

# December 1999: In principe akkoord

Toelichting voor de leden van BOW op een principe-overeenkomst op hoofdlijnen tussen Eindhoven Airport en regionaal betrokken partijen met betrekking tot de ontwikkeling van het regionale civiele luchtverkeer.

Uitgebracht door Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap in December 1999

## INHOUD

- Woord vooraf
- De totstandkoming van de principe-overeenkomst
- De inhoud van de principe-overeenkomst
- De beoordeling van de principe-overeenkomst
- Slotconclusie
- Bijlage A. C.O.V.M.
- Bijlage B. Kosten-Eenheden
- Bijlage C. Zonering
- Bijlage D. Historie Eindhoven Airport
- Bijlage E. B.O.W.
- Bijlage F. Kaart oude en nieuwe civiele geluidscontour

## 1. WOORD VOORAF

Het Bestuur van BOW heeft, na overleg met de ledenvergadering, besloten akkoord te gaan met een principe-overeenkomst op hoofdlijnen met betrekking tot het civiele medegebruik van het vliegveld Welschap. Die beslissing is niet makkelijk geweest.

De principeovereenkomst moet nog nader in details worden uitgewerkt. Die details zijn misschien wel net zo belangrijk als de hoofdlijnen.

De principe-overeenkomst behoeft uitleg. Uitleg van de gekozen oplossingsrichting; van het hoe en waarom van de hoofdlijnen; van het gewicht van de details en ook van het belang dat leden/omwonenden hebben bij de overeenkomst.

In deze brochure doet het Bestuur een poging U zo volledig mogelijk te informeren over de inhoud van de overeenkomst; over de achtergronden, zoals wettelijke regelingen die gelden voor Eindhoven Airport en de juridische procedures die daarover zijn gevoerd; over de totstandkoming van de principe-overeenkomst en de rol van BOW daarbij en over de mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Wellicht dat het U na lezing wat duizelt. Daarom organiseert het Bestuur van BOW over enige tijd een informatie-avond waarop U met al Uw vragen terecht kunt. U zult voor die bijeenkomst tijdig een uitnodiging ontvangen.

Wij hopen dat U de brochure met belangstelling zult lezen.

Namens het Bestuur van de vereniging

*mr.dr.s. B.M.J. Wagemakers*  
*Voorzitter*

## **2. DE TOTSTANDKOMING VAN DE PRINCIPE-OVEREENKOMST**

Wie de ontwikkelingen rond Eindhoven Airport de laatste jaren enigszins heeft gevolgd is getuige geweest van:

- Steeds weer nieuwe rapporten met nieuwe gegevens over de te verwachten ontwikkelingen van en rond Eindhoven Airport.
- Steeds nerveuzer wordende bestuurders en gemeenteraadsleden, die, net als bijna iedereen, steeds grotere moeite kregen de ontwikkelingen te volgen, laat staan te sturen.
- Opeenvolgende gerechtelijke uitspraken met betrekking tot Eindhoven Airport (en ook met betrekking tot Schiphol, Beek en Volkel en dan ook van belang voor Eindhoven Airport), die de ene keer konden worden uitgelegd in het voordeel van de ene partij en de andere keer in het voordeel van de ander. In ieder geval konden deze uitspraken nimmer (en terecht) de zaak definitief beslechten.
- Wanhopige pogingen van de COVM om orde te scheppen in de chaos.
- Herhaalde overtredingen door de Rijksoverheid van haar eigen regels door voortdurend te gedogen of zelfs niet eens te gedogen maar te doen of er niets aan de hand is.
- Een landelijke politiek, waarvan niemand kan voorspellen welke richting die uiteindelijk zal kiezen.

De vraag die het bestuur van BOW zichzelf indringend heeft gesteld was of de omwonenden gebaat waren bij deze voortdurende chaos. Met name hebben wij ons de vraag gesteld of het steeds opnieuw naar de rechter stappen, zou kunnen leiden tot een voor de leden/omwonenden zo gunstig mogelijk resultaat.

Op dat resultaat immers wordt het bestuur beoordeeld en dient het ook zichzelf te beoordelen. Anders gezegd: Moet BOW kiezen voor een strategie van het telkens voor de rechter aanvechten van de steeds groeiende ruimte die Eindhoven Airport van de landelijke overheid krijgt en moet BOW trachten daarvoor politieke steun te verwerven of moet worden gekozen voor overleg met Eindhoven Airport en andere partijen om tot een regionale regeling te komen, die landelijk steun kan verwerven?

In juni 1998 besloot het Bestuur van de vereniging een poging te doen om na te gaan of het mogelijk was helderheid te verkrijgen over kansen en bedreigingen door middel van afspraken met Eindhoven Airport die gelden voor een lange termijn. (uiteindelijk tot 2015)

Het Bestuur is dat onderzoek ingegaan met als absolute voorwaarde vooraf van BOW en van de Brabantse Milieufederatie (waarmee voortdurend nauw is samengewerkt) dat de openstellingstijden onder geen enkele omstandigheid kunnen worden aangepast in een voor omwonenden ongunstige zin.

Het initiatief van BOW bleek op voldoende steun te kunnen rekenen en werd overgenomen door de COVM (Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne).  
(Voor een nader toelichting van COVM zie bijlage A.)

