

356

Besluit van 26 september 2014 tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven (Luchthavenbesluit Eindhoven)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Defensie van 10 juli 2014, nr. BS2014021512, Directie Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu;

Gelet op artikel 10.15 van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 27 augustus 2014, no. W07.0271/II);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Defensie van 22 september 2014, nr. BS2014027729, Directie Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. *commercieel burgerluchtverkeer*: luchthavenluchtverkeer dat plaatsvindt door tussenkomst van de burgerexploitant;
- b. *extramurale opslag of verwerking*: opslag of verwerking anders dan in een volledig afgesloten gebouw;
- c. *gebruiksjaar*: de periode van een jaar die loopt van 1 januari tot en met 31 december;
- d. *recreatief burgerluchtverkeer*: luchthavenluchtverkeer in de vorm van motorsportvliegen als bedoeld in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens;
- e. *uniforme daglichtperiode*: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau;
- f. *vliegtuigbeweging*: start of landing van een vliegtuig van of op de luchthaven;
- g. *wet*: Wet luchtvaart.

HOOFDSTUK 2 HET LUCHTHAVENGEBIED EN HET BEPERKINGEN- GEBIED

Artikel 2.1

1. Het luchthavengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.

2. Het beperkingengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 2 bij dit besluit.

3. Het beperkingengebied is samengesteld uit:

a. het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden, dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit;

b. het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.2., dat als zodanig is aangewezen op de kaarten in bijlagen 4 en 5 bij dit besluit;

c. het gebied waarbinnen bepaald grondgebruik of een bestemming binnen de in artikel 3.2.3 aangewezen categorieën niet is toegestaan, dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit.

HOOFDSTUK 3 BESTEMMING EN GEBRUIK VAN DE GROND

Paragraaf 3.1 Het luchthavengebied

Artikel 3.1.1

De gronden die zijn bestemd en worden gebruikt voor het banenstelsel van de luchthaven, de rolbanen, de vliegtuigopstelplaatsen, de hangars en vliegtuigshelters en de gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven Eindhoven, alsmede het platform, de voorrijwegen en parkeerterreinen, de gebouwen voor passagiersafhandeling en de aankomst- en vertrekhallen van de burgerexploitant, zijn als zodanig aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.

Paragraaf 3.2 Het beperkingengebied

Artikel 3.2.1

De artikelen 5 tot en met 14 van het Besluit militaire luchthavens zijn van toepassing ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de gronden zoals aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit. Op deze kaart zijn tevens aangewezen de gebieden behorende bij de waarden van de geluidsbelasting hoger dan 40, 45 en 65 Kosteneenheden.

Artikel 3.2.2

Artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens is van toepassing ten aanzien van de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer, onderscheidenlijk de veiligheid van het landen van luchtvaartuigen met behulp van een instrument landingssysteem, op de gronden zoals aangewezen op de kaarten in bijlagen 4 en 5 bij dit besluit.

Artikel 3.2.3

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- a. oppervlaktewateren met een oppervlakte van meer dan 3 hectare;
- b. natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden;
- c. vishouderijen met extramurale bassins;
- d. extramurale opslag of verwerking van organisch materiaal;
- e. afvalwaterzuiveringsinstallaties.

2. In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 10.17, zesde lid, juncto artikel 8.9 van de wet.

3. De verklaring van geen bezwaar wordt slechts afgegeven indien aan de hand van een door de aanvrager in te dienen fauna-effectstudie kan worden aangetoond dat een grondgebruik of een bestemming niet leidt tot een toename van het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven.

4. Aan de verklaring van geen bezwaar kunnen voorwaarden verbonden worden.

HOOFDSTUK 4 GRENSWAARDEN EN REGELS VOOR HET LUCHT-HAVENLUCHTVERKEER

Paragraaf 4.1 Grenswaarde en regels voor het militaire luchtverkeer

Artikel 4.1.1

Voor het militaire luchtverkeer geldt de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor militair luchtverkeer, waarvan de geografische ligging is aangewezen op de kaart in bijlage 7 bij dit besluit.

