



## Besluit tot wijziging van de ontheffing burgermedegebruik 2012–2013

24 augustus 2012

Nr. MLA/140/2012

De Minster van Defensie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel XVIII, derde lid, van de Wet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561) juncto 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47);

Gelezen de aanvraag van Eindhoven Airport N.V. d.d. 18 juli 2012 en de brief van de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, de Brabantse Milieufederatie en Eindhoven Airport N.V. d.d. 17 juli 2012;

Gezien het advies van de, op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet ingestelde, Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven d.d. 9 augustus 2012, onder nummer COVM-EHV-12-012;

Besluiten:

### ARTIKEL I

De ontheffing burgermedegebruik voor de periode 2012–2013, kenmerk MLA/209/2011, d.d. 19 december 2011 wordt als volgt gewijzigd:

A.

Artikel 2, tweede lid, komt te luiden:

2. Voor zover het vliegtuigbewegingen betreft zoals uitgevoerd door vliegtuigen, met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg en die niet de routes of procedures van de grote luchtvaart volgen, wordt voor het jaar 2012 een maximum aantal gesteld van 26.949, voor het jaar 2013 een maximum aantal gesteld van 28.050 en voor het jaar 2014 een maximum aantal gesteld van 30.563 op jaarbasis met dien verstande dat op zondagen in 2013 niet meer dan 74 vliegtuigbewegingen gemiddeld per zondag op jaarbasis en in 2014 niet meer dan 78 vliegtuigbewegingen gemiddeld per zondag op jaarbasis mogen worden uitgevoerd.

B.

Artikel 3 komt te luiden:

### Artikel 3

1. Het in artikel 2 bedoelde burgermedegebruik is in de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2012 verboden op maandag tot en met vrijdag vóór 06.45 uur en na 22.45 uur, op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 20.00 uur en op zon- en feestdagen vóór 10.00 uur en na 22.00 uur.
2. Het in artikel 2 bedoelde burgermedegebruik is met ingang van 1 januari 2013 verboden op maandag tot en met vrijdag vóór 07.00 uur en na 24.00 uur en op zaterdag en zondag vóór 08.00 uur en na 24.00 uur met dien verstande dat dagelijks in de periode tussen 23.00 en 24.00 uur maximaal 3 landingen met luchtvaartuigen zijn toegestaan.
3. Het in het eerste en tweede lid gestelde verbod geldt niet voor het burgermedegebruik dat volgens schema of vliegplan binnen het laatst regulier toegestane uur had moeten arriveren, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij aankomst is vertraagd, indien de landing niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane uur plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft verkregen door of namens de Minister van Defensie:
  - a. onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden;
  - b. verkeersleidingstechnische redenen.



4. Het in het eerste en het tweede lid gestelde verbod geldt niet voor het burgermedegebruik dat volgens schema of vliegplan binnen het laatst regulier toegestane uur had moeten vertrekken, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij vertrek is vertraagd, indien het vertrek niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane uur plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft verkregen door of namens de Minister van Defensie:
  - a. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
  - b. extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.
5. Het in artikel 2 bedoelde burgermedegebruik is verboden op weekenddagen voorzover het vliegtuigen betreft in het segment commercieel verkeer (volgens de definitie van de Stichting Airport Coördination Netherlands) in de klassen D, E en F van de ACI-index.

C.

Artikel 4, lid 2d komt te luiden:

- d. van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2012 een onderverdeling in werkdagen (maandag tot en met vrijdag) en weekenddagen (zaterdag, zondag en feestdagen) en vanaf 1 januari 2013 een onderverdeling in zondagen en overige dagen van de week (maandag tot en met zaterdag en feestdagen voor zover niet vallend op een zondag).

D.

Artikel 5, onderdeel d komt te luiden:

- d. voor zover het totaal aantal effectieve vliegtuigbewegingen per jaar niet groter is dan de som van de effectieve aantallen vliegtuigbewegingen zoals beschreven in het Voorlopig Gebruiksplan 2013, ingediend bij de aanvraag ontheffing d.d. 23 mei 2011, onder kenmerk BR20110510/JOM/mvm voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2012 en zoals beschreven in het Voorlopig Gebruiksplan Eindhoven Airport 2013 (gewijzigd 9 juli 2012) en het Voorlopig Gebruiksplan Eindhoven Airport 2014 en de onderzoeksrapporten 'Milieueffecten Gewijzigd Gebruiksplan Eindhoven Airport 2013' en 'Milieueffecten Gebruiksplan Eindhoven Airport 2014' van juli 2012 van To70 (12.273.02), ingediend bij de aanvraag tot wijziging van de ontheffing 2012–2013 d.d. 18 juli 2012, onder kenmerk 20120713/JOM voor de periode vanaf 1 januari 2013 tot en met 31 december 2014.

E.

Artikel 6 komt te luiden:

#### **Artikel 6**

Deze ontheffingsbeschikking treedt in werking met ingang van 1 januari 2012 en vervalt op 31 december 2014 of zoveel eerder als een vergunning voor burgermedegebruik op grond van de Wet luchtvaart aan Eindhoven Airport N.V. is verleend.