Dat het initiatief door de COVM werd overgenomen was plezierig. Dit omdat de

Staatssecretaris van Defensie had duidelijk gemaakt dat hij uitsluitend zijn oren zou laten hangen naar adviezen van de COVM als het enige bevoegde advieslichaam.

De COVM stelde een werkgroep in die de mogelijkheden moest nagaan of het mogelijk zou zijn te komen tot regionale afspraken met betrekking tot de ontwikkeling van het civiele vlieggebieden op Welschap. Naast gebruikers van het vliegveld, werden bestuurders, omwonenden, de Brabantse Milieufederatie en ook BOW in de werkgroep opgenomen.

Daarnaast werd een werkgroep Geluidbeheersing belast met onderzoek naar de vraag welke maatregelen zouden kunnen leiden tot beheersing c.q. reductie van de huidige geluidsemissie.

Midden juni 1999 kwamen de werkgroepen tot een conclusie. Die conclusie werd als advies naar de COVM gestuurd, door de COVM onderschreven en aan de Staatssecretaris en andere Ministers als advies van de COVM toegezonden. Die conclusie resulteerde in een voorlopige principe-overeenkomst tussen de partijen die in de werkgroepen waren vertegenwoordigd.

### **3. DE INHOUD VAN DE PRINCIPE-OVEREENKOMST**

#### **De overeenkomst is nog niet definitief.**

Hoewel die indruk soms wel wordt gewekt moet duidelijk zijn dat er nog geen sprake is van een definitieve overeenkomst, maar van een intentie om op basis van de gemaakte afspraken te komen tot een definitieve overeenkomst.

De reden voor deze belangrijke slag om de arm is gelegen in het feit dat een aantal voorwaarden niet direct kunnen worden ingevuld of uitgevoerd. Daarnaast is de uitvoering van de overeenkomst mede afhankelijk van de medewerking van de landelijke overheid en dus ook van de landelijke politiek. Bovendien zal hier en daar aanpassing van regels en zelfs de wet noodzakelijk zijn. En dat kost in ieder geval tijd.

In het recente verleden is erg duidelijk geworden dat de rechter afspraken tussen regionale partijen onderling niet geldig verklaart als ze niet worden gedragen door een beslissing van de landelijke overheid op basis van de Luchtvaartwet. De Luchtvaartwet schrijft (nog steeds) een landelijke afweging van belangen voor, waarvan regionaal niet mag en kan worden afgeweken. Dat betekent dat, om afdwingbaar te kunnen zijn, de gemaakte regionale afspraken inhoudelijk dienen te worden opgenomen in een overheidsbeslissing op basis van de Luchtvaartwet.

**Afgesproken is dan ook dat, indien de regionaal gemaakte afspraken niet zouden worden opgenomen in een adequate overheidsbeslissing, de zin aan de overeenkomst ontvalt en partijen niet aan de afspraken gebonden zijn.**

Kortom, er moet nog heel wat gebeuren alvorens van een definitieve overeenkomst sprake is. Wel moet duidelijk zijn dat indien een definitieve overeenkomst bereikbaar blijkt te zijn (en daar streven partijen, ook BOW, naar), partijen in de onderhandelingen die daartoe leiden geen wijzigingen kunnen en zullen voorstellen met betrekking tot de onderwerpen die nu in de overeenkomst op hoofdlijnen zijn vastgelegd. Er is, ook voor BOW, dus wel degelijk sprake van binding aan de overeenkomst; reden ook waarom het bestuur de ledenvergadering heeft gevraagd zich over de principe-overeenkomst uit te spreken. Dat is op 21 juni 1999 gebeurd.

Uiteraard zal de definitieve overeenkomst, zo die totstandkomt, opnieuw aan de ledenvergadering ter goedkeuring worden voorgelegd.

## **De inhoud van de overeenkomst op hoofdlijnen**

Uitgangspunt van de overeenkomst is dat er niet langer wordt gestuurd door middel van aantallen vliegbewegingen, maar op de overeengekomen, toegestane geluidsruimte. Het onderscheid tussen zware en niet zware vliegtuigen wordt op termijn losgelaten. Dit alles binnen een effectief stelsel van milieunormen en met de mogelijkheid die normen strikt te handhaven. Binnen deze strikte milieuraanvoorwaarden krijgt Eindhoven Airport bewegingsvrijheid, mits de bedrijfsuitoefening gericht blijft op de zakelijke markt, waaronder begrepen vakantiecharters.

In de overeenkomst op hoofdlijnen zijn de volgende afspraken vastgelegd:

### **1. De bestaande openstellingstijden zullen, voor de duur van de overeenkomst, niet in voor omwonenden ongunstige zin worden gewijzigd. Dat geldt ook voor de openstellingstijden in de weekends.**

De openstellingstijden voor het civiele luchtverkeer zijn nu als volgt:

Maandag tot en met Vrijdag: van 06.45 tot 22.45

Zaterdag van 08.00 tot 20.00

Zondag van 10.00 tot 22.00

In alle plannen van de zijde van Eindhoven Airport werd een verruiming van de openingstijden bepleit en steeds weer als noodzakelijk gepresenteerd. BOW heeft zich steeds verzet tegen elke verruiming. Niet voor niets hebben we in het verleden daarover een gerechtelijke procedure gevoerd en gewonnen. BOW zal deze opstelling niet veranderen.