Artikel 4.1.2

1. De luchthaven is voor militair luchtverkeer geopend op maandag tot en met vrijdag van 07.00 uur tot 23.00 uur.

2. In afwijking van het eerste lid kan gedurende de nachtelijke uren van maandag 00.00 uur tot vrijdag 07.00 uur alsmede op zaterdag en zondag tussen 07.00 uur en 23.00 uur door militair luchtverkeer worden gestart en geland ten behoeve van nationale of internationale inzet of oefeningen.

3. Buiten de in het eerste lid genoemde openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak.

Paragraaf 4.2 Grenswaarde en regels voor het commercieel burgerluchtverkeer

Artikel 4.2.1

Voor het commercieel burgerluchtverkeer geldt de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor commercieel burgerluchtverkeer, waarvan de geografische ligging is aangewezen op de kaart in bijlage 8 bij dit besluit.

Artikel 4.2.2

1. De luchthaven is voor commercieel burgerluchtverkeer geopend op maandag tot en met zondag:

a. voor landend luchtverkeer van 07.00 uur tot 24.00 uur met dien verstande dat in de periode tussen 23.00 uur en 24.00 uur niet meer dan acht landingen per dag zijn toegestaan;

b. voor vertrekkend luchtverkeer van 07.00 uur tot 23.00 uur.

2. In afwijking van het eerste lid, aanhef en onderdeel a, is de luchthaven geopend voor het commercieel burgerluchtverkeer dat volgens schema of vliegplan tussen 22.00 uur en 23.00 uur dan wel tussen 23.00 uur en 24.00 uur had moeten landen, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij aankomst is vertraagd, mits de landing niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane tijdstip plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft gekregen van de verkeersleiding:

a. onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek van de luchthaven van herkomst redelijkerwijs niet hadden kunnen worden voorzien;

b. verkeersleidingtechnische redenen.

3. In afwijking van het eerste lid, aanhef en onderdeel b, is de luchthaven geopend voor het commercieel burgerluchtverkeer dat volgens schema of vliegplan tussen 22.00 uur en 23.00 uur had moeten vertrekken, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij vertrek is vertraagd, mits het vertrek niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane tijdstip plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft gekregen van de verkeersleiding:

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.

Paragraaf 4.3 Grenswaarde en regels voor het recreatief burgerluchtverkeer en burgerluchtverkeer van algemeen maatschappelijk belang

Artikel 4.3.1

Voor het recreatief burgerluchtverkeer geldt als grenswaarde een maximum van 12.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

Artikel 4.3.2

1. De luchthaven is voor recreatief burgerluchtverkeer geopend binnen de uniforme daglichtperiode, te rekenen vanaf 08.00 uur lokale tijd op maandag tot en met vrijdag en vanaf 10.00 uur op zaterdag, zondag en christelijke feestdagen.

2. De luchthaven is geopend voor het landen en starten van burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient en dat volgens een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet daartoe gerechtigd is.

Paragraaf 4.4 Afwijking van regels in verband met evenementen

Artikel 4.4.1

1. De commandant van de militaire luchthaven kan ten behoeve van luchthavenluchtverkeer in het kader van een luchtvaartevenement op de luchthaven toestaan dat voor de duur van dat evenement wordt afgeweken van de dagen, genoemd in artikel 4.1.2, eerste lid.

2. Ten behoeve van een evenement als bedoeld in het eerste lid staat de luchthaven binnen de voor het militair luchtverkeer geldende openstellingstijden eveneens open voor ander burgerluchtverkeer dan recreatief burgerluchtverkeer voor zover dat andere burgerluchtverkeer onderdeel uitmaakt van het betrokken evenement.

3. Door de commandant van de luchthaven wordt mededeling gedaan aan de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu Luchthaven Eindhoven en lokale bladen van de dagen en uren waarop het luchtvaart-evenement plaatsvindt.

HOOFDSTUK 5 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 5.1

Artikel 3.2.3, eerste lid, is niet van toepassing op een grondgebruik of een bestemming voor zover dit gebruik of die bestemming rechtmatig is op de dag voorafgaande aan de dag van inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 5.2

Evaluatie van de milieueffecten van dit besluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer vindt plaats op de wijze, omschreven in bijlage 9 behorende bij dit besluit.