---

## ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt bekendgemaakt.

*'s-Gravenhage, 24 augustus 2012*

*De Minister van Defensie,  
voor deze:  
Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit,  
C.J. Lorraine,  
Commodore.*

*'s-Gravenhage, 24 augustus 2012*

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
voor deze:  
J.W. Bossenbroek,  
Senior Inspecteur.*

### **Bezwaar**

Tegen deze beschikking kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen 6 weken na de dag waarop deze beschikking is bekendgemaakt, te weten 29 augustus 2012, een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie, ter attentie van de Commissie advisering bezwaarschriften Defensie, Directie Juridische Zaken, Postbus 20701, 2500 ES 's-Gravenhage. Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste bevatten: de naam en het adres van de indiener; de dagtekening; een omschrijving van de beschikking waartegen het bezwaar is gericht; de gronden van het bezwaar. Indien onverwijld spoed dat vereist, is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de president van de rechtbank die bevoegd is. In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend. Op deze beschikking is voorts de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit heeft belangrijke consequenties voor het indienen en behandelen van een beroep tegen een beslissing op bezwaar. Concreet betekent dit dat in het beroepschrift de beroepsgronden moeten staan en dat na afloop van de termijn van zes weken geen nieuwe beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd.



## TOELICHTING

### 1. De aanvraag

De aanvraag van Eindhoven Airport N.V. van 18 juli 2012 strekt tot wijziging van de verleende ontheffing 2012/2013 op grond van artikel 33 Luchtvaartwet voor zover het betreft de openingstijden voor het burgerluchtvaartverkeer vanaf 1 januari 2013, het aantal vliegtuigbewegingen op zondagen en het aantal slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur en het verlenen van een ontheffing op grond van artikel 33 Luchtvaartwet voor 2014.

De aanvraag gaat vergezeld van twee gezamenlijke brieven d.d. 17 juli 2012 (kenmerk 20120712), ondertekend door de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW), de Brabantse Milieufederatie (BMF) en Eindhoven Airport N.V., gericht aan de Minister van Defensie respectievelijk de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu waaruit blijkt dat tussen partijen overeenstemming is bereikt over de verruimde gebruiksmogelijkheden van Eindhoven Airport in de jaren 2013 en 2014.

Bij de aanvraag van Eindhoven Airport N.V. zijn tevens aangeboden het Voorlopig Gebruiksplan Eindhoven Airport 2013 (gewijzigd 9 juli 2012), het Voorlopig Gebruiksplan Eindhoven Airport 2014, het onderzoeksrapport To70 'Milieueffecten Gewijzigd Gebruiksplan 2013' en het onderzoeksrapport To70 'Milieueffecten Gebruiksplan 2014 Eindhoven Airport'.

### 2. Beoordeling van de aanvraag

#### 2.1 Algemeen

De Luchtvaartwet<sup>1</sup> bevat voor een verzoek om ontheffing ex artikel 33, tweede lid – anders dan voor een aanwijzingsbesluit – geen bijzondere bepalingen. Voor het onderhavige besluit vormt het door de betrokken ministeries gevoerde beleid het uitgangspunt. Binnen de systematiek van de luchtvaartwetgeving is het instrument van ontheffingen op basis van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet het enige instrument om burgervliegverkeer toe te staan op een aangewezen militair luchtvaartterrein, daar waar nog een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart moet worden vastgesteld.

De procedure om te komen tot een luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven is in april 2012 gestart met het publiceren van de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapport luchthaven Eindhoven. Het streven is erop gericht het luchthavenbesluit eind 2013 vast te stellen. In die situatie vervalt het op grond van de Luchtvaartwet vastgestelde aanwijzingsbesluit voor de luchthaven en ontvalt ook de grondslag aan de op grond van de artikelen 33 of 34 Luchtvaartwet verleende ontheffingen.

Voor de situatie dat het luchthavenbesluit onverhoopt niet in 2013 wordt vastgesteld heeft de aanvraag van de exploitant ook betrekking op 2014. Voor de exploitant is van belang dat hij lang van te voren zekerheid heeft over de gebruiksmogelijkheden op de luchthaven, zodat hij met luchtvaartmaatschappijen afspraken kan maken. De aanvraag wordt ondersteund door de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, de Brabantse Milieufederatie met wie Eindhoven Airport N.V. afspraken heeft gemaakt over het gebruik van de luchthaven in 2013 en 2014. Omdat het aanwijzingsbesluit en de ontheffing van rechtswege komen te vervallen zodra het luchthavenbesluit met de daarbij behorende vergunning voor burgermedegebruik worden vastgesteld, heeft het bevoegd gezag besloten de aanvraag in die zin te honoreren dat de werkingsduur van de ontheffing zal worden uitgebreid met het jaar 2014 en zal gelden totdat de vergunning voor burgermedegebruik is verleend.

Bij de beoordeling van het verzoek van de exploitant zijn in beschouwing genomen de primaire toetspunten beleid, vervoersbehoefte en geluidsbelasting en, als gevolg van de uitspraak van de rechtbank te 's-Hertogenbosch d.d. 12 oktober 1998, de toetspunten emissie van luchtverontreinigende stoffen en externe veiligheid. Voorts is een belangenafweging gemaakt met betrekking tot de immissies van luchtverontreinigende stoffen, geur en slaapverstoring. Voor de toetsingen aan deze aspecten is naast de onderzoeksrapporten van To70 mede gebruik gemaakt van het Milieueffectrapport (MER) militair luchtvaartterrein Eindhoven en de bijbehorende aanvullingen zoals opgesteld in het kader van de procedure tot het aanwijzen van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven en het vaststellen van de geluidszone op grond van de Luchtvaartwet.

<sup>1</sup> De artikelen 18 tot en met 37 zijn komen te vervallen met inwerkingtreding van de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML; Stb. 2008, 461). Ten aanzien van aanwijzingsbesluiten die nog niet zijn vervangen door luchthavenbesluiten op grond van de Wet luchtvaart behouden de bepalingen van de Luchtvaartwet evenwel hun kracht. Voor militaire luchthavens is dat op grond van artikel XVIII, derde lid, RBML.