### **2. De 35 Ke-contour voor het civiele luchtverkeer wordt vastgesteld op 4,65 km<sup>2</sup>. (Zie de kaart onder aan deze pagina)**

Een uiterst korte zin die erg veel toelichting verlangt.

In de Luchtvaartwet is vastgelegd dat een geluidszone dient te worden vastgesteld voor elk vliegveld.

Deze zonering had voor Welschap eind jaren zeventig al dienen te gebeuren. De procedure daartoe is wel in gang gezet maar een saneringsbeleid is nooit genomen.

Jarenlang heeft de Staatssecretaris van Defensie volgehouden dat zonebeslissingen kunnen worden genomen op basis van een soort 'overgangsrecht'. Op 8 december 1998 heeft echter de Raad van State bepaald dat dit niet mogelijk is. Dat betekent dat voor Welschap een geheel nieuwe zoneringsprocedure moet worden doorlopen, inclusief een zogenaamde Milieu Effect Rapportage (MER). De Staatssecretaris heeft de Tweede Kamer bericht daartoe nu dan ook (eindelijk) over te gaan. Deze zoneringsprocedure is inmiddels in gang gezet.

Vastgesteld kan worden dat het feitelijk ontbreken van een zonering betekent dat alle

vliegactiviteiten vanaf vliegveld Eindhoven al jaren een illegale status hebben. Het is natuurlijk toch de vraag wat een geluidszone van 4,65 km<sup>2</sup> betekent in aantallen vliegbewegingen; immers alleen zo kunnen de gevolgen van de overeenkomst met de bestaande situatie worden vergeleken.

Deze vraag is niet zo gemakkelijk te beantwoorden omdat het aantal vliegbewegingen dat mogelijk is binnen een bestaande geluidsruimte afhankelijk is van het soort vliegtuigen dat werkelijk wordt gebruikt en de tijdstippen waarop daadwerkelijk wordt gevlogen.

Met lawaaiige vliegtuigen zal minder kunnen worden gevlogen dan met geluidsarme vliegtuigen en 's morgens en 's avonds vliegen betekent in totaal minder vliegbewegingen.

Toch is het zonder enige twijfel zo dat een geluidsruimte van 4,65 km<sup>2</sup> Eindhoven Airport de ruimte geeft meer vliegbewegingen te laten plaatsvinden dan tot op heden het geval is. Er zal dus sprake zijn van een toename van de geluidshinder.

Daar staat tegenover dat de groei wordt vastgelegd op een toekomstig maximum. Als men namelijk de nu gehanteerde (onwettige) regels neemt en van de totale geluidsruimte van vliegveld Eindhoven het militaire gebruik aftrekt blijft binnen die ruimte voor Eindhoven Airport een geluidsruimte over van (naar schatting) maar liefst 13 km<sup>2</sup>. (Zie de kaart onder aan deze pagina)

Wat dat betekent in aantallen vliegbewegingen laat zich raden!  
De principe-overeenkomst beperkt de civiele geluidsruimte nu echter tot 4,65 km<sup>2</sup>. Nog een voordeel van deze maatregel is dat er voor het civiele verkeer een aparte zone wordt vastgesteld, waardoor "overloop" van en naar de militaire zone kan worden uitgesloten. NB. Voor een nadere toelichting op de begrippen 35 Ke en zonering zie bijlage B en C bij deze brochure.

**3. Totdat een geluidszonering (inclusief MER) tot stand is gekomen (naar verwachting rond 2004) geldt naast de geluidsruimte van 4,65 km<sup>2</sup> bovendien een beperking tot 18050 vliegbewegingen per jaar, waarvan in het jaar 2000 maximaal 800 vliegbewegingen met zogenaamde zware vliegtuigen; een getal dat vervolgens tot en met het jaar 2004 met maximaal 300 per jaar mag worden verhoogd.**

Het vliegverkeer op Eindhoven Airport heeft zich in de negentiger jaren als volgt ontwikkeld:

Jaar	Aantal passagiers	Waarvan vakantiegangers	Aantal vliegbewegingen	Aantal zware vliegbewegingen
1990	190.536	11.261	12.085	
1991	169.031	11.285	11.391	
1992	196.625	18.954	12.015	
1993	175.088	16.981	11.854	
1994	182.071	12.749	11.007	
1995	211.394	17.673	11.608	
1996	256.569	32.078	15.003	344
1997	271.285	46.886	15.286	427
1998	288.055	61.053	14.555	512

Voor 1999 verwacht BOW dat het aantal vliegbewegingen licht zal stijgen en het aantal vliegbewegingen met zware vliegtuigen niet of nauwelijks zal toenemen.

Genoemde aantallen vliegbewegingen hebben betrekking op vliegtuigen met een startgewicht van 6000 kg of meer, omdat die uitsluitend werden meegewogen in de berekening van de 35 KE. Vanaf 1995 moeten ook kleinere vliegtuigen die van dezelfde routes gebruik maken worden meegeteld. Dat betreft naar schatting zo'n 6000 vliegbewegingen. (bijv. Cessna's)

#### **4. Nadat de zonering tot stand is gekomen vervalt het onderscheid tussen zware en niet-zware vliegtuigen en vervalt de grens van 18050 vliegbewegingen.**

De hoofdafpraak is het sturen op geluidsruimte. Het spreekt min of meer voor zich dat de voorlopige extra zekerheden vervallen als de overheid voldoende zekerheden heeft geschapen voor controle, handhaving en sancties.

