



Medegebruik militaire luchtvaartterreinen

19 december 2011

Nr. MLA/209/2011

De Minister 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 artikel 31 en 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47);

Gelezen de aanvraag van Eindhoven Airport N.V. d.d. 23 mei 2011;

Gezien het advies van de, op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet ingestelde, Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven d.d. 7 december 2011, onder nummer COVM-EHV-11-027.

Besluiten:

Artikel 1

Aan Eindhoven Airport N.V., waaronder mede begrepen haar eventuele rechtsopvolgster onder algemene titel, wordt ten behoeve van de exploitatie van een burgerareaal op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven, zoals nader aangegeven op een bij deze beschikking behorende kaart, ontheffing verleend van het in artikel 31, eerste lid, van de Luchtvaartwet opgenomen verbod op het luchtvaartterrein bouwwerken of andere opstellen op te richten of te hebben dan wel gewassen te planten of te hebben dan wel op het luchtvaartterrein roerende zaken te hebben of graafwerk te verrichten, anders dan in verband met de dagelijkse exploitatie of het dagelijks onderhoud van het luchtvaartterrein.

Artikel 2

1. Aan Eindhoven Airport N.V., waaronder mede begrepen haar eventuele rechtsopvolgster onder algemene titel, wordt ten behoeve van de exploitatie van het burgerluchtvaartverkeer op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven, ontheffing verleend van het gestelde in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet onder toepassing van de hierna volgende bepaling.
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 en voor het jaar 2013 een maximum aantal gesteld van 28.050.

Artikel 3

1. Het in artikel 2 bedoelde burgermedegebruik is 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 het vorige lid gestelde verbod geldt niet voor het burgermedegebruik dat volgens schema of vliegplan op werkdagen tussen 21.45 uur en 22.45 uur, op zaterdagen tussen 19.00 uur en 20.00 uur en op zon- en feestdagen tussen 21.00 uur en 22.00 uur had moeten arriveren, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij aankomst is vertraagd, indien de landing niet later dan één uur na de hiervoor genoemde tijdstippen 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.
3. Het in lid 1 gestelde verbod geldt niet voor het burgermedegebruik dat volgens schema of vliegplan op werkdagen tussen 21.45 uur en 22.45 uur, op zaterdagen tussen 19.00 uur en 20.00 uur en op zon- en feestdagen tussen 21.00 uur en 22.00 uur had moeten vertrekken, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij vertrek is vertraagd, indien het vertrek niet later dan één uur na de hiervoor genoemde tijdstippen 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.
4. 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.

Artikel 4

1. Eindhoven Airport N.V. doet binnen een maand na inwerkingtreding van deze beschikking opgave aan de Commandant Vliegbasis Eindhoven van alle, voor het betreffende kalenderjaar geplande vliegtuigbewegingen met de onder deze beschikking vallende burgerluchtvaartuigen. Voor het jaar daarna zal uiterlijk 31 oktober voorafgaand aan het betreffende jaar de opgave worden gedaan.
2. De opgave, als bedoeld in het eerste lid, behelst:
 - a. type luchtvaartuig;
 - b. brandrisicoklasse van het luchtvaartuig;
 - c. maximale LCN-waarde;
 - d. onderverdeling in werkdagen (maandag t/m vrijdag) en weekenddagen (zaterdag, zondag en feestdagen);
 - e. onderverdeling in tijdklassen binnen een etmaal van de start c.q. landing.
3. Eindhoven Airport N.V. doet maandelijks opgave aan de Commandant Vliegbasis Eindhoven van alle daadwerkelijk uitgevoerde vliegtuigbewegingen met de onder deze beschikking vallende burgerluchtvaartuigen.
4. De opgave, als bedoeld in het derde lid, behelst:
 - a. type luchtvaartuig;
 - b. brandrisicoklasse van het luchtvaartuig;
 - c. actuele LCN-waarde;
 - d. datum en tijdstip start c.q. landing;
 - e. vluchtnummer.

Artikel 5

Van deze beschikking mag slechts, voor zover het niet het burgerareaal betreft, gebruik worden gemaakt:

- a. indien de vereiste privaatrechtelijke vergunning is verkregen en met inachtneming van de daarbij gestelde voorwaarden;
- b. onder inachtneming van het gestelde in de beschikking van de Minister van Defensie van 8 mei 1967, nr. 202.620/11K, zoals sedertdien gewijzigd, houdende Algemene en Bijzondere voorwaarden betreffende het gebruik van militaire luchtvaartterreinen door derden;
- c. mits de voor het militair luchtvaartterrein Eindhoven geldende geluidszone voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting niet wordt overschreden;
- d. voorzover 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.

Artikel 6

Deze beschikking treedt in werking met ingang van 1 januari 2012 en komt te vervallen op 1 januari 2014 of zoveel eerder als een vergunning voor burgermedegebruik is verleend op grond van de Wet luchtvaart.