## 2.2 Beleid – algemeen

### **Luchtvaartnota**

In de *Luchtvaartnota* van april 2009 heeft het kabinet onder andere aangegeven Eindhoven te zien als luchthaven van nationale betekenis, waar in elk geval tot en met 2020 ruimte wordt gemaakt om – passend bij het ruimtelijk-economisch profiel van de regio – point-to-point verkeer te accommoderen. In de visie van het kabinet is Eindhoven onderdeel van een stelsel van samenwerkende luchthavens ten behoeve van het internationale verbindingennetwerk (naast Schiphol zijn dit voorts Lelystad en Rotterdam).

### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is het nieuwe nationale ruimte en mobiliteitsbeleid voor Nederland vastgesteld. De SVIR geeft ruimte aan regionaal maatwerk, zet de gebruiker voorop, prioriteert investeringen en verbindt ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar. In de regio Brainport Zuidoost-Nederland is de nationale opgave ondermeer het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland (waaronder Brainport Avenue rond Eindhoven) en Greenport Venlo door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze gebieden via weg, water, spoor en lucht (o.a. verdere ontwikkeling Eindhoven Airport en uitvoering Programma Hoogfrequent Spoorvervoer).

### **Topsectoren**

Het kabinet heeft ondernemers en onderzoekers uit tien topsectoren van de Nederlandse economie gevraagd om concrete voorstellen te doen die de Nederlandse concurrentiekracht versterken. De Gemeente Eindhoven heeft voor en namens Zuidoost-Nederland een visie en uitvoeringsagenda voor de ontwikkeling van de Brainport opgesteld, de Visie Brainport 2020. Het doel is om deze regio verder uit te laten groeien tot een toptechnologieregio van wereldformaat. In de kabinetsreactie op de adviezen van de tien topsectoren 'Naar de Top, het bedrijvenbeleid in actie(s)' stelt het Rijk dat in lijn met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het rijk vooral inzet op het verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid via onder meer weg, spoor en lucht. De voorziene ontwikkeling van Eindhoven Airport zoals neergelegd in de Visie Brainport 2020 en het Aldersadvies Eindhoven past daar bij.

### **Beleidsnota Noord-Brabant**

Daarnaast is door de provincie Noord-Brabant beleid geformuleerd in de Beleidsnotaluchtvaart (2010). Door de provincie wordt groei van het burgerluchtverkeer op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven aanvaardbaar geacht, binnen de milieuhygiënische randvoorwaarden, waaronder de landelijk geldende milieunormen en de vast te stellen Ke-geluidszonering.

## 2.3 Aldersadvies

In de brief van 5 februari 2009 aan de heer Alders (Kamerstukken 2008–2009, 29 665, nr. 118) hebben de toenmalige Ministers van VenW en VROM de heer Alders verzocht het kabinet te adviseren over de regionaal ruimtelijk-economische visie in relatie tot de ontwikkeling van de regionale luchthavens Lelystad en Eindhoven, de wijze waarop samen met de regio's invulling kan worden gegeven aan het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart en over de steun voor dit voorstel in de regio. In juni 2010 is het Aldersadvies uitgebracht inzake additionele luchthavencapaciteit op Eindhoven. Hierin wordt geadviseerd om tot 2020 gefaseerd tot een groei van 25.000 extra civiele vliegtuigbewegingen per jaar te komen voor Eindhoven Airport. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over maatregelen voor hinderbeperking en om de verduurzaming van de luchthaven te realiseren. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken wordt een deel van de militaire gebruiksruimte verplaatst. Het advies aan het kabinet gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen. In de eerste fase tot 2015 is volgens dit advies een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 6 km<sup>2</sup> nodig (berekend zonder meteomarge en met drempelwaarde). In 2015 zal worden getoetst of de voorwaarden waaraan de ontwikkeling is verbonden, zijn nagekomen. Als dat het geval is, wordt de tweede fase van de overeengekomen groei vrijgegeven die ruimte biedt voor een ontwikkeling naar totaal 43.050 vliegtuigbewegingen per jaar. Volgens het Aldersadvies is hiervoor een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 10,8 km<sup>2</sup> nodig (berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde). Het Aldersadvies is gebaseerd op een businesscase voor Eindhoven Airport N.V. die uitgaat van de komst van een home carrier die met meerdere vliegtuigen meerdere heen- en terugvluchten per dag maakt. Hierbij hoort een andere verdeling van de vliegtuigbewegingen over de uren van de dag. Daarnaast heeft een *home carrier* behoefte aan een operatie van zeven dagen per week. Het Kabinet en de Tweede Kamer hebben het Aldersadvies overgenomen en om een voortvarende uitvoering gevraagd.



De bezuinigingen bij het Ministerie van Defensie 'beleidsbrief bezuinigingen d.d. 8 april 2011' hebben gezorgd voor een herschikking van sommige taken waardoor vertraging is ontstaan in de totstandkomingsprocedure van het luchthavenbesluit. Dit heeft mede geleid tot een nieuwe planning waarbij de verwachting is dat het luchthavenbesluit eind 2013 wordt vastgesteld. In dit luchthavenbesluit wordt uitgegaan van een militaire luchthaven Eindhoven met burgermedegebruik, waarvoor een militair luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart nodig is.

Eindhoven Airport N.V. heeft vooruitlopend op het luchthavenbesluit, dat aanvankelijk eind 2012 was voorzien, uitgaande van de businesscase waarop het Aldersadvies is gebaseerd, met luchtvaartmaatschappijen overleg gevoerd over het ontwikkelen van nieuwe bestemmingen vanaf Eindhoven Airport en de komst van een home carrier die met meerdere vliegtuigen meerdere heen- en terugvluchten per dag maakt (de zogenaamde *base*) begin 2013.