Binnen de afgesproken geluidsruimte zal na het jaar 2004 het aantal zware vliegbewegingen verder groeien. In de berekeningen zal in het jaar 2015 het totaal aantal vliegbewegingen ongeveer 18000 zijn, waarvan ongeveer de helft zware vliegbewegingen.

#### **5. Piekbelastingen van 85 dB(A) zijn niet langer toegestaan terwijl Eindhoven Airport zich verplicht een maximale inspanning te plegen vermijdbare hinder ook daadwerkelijk te vermijden.**

Het aantal piekbelastingen tussen 75 en 85 dB(A) zal afnemen.

Het aantal piekbelastingen tussen 65 en 75 dB(A) zal fors toenemen.

Door de installatie van een geluidbewakingssysteem kunnen, anders dan voorheen, de optredende piekbelastingen beter in beeld worden gebracht. Aan de hand daarvan kunnen wellicht aanpassingen in de vliegroutes worden aangebracht waardoor minder mensen worden gehinderd.

#### **6. Eindhoven Airport zal investeren in een installatie die de actuele geluidsbelasting meet en zal de werkelijk gevlogen routes registreren.**

Afgesproken is dat de aanbevelingen van de werkgroep Geluidbeheersing (een andere werkgroep van de COVM) zullen worden uitgevoerd. Het gaat dit bestek te buiten het hele rapport hier toe te lichten. Naast een grote reeks van andere aanbevelingen zijn de belangrijkste onderdelen van het rapport:

- a. een verder differentiatie van start- en landingsgelden met als doel de komst van stillere en schonere vliegtuigen te stimuleren
- b. de invoering van een route- en geluidbewakingssysteem, waarbij voortdurende controle op de gevlogen routes en het werkelijk geproduceerde geluid mogelijk is
- c. de vervanging/installatie van een Instrument Landing System (ILS) aan beide zijden van de landingsbaan.

Op landelijk niveau wordt gewerkt aan een nieuw normen- en handhavingstelsel, gericht op eenduidige milieunormen, die meetbaar en controleerbaar zijn en die werkelijk gehandhaafd kunnen worden. Daarbij staat met name ook de Ke-systematiek ter discussie, terwijl daarnaast van belang is dat het stelsel niet alleen betrekking heeft op geluidhinder, maar ook op zaken als stank, uitstoot van giftige stoffen en veiligheid. Naar verwachting zal dit systeem nog wel

enige tijd op zich laten wachten. Ook dit is, naast de zonerings voor Welschap een argument om in de overeenkomst een onderscheid aan te brengen tussen kortere (tot ongeveer 2004) en langere termijn (tot 2015), waarbij op de kortere termijn met een dubbel slot (geluidsruimte en vliegbewegingen) wordt gewerkt.

De voorgestelde maatregelen moeten voor het jaar 2005 zijn uitgevoerd. Partijen hebben zich gebonden aan de verplichting tot overleg indien niet tijdig voor 2005 de wettelijk vereiste zonerings en een nieuw handhavingssysteem gereed zullen zijn.

**7. Het gebied tussen de 35 Ke contour (civiel én militair) in de nu bestaande (onwettige) zone en de 35 Ke contour (civiel en militair) in de nieuwe nog vast te stellen zone (die naar verwachting kleiner zal zijn) krijgt de status van 'vrijwaringszone'.**

Het vaststellen van een zone heeft planologische consequenties. Binnen de 35 Ke- zone mag geen woningbouw worden gepleegd en bestaande bebouwing moet worden geïsoleerd. De gemeenten willen niet dat in het gebied tussen de oude (onwettige) 35 Ke-zone en de nieuwe 35 Ke-zone in de toekomst woningen worden gebouwd. Deze "vrijwaringszone" heeft dus alleen planologische consequenties.

**8. Van het Rijk wordt verwacht:**

- a. een ontvlechting van de militaire en civiele luchtvaart met als doelen:
  - \* geen verborgen subsidies meer en meer helderheid in de bevoegdheden van Defensie en Eindhoven Airport;
  - \* een betere mogelijkheid civiele vliegbewegingen te handhaven;
- b. invoering van een luchthavengebruiksvergunning met een integraal stelsel van milieu- en veiligheidsvoorschriften die meetbaar en handhaafbaar zijn en
- c. instelling van een onafhankelijke instantie die handhaving moet verzekeren.

**9. De uitgewerkte hoofdlijnen worden juridisch dubbel verankerd.**

BOW, maar ook de zogenaamde Convenantsgemeenten, hebben leergeld betaald door de ervaringen met het Convenant.

De eerste fout is geweest om voor een gewone overeenkomst het woord convenant te gebruiken en daarmee verwarring te scheppen ten aanzien van de vraag wat de waarde is van wat is afgesproken.

De tweede fout is geweest (en daar heeft de rechter in 's Hertogenbosch op gewezen), dat luchthavens wettelijk door de Rijksoverheid worden aangestuurd en regionale afwijkingen van landelijke regels bij de huidige Luchtvaartwet niet geldig zijn.