Artikel 5.3

1. In afwijking van artikel 1.1, onderdeel d, wordt onder recreatief burgerluchtverkeer mede verstaan: luchthavenluchtverkeer in de vorm van zweefvliegen, sleepvliegen of motorzweefvliegen als bedoeld in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens.

2. Voor het in het eerste lid genoemde burgerluchtverkeer geldt in aanvulling op:

- a. artikel 4.3.1 als grenswaarde een maximum van 11.808 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar, en
- b. artikel 4.3.2 dat op zondag en op christelijke feestdagen:
 - i. sleepvliegen niet is toegestaan vóór 12.00 uur;
 - ii. per dag tussen 10.00 uur en 12.00 uur niet meer dan drie starts met een motorzweefvliegtuig plaatsvinden.

Artikel 5.4

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag van de kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

2. Artikel 5.3 vervalt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 5.5

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Dit besluit wordt aangehaald als: Luchthavenbesluit Eindhoven.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Apeldoorn, 26 september 2014

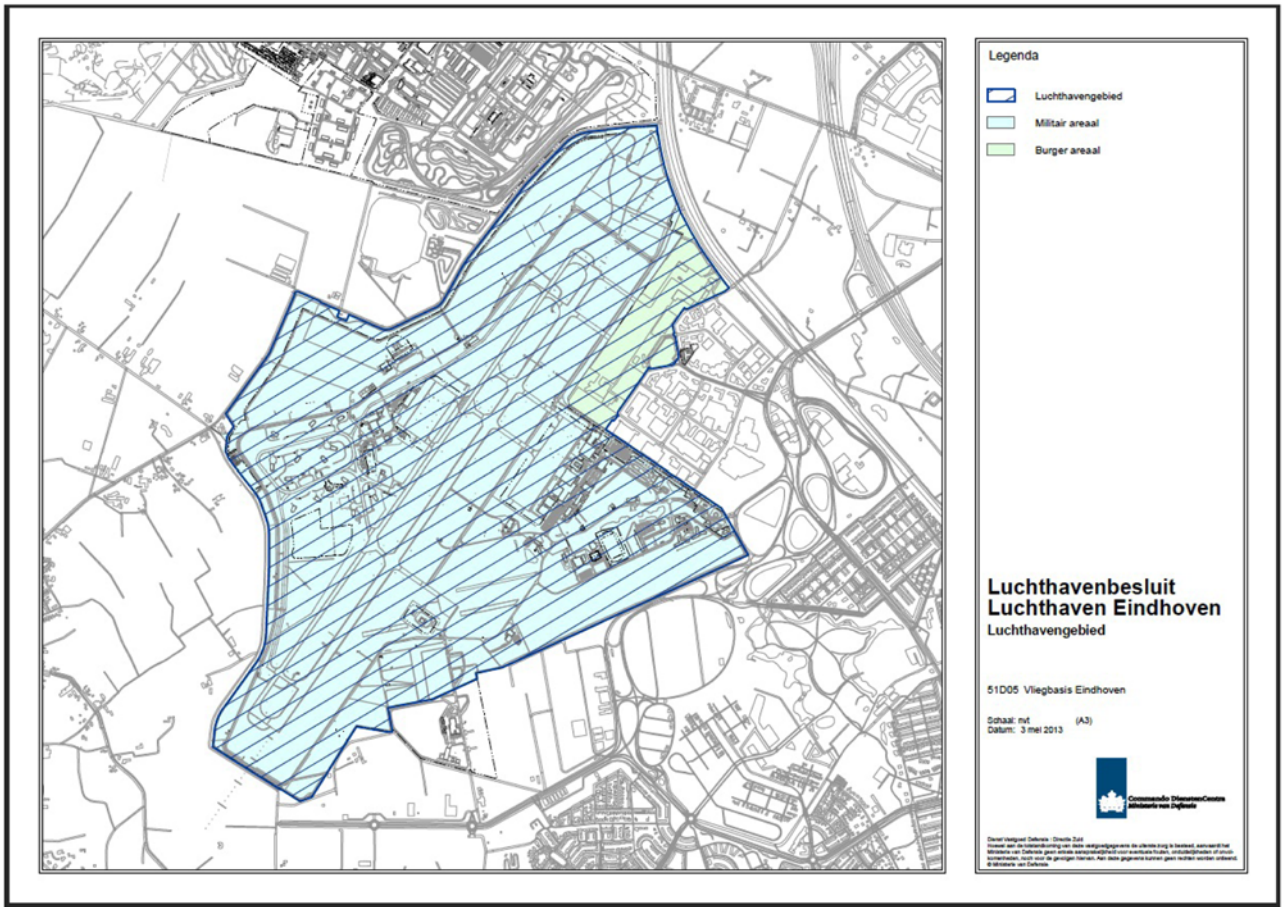
Willem-Alexander

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert

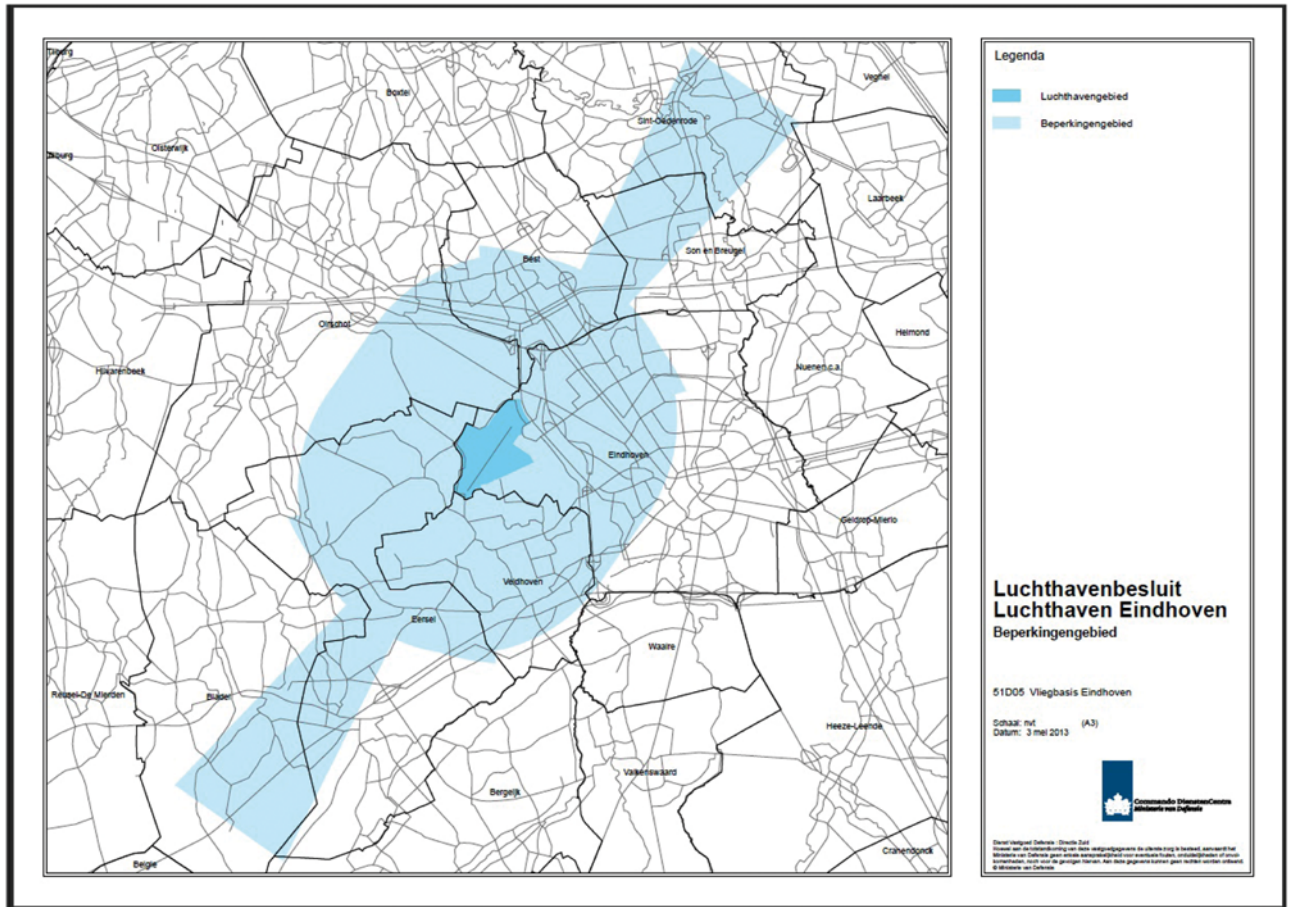
Uitgegeven de *vijftiende* oktober 2014