In de aanvraag heeft Eindhoven Airport N.V. aangegeven dat het voor de verdere ontwikkeling van het burgerluchtverkeer op Eindhoven Airport (zoals ook voorzien in het Aldersadvies) essentieel is dat zij haar capaciteit per begin 2013 kan uitbreiden en dat de luchtvaartmaatschappijen, indien zij niet per begin 2013 een home carrier op Eindhoven Airport kunnen accommoderen, op zoek zullen gaan naar alternatieve inzet van gereserveerde capaciteit en bemanning.

De beperkte openingstijden in de ontheffing 2012/2013 laten vestigen van een base op Eindhoven Airport niet toe. Om daadwerkelijk een home carrier op Eindhoven Airport te kunnen accommoderen is daarom nodig dat de openstellingstijden voor het burgermedegebruik worden verruimd. Met de in dit besluit opgenomen openingstijden van 07.00 uur tot en met 23.00 uur op maandag tot en met vrijdag en van 08.00 uur tot en met 23.00 uur op zaterdag en zondag alsmede de mogelijkheid dagelijks tussen 23.00 uur en 24.00 uur maximaal 3 landingen uit te voeren, is vestiging van een home carrier op Eindhoven Airport vanaf 1 januari 2013 mogelijk. Bij de gevraagde verruiming van de openstellingstijden past een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 5,5 km<sup>2</sup> in 2013 berekend zonder meteomarge en met drempelwaarde (dit is gelijk aan 6,1 km<sup>2</sup> met meteomarge en zonder drempelwaarde). Dat past binnen de in het Aldersadvies genoemde geluidsruimte voor fase 1. Eindhoven Airport N.V. heeft in haar aanvraag geen wijziging van het aantal vliegtuigbewegingen in 2013 aangevraagd, zodat er vanuit wordt gegaan dat het aantal vliegtuigbewegingen in 2013 ongewijzigd blijft conform de ontheffing 2012–2013.

Voor 2014 vraagt Eindhoven Airport N.V. om 30.563 vliegtuigbewegingen en dezelfde openingstijden als in 2013. Het gebruik voor 2014 omvat een 35 Ke-geluidscontour tot 5,9 km<sup>2</sup> berekend zonder meteomarge en met drempelwaarde (dit is 6,5 km<sup>2</sup> met meteomarge en zonder drempelwaarde). Dat past eveneens binnen de gebruiksruimte voor fase 1 van het Aldersadvies.

De periode van drie jaar waarin de groei van de eerste tranche burgerluchtvaartverkeer op grond van het Aldersadvies zou moeten plaatsvinden eindigt uiterlijk eind 2015. De door Eindhoven Airport N.V. gevraagde verruiming van de capaciteit voor de jaren 2013 en 2014 past in het tijdsbestek van het Aldersadvies en is ook overigens in lijn met het Aldersadvies en het Kabinetsbeleid.

## 2.4 Relatie met regio partijen

Gelet op de in de regionale overeenkomst gemaakte afspraken is Eindhoven Airport N.V. met de regionale partijen in gesprek gegaan omtrent de gebruiksmogelijkheden voor Eindhoven Airport N.V. voor de jaren 2013 en 2014. Aan de Alderstafel is ook meermalen over dit onderwerp gesproken en is afgesproken dat het overleg in eerste instantie met de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW) en de Brabantse Milieufederatie (BMF) zou worden gevoerd. Eindhoven Airport N.V., de BOW en de BMF hebben aan de Alderstafel van 10 juli 2012 het door hen bereikte resultaat over de gebruiksmogelijkheden voor 2013 en 2014 aangeboden. Dit voorstel is aan de Alderstafel besproken en wordt door de overige regio partijen gesteund.

De aanvraag d.d. 18 juli 2012 gaat vergezeld van twee door Eindhoven Airport N.V., de BOW en de BMF gezamenlijk ondertekende brieven aan de minister van Defensie respectievelijk de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 17 juli 2012 waaruit blijkt dat de BOW en de BMF geen bezwaar zien tegen de aanvraag, dat zij de verruimde gebruiksmogelijkheden zien als een bijstelling van de regionale overeenkomst die eind 2014 afloopt en dat de afspraken geen afbreuk doen aan (de inhoud van) het te nemen luchthavenbesluit en de vergunning voor burgermedegebruik die voor 2015 en verder zal moeten worden verleend waarvan de uitgangspunten zijn vastgelegd in de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau. Met de regio is naast verruiming van de openingstijden en een verhoging van het aantal vliegtuigbewegingen in 2014 overeengekomen dat in de jaren 2013 en 2014 een maximum aantal vliegtuigbewegingen op de zondag zal worden uitgevoerd van 74 respectievelijk 78 gemiddeld per zondag op jaarbasis. Het bevoegd gezag heeft deze aantallen in de ontheffing als voorschrift opgenomen.

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de aanvraag niet alleen past binnen het



beleid zoals neergelegd in het Aldersadvies, dat door het Kabinet en de Tweede Kamer is overgenomen, maar tevens dat de regiopartijen zich kunnen vinden in de gevraagde capaciteitsuitbreiding voor de periode 2013 en 2014 zoals neergelegd in de aanvraag.