De derde fout is dat overleg, dat verplicht was volgens het convenant, niet is afgedwongen. Geen enkele overeenkomst geeft zekerheid als gerede partijen niet bereid zijn naleving zo nodig af te dwingen.

Afgesproken is dat er een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de regionaal betrokken partijen (inclusief BOW) zal worden afgesloten en dat deze overeenkomst waar nodig in publiekrechtelijke besluiten van de Rijksoverheid (op basis van de bepalingen in de Luchtvaartwet) zullen worden opgenomen.

**10. Voor het toezicht op de naleving en de effectuering van de gemaakte afspraken wordt een nieuw gezaghebbend overlegorgaan opgericht waarin betrokken partijen participeren.**

In dit overlegorgaan genaamd GLOBE (Gezamenlijk Luchthaven-Omwonenden Beraad Eindhoven) zal ook de vereniging BOW participeren.

#### **4. DE BEOORDELING VAN DE PRINCIPE-OVEREENKOMST**

Sinds 1997 is de strijd gaande over de uitbreiding van vliegbewegingen met zware vliegtuigen. Aan overschrijding in 1996 en 1997 heeft de Staatssecretaris die daartoe geroepen was, niets gedaan. In 1998 heeft BOW (samen met de Gemeente Veldhoven) een verbod op uitbreiding aan de rechter gevraagd en gekregen en voor 1999 is opnieuw tegen een (weer veel te laat uitgegeven) beschikking van de Staatssecretaris beroep aangetekend bij de rechter.

Juridisch ligt alles dus erg onduidelijk.

Onzeker liggen ook de politieke verhoudingen.

Gebleken is dat de convenantgemeenten niet bereid of niet in staat zijn het convenant met hand en tand te verdedigen.

Landelijk is de discussie gaande over de regionale vliegvelden en lijkt het erop dat de Rijksoverheid van de verantwoordelijkheid af wil, maar eerst de regionale vliegvelden in een ruim jasje wil steken. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat neemt het ene na het andere besluit dat uitbreiding van activiteiten op vliegvelden toestaat. Het Ministerie van VROM legt ze daarbij nauwelijks een strobreed in de weg. Zie de discussies bij vliegveld Rotterdam en Eelde.

Het is niet duidelijk te krijgen hoe de politieke partijen op die (nog ambtelijke) plannen zullen reageren.

Zeker is dat in de conceptbeschikking 1999 de Staatssecretaris had opgenomen uitsluitend de 35 KE zone (uit 1978 !!) als uiterste grens op te nemen.

De overeenkomst levert voor omwonenden winst op.

Winst op het gebied van de openingstijden en winst op het gebied van een slot op de uitbreidingsmogelijkheden.

Ook de gevolgen van technische vooruitgang (stillere vliegtuigen) komen in de toekomst voor de helft ten gunste van de omgeving.

Daar staat verlies tegenover.

Er zal zonder twijfel meer gevlogen en meer met zware vliegtuigen dan tot op heden het geval was.

#### **SLOTCONCLUSIE**

Met betrekking tot de overeenkomst is nog veel onzeker.

Er zal toch zeker duidelijkheid moeten komen over de onderwerpen handhaving en sancties bij overtredingen. En zo zal duidelijkheid moeten komen over de vraag of de overeenkomst in voldoende mate publiekrechtelijk wordt gewaarborgd. Daarvoor is landelijke ambtelijke en politieke steun nodig.

Dart betekent dat er nog veel water naar de zee moet stromen alvorens BOW de overeenkomst



kan tekenen. Wel is duidelijk dat als alles bevredigend wordt geregeld BOW gebonden is aan wat tot op heden werd overeengekomen.

Tot die tijd gaan alle procedures bij de rechter gewoon door, want we kunnen geen schepen verbranden alvorens we voldoende zekerheden hebben.

Of de definitieve overeenkomst door BOW zal worden ondertekend is dus afhankelijk van nog vele onzekere factoren.

Er blijft, hoe de ontwikkelingen ook zullen zijn voorlopig nog veel werk aan de winkel, al is het maar in het volgen van de uitvoering van de overeenkomst.

Het bestuur, tenslotte, heeft het er maar moeilijk mee gehad.

Na vele uitgebreide discussies is er consensus bereikt over de wijze waarop wij de belangen van de omwonenden op een zo goed mogelijke manier zouden kunnen behartigen.

De ledenvergadering van 21 juni j.l. heeft ons daarin gesteund.

Het bestuur vertrouwt er op dat u na lezing en eventueel na nadere discussie ons beleid blijft steunen.

## **BIJLAGE A**

### **De COVM (Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne)**

De COVM (Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne) is een commissie die is ingesteld door de Staatssecretaris van Defensie, die daartoe verplicht is op grond van art 28 van de Luchtvaartwet. Men spreekt daarom ook wel van de 'art 28 Commissie'.

De Commissie heeft de wettelijke taak informatie te verstrekken en voorlichting te geven over de geluidsaspecten van het gebruik van het vliegveld. Verder kan de Commissie de Staatssecretaris gevraagd en ongevraagd van advies dienen ten aanzien van maatregelen en voorschriften ter beperking van de geluidshinder. Ook de behandeling van klachten van omwonenden behoort tot de verantwoordelijkheden van de Commissie.