Deze beschikking zal in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 19 december 2011

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



Hoofddorp, 19 december 2011

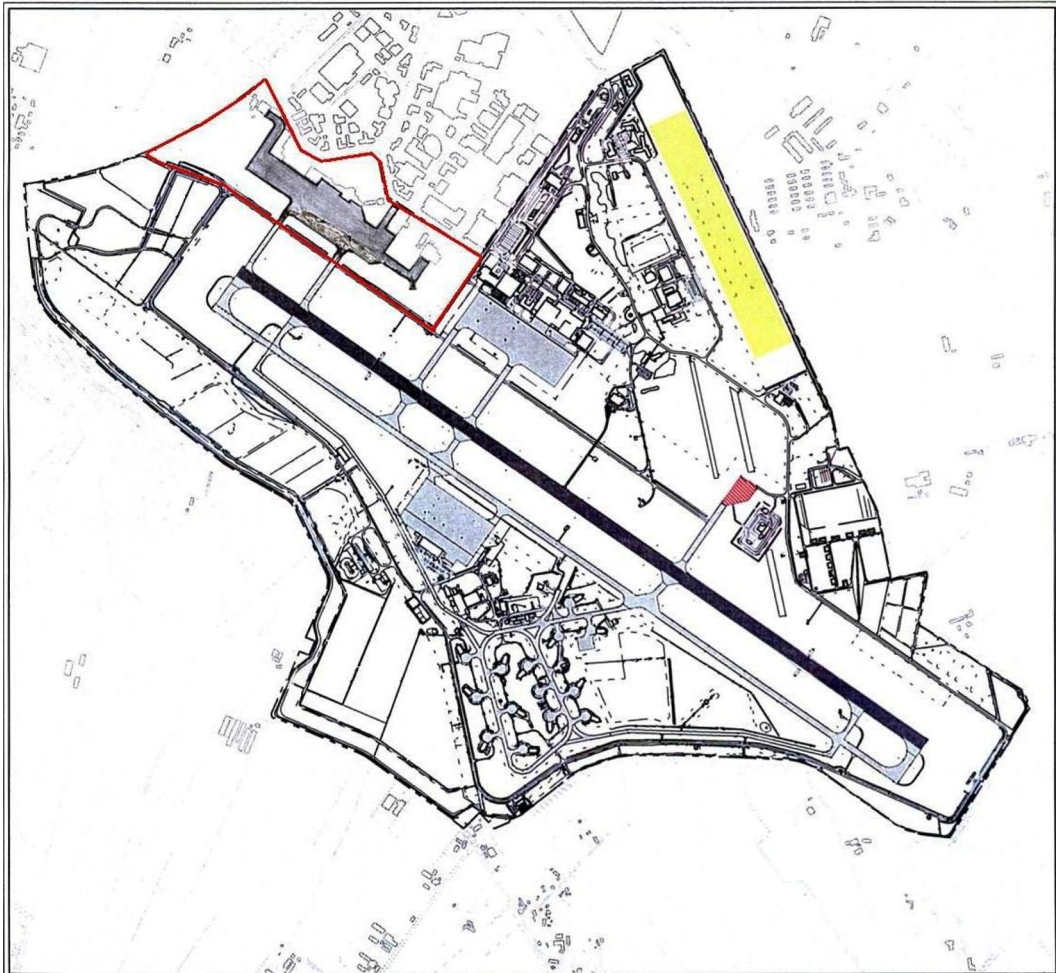
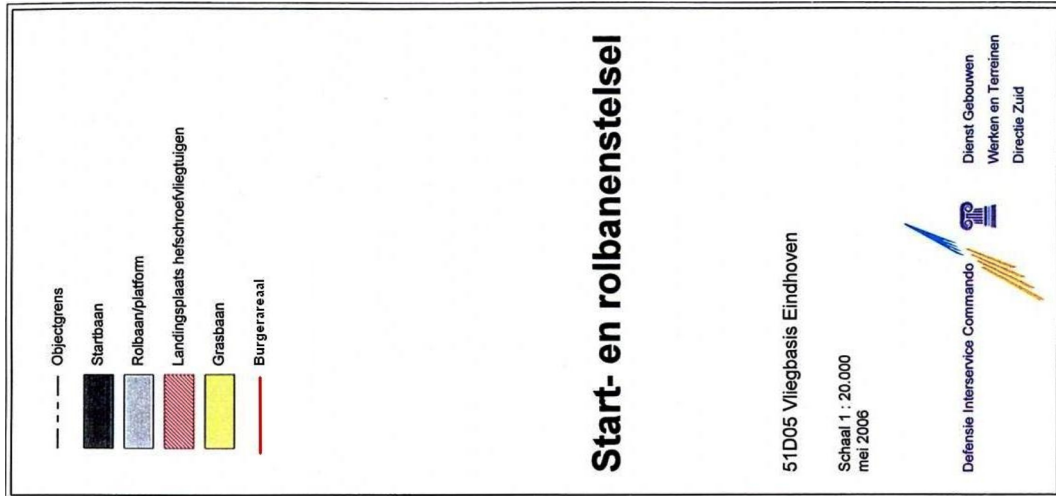
*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
voor deze:
J.W. Bossenbroek,
Senior Inspecteur IVW.*

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 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.

