2	1.500	150	95.000	65%	146.250	98
	4.500		45.000		243.750	54
LIJN - OD	10.500	50	20.000	70%	367.500	35
Totaal lijn	15.000		27.500		611.250	41
ZK JETS	1.500	8	7.000	50%	6.000	4
EA LOKAAL	700	0	20.000	0%	0	0
Totaal overig	2.200		11.136		6.000	3
TOTAAL	18.700		33.583		897.250	48
aandeel zakelijk	92%				69%	
aandeel leisure	8%				31%	

Invoerset 2015.

JAAR: 2015						
	VLB	PAX/TYPE	MTOW	BEZ %	PAX	PAX/VLB
LEISURE-1	1.250	175	95.000	90%	196.875	158
LEISURE-2	500	350	210.000	85%	148.750	298
Totaal leisure	1.750		127.857		345.625	198
LIJN FEEDER - 1	1.976	140	107.000	65%	179.816	91
LIJN FEEDER - 2	1.976	140	107.000	65%	179.816	91
	3.952		107.000		359.632	91
LIJN - OD-1	7.248	50	28.000	70%	253.680	35
LIJN - OD-2	1.976	140	107.000	60%	165.984	84
	9.224		44.924		419.664	45
Totaal lijn	13.176		63.543		779.296	59
ZK JETS	1.500	8	7.000	50%	6.000	4
EA LOKAAL	700	0	20.000	0%	0	0
Totaal overig	2.200		11.136		6.000	3
TOTAAL	17.126		63.383		1.130.921	66
aandeel zakelijk	90%				69%	
aandeel leisure	10%				31%	

Bijlage 9
Achtergrondinformatie Eindhoven Airport N.V.

9.1 Beperkingen en ontheffingen Eindhoven Airport N.V.

Beperking tot 264 "zware" vliegtuigbewegingen

Vanwege gewijzigde vervoersbehoeften zijn vanaf 1986 aanvullende beschikkingen afgegeven voor medegebruik door zogenaamde "zware" burger vliegtuigen. Vanwege de sterkte van de start-/landingsbaan is daarbij in eerste instantie in aantal een beperking opgelegd door maximaal 264 "zware" vliegtuigbewegingen toe te staan per jaar. De kwalificatie "zwaar" wordt alleen toegepast voor Eindhoven en heeft geen betrekking op de geluidsbelasting, maar op de druk die het toestel uitoefent op de startbaan. In 1997 is de start- en landingsbaan ten behoeve van het militair gebruik gereconstrueerd zodat de beperking van het burgermedegebruik op zich niet meer noodzakelijk was. De vervoersbehoefte is sinds de jaren tachtig sterk toegenomen. In 1997 heeft de Staatssecretaris van Defensie een toename van het aantal "zware" vliegtuigbewegingen gedoogd tot een maximum van 500.

Ontheffing van 264 naar 936 "zware" vliegtuigbewegingen (1)

De Stichting Welschap heeft vervolgens verzocht voor het jaar 1998 het aantal "zware" vliegtuigbewegingen te verruimen met het oog op de toegenomen behoefte aan gebruik van "zware" luchtvaartuigen. Voor 1998 is in de aanvullende beschikking gekozen voor een getalsmatige beperking van 936 "zware" vliegtuigbewegingen. Dit besluit is echter op 12 oktober 1998 door de Arrondissementsrechtbank van Den Bosch vernietigd. De rechtbank is van mening dat het besluit gezien de dwingende wetsbepalingen mede door de Minister van Verkeer en Waterstaat had moeten worden ondertekend. Daarnaast heeft de rechtbank inhoudelijke opmerkingen over onder andere de relatie met de indicatieve en nog niet vastgestelde geluidszone, de gehanteerde beoordeling van de geluidsbelasting en het achterwege laten van een beoordeling van andere milieuaspecten en van de veiligheidssituatie rond het luchtvaartterrein. Het Ministerie van Defensie heeft tegen deze uitspraak beroep ingesteld. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 9 mei 2000 de uitspraak van de rechtbank vernietigd voor zover de rechtbank daarbij heeft nagelaten de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit in stand te laten.

Verzoek tot ontheffing van 264 naar 936 "zware" vliegtuigbewegingen (2)

Eindhoven Airport N.V. heeft voor het jaar 1999 een vervoersbehoefte opgesteld op basis van informatie van de betrokken luchtvaartmaatschappijen en touroperators en op ingediende "slot" aanvragen. Op basis van deze vervoersbehoefte is op 14 december 1998 een verzoek ingediend om voor het jaar 1999 een ontheffing te verlenen voor 936 "zware" civiele vliegtuigbewegingen binnen het aantal van 18.050 vliegtuigbewegingen. Het verhogen van het toegestane aantal "zware" vliegtuigbewegingen van 264 naar 936 betekent geen toename van het aantal civiele vliegtuigbewegingen, maar een herverdeling hiervan: "niet-zware" vliegtuigbewegingen worden ingeruild voor "zware" vliegtuigbewegingen.

Verrichte onderzoeken ten behoeve van het verzoek tot ontheffing 1999

Voor het verzoek van de ontheffing is een drietal onderzoeken uitgevoerd naast de bepaling van de vervoersbehoefte. Dit is gedaan naar aanleiding van de uitspraak van de Arrondissementsrechtbank van Den Bosch. Deze onderzoeken betreffen een berekening van de geluidsbelasting, berekening van de emissies naar de lucht en een beoordeling van de externe veiligheid.

In opdracht van Eindhoven Airport N.V. heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een berekening gemaakt van de geluidsbelasting in Ke. De

berekening is gebaseerd op de prognose van het aantal en soort civiele vliegtuigbewegingen in 1999 van zowel de grote als de kleine luchtvaart: 18.050 bewegingen (936 "zware" vliegtuigen en 17.114 "niet-zware" vliegtuigen) door de grote luchtvaart en 6.000 bewegingen door de kleine luchtvaart. Uit de berekeningen volgt dat de geluidsbelasting door de civiele luchtvaart veel kleiner is dan die is opgenomen in de indicatieve geluidszone.

TNO heeft een berekening gemaakt van de emissies naar de lucht voor de jaren 1985, 1995, 1997, 1998 en 1999. Voor de stoffen CO₂, NO_x en SO_x is de emissie in 1999 groter dan die van de andere jaren, voor CO en zwarte rook is de emissie in 1999 gelijk of kleiner dan die van de andere jaren. Voor C_xH_y (koolwaterstoffen) en geur is de emissie in 1999 groter dan die in 1995, 1997 en 1998, maar kleiner dan die in 1985.