In de Commissie hebben zitting de gebruikers van het vliegveld, bestuurlijke overheden, door gemeenten aangewezen omwonenden en als milieuorganisatie: de Brabantse Milieufederatie. BOW is niet in de Commissie vertegenwoordigd. Ondanks het feit dat een meerderheid van de COVM positief adviseerde met betrekking tot een lidmaatschap van BOW is de Staatssecretaris niet tot benoeming overgegaan. BOW heeft daarover meerdere malen en ook bij de Staatssecretaris zelf haar ongenoegen laten blijken.

Overigens is de plaats van BOW in de commissie op dit moment weer in discussie.

De COVM heeft de laatste jaren vrijwel uitsluitend aandacht besteed aan het civiele vliegverkeer. Daar was wel aanleiding toe vanwege de over elkaar heen buitende plannen, waarover de Staatssecretaris telkens weer (veel te laat) advies vroeg, maar het betekende wel dat aan de militaire hinder nauwelijks aandacht kon worden besteed.

Met betrekking tot de plannen van het zogenaamde Partnerschap Welschap (samenwerking Schiphol-Eindhoven Airport-Gemeente Eindhoven en de Provincie Noord-Brabant) heeft de COVM in grote meerderheid negatief geoordeeld en de Staatssecretaris negatief geadviseerd. De Staatssecretaris heeft echter met betrekking tot het toestaan van zware vliegtuigen de adviezen van de COVM naast zich neergelegd.

De Staatssecretaris heeft nu toegezegd dat hij de regionaal gemaakte afspraken zal gebruiken als richtsnoer voor zijn toekomstig beleid ten aanzien van Eindhoven Airport

## **BIJLAGE B**

### **Kosten-eenheden**

In de beschikking waarin het vliegveld Eindhoven is aangewezen als militair vliegveld is een bepaling opgenomen dat de geluidsbelasting de grens van 35 Kosten-eenheden niet mag overschrijden.

Dat klinkt mooi, maar wat betekent dat en wat zijn Kosten-eenheden.

Een Kosten-eenheid is een mate van hinderbeleving die niet wordt gemeten, maar op jaarbasis wordt berekend.

Via een ingewikkelde formule, waarin jaarlijkse aantallen vliegbewegingen, de gebruikte soorten vliegtuigen, de tijdstippen waarop zij opstijgen of landen, meteorologische omstandigheden en nog enkele andere factoren zijn opgenomen, wordt jaarlijks de totale hoeveelheid geluid berekend.

De formule is vele jaren geleden ontwikkeld door professor Kosten. Een Kosten-eenheid is dus geen geluidsmaat (zoals bijvoorbeeld de decibel), maar een hindermaat. Door de jaarlijkse berekening achteraf is het dus best mogelijk dat in een korte periode heel veel lawaaioverlast wordt ervaren, maar op jaarbasis toch aan de 35 KE-norm wordt voldaan.

In deze formule speelt de nachtstraffactor een belangrijke rol.

De nachtstraffactor houdt in dat elke vliegbeweging die NIET valt in de periode tussen 08.00 uur en 18.00 uur wordt geteld als zijnde 2 of meer (oplopend tot 10) vliegbewegingen. Een vliegtuig dat landt of opstijgt in de periode tussen 23.00 uur tot 06.00 uur wordt geteld als 10 vliegbewegingen.

P.M. Elke landing wordt aangemerkt als een vliegbeweging. Zo ook elk vertrek.

De grens van 35 Kosten-eenheden betekent dat –statistisch gezien– meer dan 25% van de mensen wonend binnen het op deze wijze vastgestelde gebied ernstige geluidshinder zullen ervaren.

De norm Kosten-eenheid is wettelijk vastgelegd in de Luchtvaartwet. Daaraan valt vooralsnog niet te tornen, hoewel de norm wel steeds meer omstreden is. Voor met name de nachtperiode is de norm minder geschikt.

Dat komt simpel gezegd vanwege het feit dat de KE-methode de totale hoeveelheid geproduceerd geluid uitsmeert over het gehele jaar.

Weliswaar wordt in de berekeningen een nachtstraffactor toegepast, maar dat neemt niet weg dat de in de nachtperiode geproduceerde herrie veel meer hinder oplevert dan als diezelfde herrie overdag zou zijn geproduceerd. Door het uitsmeren over een geheel jaar wordt het effect van de nachtstraffactor in hoge mate genivelleerd.

Theoretisch is het dus mogelijk bijvoorbeeld in een bepaalde periode een enorme hoeveelheid geluid te produceren en die periode te "compenseren" met een periode waarin nauwelijks geluid wordt geproduceerd. De KE-berekeningsmethode leidt dan tot de conclusie dat de grens wettelijk niet is overschreden.

## **BIJLAGE C**

### **Zonering**

In de Luchtvaartwet is vastgelegd dat een geluidszone moet worden vastgelegd door middel van een daarvoor in de wet voorgeschreven procedure.