BIJLAGE

Bijlage kaartje burgerareaal Eindhoven Airport N.V.





TOELICHTING

1. Achtergronden

Het militaire luchtvaartterrein Eindhoven is een op basis van de Luchtvaartwet aangewezen militair luchtvaartterrein. Op dit militaire luchtvaartterrein vindt op permanente basis burgermedegebruik plaats. Het commercieel burgermedegebruik wordt afgehandeld door Eindhoven Airport N.V. (voorheen: Stichting Vliegveld Welschap).

Bij besluit d.d. 18 december 2007 is op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet een nieuw aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven vastgesteld. Het oude aanwijzingsbesluit van 5 mei 1978 (Stcrt. 122) omvatte alleen de aanwijzing van de percelen met kadastrale gegevens waarop het luchtvaartterrein is gelegen. Met het koninklijk besluit van 6 september 1979 (Stcrt. 179) heeft de Kroon beroepen ongegrond verklaard en het aanwijzingsbesluit met enkele voorwaarden aangevuld. Daarbij is onder andere bepaald dat de geluidsbelasting nabij het luchtvaartterrein de grens van 35 Kosteneenheden (Ke), zoals aangegeven op een bij het koninklijk besluit behorende kaart, niet mag overschrijden. Met een wijzigingsbeschikking is in 1987 een gedeelte van de aanwijzing ingetrokken. Met het nieuwe aanwijzingsbesluit zijn zowel de ligging van het luchtvaartterrein als de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszone vastgesteld en is het aanwijzingsbesluit van 5 mei 1978, zoals aangepast en aangevuld bij het Koninklijk Besluit van 6 september 1979, ingetrokken.

Op 28 augustus 1981 heeft de Staat der Nederlanden zich tegenover de Stichting Vliegveld Welschap bij overeenkomst, in verband met de exploitatie van een burgerareaal op het luchtvaartterrein Eindhoven, verbonden tot het verlenen van medegebruik van dit luchtvaartterrein. Uit de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet volgt in zijn algemeenheid dat een aangewezen militair luchtvaartterrein niet mag worden gebruikt ten behoeve van de civiele luchtvaart. Van dit verbod kan door de Minister van Defensie en de Minister van Infrastructuur en Milieu ontheffing worden verleend. In een besluit op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet van 25 oktober 1982 nr. CWW82/012/Directie Juridische Zaken/Stcrt. 1982, 237; gewijzigd d.d. 20 augustus 1985 nr. CWW85/012/Stcrt. 1985, 212 (de 'basisbeschikking') is bepaald onder welke voorwaarden burgermedegebruik kon plaatsvinden. Daarbij zijn onder andere strenge condities gesteld met betrekking tot de lengte en Load Classification Number (LCN) van burgerluchtvaartuigen.

Vanwege aantoonbare vervoersbehoeften zijn sinds de jaren tachtig, telkenmale voor de duur van enige jaren, aanvullende beschikkingen gegeven voor het zogenaamde 'zware' medegebruik. De kwalificatie 'zwaar' houdt verband met de sterkte van de start-/landingsbaan en wordt alleen gehanteerd voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Gelet op een in 1997 doorgevoerde reconstructie van de start- en landingsbaan, ten behoeve van de vernieuwde en verzwaarde luchttransportvloot van de Koninklijke Luchtmacht, was een getalsmatige beperking op zich niet meer nodig.

In augustus 2000 is een regionaal akkoord getekend tussen Eindhoven Airport N.V. en diverse regionale partijen. In het regionaal akkoord is onder andere overeengekomen dat het onderscheid tussen 'lichte' en 'zware' vliegtuigbewegingen, wat partijen betreft, zou kunnen worden opgeheven. Daarbij is afgesproken dat Eindhoven Airport N.V. zich bij de exploitatie van de luchthaven zal houden aan een maximale grens van geluidhinder van 4,65 km², binnen een door het Rijk op te stellen 35 Ke-geluidszone.

Als overgangsregime is daarbij vastgesteld dat Eindhoven Airport N.V. binnen het aantal van 18.050 vliegtuigbewegingen jaarlijks 300 zware vliegtuigbewegingen meer zou mogen uitvoeren tot 2.000 in het jaar 2004.

Aangezien de rijksoverheid niet bij de overeenkomst was betrokken is de regionale overeenkomst aan de toenmalige ministers van Defensie en van Verkeer en Waterstaat aangeboden met het verzoek om de civielrechtelijke afspraken van partijen neer te leggen in regelgeving. Voor een deel heeft dit plaatsgevonden. In een aanvullende beschikking 2000–2004 zijn nadrukkelijk de in het regionaal akkoord overeengekomen hoeveelheid vliegtuigbewegingen met 'zware' luchtvaartuigen overgenomen.