## 2.5 Vervoersbehoefte

Als gevolg van het besluit van 10 juli 2006 (aanvullende ontheffing voor 14.000 'zware' vliegtuigbewegingen voor de jaren 2006 en 2007), het besluit van 20 december 2007 (MLA/183/2007), het besluit van 22 december 2009 (MLA/189/2009) en het besluit van 19 december 2011 (MLA/209/2011) is een groei van het aantal bestemmingen in Europa en een groei van het aantal passagiers gerealiseerd. Voor de komende jaren wordt op Eindhoven Airport N.V. een verdere groei voorzien.

Na een terugval op de luchtvaartmarkt als gevolg van de ticketbelasting, is het aantal aanvragen van luchtvaartmaatschappijen die gebruik willen maken van Eindhoven Airport N.V. in de tweede helft van 2009 weer toegenomen. In 2010 is Eindhoven Airport in passagiersaantallen gegroeid met 25% ten opzichte van 2009 en in 2009 met 8% ten opzichte van 2008. In 2011 is een groei in het aantal passagiers gerealiseerd van 23% ten opzichte van 2010. Voor 2012 wordt een groei in aantal passagiers voorzien van 12%. Daarmee wordt de beschikbare capaciteit op Eindhoven Airport in 2012 volledig benut.

Met ingang van begin 2013 zal een home carrier zich vestigen op Eindhoven Airport. De ingezette groei zal onder meer daarmee in 2013 en 2014 verder worden gecontinueerd.

De door Eindhoven Airport N.V. geconstateerde behoefte voor 2013 en 2014 wordt, mede gelet op de ontwikkelingen in de Europese luchtvaartmarkt en het Aldersadvies, realistisch geacht.

## 2.6 Economisch belang van Eindhoven Airport N.V.

Eindhoven Airport N.V. heeft aangegeven dat, wil zij in staat zijn de voorziene en realistisch geachte marktvraag naar slots en verruimde openstelling in te vullen conform de Luchtvaartnota en het Aldersadvies, verruiming van de vliegcapaciteit en openstelling cruciaal is per begin 2013. Alleen dan kan de luchthaven zich in 2013 en 2014 verder blijven ontwikkelen en daarmee een bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in de regio, invulling geven aan de marktbehoefte naar meer bestemmingen en de kapitaalintensieve luchthaveninfrastructuur en -voorzieningen op een financieel economisch gezonde basis (blijven) exploiteren.

Gelet op de positie van Eindhoven Airport in het nationale luchtvaartbeleid, waarin Eindhoven Airport een belangrijke rol speelt ten aanzien van het kunnen voldoen aan de nationale capaciteitsvraag, acht het bevoegd gezag het van belang dat Eindhoven Airport N.V. in staat is de luchthaven op een financieel economisch gezonde basis te (blijven) exploiteren.

## 2.7 Geluidsbelasting

In de Luchtvaartwet is vastgelegd dat de geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen van een luchtvaartterrein wordt berekend. De geluidsbelasting door de grote civiele en militaire luchtvaart wordt berekend op jaarbasis en wordt uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). De geluidsbelasting wordt berekend volgens een daartoe vastgesteld berekeningsvoorschrift en met inachtneming van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bgggl), een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 25, eerste lid onder a Luchtvaartwet (Stb. 1996, 668, laatstelijk gewijzigd Stb. 2006, 586). In dit besluit is tevens de normstelling van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door de grote civiele en militaire luchtvaart neergelegd. De berekeningssystematiek is van toepassing op alle vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving lichter dan 6000 kg, tenzij deze gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegeroutes als luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg.

Uit de door Eindhoven Airport N.V. overlegde onderzoeksrapporten Milieueffecten Gewijzigd Gebruiksplan 2013 en Milieueffecten Gebruiksplan 2014 volgt dat de gevraagde capaciteitsuitbreiding leidt tot een grotere geluidsruimte voor het civiele verkeer.

De ABRvS heeft in de uitspraak van 5 augustus 2009 betreffende het aanwijzingsbesluit voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven bij wijze van voorlopige voorziening een 35 Ke-geluidscontour vastgelegd voor het militaire en het civiele verkeer tezamen. De berekening van de geluidscontour gaat voor wat betreft het militaire verkeer uit van de volgevolgen geluidscontour uit 2007 met een opslag van 5% alsmede het gebruik van het militaire luchtvaartterrein door één squadron F-16 jachtvliegtuigen gedurende 6 maanden. Voor het civiele verkeer is gerekend met de volgevolgen geluidscontour uit 2007 met een opslag van 12,5%. De door de ABRvS bij uitspraak van 5 augustus 2009 vastgestelde voorlopige 35 Ke-geluidscontour geldt, totdat een luchthavenbesluit is vastgesteld, als de geluidszone die hoort bij het aanwijzingsbesluit van 17 december 2007.

Bij de beoordeling van de thans voorliggende aanvraag is bezien of het door Eindhoven Airport in de jaren 2013 en 2014 voorziene burgerluchtverkeer kan worden geacommodeerd binnen deze geldende



geluidszone. Dat is het geval. Onderdeel van de militaire input voor de geluidscontour zoals vastgesteld door de ABRvS is het gebruik door F-16 jachtvliegtuigen tot maximaal de stationering van één squadron F-16 jachtvliegtuigen gedurende 6 maanden. Deze stationering is aan de orde bij grootschalig onderhoud van het militaire luchtvaartterrein Leeuwarden of Volkel. Inmiddels is vast komen te staan dat dit onderhoud niet in 2013 of 2014 zal plaatsvinden. Gelet hierop kan ook met vergunning van de door Eindhoven Airport N.V. gevraagde verruiming binnen de geldende geluidszone worden gebleven.