In 1978 is op basis van de toen bekende gegevens (aantallen, soorten vliegtuig etc.) berekend binnen welk gebied maximaal 35 Kosten-eenheden mochten worden geproduceerd. Dat gebied (de 35-Ke-zone) is op kaart vastgelegd en is bekend als de zogenaamde "geluidssignaal". De maximaal toegestane hoeveelheid geluid binnen deze zone wordt de geluidsruimte genoemd.

De zone beslaat een gebied van ongeveer 25 km<sup>2</sup>. Deze zone is echter nooit wettelijk vastgelegd. Weliswaar is de zoneringsprocedure ooit in gang gezet, maar tot een definitieve zonering is het nooit gekomen.

Daarom is er op dit moment slechts sprake van een "indicatieve" zone.

Jarenlang heeft het Ministerie van Defensie op basis van wat genoemd wordt "overgangsrecht" voor militaire luchtvaartterreinen een zoneringsbesluit genomen, of was voornemens dat te doen.

Voor het vliegveld Eindhoven is het bij een voornemen gebleven.

Op 8 december 1998 heeft de Raad van State (in een zaak betreffende het vliegveld Volkel) echter bepaald dat een zoneringsbesluit niet op basis van overgangsrecht kan en mag worden vastgesteld.

Concreet betekent dit dat voor het vliegveld Eindhoven een geheel nieuwe zoneringsprocedure moet worden doorlopen inclusief een Milieu Effect Rapportage (MER). Het uitbrengen van een MER en de daarop volgende zoneringsprocedure duurt normaliter enkele jaren.

Het ontbreken van die definitieve zonering is een zeer belangrijk gegeven.

Immers de in 1978 vastgelegde 35-Ke-zone had als berekeningsbasis de op dat moment in gebruik zijnde vliegtuigen en het toenmalige militaire gebruik van het vliegveld.

Op dit moment worden echter veel stillere vliegtuigen gebruikt en is ook het militaire gebruik volstrekt anders dan in 1978. De beschikbare geluidsruimte is nog niet volledig gebruikt. Het gebruik van stillere vliegtuigen kan bij een gelijkblijvende geluidsruimte een enorme toename betekenen van het aantal vliegbewegingen.

Zoals gezegd is het op basis van de huidige Luchtvaartwet uitsluitend mogelijk een zonering vast te stellen voor een geheel luchtvaartterrein. De huidige "indicatieve" zone omvat dus zowel het militaire als het burgerluchtverkeer. Het apart vaststellen van een zone voor het militaire en het burgerluchtverkeer is op dit moment wettelijk niet mogelijk.

Naar onze mening is zo'n scheiding wenselijk en theoretisch ook mogelijk. Daarvoor is echter een wijziging van de Luchtvaartwet nodig.

Wenselijk omdat daarmee een overflow tussen militair en burgervliegverkeer wordt voorkomen.

De principe-overeenkomst voorziet in een scheiding van de zone in een civiel en een militair deel als het gaat om de geluidbelasting.

## **BIJLAGE D**

## **Historie Eindhoven Airport**

Voor een goed begrip van alles wat er op en rond het vliegveld gaande is, is het noodzakelijk de status van het vliegveld en de ontwikkelingen op het vliegveld te beschrijven.

Het vliegveld Eindhoven is in 1978 bij beschikking aangewezen als militair luchtvaartterrein. In een overeenkomst van oktober/november 1982 is aan de toenmalige Stichting Vliegveld Welschap het recht verleend gebruik te maken van het militaire luchtvaartterrein voor burgerluchtvaart.

In deze overeenkomst zijn aan dat gebruik beperkingen gesteld op het gebied van de openstellingstijden, het soort vliegtuigen en de maximale geluidsbelasting voor de omgeving. In deze overeenkomst was het civiele medegebruik in het weekend nog niet geregeld, maar in principe wel mogelijk gemaakt. Dat gebeurde medio 1985.

Vliegverkeer in het weekend werd toen toegestaan gedurende een beperkt aantal uren per dag en voor een beperkt aantal vluchten. Het aantal vliegbewegingen mocht in het weekend niet hoger zijn dan een derde gedeelte van het gemiddeld aantal vliegbewegingen op de overige dagen van de week. Hiermee werd voorkomen dat in het weekend een onevenredige toename van de geluidhinder kon plaatsvinden.

In december 1986/januari 1987 wordt de beperking met betrekking tot het soort vliegbewegingen aangepast. Er worden jaarlijks 264 vliegbewegingen (132 starts en 132 landingen) toegestaan met wat wij gemakshalve zware vliegtuigen zullen noemen.

Aan de totstandkoming van deze beschikking is heel wat voorafgegaan.

De Staatssecretaris van Defensie wenste deze beschikking pas af te geven als daarover in de regio overeenstemming zou bestaan. Die overeenstemming werd bereikt en werd geconcretiseerd in wat sindsdien " het convenant " wordt genoemd.

Het convenant was en is nog steeds een civielrechtelijke overeenkomst tussen de Gemeenten Veldhoven, Best, Vessem en Oirschot en Eindhoven Airport. Nadrukkelijk moet worden gesteld dat het Ministerie van Defensie weliswaar de overeenkomst heeft gewenst, maar het was daarin geen partij.

In 1990 is een poging om de openstellingstijd van het vliegveld te verruimen door gezamenlijk verzet van de Gemeente Veldhoven en de vereniging BOW gestrand na een beroep bij de Raad van State.