Het NLR heeft een kwalitatieve inschatting gemaakt van de invloed van de ontwikkeling van vlootsamenstelling en aantal vliegtuigbewegingen door de civiele luchtvaart op de risico's in de periode 1985-1999, zonder het absolute risiconiveau te berekenen. Het NLR concludeert dat in 1999 een toename van het verkeersvolume en het gemiddeld gewicht per vliegtuig heeft plaatsgevonden ten opzichte van 1985. Echter door de aanzienlijke afname van de ongevalskans, is het NLR van mening dat de risico's naar verwachting lager zijn in 1999 dan in 1985. Het NLR concludeert dat "door de aanzienlijke afname in de ongevalskans, zullen naar verwachting de risico's in 1999 toch lager zijn dan de risico's die voortvloeien uit het verkeer in 1985." Het NLR heeft voor haar schatting gebruik gemaakt van de methodiek die ten behoeve van Schiphol is ontwikkeld.

9.2 Beschikking Eindhoven Airport N.V.

Commissie van Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven (COVM)

De COVM (Commissie ex art. 28 van de Luchtvaartwet) is verzocht een advies uit te brengen over de aanvullende ontwerp-beschikking 1999. De COVM heeft zich in eerste instantie echter onthouden van een advies omdat zij van mening is dat een principiële discussie nodig is voor een ontheffing voor de jaren 2000 en verder, en niet alleen voor 1999.

Op 23 juni 1999 heeft de COVM haar advies voor 2000 en verder uitgebracht zoals verwoord in het "Regionaal principe-akkoord op hoofdlijnen Eindhoven Airport N.V.". Dit akkoord is door de COVM als advies aan de Staatssecretaris van Defensie uitgebracht. In het akkoord wordt uitgegaan van 800 "zware" vliegtuigbewegingen voor het jaar 2000. Eindhoven Airport N.V. heeft als reactie op dit akkoord aangegeven dat zij voor 1999 verwacht dat het aantal van 800 "zware" vliegtuigbewegingen voldoende zal zijn voor de ingediende aanvragen.

Aanvullende beschikking civiele vliegtuigbewegingen in het jaar 1999

Op 16 juli 1999 is de beschikking "Medegebruik van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven" afgegeven door de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Verkeer en Waterstaat (nr. STL 1999001201). Tegen de beschikking is door meerdere partijen beroep aangetekend. De beschikking is gebaseerd op het verzoek van Eindhoven Airport N.V. In de beschikking wordt Eindhoven Airport N.V. 1999 ontheffing verleend voor 800 "zware" vliegtuigbewegingen. Het voornemen bestaat om voor het "zware" civiele medegebruik een nieuwe beschikking te nemen voor de jaren 2000 tot en met 2004. Een ontwerp-beschikking is in procedure gebracht. Omdat het niet de verwachting was dat het besluit over deze beschikking nog vóór 1 januari 2000 kon worden genomen, is op 9 december 1999 een *separate beschikking genomen uitsluitend voor het jaar 2000*.

Overig civiel medegebruik

Naast civiel medegebruik zoals boven omschreven vindt op het luchtvaartterrein tevens medegebruik plaats door andere civiele vliegtuigen. Dit betreft met name klein zakelijk vliegverkeer en recreatief vliegverkeer. Het klein zakelijk vliegverkeer wordt afgehandeld door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. Het recreatief vliegverkeer heeft een aparte ontheffing van het Ministerie van Defensie.

9.3 Bestuursstructuur

De Stichting Vliegveld Welschap, opgericht in 1983, beheert de rechten die nodig zijn voor de exploitatie van de civiele luchtvaart op de militaire vliegbasis Eindhoven. Dit medegebruik (startbaan, verkeersleiding en brandweer) is geregeld in een tweetal publiekrechtelijke ontheffingen van het Ministerie van Defensie. In deze ontheffingen staan ook de voorwaarden die Defensie stelt aan het medegebruik door civiele vliegtuigen.

Door dit medegebruik wijkt de juridische positie van Eindhoven Airport N.V. als exploitant af van die van andere Nederlandse luchthavens. Dat leidt soms tot verwarring bij partijen die zich tot Eindhoven Airport N.V. wenden met betrekking tot zaken waar de civiele luchthaven zelf geen zeggenschap over heeft.

Het civiele deel van het vliegveld wordt geëxploiteerd door Eindhoven Airport N.V. De Stichting Vliegveld Welschap verkocht op 24 maart 1998 al haar aandelen in het kapitaal van Eindhoven Airport N.V. aan N.V. Luchthaven Schiphol.

De besturen van de Stichting Vliegveld Welschap en van Eindhoven Airport N.V. besloten vervolgens genoemde stichting om te zetten in de besloten vennootschap Vliegveld Welschap B.V. en deze te laten fuseren met Eindhoven Airport N.V. De daarvoor noodzakelijke stappen zijn in 2000 gezet. De omzetting van Stichting Vliegveld Welschap in Vliegveld Welschap B.V. heeft op 23 november 2000 plaatsgevonden.

Het vermogen van de Stichting gaat onder algemene titel over de verkrijgende vennootschap Eindhoven Airport N.V. Deze vennootschap is tevens de rechtsopvolger van de medegebruiksrechten van de Vliegbasis Eindhoven. De aandelen van Eindhoven Airport N.V. berusten bij:

- | | |
|----------------------------|---------|
| - N.V. Luchthaven Schiphol | - 51% |
| - Provincie Noord-Brabant | - 24,5% |
| - Gemeente Eindhoven | - 24,5% |

Bijlage 10A
Regionale overeenkomst Eindhoven Airport N.V.

Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport

Partijen:

1. Eindhoven Airport N.V.;
2. Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW);
3. Brabantse Milieu Federatie (BMF);
4. Gemeente Best;
5. Gemeente Eersel;
6. Gemeente Eindhoven;
7. Gemeente Oirschot;
8. Gemeente Veldhoven;
9. 9. Provincie Noord-Brabant;

overwegende:

dat het huidige burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven gebaseerd is op een stelsel van privaatrechtelijke overeenkomsten en publiekrechtelijke beschikkingen;

dat het wettelijk regime met betrekking tot milieu en veiligheid, zoals dit van toepassing is op (regionale) burgerluchthavens in Nederland, niet volledig van toepassing is op militaire vliegvelden met burgermedegebruik;

dat Eindhoven Airport niet beschikt over een afzonderlijke geluidsruimte, maar dat door de rijksoverheid bij aanwijzingsbeschikking van 5 mei 1978/ nr. 388.812/4-K/ Dir. JZ/ Afd. Administratiefrecht / Stcrt 1978, 122, alsmede door de Kroon bij KB van 6 september 1979, nr.45, Supplement Stcrt. van 14 september 1979, nr. 1, is bepaald dat gewaarborgd moet worden dat de geluidsbelasting nabij het luchtvaartterrein door het gezamenlijk gebruik (militair én civiel) de voor dat terrein vastgestelde interim 35 Ke-grens niet overschrijdt;

dat de omvang van het civiel medegebruik primair wordt bepaald door beleidsmatig toegewezen aantallen vliegbewegingen en niet, zoals elders op burgerluchtvaartterreinen het geval is, door toewijzing van een zekere geluidsruimte;

dat Eindhoven Airport in 1986 met de gemeenten Best, Oirschot, Veldhoven en Vessem c.a. (nu Eersel), een convenant heeft gesloten waarin privaatrechtelijke afspraken zijn neergelegd met betrekking tot het civiele gebruik van het vliegveld;

dat het hierboven aangegeven juridische stelsel van publiekrechtelijke normen en civielrechtelijke afspraken kan leiden en in de praktijk reeds heeft geleid tot handhavingproblemen en interpretatieverschillen;

dat partijen na een reeks van juridische procedures het wenselijk achten om de problematiek verbonden aan het burgermedegebruik van het luchtvaartterrein Eindhoven eendrachtig ter hand te nemen en op regionaal niveau met elkaar nieuwe afspraken te maken over milieuraandvoorwaarden voor de middellange en lange termijn, waarbinnen Eindhoven Airport bedrijfseconomische activiteiten kan verrichten;

dat deze afspraken uiteindelijk moeten leiden tot een eigen normenstelsel voor Eindhoven Airport in de regelgeving met betrekking tot milieu- en veiligheidsvoorschriften (geluid, emissie en externe veiligheid), die bovendien meetbaar c.q. berekenbaar en handhaafbaar zijn;

gelet op:

- a. de aanwijzingsbeschikking van 5 mei 1978 / Nr. 388.812/4-K / Directie Juridische zaken / Afdeling Administratief recht / Stcrt. 1978, 122, alsmede het KB van 6 september 1979, nr.45, Supplement Stcrt. van 14 september 1979, nr. 1;

- b. 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;
- c. de beschikking van 9 december 1999 / nr. D1999019654 inzake het zware civiele medegebruik van de vliegbasis Eindhoven in het jaar 2000;
- d. de overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en de Stichting Vliegveld Welschap van 28 augustus 1981, nr. C81/156/424;
- e. de nadere overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en de Stichting Vliegveld Welschap van 26 juni / 30 juni / 12 september 1985, nr. D84/379/5916, als bedoeld in artikel 4, lid 2 van de sub b bedoelde beschikking, regelende het burgermedegebruik op zaterdag, zondag en algemeen erkende feestdagen, laatstelijk gewijzigd bij de overeenkomst van 2 januari 1997, Ministerie van Defensie, Directie Juridische Zaken, afd. Administratief recht, nr. D 84/379/5916;
- f. het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT), waarin een maximum van 18.050 vliegbewegingen is vastgelegd (Deel e: tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde planologische kernbeslissing, tabel 4, pag. 15 en de evaluatienota, tabel 1, pag. 14);
- g. de beleidsvoornemens van de rijksoverheid, zoals opgenomen in de Hoofdlijnennotitie voor het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL), Tweede Kamer, vergaderjaar 1999-2000, 26 893, nr. 2;

verklaren:

met elkaar voor de middellange en lange termijn een overeenkomst te willen sluiten die enerzijds tegemoet komt aan het verlangen van de omgeving om zo weinig mogelijk hinder van het vliegverkeer te ondervinden en anderzijds aan de wens van Eindhoven Airport om haar bedrijf als zakenluchthaven rendabel te kunnen blijven voortzetten;

niet langer het aantal vliegbewegingen als sturend mechanisme te hanteren, maar de mate van geluidsbelasting voor de omgeving, waarbij de oppervlakte van de toekomstige civiele geluidszone bepalend is;

gezamenlijk bij de rijksoverheid er op aan te sturen dat de gemaakte afspraken in publiekrechtelijke regelingen worden opgenomen, waarbij tot de formele vaststelling van een civiele geluidszone door de rijksoverheid een overgangperiode zal gelden, waarin het maximum toegestane aantal vliegbewegingen van 18.050 per (kalender)jaar zal worden gehandhaafd en waarbinnen een geleidelijke groei van het aantal zware vliegbewegingen mag plaatsvinden;

bij de rijksoverheid te zullen aandringen op de totstandkoming van een op het burger- medegebruik gericht normen- en handhavingssysteem, tenminste analoog aan andere regionale burgerluchthavens, dat uiteindelijk moet leiden tot een integrale luchthavengebruiksvergunning met eenduidige milieu- en veiligheidsnormen die meetbaar c.q. berekenbaar en handhaafbaar zijn;

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

aanvullend op wettelijke regelingen maatregelen te treffen, die een gunstige uitwerking hebben op het milieu;

komen overeen:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

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

Zwaar luchtvaartuig: burgerluchtvaartuigen langer dan 39 meter maar niet langer dan 61 meter en een rompbreedte van niet meer dan 7 meter en een Load Classification Number groter dan 45.

Licht luchtvaartuig: burgerluchtvaartuigen korter dan 39 meter en luchtvaartuigen met een Load Classification Number kleiner dan 45.

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

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

Geluidszone: het gebied rond een luchtvaartterrein 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.

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 luchtvaartterrein landende en opstijgende luchtvaartuigen, vastgesteld volgens de in het besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart opgenomen formule.

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

Artikel 2 Beperken geluidshinder

1. Eindhoven Airport zal zich bij de exploitatie van de luchthaven houden aan de volgende grenzen van geluidshinder:

- a. de oppervlakte binnen de civiele 35 Ke-contour en de nadien door de rijksoverheid vast te stellen civiele 35 Ke-geluidszone zal maximaal 4,65 km² bedragen en de overeenkomstige oppervlakte binnen de
civiele 20 Ke-contour 19,75 km²;
- b. een maximale piekbelasting van <85 dB(A) boven met woningen bebouwd gebied;
- c. een maximum van 159 woningen binnen de civiele 20 Ke contour, waarvan 17 binnen de civiele 35 Ke-contour.