## **2.8 Emissies van luchtverontreinigende stoffen, luchtkwaliteit en geur**

Voor het toetspunt emissie van luchtverontreinigende stoffen bestaat binnen de Luchtvaartwet geen wettelijk kader. De Wet milieubeheer schrijft niet voor dat ontheffingen ex artikel 33 Luchtvaartwet aan deze wet getoetst dienen te worden. De minister van Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu achten het evenwel in het kader van de algemene belangenafweging opportuun om naar de emissie van luchtverontreinigende stoffen en naar luchtkwaliteit (immissies) te kijken.

### ***Emissies***

Voor het maken van een kwantitatieve beoordeling is gebruik gemaakt van de onderzoeksrapporten 'Milieueffecten Gewijzigd Gebruiksplan Eindhoven Airport 2013' en 'Milieueffecten Gebruiksplan Eindhoven Airport 2014' van juli 2012 van To70 (12.273.02). Daarnaast zijn ook de resultaten meegenomen van het MER Eindhoven en het NLR/KEMA-rapport van januari 2007 (NLR-CR-2006-443 versie 2 'Luchtkwaliteit rondom het luchtvaartterrein Eindhoven').

Uit de To70 onderzoeksrapporten 'Milieueffecten Gewijzigd Gebruiksplan 2013 Eindhoven Airport' en 'Milieueffecten Gebruiksplan 2014 Eindhoven Airport' van juli 2012 blijkt dat de emissies niet bovenmatig toenemen ten opzichte van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen.

Voor het MER zijn berekeningen uitgevoerd voor koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>), koolstofmonoxide (CO), vluchtige organische stoffen (CxHy), fijn stof (PM<sub>10</sub>), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK), benzeen, lood (Pb) en koolwaterstoffen.

In het MER zijn de emissies van luchtverontreinigende stoffen (militair en burger vliegverkeer) bepaald voor onder andere het groeialternatief waarbij sprake is van 26.409 civiele vliegtuigbewegingen per jaar. Hoewel het aantal civiele vliegtuigbewegingen voor 2013 en 2014 boven het aantal genoemd in het MER ligt, staat daar tegenover dat het MER uit gaat van zowel het civiele verkeer als het militaire verkeer, het AMB verkeer en het recreatieve verkeer. Door het vertrek van de F-50's en F-60's bestaat de huidige vlootsamenstelling van de Koninklijke Luchtmacht echter uit één toestel minder dan de vlootsamenstelling zoals meegenomen in het MER. Daarnaast is in het MER uitgegaan van het gebruik door F-16 jachtvliegtuigen behorende bij een reserveveldfunctie voor één squadron gedurende een jaar, terwijl inmiddels vaststaat dat het F-16 squadron in 2013 of 2014 niet op Eindhoven gestationeerd zal worden. Emissies zullen in 2013 en 2014 dan ook niet uitkomen boven de emissies die zijn berekend in het MER, die al aanvaardbaar zijn geacht bij de vaststelling van het aanwijzingsbesluit 2007. Gelet hierop wordt de toename van de emissies ten gevolge van dit besluit eveneens aanvaardbaar geacht.

### ***Luchtkwaliteit (immissies)***

De concentratieberekeningen uit het MER laten zien dat de grenswaarden voor alle toetsingsjaren niet worden overschreden voor de jaargemiddelde PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, lood- en benzeen concentraties, het 98 percentiel van de 8-uurgemiddelde CO concentratie, het maximaal aantal toegestane jaarlijkse overschrijdingen van de uurgemiddelde SO<sub>2</sub>, de 24-uurgemiddelde SO<sub>2</sub> en de uurgemiddelde NO<sub>2</sub> concentraties. De Wet milieubeheer grenswaarde voor de jaargemiddelde NO<sub>2</sub> concentratie wordt niet overschreden in 2015. De Wet milieubeheer grenswaarde voor het maximaal aantal toegestane overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM<sub>10</sub> concentratie wordt niet overschreden in 2010 en 2015. De MTR-waarde van het (voormalige) ministerie van VROM voor PAK (BaP) wordt overschreden. Uit het MER blijkt voorts dat de berekende concentraties, met uitzondering van NO<sub>2</sub> en PAK (BaP), ruim onder de toetsingswaarden van de Wet milieubeheer blijven. Wat betreft NO<sub>2</sub> toont het MER aan dat de luchtconcentraties hoofdzakelijk door de achtergrondconcentraties wordt bepaald. De overschrijding van de MTR grenswaarde voor PAK (BaP) wordt veroorzaakt door het wegverkeer. De bijdrage van het luchtvaartterrein (militair en burger luchtverkeer) is op de receptorpunten steeds minder dan 1%. De overschrijdingen van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PAK (BaP) worden niet veroorzaakt door het vliegverkeer.

Ook ten aanzien van de concentraties geldt dat bij de berekeningen is uitgegaan van het gebruik door F-16 jachtvliegtuigen behorende bij een reserveveldfunctie voor één squadron gedurende een jaar. Dit





gebruik zal als gezegd in 2013 en 2014 niet plaatsvinden. De concentraties zullen in die jaren, ook met het verruimde civiele gebruik, niet uitkomen boven de concentraties die zijn berekend in het MER.

Het effect op de luchtkwaliteit als gevolg van de (verwachte) toename van het wegverkeer van en naar het luchtvaartterrein Eindhoven dat een relatie heeft met de toename van de vliegtuigbewegingen op het burgergedeelte van het luchtvaartterrein is zeer klein ten opzichte van het wegverkeer dat al gebruik maakt van de snelweg A2. De To70 onderzoeksrapporten 'Milieueffecten Gewijzigd Gebruiksplan Eindhoven Airport 2013' en 'Milieueffecten Gebruiksplan Eindhoven Airport 2014' concluderen dat de toename PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> – ten opzichte van het jaar ervoor – die direct te relateren is aan een toename van het wegverkeer als gevolg van een toename van het aantal passagiers van en naar Eindhoven Airport met de auto, beperkt is tot maximaal circa 0,079 respectievelijk 0,054 % per jaar. Deze toename is zeer gering en wordt, gelet op de belangen die zijn gemoeid met de gevraagde verruiming, aanvaardbaar geacht.

