

# 29 april 2003: Wijziging Regionale Overeenkomst

## Samenvatting

Regionale Overeenkomst augustus 2000

## Twee pijlers:

1. Bescherming omgeving en milieu
2. Economische ontwikkeling Eindhoven Airport

## Kernen van de overeenkomst:

- Openingstijden (ondergaan geen wijziging)
- Lange termijn grenzen aan de groei (max. geluid)
- Controle en handhaving (o.a. door meten)
- Delen milieuwinst t.g.v. technologische ontwikkelingen
- Sancties op overtredingen (gedogen kan niet meer)
- Instelling GLOBE

## Enkele punten nader belicht:

- Oppervlak 35 Ke geluidscontour max. 4.65 km<sup>2</sup>
- Piekbelasting bebouwd gebied < 85 dBA
- Maximaal 18050 vliegbewegingen per jaar, totdat e.e.a. in de nieuwe Wet Luchtvaart is geregeld
- Beperking aantal 'zware' bewegingen:
- 2000: 800, elk jaar 300 extra (2003 dus 1700)

## Let wel:

- 'Zwaar' zegt op zich niets over het geluid, maar heeft te maken met de lengte en de brandweergereedstelling

## Uitgangspunten/verwachtingen:

1. In 2004 zal het medegebruik van Welschap door Eindhoven Airport bij de wet geregeld zijn
2. Vanaf dat moment zal uitsluitend op geluid worden gehandhaafd

## Ontwikkelingen:

- Aanpassing wetgeving verloopt hopeloos traag
- Onderscheid licht/zwaar vaak contraproductief:
- 737-800 (zwaar) veel stiller dan 737-200H (licht)
- Limiet zware bewegingen te sterke beperking EA

## **Wijziging Regionale Overeenkomst**

- Geen onderscheid 'lichte' en 'zware' bewegingen binnen het maximale totaal van 18050 (tot 2007)
- Tot 2015 wordt maximum geluidsruimte afgesproken
- Elk jaar wordt gebruiksplan EA in GLOBE besproken
- Per kwartaal wordt de activiteit EA gerapporteerd
- Installatie systeem van geluidsmeetpalen in 2003
- Alle partijen streven naar aansluiting systeem op RBS
- Vorm geven aan juridische positie EA
- EA garandeert (via Slot-coördinatie) dat nieuwe vluchten uitsluitend met 737-800 of stiller gebeuren
- In 2009 wordt milieuwinst weer opnieuw verdeeld

Overeengekomen ontwikkeling maximale geluidsruimte Eindhoven Airport tot 2015

Jaar	35 Ke zone in km <sup>2</sup>
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

## **Evaluatie**

1. Goed evenwicht tussen uitbreiding en milieuwinst
2. Aan de openingstijden wordt niet gemorreld
3. De controle(-mogelijkheid) wordt verbeterd
4. Daardoor ook betere (mogelijkheid tot) handhaving
5. Kracht overeenkomst nog eens extra bevestigd
6. Bestuur heeft groter vertrouwen in ondersteuning door wetgeving
7. Het alternatief (weigering) geeft een onduidelijk uitzicht, zeker als rest GLOBE wel accoord gaat

## **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 <sup>2</sup>
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 zaterdagen, 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 behoeft 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 geluidsmeeptalen 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 geluidsperformance 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 burgerluchtvaartterreinen 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 op .....2003.

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,

**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 km<sup>2</sup> en neemt daarna jaarlijks gestaffeld toe tot 3,85 km<sup>2</sup> in 2014.

De oppervlakte van deze geluidsruimte is 0,8 km<sup>2</sup> kleiner van omvang dan de aanvankelijk overeengekomen geluidsruimte (4,65 km<sup>2</sup>). 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 geluidspower die tenminste overeenkomt met het type Boeing 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 twaalftal 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 km<sup>2</sup> in 2014 wijkt af van de oorspronkelijke oppervlakte van 4,65 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> worden vastgesteld. Deze afspraak (van 3,85 km<sup>2</sup>) 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 burgerexploitant 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.