2. De gemeentelijke partijen zullen geen medewerking verlenen aan het oprichten van dienst- en agrarische woningen binnen de 20 civiele Ke-contour als bedoeld in het voorgaande lid anders dan zij op basis van vigerende bestemmingsplannen verplicht zijn. Alsdan zal het in het vorige lid, sub c genoemde aantal dienovereenkomstig worden verhoogd.

3. Eindhoven Airport zal de komst van lawaaige vliegtuigtypen ontmoedigen door het permanent toepassen van financiële en administratieve maatregelen. Bovendien zal Eindhoven Airport trachten om vermijdbare hinder te voorkomen.

Artikel 3 Aantallen vliegbewegingen

1. 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. Hierbuiten vallen vastvleugelige vliegtuigen met schroefaandrijving met een toegelaten totaal gewicht van minder dan 6000 kg. Indien als gevolg van een onherroepelijke rechterlijke uitspraak een andere grens dan 18.050 moet worden vastgesteld, geldt uiteraard die grens.

2. Het onderscheid tussen lichte en zware typen burgerluchtvaartuigen wordt opgeheven.

3. In afwijking van lid 2 geldt een overgangsregime tot en met het jaar 2004, of zoveel eerder als een civiele geluidszone is vastgesteld. In het jaar 2000 worden binnen het totaal van 18.050 vliegbewegingen 800 vliegbewegingen met zware luchtvaartuigen toegestaan. Dit aantal zal daarna jaarlijks met 300 bewegingen toenemen tot maximaal 2000 zware vliegbewegingen in het jaar 2004. Het aantal civiele vliegbewegingen gedurende zaterdag, zondag en algemeen erkende feestdagen mag in de overgangsperiode niet hoger zijn dan een derde van het gemiddelde aantal van deze bewegingen op de overige dagen van die week, bij de berekening waarvan zal worden uitgegaan van het jaargemiddelde.

4. Na vaststelling van de civiele geluidszone wordt de in het vorige lid aangegeven getalsmatige verhouding tussen het weekendverkeer en het verkeer op overige dagen van de week, omgezet naar een zelfde verhouding in geluid. Ter zekerstelling daarvan zal Eindhoven Airport de verhouding tussen

geluidsbelasting op een doordeweekse dag en een weekenddag als wezenlijk element opnemen in het jaarlijks ten behoeve van het ministerie van Defensie op te stellen Capaciteitsmanagementplan. Genoemde verhouding week/weekend geluidsbelasting behoeft vooraf de instemming van de overige partijen binnen GLOBE.

Artikel 4 Openstellingstijden

Binnen de werkingstermijn van deze overeenkomst blijven de openstellingstijden voor de civiele luchtvaart onveranderd en zijn als volgt vastgesteld:

werkdagen: 06.45 - 22.45 uur;

zaterdag: 08.00 - 20.00 uur;

- zon- en feestdagen: 10.00 - 22.00 uur.

Artikel 5 Implementatie aanbevelingen werkgroep Geluidbeheersing

1. Eindhoven Airport zal binnen haar competentie uitvoering geven aan de aanbevelingen van de COVM-werkgroep Geluidbeheersing. Daartoe behoort o.a. de installatie van een route- en geluidbewakingssysteem. Partijen zullen bij het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat er op aandringen dat ook operationele maatregelen die ten aanzien van het gebruik van burgerluchtvaartuigen worden aanbevolen, ingevoerd worden.
2. Met het implementeren van de aanbevelingen wordt direct na ondertekening van deze overeenkomst een aanvang gemaakt. Het totale pakket aan aanbevelingen moet in het jaar 2004 gerealiseerd, dan wel grotendeels gerealiseerd zijn.

Artikel 6 Voorstellen aan het Rijk

1. Partijen zullen, binnen ieders verantwoordelijkheid, er bij de rijksoverheid op aandringen dat het wettelijk kader voor het burgermedegebruik van het luchtvaartterrein Eindhoven in overeenstemming wordt gebracht met het gestelde in de artikelen 2 tot en met 4.
2. Partijen zullen er bovendien bij de rijksoverheid op aandringen dat in de regelgeving ten behoeve het burgermedegebruik van het luchtvaartterrein Eindhoven een normenstelsel met betrekking tot milieu- en veiligheidsvoorschriften (geluid, emissie en externe veiligheid) wordt opgenomen, dat tenminste vergelijkbaar is met andere regionale burgerluchtvaartterreinen en dat bovendien meetbaar c.q. berekenbaar en handhaafbaar is.
3. Eindhoven Airport N.V. zal zich onthouden van het indienen van verzoeken bij het bevoegd gezag waarin om een ruimer medegebruik van de luchthaven wordt verzocht dan partijen in deze overeenkomst hebben afgesproken. Hetzelfde geldt voor de overige partijen als het gaat om het mindere.
4. In het geval de rijksoverheid maatregelen afkondigt die in strijd zijn met de intenties van partijen bij deze overeenkomst, dan wel op 1 juli 2004 (nog) geen civiele geluidszone als bedoeld in artikel 2, eerste lid, heeft vastgesteld, treden partijen in onderling overleg om afspraken te maken over de dan ontstane situatie.

Artikel 7 Vrijwaringszone

1. Partijen verplichten zich, voor zover de Wet op de Ruimtelijke Ordening zich daar niet tegen verzet en ieder binnen zijn verantwoordelijkheid, te bevorderen dat het gebied dat ligt tussen de interim 35 Ke geluidszone 1978 (militair en civiel) en de definitieve 35 Ke-geluidszone direct na afronding van de aanwijzings- en zoneringsprocedure, planologisch de status wordt geven van vrijwaringszone, waarbinnen geen nieuwe geluidgevoelige bebouwing zal plaatsvinden. Gemeentelijke partijen zullen al tijdens afrondingsfase de nodige stappen ondernemen die moeten leiden tot de gewenste planologische status.

2. Gemeentelijke partijen zullen geen medewerking verlenen aan het oprichten van geluidgevoelige woningen in het grensgebied van de bestaande interim 35-45 Ke zone, anders dan op basis van de vigerende bestemmingsplannen.