Op 29 april 2003 hebben de bij de regionale overeenkomst betrokken partijen een wijziging van de regionale overeenkomst getekend. Vastgesteld is 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. In dit kader zijn partijen overeengekomen dat het onderscheid 'licht-zwaar', wat deze partijen betreft, kan komen te vervallen. Daarnaast is op 12 oktober 2010 een wijziging van de regionale overeenkomst getekend waarin is vastgelegd dat vanaf 2011 jaarlijks wordt uitgegaan van een maximale 35 Ke-geluidsoppervlakte van 4,1 km², waarbinnen Eindhoven Airport N.V. vrij is burgerluchtvaart te accommoderen. Deze laatste wijziging van de regionale overeenkomst was naar



aanleiding van de uitspraak op 5 augustus 2009 van de Raad van State (ABRvS) op de beroepen tegen het besluit van 18 december 2007 ingevolge de Luchtvaartwet, waarbij de voor de luchtvaart bestemde gronden van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven zijn aangewezen en de geluidszone rond dit terrein is vastgesteld. Het besluit is, voor zover het de aangewezen gronden betreft, door de ABRvS in stand gelaten, maar is, voor zover het de geluidszone betreft, vernietigd vanwege een motiveringsgebrek in de onderbouwing van de militaire functies en de daarvoor benodigde geluidruimte. Als tijdelijke maatregel heeft de ABRvS met een voorlopige voorziening een geluidszone vastgesteld. Deze is berekend op basis van door de ABRvS geformuleerde uitgangspunten voor het militaire en voor het burgerluchtverkeer.

Op 1 november 2009 is de wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens in werking getreden. Hiermee is een basis gelegd voor het vaststellen van een luchthavenbesluit en het afgeven van een vergunning voor burgermedegebruik met een eigen civiele geluidsruimte. Gelet op de benodigde voorbereidingen is dit voorzien voor het jaar 2013.

Tot slot het volgende. In deze ontheffing is de zogenaamde eenderderegelung niet opgenomen. De reden is dat het standpunt van beide ministeries niet anders is dan voorheen. In het kader van een lopende beroepszaak tegen het besluit 2010 en 2011 is dit standpunt onlangs naar voren gebracht. Kort gesteld houdt het standpunt het volgende in: De minister van Defensie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna bewindspersonen) hebben de belangen van eisers bij zo min mogelijk overlast in het weekend afgewogen tegen de (economische) belangen van Eindhoven Airport. Zij realiseren zich dat het aantal vliegtuigbewegingen zonder eenderderegelung (aanzienlijk) hoger is dan met eenderderegelung het geval zou zijn (geweest). Daar staat tegenover dat herinvoering van de eenderderegelung leidt tot aanzienlijke welvaartsschade. De als gevolg van herinvoering van de eenderderegelung te verwachten effecten zijn voorts niet in overeenstemming met het vigerende beleid zoals neergelegd in de Luchtvaartnota. Daarbij komt dat (mede in het kader van de Alderstafel) maatregelen zijn en worden getroffen om de geluidsproductie van vliegtuigen zoveel mogelijk terug te dringen.

Deze maatregelen dragen bij aan vermindering van de geluidsproductie van vliegtuigen en daarmee aan vermindering van de door omwonenden van de luchthaven ondervonden geluidsoverlast. In het licht van het bovenstaande is de toename van het aantal vliegtuigbewegingen in het weekend die mogelijk is zonder eenderderegelung naar het oordeel van de bewindspersonen aanvaardbaar.

2. De aanvraag

De aanvraag van Eindhoven Airport N.V. van 23 mei 2011 strekt tot het verlenen van een ontheffing op grond van artikel 33 Luchtvaartwet tot een maximum van 26.449 en 28.125 civiele vliegtuigbewegingen voor respectievelijk 2012 en 2013 door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving lichter dan 6.000 kg, alsmede voor 500 civiele vliegtuigbewegingen per jaar door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6.000 kg, die de grote vliegroutes of vliegprocedures volgen.

Bij de aanvraag van Eindhoven Airport N.V. zijn tevens aangeboden de Voorlopige Gebruiksplannen Eindhoven Airport 2012 en 2013 en het onderzoeksrapport T070 'Milieueffecten Gebruiksplan Eindhoven Airport 2012 en 2013'.

3. Beoordeling van de aanvraag

De Luchtvaartwet 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.

Door de inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit van december 2007 is de grondslag van de zogenaamde basisbeschikking uit 1982 komen te vervallen. In deze beschikking werd namelijk verwezen naar het besluit van 5 mei 1978 (Stcrt. 122) en het daarbij behorende koninklijk besluit van 6 september 1979 (Stcrt. 179), waarbij de Kroon beroepen ongegrond verklaarde en het aanwijzingsbesluit met enkele voorwaarden aanvulde. Om die reden is in december 2007 een integraal besluit opgesteld, waarbij ook ontheffing is gegeven van artikel 31 van de Luchtvaartwet, en dat vindt thans weer plaats.

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 luchtverontreini-



gende stoffen en externe veiligheid. Voorts is een belangenafweging gemaakt met betrekking tot de emissies van luchtverontreinigende stoffen. Voor de toetsingen aan milieuaspecten is 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.

3.1 Beleid

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).

Daarnaast is door de provincie Noord-Brabant beleid geformuleerd in de 'Notitie luchtvaart' en in de 'Actualisatie Notitie Luchtvaart'. Door de provincie wordt groei van het burgerluchtvaartverkeer op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven aanvaardbaar geacht, binnen de milieuhygiënische randvoorwaarden, waaronder de landelijk geldende milieunormen en de vast te stellen Ke-geluidszonering.