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten

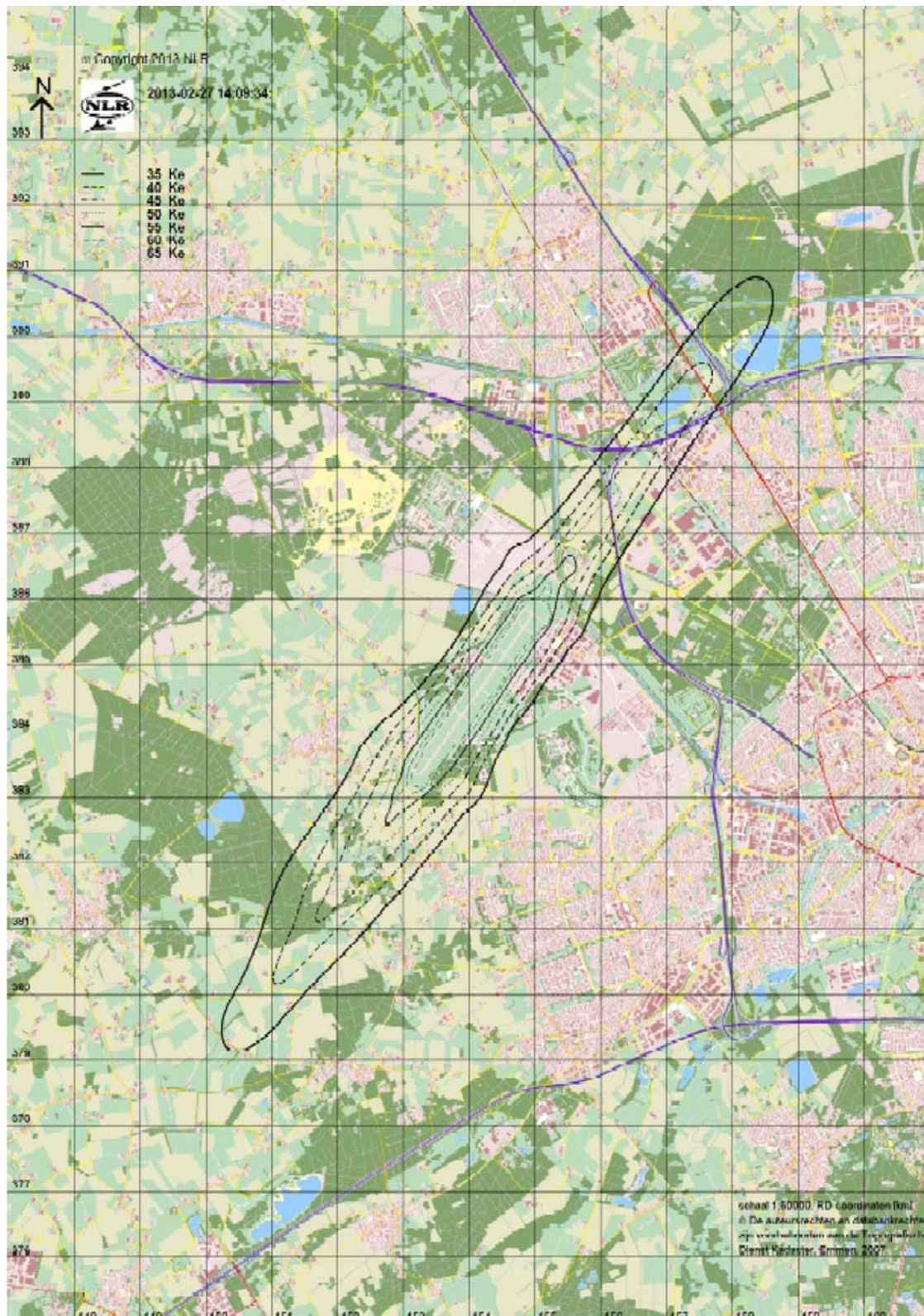
Bijlage 1 Kaart Luchthavengebied



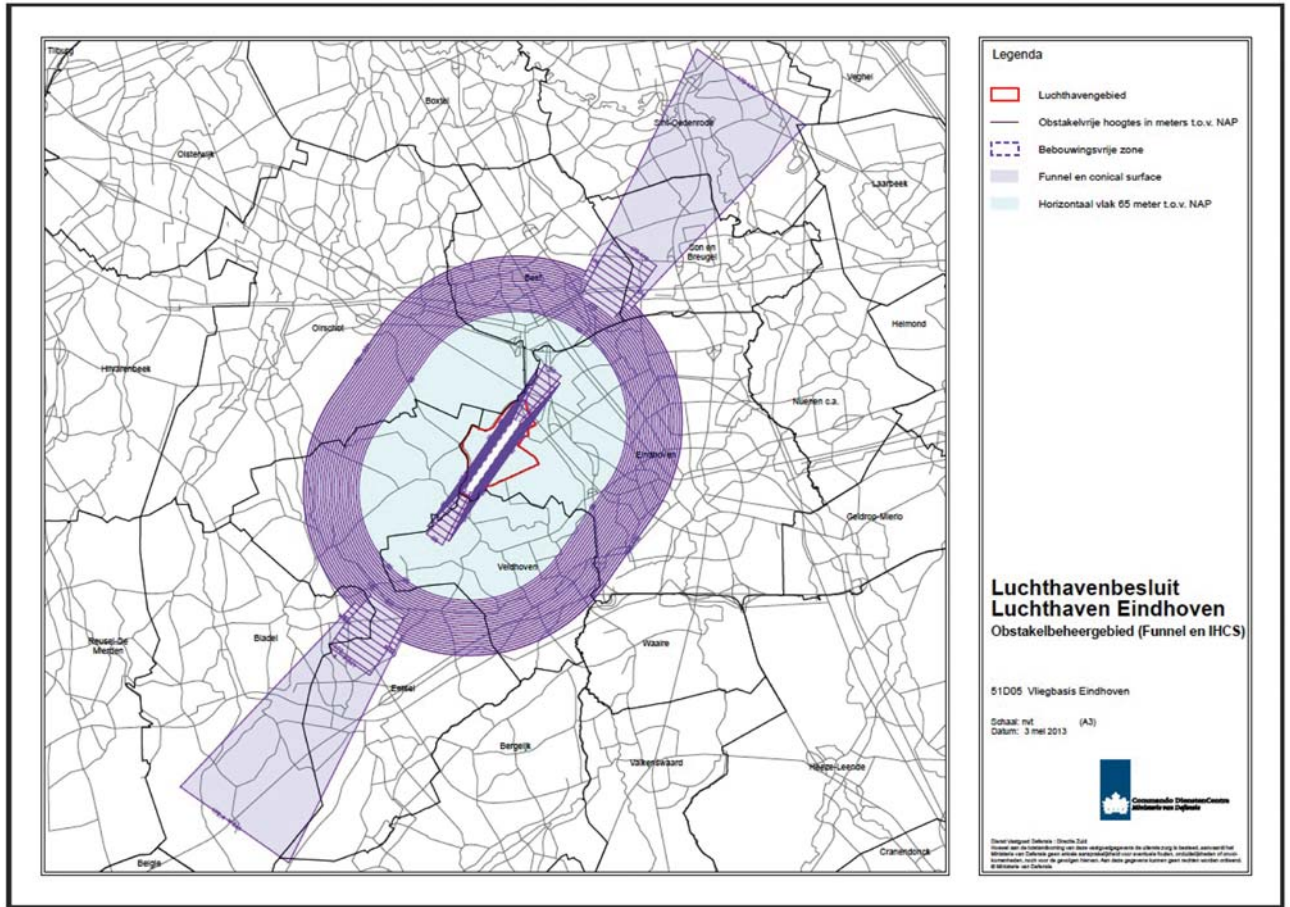
Bijlage 2 Kaart beperkingengebied



Bijlage 3 Kaart geluidszone



Bijlage 4 Kaart obstakelbeheergebied vliegfunnel en IHCS



- Legenda**
- Luchthavengebied
 - Obstakelvrije hoogtes in meters t.o.v. NAP
 - Bebouwingsvrije zone
 - Funnel en conical surface
 - Horizontaal vlak 65 meter t.o.v. NAP