Artikel 8 Instelling GLOBE

Door partijen zal een Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven (GLOBE) in het leven worden geroepen, met als voornaamste doelstellingen:

- a) toezicht houden op de uitvoering van de afspraken uit 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 voeren over de implementatie van milieumaatregelen;
- e) verkrijgen van inzicht in groeimogelijkheden van de luchtvaart binnen de beschikbare milieuruimte;
- f) verdeling van de milieuwinst die door technologische ontwikkelingen wordt behaald;
- g) vaststellen van de wijze waarop de vastgestelde milieugrenzen zullen worden gehandhaafd;
- h) verlenen van goedkeuring aan de week/weekend verhouding zoals door Eindhoven Airport wordt opgenomen in het Capaciteitsmanagementplan;
- i) vaststellen van de wijze waarop structureel en periodiek informatie aan omgevings-doelgroepen wordt verstrekt;
- j) jaarlijkse evaluatie van de uitvoering en de werking van deze overeenkomst.

2. De instelling van GLOBE wordt geregeld in een afzonderlijk instellingsbesluit. Hierin wordt tevens de positie van GLOBE ten opzichte van de COVM vliegbasis Eindhoven vastgelegd.

3. GLOBE treedt op als zelfstandig platform voor alle bij deze overeenkomst betrokken partijen. Een jaar na de instelling van GLOBE nemen partijen een definitief standpunt in over de positie van GLOBE ten opzichte van de COVM vliegbasis Eindhoven.

Artikel 9 Geschillenbeslechting

1. De gewone rechter is bevoegd tot beslechting van alle geschillen ter zake van deze overeenkomst en de afspraken die daarmee samenhangen. Partijen zullen vóórdat het geschil aan de rechter wordt voorgelegd eerst trachten langs de weg van bemiddeling en advies, zoals hierna omschreven, tot een vergelijk te komen.

2. Een partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere partij(en) mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil. Een afschrift van deze mededeling wordt ter informatie gestuurd aan de COVM vliegbasis Eindhoven.

3. Binnen één maand na de dagtekening van de in het tweede lid bedoelde mededeling zendt elke partij zijn zienswijze omtrent het geschil, alsmede zijn voorstel tot een oplossing daarvan, aan de andere partijen. De COVM vliegbasis Eindhoven wordt ter zake geïnformeerd.

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

Artikel 10 Boetebeding

Partijen die nalatig zijn in het nakomen van de afspraken uit deze overeenkomst, verbeuren een bedrag van f 15.000,- voor iedere gebeurtenis. Dit bedrag wordt gestort in een door partijen nader te bepalen milieufonds.

Artikel 11 Inwerkingtreding en looptijd van de overeenkomst

1. Deze overeenkomst wordt voor een periode van 15 jaar aangegaan. Deze overeenkomst treedt met terugwerkende kracht in werking op 1 januari 2000 en eindigt derhalve op 31 december 2014.

2. Partijen treden uiterlijk een jaar voor de in het eerste lid genoemde einddatum in overleg over de voortzetting van deze overeenkomst.

Artikel 12 Evaluatie

1. Partijen zullen de uitvoering en de werking van deze overeenkomst jaarlijks, voor het eerst op 1 februari 2001, evalueren.
2. De evaluatie zal worden verricht en een verslag daarvan zal worden opgemaakt door het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven (GLOBE).
3. Indien de meningen binnen GLOBE omtrent de evaluatie of de uitkomsten daarvan verschillen, vermeldt het verslag de verschillende meningen.
4. GLOBE zal haar verslag telkens uiterlijk op 1 maart aan partijen aanbieden, met een afschrift aan de COVM vliegbasis Eindhoven.

Artikel 13 Win-win situatie als gevolg van extra geluidswinst

1. Partijen komen overeen dat, indien als gevolg van technologische ontwikkelingen de geluidsproductie van vliegtuigen verder wordt gereduceerd dan aangenomen in het rapport 'Scenario 2015 Eindhoven Airport', opgesteld door het bureau ADECS B.V. d.d. 12 mei 1999, de daardoor behaalde milieuwinst voor de helft ten goede komt aan Eindhoven Airport en voor de andere helft aan de omgeving.
2. Partijen zullen de milieuwinst die ten opzichte van in het vorige lid aangehaalde ADECS-rapport door technologische ontwikkelingen wordt behaald registreren, en eens in de vijf jaar binnen GLOBE bespreken op welke wijze uitvoering gegeven kan worden aan het bepaalde in het eerste lid. Bij de feitelijke operationalisering hiervan zullen partijen zich laten adviseren door een nader vast te stellen onafhankelijk instituut.

Aldus overeengekomen en ondertekend te Eindhoven op 24 augustus 2000.

Partijen,

Eindhoven Airport N.V.,

Vereniging Belangenbehartiging Brabantse Milieu Federatie (BMF),

Omwonenden Welschap (BOW),

Gemeente Best, Gemeente Eersel,

Gemeente Eindhoven, Gemeente Oirschot,

Gemeente Veldhoven Provincie Noord-Brabant

Vertegenwoordigingsbevoegdheid blijkt uit statuten, instellingsregelingen of raadsbesluiten van partijen

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 aandelentransactie 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 km² naar 4,65 km²). 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 overgangsperiode 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 zaterdag, zondag 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 geluidsruijnte. 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 CO2-emissie, een verlaagde afkapwaarde in

de Ke-berekening, vermindering 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 km², hetgeen een aanzienlijke verkleining van de, overigens niet officieel bestaande, civiele geluidscontour van 1978 (ca 13 km²) inhoudt. Deze civiele geluidscontour, waarvan alleen de oppervlakte een hard gegeven is en die alleen civielrechtelijk kan worden gehandhaafd, zal na zonering 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 vliegpasages, 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 overgangsperiode 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 km² 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 zaterdag, zondag 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 geaccommodeerd 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 geprognosticeerde 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 Hoofddijnennotitie 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 milieuraandvoorwaarden 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 Hoofddijnennotitie 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 zonering, 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

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.

Partijen,

Bijlage 10B
Wijziging regionale overeenkomst Eindhoven Airport N.V.