Het nationaal ruimtelijk beleid in de Nota Ruimte is erop gericht om ruimte te scheppen voor verschillende ruimtevrage functies. Meer specifiek richt het rijk zich op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Een van de doelen die het rijk zich in dit verband heeft gesteld is het ontwikkelen van nationaal stedelijke netwerken en stedelijke centra. Het gaat hierbij ook om de versterking van de kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en verbetering van de bereikbaarheid.

In de Nota Ruimte is opgemerkt dat de regio Zuidoost-Brabant na de Randstad de meest internationaal georiënteerde regio van Nederland is. Dit wordt versterkt door, onder meer, de aanwezigheid van de regionale luchthaven Eindhoven Airport. Gezien de spilfunctie van Eindhoven als toptechnologieregio wordt de regio aangeduid als brainport en geldt het als een van de toonaangevende kennis- en innovatieregio's van Europa. Voor Nederland is van belang om de kennis- en innovatiekracht van de brainport te behouden en te versterken. Het locatiebeleid in de Nota Ruimte en het beleid ten aanzien van centrumvorming in nationaal stedelijke netwerken ondersteunt in ruimtelijke zin de ontwikkeling van brainport en andere kennis- en innovatieclusters. In de Nota Ruimte is een goede aansluiting op het internationale luchtvaartnetwerk van belang geacht voor de economische concurrentiepositie van Nederland. Naast de nationale luchthaven Schiphol spelen ook de regionale luchthavens hierin een rol.

Recente beleidsontwikkelingen

In de brief van 5 februari 2009 aan de heer Alders (Kamerstukken 2008–2009, 29 665, nr. 118) hebben de 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 gesteld om tot 2020 gefaseerd tot een groei van 25.000 extra civiele vliegtuigbewegingen 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 vliegbewegingen. In de eerste fase tot 2015 mogen circa 10.000 extra vliegtuigbewegingen plaatsvinden bovenop het startpunt van 18.050 vliegtuigbewegingen per jaar (totaal 28.050 vliegtuigbewegingen). Volgens het Aldersadvies is hiervoor een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 6 km² 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 nog eens 15.000 vliegbewegingen per jaar (totaal circa 43.050 vliegtuigbewegingen). Volgens het Aldersadvies is hiervoor een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 10,8 km² 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 (vroeger en later dan



zonder home carrier het geval is). 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 geleid tot een nieuwe planning waarbij de verwachting is dat het luchthavenbesluit pas in 2013 is afgerond. De periode van drie jaar waarin de groei van de eerste tranche zou moeten plaatsvinden eindigt uiterlijk eind 2015. Gelet hierop past het verzoek van Eindhoven Airport N.V. voor een toename van het aantal vliegtuigbewegingen tot en met 2013 in het tijdsbestek van het Alders advies. Vooralsnog wordt uitgegaan van een militaire luchthaven Eindhoven met burgermedegebruik, waarvoor een militair luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart nodig is.

Wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen verzoekt Eindhoven Airport N.V. voor het jaar 2012 26.949 vliegtuigbewegingen en voor het jaar 2013 28.625 vliegtuigbewegingen. Dit zijn vliegtuigbewegingen die voor wat betreft type en gebruik overeenkomen met de huidige praktijk en waarbij nog geen sprake is van de *businesscase* zoals die ten grondslag ligt aan het Aldersadvies Eindhoven. Dit betekent dat in deze beschikking geen rekening wordt gehouden met een verschuiving van vliegtuigbewegingen naar vroegere en latere tijdstippen zoals opgenomen in het Aldersadvies. Om die reden kunnen de vliegtuigbewegingen worden geaccomodeerd binnen een geluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van 4,1 km² (berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde). Gelet op het feit dat nog wordt gewerkt aan de implementatie van het Aldersadvies, dat op dit moment nog geen sprake is van het vaststellen van een civiele geluidsruimte en dat het Aldersadvies tevens voorwaarden, in de zin van monitoring en evaluatie, koppelt aan een verdere doorgroei na de eerste tranche, wordt in deze beschikking de grens gesteld op 28.050 vliegtuigbewegingen. Voor het jaar 2012 wordt in deze ontheffing het verzochte aantal van maximaal 26.949 vliegtuigbewegingen toegestaan. Voor het jaar 2013 wordt in deze ontheffing maximaal 28.050 vliegtuigbewegingen toegestaan.

3.2 Vervoersbehoefte

Als gevolg van het besluit van 10 juli 2006 (aanvullende ontheffing voor 14.000 'zware' vliegtuigbewegingen voor de jaren 2006 en 2007) en het besluit van 20 december 2007 (MLA/183/2007) en het besluit van 22 december 2009 (MLA189/2009) is een groei van het aantal bestemmingen in Europa en aantallen 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 kredietcrisis, 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 gegroeid met 25% ten opzichte van 2009 en in 2009 8% ten opzichte van 2008. De verwachting is dat er in 2011 25% groei zal plaatsvinden ten opzichte van 2010. Het maximaal toegestane aantal vliegtuigbewegingen voor 2011 kan helemaal worden ingevuld met de huidige aanvragen van luchtvaartmaatschappijen.

