

24 augustus 2000: Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport

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. 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

milieुरandvoorwaarden 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 burgermedegebruik gericht normen- en handhavingstelsel, 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.

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.

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

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 lawaaiige 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 zaterdagen, zondagen 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

1. 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 groei mogelijkheden 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 miliegrenzen 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 omgevingsdoelgroepen 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.,
Brabantse Milieu Federatie (BMF),
Vereniging Belangenbehartiging 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