Wijziging Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport

De volgende partijen,

1. Eindhoven Airport N.V.;
2. Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW);
3. Brabantse Milieu Federatie (BMF);
4. Gemeente Best;
5. Gemeente Eersel;
6. Gemeente Eindhoven;
7. Gemeente Oirschot;
8. Gemeente Veldhoven;
9. Provincie Noord-Brabant;

Overwegende dat in de Regionale Overeenkomst is vastgelegd dat, zolang er geen civiele geluidszone is vastgesteld, Eindhoven Airport gehouden is aan een maximum aantal vliegbewegingen per jaar (18.050) en dat daarbinnen onderscheid wordt gemaakt naar 'lichte' en 'zware' vliegbewegingen;

Overwegende dat het onderscheid tussen 'lichte' en 'zware' vliegtuigen gebaseerd is op brandweergereedstellingseisen en dat dit onderscheid in de praktijk door partijen, bij gebrek aan wettelijke regelgeving met betrekking tot burgermedegebruik op militaire luchtvaartterreinen, wordt gezien als een van de weinige instrumenten voor het beheersen van de milieukwaliteit op en rond de luchthaven;

Overwegende dat het vasthouden aan het onderscheid 'licht-zwaar' het sturen op geluid in de weg staat en in een aantal situaties zelfs contraproductief kan werken;

Overwegende dat het nu nog langer vasthouden aan het onderscheid 'licht-zwaar' betekent dat een autonome groei, waarvan partijen bij het aangaan van de overeenkomst zijn uitgegaan, niet in voldoende mate kan worden gerealiseerd, hetgeen tot gevolg heeft dat de economische ontwikkeling van Eindhoven Airport gehinderd wordt;

Overwegende dat partijen naar aanleiding van gewijzigde marktomstandigheden de overeenkomst willen aanpassen onder de voorwaarde dat het evenwicht tussen de economische en milieuaspecten behouden blijft;

KOMEN OVEREEN DE REGIONALE OVEREENKOMST ALS VOLGT TE WIJZIGEN

A. Het huidige artikel 3 wordt vervangen door een nieuw artikel, dat als volgt komt te luiden:

Artikel 3 Maximering geluid

1. Tot 2015 zal jaarlijks worden uitgegaan van een maximale 35 Ke-oppervlakte, waarvan de waarden worden genoemd in onderstaande tabel. Binnen deze geluidsoppervlakten, die worden uitgedrukt in vierkante kilometers, is Eindhoven Airport vrij om burgerluchtvaart te accommoderen.

Jaar	35 Ke zone in km ²
2003	2,55
2004	2,70
2005	3,00
2006	3,05
2007	3,15
2008	3,25
2009	3,35
2010	3,45
2011	3,55
2012	3,65
2013	3,75
2014	3,85

2. Daarenboven verplicht Eindhoven Airport zich om tot 1 juli 2007, of zoveel eerder als de rijksoverheid een civiele geluidszone heeft vastgesteld, jaarlijks niet meer dan 18.050 vliegbewegingen met burgerluchtvaartuigen te accommoderen.
3. Eindhoven Airport zal jaarlijks in de maand oktober aan GLOBE een Gebruiksplan voorleggen, waarin wordt aangegeven wat het verwachte aantal vliegbewegingen voor het komende jaar zal zijn. Eindhoven Airport zal daarbij aantonen dat de geprognosticeerde vliegbewegingen binnen de voor dat jaar overeengekomen geluidsoppervlakte kunnen worden uitgevoerd.
4. Eindhoven Airport 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 alle waarschijnlijkheid 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 aan welke maatregelen zij zal treffen om dit te voorkomen.
5. 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 geldt de Ke-berekening van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium als door partijen aanvaarde maatstaf.

6. Het aantal civiele vliegbewegingen gedurende zaterdag, zondagen en algemeen erkende feestdagen mag niet hoger zijn dan een derde van het gemiddelde aantal van deze bewegingen op de overige dagen van die week, bij de berekening waarvan zal worden uitgegaan van het jaargemiddelde.
7. Na vaststelling van de civiele geluidszone zal geen wijziging optreden in de in het vorige lid aangegeven verhouding van geluidsbelasting tussen de weekends en de doordeweekse dagen. Ter zekerstelling hiervan zal Eindhoven Airport de verhouding week/weekend geluidsbelasting als wezenlijk element opnemen in het jaarlijkse Gebruiksplan. Deze verhouding week/weekend geluidsbelasting heeft vooraf de instemming van de overige partijen binnen GLOBE.

B. Het huidige artikel 5 wordt vervangen door een nieuw artikel, dat als volgt komt te luiden:

Artikel 5 Geluidmonitoring

1. Ten behoeve van het monitoren van geluid schaft Eindhoven Airport in 2003 twaalf geluidsmeetpalen aan, waarvan vier mobiel, die zij, eveneens in 2003, in overleg binnen GLOBE plaatst op nader te bepalen locaties.
2. De gemeentelijke partijen, op wier grondgebied een vaste geluidsmeetpaal wordt voorzien, zullen er voor zorg dragen dat, voor zover dat binnen hun vermogen ligt, de noodzakelijke vergunningen, ontheffingen en toestemmingen voor het plaatsen van de geluidsmeetpaal c.q. – palen worden verkregen.
3. Partijen zullen zich tot het uiterste inspannen om toestemming van het ministerie van Defensie te verkrijgen voor het koppelen van de geluidsmeetpalen 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 civiele luchtvaartuigen.
4. Eindhoven Airport zal aan de Stichting Airport Coordination Netherlands, die voor Eindhoven Airport het jaarlijks aantal uit te geven vliegbewegingen coördineert, een capaciteitsdeclaratie afgeven, die inhoudt dat nieuw toe te wijzen vliegbewegingen alleen mogen worden uitgevoerd met vliegtuigen met een geluidspersoonlijkheid die tenminste gelijk is aan een Boeing 737-800.
5. Eindhoven Airport zal binnen haar competentie uitvoering geven aan de aanbevelingen van de COVM-werkgroep Geluidbeheersing.
6. Partijen zullen er bij het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op aandringen dat ook operationele maatregelen die ten aanzien van het gebruik van burgerluchtvaartuigen worden aanbevolen, ingevoerd worden.
7. Het totale pakket aan aanbevelingen, anders dan de plaatsing van geluidsmeetpalen genoemd in het eerste lid, moet in het jaar 2004 gerealiseerd, dan wel grotendeels gerealiseerd zijn.