Deze aanvragen van luchtvaartmaatschappijen vormen dan ook de basis voor het verzoek inzake aantallen vliegtuigbewegingen voor 2012 en 2013. Voor het jaar 2012 is de vervoersbehoefte gesteld op 26.949. Voor het jaar 2013 wordt een vervoersbehoefte voorzien van 28.625 vliegtuigbewegingen.

De door Eindhoven Airport N.V. geconstateerde behoefte voor 2012 en 2013 van respectievelijk 26.949 en 28.625 bewegingen wordt, mede gelet op de ontwikkelingen in de Europese luchtvaartmarkt, realistisch geacht. Desondanks stelt deze ontheffing een grens bij 28.050 vliegtuigbewegingen. Dit heeft te maken met het Aldersadvies zoals verwoord onder het kopje recente beleidsontwikkelingen in deze toelichting.

3.3 Geluidsbelasting

Wat betreft het toetspunt geluidsbelasting het volgende. In de uitspraak van de ABRvS is een voorlopige voorziening getroffen ten aanzien van de geluidcontour. Voor het civiele luchtverkeer is daarbij uitgegaan van het daadwerkelijk aantal vliegtuigbewegingen in het jaar 2007 met een opslag van 12 1/2%. Dit komt neer op een geluidcontour van 35 Kosteneenheden met een oppervlakte van 4,10 km².

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 (BggI), een algemene maatregel van bestuur op grond van



artikel 25, eerste lid onder a Luchtvaartwet (Stb. 1996, 668, laatstelijk gewijzigd Stb 2005, 320). 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 uitvliegroutes als luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg.

In de uitspraak van de ABRvS is een voorlopige voorziening getroffen ten aanzien van de geluidcontour van het gezamenlijke militaire en civiele luchtverkeer.

Uit het door Eindhoven Airport N.V. overlegde onderzoeksrapport volgt dat met het uitvoeren van respectievelijk 26.949 en 28.625 civiele vliegtuigbewegingen voor 2012 en 2013, 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, binnen een 35 Ke-civiele geluidscontour met een oppervlakte van 4,1 km² zoals opgenomen in de bij voorlopige voorziening van de ABRvS vastgestelde geluidszone wordt gebleven. In het onderzoeksrapport is gerekend met 500 vliegtuigbewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6000 kg die wel de grote routes of procedures volgen. Omdat deze vliegtuigbewegingen zijn verdisconteerd in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden hoeven deze vliegtuigbewegingen niet meer separaat te worden vergund. In deze beschikking zijn deze aantallen daarom samengevoegd en wordt voor het jaar 2012 een maximum aantal vliegtuigbewegingen gesteld van 26.949 en voor het jaar 2013 een maximum aantal gesteld van 28.050. In de gebruiksplannen wordt doorgerekend dat er jaarlijks 500 van deze vliegtuigbewegingen worden uitgevoerd. Het is aan Eindhoven Airport of dit daadwerkelijk plaats zal vinden.

Bepalend is of ze uiteindelijk binnen de 35 Ke-civiele geluidcontour met een oppervlakte van 4,1 km² zoals opgenomen in de bij voorlopige voorziening van de ABRvS vastgestelde geluidszone wordt gebleven. Daarmee wordt ook gebleven binnen de bij de voorlopige voorziening van de ABRvS vastgestelde geluidszone voor het gezamenlijke militaire en civiele vliegverkeer. Een gewijzigde vluchtplanning waardoor nachtstraffactoren aanzienlijk verminderen, resulteert in het kunnen accommoderen van bovengenoemde aantal vliegtuigbewegingen binnen een 35 Ke-civiele geluidcontour met een oppervlakte van 4,1 km².

Om de relatie tussen aantallen vliegtuigbewegingen en nachtstraffactoren nader te kunnen duiden is in artikel 5, lid d, van de ontheffing de term 'effectief' opgenomen. Effectief houdt in dat een vliegtuigbeweging wordt vermenigvuldigd met de bij die vliegtuigbeweging behorende nachtstraffactor. Dit houdt dit in dat het aantal effectieve vliegtuigbewegingen behorende bij de feitelijk uitgevoerde vliegtuigbewegingen niet hoger mag zijn dan het totaal aantal effectieve vliegtuigbewegingen dat is gehanteerd in het door Eindhoven Airport N.V. overlegde onderzoeksrapport.

Concreet houdt het vorenstaande in dat de grens van 26.949 en 28.050 vliegtuigbewegingen voor de jaren 2012 en 2013 nimmer mag worden overschreden. Wat wel mogelijk is dat op andere tijden wordt gevlogen. Dit heeft echter onmiddellijk effect op de aantallen vliegtuigbewegingen. De maximale ruimte hiervoor is bepaald in artikel 5, lid d: '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.