### **Geur**

Uit het MER blijkt dat de provinciale richtwaarde voor geur wordt overschreden. De 98-percentiel 1 ge/m<sup>3</sup> geurcontour voor het groeialternatief ligt ongeveer 1 km buiten het luchtvaartterrein. Binnen deze contour liggen een paar woningen. De 3 ge/m<sup>3</sup> contour ligt nagenoeg geheel op het luchtvaartterrein. Ook hier geldt dat deze in het MER berekende waarden, gelet op het achterwege blijven van de stationering van de F-16 jachtvliegtuigen, met het verruimde civiele gebruik niet overschreden zullen worden. De berekende effecten qua geur zijn in het aanwijzingsbesluit van 2007 al aanvaardbaar geacht.

Uit het vorenstaande volgt dat de aspecten emissies, luchtkwaliteit en geur geen belemmering vormen voor de gevraagde wijziging van de ontheffing voor 2012–2013.

## **2.9 Externe veiligheid**

Voor de beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen bij Amsterdam Airport Schiphol is een rekenmodel ontwikkeld voor kwantitatieve risico-analyse. Dit betreft een methodiek die bestaat uit drie modellen; het ongevalskansmodel, het ongevalsklokatiemodel en het ongevalsgevolgenmodel. Vergelijkbare rekenmodellen zijn gemaakt voor burger regionale luchtvaart. Voorts is een rekenmodel gemaakt voor militaire jachtvliegtuigen en vaste vleugeltransportvliegtuigen. Een formeel beoordelingskader van externe veiligheid voor militaire luchtvaartterreinen zoals Eindhoven ontbreekt op dit moment. Wel is door de toenmalige Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door middel van een brief d.d. 11 december 2006 aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant aangegeven dat er planologisch interimbeleid gevoerd dient te worden op basis van de 10<sup>-6</sup> plaatsgebonden risicocontour, zoals opgenomen in het MER voor het aanwijzingsbesluit Eindhoven

Externe veiligheidsbeleid (ev-beleid) heeft tot doel het beschermen van kwetsbare en minder kwetsbare bestemmingen (woningen, scholen, ziekenhuizen, bedrijven, kantoren, et cetera) tegen activiteiten die een gevaar (kunnen) opleveren. Externe veiligheid rond luchtvaartterreinen richt zich op effecten als direct gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzing van het luchtvaartterrein bevinden. Binnen het ev-beleid worden in het algemeen twee soorten risico onderscheiden: het plaatsgebonden risico (PR, voorheen het individueel risico genoemd) en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans, per jaar, dat een denkbeeldig persoon die gedurende een jaar permanent op dezelfde locatie verblijft, komt te overlijden als direct gevolg van een vliegtuigongeluk. Groepsrisico is het risico dat een of meer mensen tegelijk komen te overlijden ten gevolge van een vliegtuigongeluk. Ev-beleid richt zich op het beheersen van de risico's. Het Totaal Risico Gewicht (TRG) tenslotte is een maat waarmee in één getal het risico van de luchthaven wordt weergegeven.

In het MER is het plaatsgebonden risico uitgerekend van het gezamenlijke militaire en civiele vliegverkeer en gepresenteerd in de vorm van plaatsgebonden risico-contouren. Tevens is het Totaal Risico Gewicht (TRG) berekend van het gezamenlijke vliegverkeer. Het plaatsgebonden risico en het TRG zijn ook separaat berekend voor het militaire vliegverkeer en voor het burgervliegverkeer. Zowel voor de omvang van de plaatsgebonden risicocontouren als voor de hoogte van het TRG geldt dat de grootste bijdrage wordt geleverd door het militaire vliegverkeer. Het militaire verkeer levert ongeveer tweederde van het totale TRG.

Het TRG is één getalswaarde waarin geen rekening wordt gehouden met de positie van het vliegverkeer ten opzichte van de bebouwing. Dit laatste aspect is wel verdisconteerd in de contouren van het plaatsgebonden risico, waar de vliegroutes onderdeel zijn van de berekening. De vliegroutes liggen zo optimaal mogelijk ten opzichte van woonbebouwing. De draaiing van de baanrichting van de



vliegbasis Eindhoven in het begin van de jaren tachtig van de vorige eeuw heeft ruimte geboden voor een optimale ligging van vliegroutes en de afhandeling van vliegtuigbewegingen. Hierbij is rekening gehouden met vliegtuigtechnisch en verkeersleiding-technische aspecten, alsmede met geluid en veiligheid. De PR-contouren geven daarmee een beter inzicht in de verdeling van de externe veiligheid in de omgeving van het luchtvaartterrein.

De gebieden waar de risico's het hoogste zijn liggen nabij de baankoppen. Zulks blijkt uit het MER Eindhoven. Daar is geen of weinig bebouwing aanwezig. De  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour ligt binnen de 35 Ke-geluidszone, alleen in het verlengde van de start- en landingsbaan ligt de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour door de puntige vorm iets buiten de 35 Ke-contour.