C. Het huidige artikel 6 wordt vervangen door een nieuw artikel, dat als volgt komt te luiden:

Artikel 6 Voorstellen aan het Rijk

1. Partijen zullen, binnen ieders verantwoordelijkheid, er bij de rijksoverheid op aandringen dat het wettelijk kader voor het burgermedegebruik van het luchtvaartterrein Eindhoven in overeenstemming wordt gebracht met het gestelde in de artikelen 2 tot en met 4.
2. Partijen zullen zich tot het uiterste inspannen om te bewerkstelligen dat de rijksoverheid het medegebruik van burgerluchtvaart op een militair luchtvaartterrein zodanig in de luchtvaartwetgeving regelt dat het normenstelsel met betrekking tot milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de burgerluchtvaart, inclusief de handhaving ervan, niet wezenlijk verschilt van wat elders op burgerluchtvaarterreinen geldt. Daarbij hoort ook de aanwijzing van de burgerexploitant als verantwoordelijke voor het burgerareaal.
3. Eindhoven Airport zal zich onthouden tot het indienen van verzoeken bij het bevoegd gezag waarin om een ruimer medegebruik van de luchthaven wordt verzocht dan partijen in deze overeenkomst hebben afgesproken. Hetzelfde geldt voor de overige partijen als het gaat om het mindere.
4. In het geval de rijksoverheid maatregelen afkondigt die in strijd zijn met de intenties van partijen bij deze overeenkomst, dan wel op 1 juli 2007 (nog) geen civiele geluidszone als bedoeld in artikel 2, eerste lid, heeft vastgesteld, treden partijen in onderling overleg om afspraken te maken over de dan ontstane situatie.

D. Het huidige artikel 10 wordt vervangen door een nieuw artikel, dat als volgt komt te luiden:

Artikel 10 Boetebeding

Partijen die nalatig zijn in het nakomen van de afspraken uit deze overeenkomst, verbeuren een bedrag van € 7.000,- voor iedere gebeurtenis. Het boetebedrag wordt gestort in het Milieufonds van de Stichting Milieufonds Woonomgeving Eindhoven Airport.

E. Het huidige artikel 13 wordt uitgebreid met een nieuw lid 3, dat als volgt komt te luiden:

3. In afwijking van het gestelde in het tweede lid spreken partijen af dat verdeling van de gerealiseerde milieuwinst eerst in 2009 aan de orde zal komen.

Aldus overeengekomen en ondertekend te Eindhoven op2003.

Partijen,

Eindhoven Airport N.V.,



Vereniging Belangenbehartiging
Omwonenden Welschap (BOW),

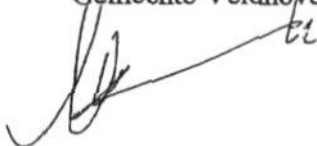


Gemeente Best,



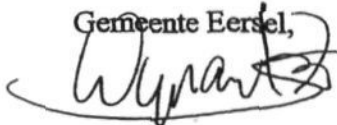
Gemeente Eindhoven,

Gemeente Veldhoven,

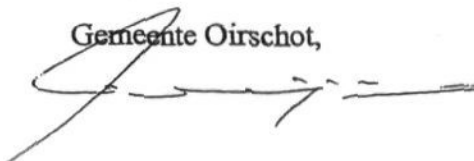


Brabantse Milieu Federatie (BMF),

Gemeente Eersel,



Gemeente Oirschot,



Provincie Noord-Brabant,



Toelichting op de wijziging van de regionale overeenkomst Eindhoven Airport

Algemeen

Bij de totstandkoming van de Regionale Overeenkomst, die in augustus 2000 werd gesloten, gingen partijen er nog van uit dat een civiele geluidszone vóór het jaar 2004 gerealiseerd zou zijn. Alle partijen vonden dat toen een realistische inschatting. Deze civiele geluidsruimte is voor Eindhoven Airport van groot belang om de vliegbewegingen te sturen op geluidsproductie. Als Eindhoven Airport daar economisch mee omgaat, kan een zekere groei worden gerealiseerd. Het proces van aanwijzing en zonering van het luchtvaartterrein verloopt echter langzamer dan mocht worden verwacht. Er moet rekening mee worden gehouden dat een civiele geluidszone niet voor 1 juli 2004, de peildatum in de Regionale Overeenkomst waarop de gemaakte afspraken gerealiseerd moeten zijn, is vastgesteld. Dit zou betekenen dat Eindhoven Airport nog langer wordt gehouden aan de overgangsregeling waarin onderscheid wordt gemaakt tussen 'lichte' en 'zware' vliegbewegingen. Het hanteren van het onderscheid 'licht-zwaar' als instrument voor het beperken van geluidshinder is geen goede basis voor het sturen op geluid en kan in een aantal situaties zelfs contraproductief werken. Bovendien is het zo dat Eindhoven Airport in de concurrentie met andere regionale luchthavens acuut achterop dreigt te raken als het onderscheid 'licht-zwaar' nog langer wordt gehandhaafd.

Ook het wetgevingsproces rond de regulering van het burgermedegebruik op militaire vliegvelden, waarin onder meer de aanwijzing van Eindhoven Airport als civiel exploitant van het burgerareaal op het vliegveld Eindhoven geregeld moet worden, maar waarin tevens een aantal afspraken uit de Regionale Overeenkomst ingebed moet worden, verloopt traag.

Een ongewijzigde voortzetting van de Regionale Overeenkomst zou dan ook tot effecten leiden die niet in het belang zijn van de partijen bij deze overeenkomst.

Deze overwegingen hebben partijen bij de Regionale Overeenkomst doen besluiten om enerzijds de in de overeenkomst genoemde overgangsperiode te verlengen tot 1 juli 2007 (of zoveel eerder een civiele geluidszone is vastgesteld) en om anderzijds, in afwachting van de door de rijksoverheid aan te wijzen civiele geluidszone, nu het onderscheid 'licht-zwaar' voor hun onderlinge verhoudingen te laten vervallen en daarmee sturen op geluid mogelijk te maken..

Gewerkt wordt met een geluidsruimte, die wordt uitgedrukt in vierkante kilometers geluidsoppervlakte en die berekend wordt volgens de huidige 35 Ke-systematiek. De grootte van deze civiele geluidszone bedraagt in het jaar 2003 2,55 km² en neemt daarna jaarlijks gestaffeld toe tot 3,85 km² in 2014. De oppervlakte van deze geluidsruimte is 0,8 km² kleiner van omvang dan de aanvankelijk overeengekomen geluidsruimte (4,65 km²). Dit komt doordat de eerste verdeling van de milieuwinst, die in het jaar 2004 zou plaatsvinden, en gebaseerd is op de te verwachten resultaten, nu al is doorgevoerd. De eerstvolgende keer dat verdeling van de milieuwinst opnieuw aan de orde zal komen is het jaar 2009.