Officieel is er aan de hiervoor omschreven situatie nog niets veranderd zij het dat de rechter heeft bepaald dat het convenant slechts tussen partijen geldt. Derden (bijv. vliegmaatschappijen ) zijn daaraan niet gebonden. Zij zijn uitsluitend gebonden aan regels die hun grondslag vinden in de Luchtvaartwet.

Begin jaren negentig kondigden de diverse overheden aan zich als medefinancier van de NV Vliegveld Welschap te zullen gaan terugtrekken. De exploitatie dreigde daardoor in gevaar te komen.

Een samenwerking met Schiphol lag voor de hand.

Voorwaarde voor een samenwerking was voor Schiphol uiteraard een ook in financieel opzicht positief rendement.

Een belangrijke hindernis voor een goede samenwerking (lees: een positief batig saldo) waren de voor het vliegveld geldende beperkingen voor het civiele gebruik.

Om de mogelijkheden tot samenwerking te onderzoeken werd het Partnerschap Welschap

opgericht In het partnerschap participeerden naast Schiphol en Eindhoven Airport de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Eindhoven op wiens grondgebied het vliegveld inmiddels was komen te liggen als gevolg van een grondtransactie met de Gemeente Veldhoven.

Uitgebreide rapportages leidden tot een samenwerking tussen de genoemde partijen en een financiële herstructurering.

Na deze herstructurering bezit de NV Luchthaven Schiphol 51% van het aandelenkapitaal van Eindhoven Airport BV en de Gemeente Eindhoven en de Provincie Noord-Brabant elk 24½%. Onvermeld mag hierbij niet blijven dat de NV Luchthaven Schiphol in het nabij gelegen bedrijventerrein een belang heeft gekregen van 49%. Dit belang geeft- volgens mededeling van de Provincie- aan de NV Luchthaven Schiphol voldoende invloed en rendement ter compensatie van de luchthavenactiviteiten, om haar kennis en expertise te kunnen uitoefenen.

Inmiddels was in 1996 en 1997 het toegestane aantal zware vliegbewegingen (264) overschreden zonder dat de Staatssecretaris daarvoor een beschikking had afgegeven. Voor 1998 heeft de Staatssecretaris wel een beschikking afgegeven voor 936 zware vliegbewegingen, maar deze beschikking is met succes door, opnieuw de Gemeente Veldhoven en de vereniging BOW, aangevochten.

De rechter vernietigde die beschikking.

De Staatssecretaris en Eindhoven Airport zijn tegen het oordeel van de rechter in hoger beroep gegaan. Deze zaak loopt nog bij de Raad van State.

Voor het jaar 1999 is inmiddels door de Staatssecretaris van Defensie opnieuw toestemming verleend voor het uitvoeren van eerst 936, later 800 zware vliegbewegingen. Tegen deze beschikking heeft de vereniging BOW beroep ingesteld. Deze zaak loopt ook nog.

Hoewel intussen principe-afspraken zijn gemaakt over het toekomstige civiele gebruik van het vliegveld heeft BOW besloten het beroep tegen de beschikking 1999 niet in te trekken, aangezien nog vele zaken moeten worden gerealiseerd en geregeld alvorens sprake kan zijn van een echt akkoord.

## **BIJLAGE E**

### **B.O.W.**

De vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap is opgericht op 16 januari 1989 en is gevestigd te Veldhoven.

Het - statutair omschreven – doel van de vereniging is het behoud en de verbetering van het leef- en woonklimaat voor omwonenden van de vliegbasis Welschap/Eindhoven Airport en het tegengaan van alle effecten, die als gevolg van deze luchthaven zowel direct als indirect het welzijn van de omwonenden en het milieu kunnen aantasten.

De vereniging is een voortzetting van het sedert 30 oktober 1986 bestaande samenwerkingsverband tussen een aantal individuele personen en diverse organisaties die zich zorgen maakten over de ontwikkelingen op het vliegveld. Dit samenwerkingsverband werd het Overkoepelend Orgaan Omwonenden Welschap genoemd.

De vereniging telt thans ruim 1400 leden en is daarmee een van de grootste verenigingen in de regio.

Lag het zwaartepunt van de activiteiten in de eerste periode van haar bestaan duidelijk in het voeren van overleg en politieke actie, naarmate de tegenstellingen scherper werden en de druk van met name Schiphol groter werd is meer en meer gekozen voor het voeren van procedures om de doelstellingen van de vereniging zo goed mogelijk te verwezenlijken.

De vereniging heeft geen banden met welke politieke partij dan ook.

Het bestuur van de vereniging bestaat op dit moment uit:

mr.drs. B.M.J. Wagemakers, voorzitter  
M.J.H. van Mierlo-Biezenaar, secretaris  
P.M. Pijnenburg, vice-voorzitter/penningmeester a.i.  
en de leden  
J.C.C.M. van Dongen  
C.Th.G.M. Janssen  
prof.dr.ir. W.J.M. de Jonge  
ir. R.H.M. Nouwen  
S.J. Nuys

Kaart oude en nieuwe civiele geluidcontour

Geluidcontour civiel, 18.050 vliegbewegingen, oude situatie plus  
Geluidcontour civiel, regionaal akkoord, 2015