Bij de beoordeling van de aanvraag is bezien of met de gevraagde capaciteitsuitbreiding kan worden gebleven binnen de effecten op externe veiligheid zoals weergegeven in het MER. Hoewel het aantal civiele vliegtuigbewegingen voor 2013 en 2014 boven het aantal genoemd in het MER ligt, staat daar tegenover dat het MER uitgaat van zowel het civiele verkeer als het militaire verkeer, het AMB verkeer en het recreatieve verkeer. Door het vertrek van de F-50's en F-60's bestaat de huidige vlootsamenstelling van de Koninklijke Luchtmacht echter uit één toestel minder dan de vlootsamenstelling zoals meegenomen in het MER. Daarnaast is in het MER uitgegaan van het gebruik door F-16 jachtvliegtuigen behorende bij een reserveveldfunctie voor één squadron gedurende een heel jaar, terwijl inmiddels vaststaat dat het F-16 squadron in 2013 of 2014 niet op Eindhoven gestationeerd zal worden. De externe veiligheidsrisico's zullen in 2013 en 2014 dan ook niet uitkomen boven risico's zoals die zijn berekend in het MER, die al aanvaardbaar zijn geacht bij de vaststelling van het aanwijzingsbesluit 2007.

Het aspect externe veiligheid vormt hiermee geen belemmering voor het wijzigen van de ontheffing voor 2013 en het verlenen van de ontheffing voor 2014.

## 2.10 Slaapverstoring

In de rapporten 'Milieueffecten Gewijzigd Gebruiksplan 2013 Eindhoven Airport' en 'Milieueffecten Gebruiksplan 2014 Eindhoven Airport' van To70 is onderzoek gedaan naar slaapverstoring. Het aantal ernstig slaapverstoorden is blijkens deze onderzoeken in 2013 en 2014 gelijk, namelijk 14/16 (afhankelijk van of zonder of met meteomarge wordt gerekend) in de 42 dB Lnight contour en 1 in de 48 dB Lnight contour.

Het verwachte aantal ernstig slaapverstoorden is naar ons oordeel dermate gering dat het geen belemmering vormt voor het wijzigen van de ontheffing voor 2013 en het verlenen van de ontheffing voor 2014.

## 2.11 Conclusie

De met de aanvraag beoogde verruiming van het burgermedegebruik van de vliegbasis Eindhoven past binnen de door het Kabinet en de Tweede Kamer voorziene ontwikkeling van Eindhoven Airport. Over het verruimde gebruik zijn afspraken gemaakt met de regiopartijen. De regionale overeenkomst staat niet aan het verruimde gebruik in de weg. Met het verruimde gebruik geeft Eindhoven Airport uitvoering aan de eerste fase van het Aldersadvies. Het was de bedoeling dat dit zou gebeuren onder de vlag van het luchthavenbesluit. Door de vertraging die is opgetreden bij het opstarten van de procedure om te komen tot dat luchthavenbesluit bleek dat niet mogelijk. De gevraagde (wijziging van de) ontheffing biedt Eindhoven Airport de mogelijkheid om ondanks het uitblijven van het luchthavenbesluit toch de in fase 1 van het Aldersadvies beschreven ontwikkeling in te zetten. Het verruimde gebruik levert bovendien een bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio en geeft invulling aan de marktbehoefte naar meer bestemmingen zodat Eindhoven Airport de kapitaalintensieve luchthaveninfrastructuur en -voorzieningen op een financieel economisch gezonde basis (blijven) exploiteren. Uit de milieurapporten blijkt dat het verruimde gebruik geen onaantoonbare gevolgen heeft voor de omgeving. Alles afwegende is het bevoegd gezag van oordeel dat de gevraagde (wijziging van de) ontheffing kan worden verleend.

## 4. Overige overwegingen

### 4.1 Advies COVM

Met een brief d.d. 31 juli 2012 is namens de minister van Defensie advies gevraagd aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM) Vliegbasis Eindhoven. In een reactie laat de COVM weten dat zij in kan stemmen met het concept besluit.



---

## 4.2 Meldingsplicht exploitant

De ontheffing is gebaseerd op artikel 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet, waarbij de exploitant wordt ontheven van de verbodsbepaling een luchtvaartterrein te gebruiken of te doen of te laten gebruiken in strijd met de bepalingen en voorschriften bij de aanwijzing gesteld. Deze beschikking voorziet voorts in een uitdrukkelijke meldingsplicht voor Eindhoven Airport N.V. Zij dient opgave te doen van de maandelijks gerealiseerde aantallen vliegtuigbewegingen met civiele luchtvaartuigen. Overigens geldt dat in 2013 en 2014 zal worden gehandhaafd op aantallen vliegtuigbewegingen.

## 4.3 Termijn

Eindhoven Airport N.V. heeft wijziging van de ontheffing verzocht voor 2013 alsmede ontheffing voor 2014.

Op dit moment wordt een luchthavenbesluit Eindhoven opgesteld. Dit luchthavenbesluit vormt de basis voor het verlenen van een vergunning voor het burgermedegebruik. De aangekondigde bezuinigingen bij het Ministerie van Defensie en de daarmee samenhangende reorganisatie hebben het proces voor het nemen van een luchthavenbesluit vertraagd. Het is op dit moment de verwachting dat eind 2013 een luchthavenbesluit kan worden vastgesteld en de vergunning voor het burgermedegebruik kan worden verleend. Aangezien een exacte datum van vergunningverlening nog niet bekend is en dus niet vaststaat dat het nieuwe wettelijke regime voor 1 januari 2014 van kracht zal zijn wordt de duur van deze beschikking gekoppeld aan het moment van het verlenen van de vergunning voor het burgermedegebruik.

De gewijzigde ontheffing voor 2013 en de ontheffing voor 2014 worden daarom verleend tot het moment dat voor Eindhoven Airport een vergunning voor burgermedegebruik is verleend.