3.4 Emissie van luchtverontreinigende stoffen en luchtkwaliteit

Voor het toetspunt emissie van luchtverontreinigende stoffen bestaat binnen de Luchtvaartwet geen wettelijk kader. Voor het maken van een kwantitatieve beoordeling is gebruik gemaakt van het onderzoeksrapport 'Milieueffecten Gebruiksplan Eindhoven Airport 2012 en 2013' van mei 2011 van To70 (11.273.01) en het onderzoeksrapport 'Milieueffecten Gebruiksplan 2010' van november 2009 van To70. Tot slot 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'). De berekeningen zijn uitgevoerd voor koolstofdioxide (CO₂), koolstofmonoxide (CO), vluchtige organische stoffen (CxHy), fijn stof (PM₁₀), stikstofoxiden (NO_x), zwaveldioxide (SO₂), polyaromatische 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. Hoewel het aantal civiele vliegtuigbewegingen voor 2012 en 2013 boven het aantal genoemd in het MER liggen, staat daar tegenover dat het MER uit gaat van zowel het civiele verkeer als het militaire verkeer, het AMB verkeer en het recreatieve verkeer. Daarbij bestaat door het vertrek van de F-50's en F-60's de huidige vlootsamenstelling van de Koninklijke Luchtmacht uit één toestel minder dan de



vlootsamenstelling zoals meegenomen in het MER. De toetsing zoals die hier wordt weergegeven kan daarom worden gekwalificeerd als conservatief.

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 algemene belangenafweging opportuun om naar de luchtkwaliteit te kijken.

Vrijwillige toetsing aan de Wet milieubeheer laat zien dat de grenswaarden voor alle toetsingsjaren niet worden overschreden voor de jaargemiddelde PM₁₀, SO₂, lood en benzeen concentraties en het 98 percentiel van de 8-uurgemiddelde CO concentratie en het maximaal aantal toegestane jaarlijkse overschrijdingen van de uurgemiddelde SO₂, de 24-uurgemiddelde SO₂ en de uurgemiddelde NO₂ concentraties. De Wet milieubeheer grenswaarde voor de jaargemiddelde NO₂ concentratie wordt niet overschreden in 2015. De Wet milieubeheer grenswaarde voor het maximaal aantal toegestane overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀ concentratie wordt niet overschreden in 2010 en 2015. De MTR-waarde van het ministerie van VROM voor PAK (BaP) wordt overschreden. De provinciale richtwaarde voor geur wordt overschreden.

De 98-percentiel 1 ge/m³ geurcontour voor het groeialternatief ligt ongeveer 1 km buiten het luchtvaartterrein. Binnen deze contour liggen een paar woningen. De 3 ge/m³ contour ligt nagenoeg geheel op het luchtvaartterrein.

Uit het To70 onderzoeksrapport 'Milieueffecten Gebruiksplan Eindhoven Airport 2012 en 2013' van mei 2011 en het onderzoeksrapport 'Milieueffecten Gebruiksplan 2010' van november 2009 blijkt dat de emissies niet bovenmatig toenemen ten opzichte van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen. Daarnaast volgt uit het MER en bovengenoemde rapporten van To70 dat de berekende concentraties, met uitzondering van NO₂ en PAK (BaP), ruim onder de toetsingswaarden van de Wet luchtkwaliteit blijven. Wat betreft NO₂ 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 NO₂ en PAK (BaP) worden niet veroorzaakt door het vliegverkeer.

De omvang van het wegverkeer 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. Het To70 onderzoeksrapport 'Milieueffecten Gebruiksplan Eindhoven Airport 2012 en 2013' concludeert dat de toename PM₁₀ en NO₂ 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 0,1% per jaar.

Uit het vorenstaande volgt dat met het accommoderen van respectievelijk 26.949 en 28.050 civiele vliegtuigbewegingen voor 2012 en 2013 de hoeveelheid emissies van de verschillende stoffen weliswaar toenemen, maar dat de bijdrage van de luchthavengerelateerde emissies ten opzichte van de achtergrondconcentraties en de bijdragen van het wegverkeer als zeer gering zijn te kwalificeren. Verder laten de resultaten van de berekeningen zien dat de concentraties van alle onderzochte stoffen onder de grenswaarden liggen of een niet significante overschrijding tonen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. De aspecten emissie en immissie vormen derhalve geen belemmering voor afgeven van de ontheffing ex artikel 33 Luchtvaartwet.

3.5 Externe veiligheid

Wat betreft het toetspunt externe veiligheid het volgende. Voor de beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen bij Amsterdam Airport Schiphol is een rekenmodel ontwikkeld. Dit betreft een methodiek die bestaat uit drie modellen; het ongevalskansmodel, het ongevalslokatiemodel 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 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 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour.

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 (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.

In het MER is als kwantitatieve risico-analyse het plaatsgebonden risico uitgerekend van het gezamenlijke militaire en civiele vliegverkeer en gepresenteerd in de vorm van plaatsgebonden risico-contouren. Als kwalitatieve risico-analyse is het zogenaamde 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. De Luchtvaartwet bevat voor de militaire luchtvaartterreinen geen formeel wettelijk toetsingskader en normstelling voor het plaatsgebonden risico en het Totaal Risico Gewicht. Ingevolge de Wet luchtvaart wordt bij Schiphol het TRG gebruikt in het kader van de handhaving, terwijl plaatsgebonden risicocontouren hun doorwerking hebben naar bestemmingsplannen.