De door partijen overeengekomen geluidszone zal gehandhaafd worden. Eindhoven Airport zal jaarlijks in de maand oktober een Gebruiksplan aan GLOBE voorleggen, waarin zij aangeeft wat het geprognosticeerde civiele gebruik van de luchthaven zal zijn en aantonen dat dit past binnen de overeengekomen geluidsoppervlakten. Om te voorkomen dat Eindhoven Airport tussentijds

door gewijzigde of onvoorziene omstandigheden alsnog buiten de overeengekomen geluidsoppervlakten mocht geraken, zal zij na afloop van ieder kwartaal het voortschrijdend gebruik in een bepaald gebruiksplanjaar in kaart brengen en voorleggen aan GLOBE. Indien blijkt dat de geluidsoppervlakte gaande het jaar bij ongewijzigd beleid zou kunnen worden overschreden, dan spreken partijen binnen GLOBE af welke maatregelen worden ondernomen om dit te voorkomen.

De bovengrens van 18.050 vliegbewegingen blijft gehandhaafd tot 1 juli 2007, of zoveel eerder als de civiele geluidszone door de rijksoverheid is vastgesteld. Het loslaten van het onderscheid 'licht-zwaar' maakt het mogelijk dat Eindhoven Airport meer zware vliegbewegingen kan accommoderen.

Eindhoven Airport zal alleen nieuwe vliegbewegingen toelaten die uitgevoerd worden met vliegtuigen met een geluidsperformance die tenminste overeenkomt met het type B oeing 737-800. Nieuwe vliegbewegingen zijn vliegbewegingen van nieuwe luchtvaartmaatschappijen, dan wel van luchtvaartmaatschappijen die reeds actief op Eindhoven Airport vliegen, uitgaande boven het in het jaar 2003 bestaande quotum. Eindhoven Airport zal daartoe jaarlijks een capaciteitsdeclaratie afgeven aan de Stichting Airport Coordinating Netherlands die voor Eindhoven Airport de uitgifte van vliegbewegingen nu al feitelijk coördineert.

Partijen dragen er zorg voor dat nog in 2003 een twaalfstal geluidsmeetpalen wordt geplaatst voor monitoren van geluid in de omgeving. Binnen GLOBE zal worden bepaald waar deze geluidsmeetpalen in de omgeving van het vliegveld geplaatst gaan worden. Acht geluidsmeetpalen krijgen een vaste positie, vier kunnen mobiel op steeds verschillende plaatsen worden gestationeerd.

Belangrijk is dat de meetgegevens van deze palen worden gekoppeld aan de vluchtroutegegevens uit het al bestaande routebewakingssysteem (RBS). Daarover dienen afspraken met het ministerie van Defensie te worden gemaakt.

Artikelsgewijs

Artikel 3

In dit artikel wordt aangegeven wat de Ke-geluidsoppervlakte in vierkante kilometers is, waarbinnen Eindhoven Airport tot 2015 vrij is in het accommoderen van vliegbewegingen (lid 1). Dit maximale getal van 3,85 km² in 2014 wijkt af van de oorspronkelijke oppervlakte van 4,65 km² als gevolg van de verdeling van de milieuwinst. Het betreft hier een afspraak tussen partijen onderling. Publiekrechtelijk zal naar verwachting een geluidsoppervlakte van 4,65 km² worden vastgesteld. Deze afspraak (van 3,85 km²) zal dus privaatrechtelijk worden gehandhaafd.

In de leden 3, 4 en 5 wordt aangegeven op welke wijze deze geluidsruimte door partijen zal worden gehandhaafd. Het onderscheid tussen 'licht-zwaar' komt daarmee te vervallen. Tot 1 juli 2007, of zoveel eerder als de rijksoverheid een civiele geluidszone vaststelt, wordt een bovengrens gehanteerd van 18.050 vliegbewegingen (lid 2).

Dit artikel vervangt het artikel 3 in de Regionale Overeenkomst. De bepaling m.b.t. de verhouding week/weekend geluidsbelasting blijft gehandhaafd. Niet overgenomen is de bepaling dat buiten de Ke-berekening vallen vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving lichter dan 6000 kg, voor zover deze geen gebruik maken van gepubliceerde aan- en uitvliegroutes, omdat

dit al in de Luchtvaartwet is vastgelegd (art. 25, eerste lid).

Artikel 5

Dit artikel legt de basis voor het monitoren van geluid afkomstig van vliegtuigen in de omgeving van het vliegveld Eindhoven. Eindhoven Airport zal 12 geluidsmeetpalen aanschaffen, waarvan vier mobiel. De locaties waar deze palen worden geplaatst zullen door GLOBE worden aangewezen. Gemeentelijke partijen zullen voor zover dat in hun vermogen ligt er voor zorg dragen dat de vereiste vergunningen, ontheffingen en toestemmingen worden verkregen, zodat de geluidsmeetpalen ook daadwerkelijk kunnen worden geplaatst (lid 2). Van groot belang is dat de informatie afkomstig van de geluidsmeetpalen kan worden gekoppeld aan het al bestaande routebewakingssysteem. Alle partijen zullen zich inspannen om daarvoor toestemming van het ministerie van Defensie te verkrijgen.

Artikel 6

In dit artikel wordt in grote lijnen herhaald de dringende wens om het burgermedegebruik op het militaire vliegveld Eindhoven wettelijk te regelen en wel zodanig dat de wettelijke regels waaraan de burgerluchtvaart zich dient te houden vergelijkbaar zijn met die op aangewezen burgerluchtvaartterreinen, zodat Eindhoven Airport kan opereren in een normale concurrentieverhouding met andere regionale luchthavens. Nieuw in dit artikel is de aanwijzing van een burger exploitant die over eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden dient te beschikken en als zodanig door de omgeving van Eindhoven Airport op voorkomende gebeurtenissen kan worden aangesproken.

Artikel 10

Het in guldens vastgestelde boetebeding voor iedere nalatigheid in het nakomen van de gemaakte afspraken in de Regionale Overeenkomst is omgezet in euro's en afgerond op € 7.000,-.

Artikel 13 (nieuw derde lid)

De verdeling van de milieuwinst, die ten dele geprognosticeerd is, is in het gestaffelde overzicht van geluidsoppervlakten in het eerste lid van het nieuwe artikel 3 verwerkt. Daarmee is vooruitgelopen op het verdelen van de milieuwinst die voor het eerst in 2004, vijf jaar na verschijnen van het ADECS-rapport 'Scenario 2015 Eindhoven Airport', aan de orde zou komen. De eerstvolgende keer dat partijen hierover zullen spreken is het jaar 2009.

Deze toelichting maakt onlosmakelijk deel uit van de overeenkomst.