Het MER ten behoeve van het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Eindhoven levert informatie over zowel de plaatsgebonden risicocontouren als het TRG. 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 verdraaiing 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. De Luchtvaartwet bevat voor externe veiligheid geen normstelling en beoordelingskader.

De uitkomsten van de beschouwing en het onderzoeksrapport 'Milieueffecten Gebruiksplan Eindhoven Airport 2012 en 2013' van mei 2011 waaruit blijkt dat het TRG ten opzichte van het berekende TRG voor 2010 nagenoeg gelijk blijft, vormt geen belemmering voor afgeven van de ontheffing ex artikel 33 Luchtvaartwet.

4. Overige overwegingen

4.1 Advies COVM

Met een brief d.d. 22 november 2011 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 kan instemmen met de concept beschikking. Daarbij is aangegeven dat de vertegenwoordigers van omwonenden uit Best, Eersel en Veldhoven en de vertegenwoordiger van de milieuorganisaties hun zorg uitspreken over de toename van het aantal weekendvluchten.

Het aantal weekendvluchten raakt direct de discussie over het al dan niet opnemen van de eenderderegeling. Aangezien dit onderwerp is van een lopende beroepszaak (besluit 2010 en 2011) past het niet om in deze beschikking op deze zorgen (aantal weekendvluchten) in te gaan. Immers in de lopende beroepszaak is het standpunt van beide ministeries (Defensie en Infrastructuur en Milieu) met betrekking tot de eenderderegeling reeds naar voren gebracht.

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.

4.3 Beperking op weekenddagen

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. Deze beperking is opgenomen vanwege de beslissing op bezwaar tegen het besluit van 22 december 2009. In deze procedure is door Eindhoven Airport NV ingebracht dat zij door middel van tarifiering een actief ontmoedigingsbeleid volgt om vliegtuigen die niet aan de hoogste geluidseisen (volgens de ACI-index) voldoen, zo veel mogelijk te weren. Dit heeft er mede toe geleid dat de luchtvaartmaatschappijen die momenteel van en naar Eindhoven Airport NV vliegen, met de meest moderne, geluidarme typen verkeersvliegtuigen vliegen. In aanvulling daarop heeft Eindhoven Airport NV aangekondigd dat zij vanaf 1 april 2011 in de weekends een verbod zal invoeren. Dat is overgenomen in deze ontheffing.

4.4 Brandrisicoclassering

Eindhoven Airport N.V. maakt gebruik van de militaire brandweer. Het Commando Luchtstrijdkrachten heeft voor haar militaire activiteiten een brandweerorganisatie opgebouwd conform nationale en internationale militaire regels. Gelet op onder andere de lengte van de luchtvaartuigen in gebruik bij defensie is daarbij brandrisicoklasse 8 aangehouden. Incidenteel kan op verzoek brandrisicoklasse 9 worden geleverd.

4.5 Ontheffing ex artikel 31 Luchtvaartwet

Op 28 augustus 1981 heeft de Staat der Nederlanden zich tegenover de Stichting Vliegveld Welschap bij overeenkomst, in verband met de exploitatie van een burgerareaal op het luchtvaartterrein Eindhoven, verbonden tot het verlenen van medegebruik van dit luchtvaartterrein. Om een burgerareaal te kunnen exploiteren is de beschikking van 25 oktober 1982 nr. CWW82/012/Directie Juridische Zaken/Stcrt. 1982, 237; gewijzigd d.d. 20 augustus 1985 nr. CWW85/012/Stcrt. 1985, 212, ontheffing gegeven van het verbod zoals dat in artikel 31 Luchtvaartwet is opgenomen. Artikel 31 Luchtvaartwet verbiedt onder andere het oprichten en hebben van opstallen. Aangezien voornoemde beschikking met deze beschikking is ingetrokken was het nodig om in deze beschikking ontheffing te verlenen ex artikel 31 Luchtvaartwet.

4.6. Termijn

Met deze beschikking wordt voor een periode van twee jaar ontheffing gegeven ex de artikelen 31 en 33 van de Luchtvaartwet. De reden voor deze bepaalde termijn is gelegen in het feit dat met de inwerkingtreding van de wet RBML een luchthavenbesluit Eindhoven wordt opgesteld. Dit luchthavenbesluit vormt de basis voor het verlenen van een vergunning voor het burgermedegebruik. Bij het verlenen van deze vergunning zal onderhavige beschikking worden ingetrokken. De aangekondigde bezuinigingen bij het Ministerie van Defensie en de daarmee samenhangende reorganisatie hebben het proces voor het afgeven van een luchthavenbesluit vertraagd. Het is op dit moment de verwachting dat begin 2013 een vergunning voor het burgermedegebruik kan worden verleend. Aangezien een exacte datum van vergunningverlening nog niet bekend is, wordt de duur van deze beschikking gekoppeld aan het moment van het verlenen van de vergunning.