Luchthavenbesluit Luchthaven Eindhoven Obstakelbeheergebied (Funnel en IHCS)

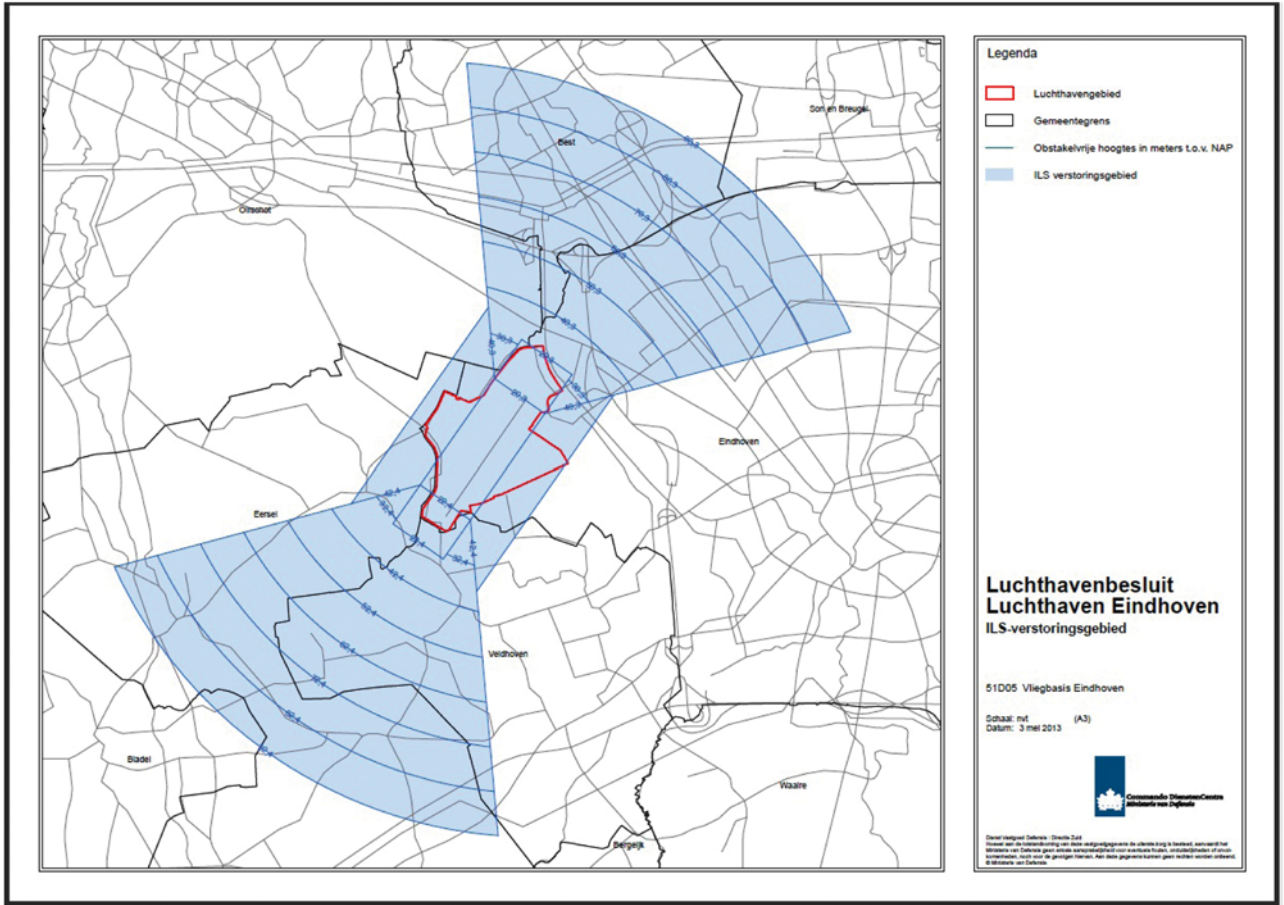
51005 Vliegbasis Eindhoven

Schaal: nvt (A3)
Datum: 3 mei 2013

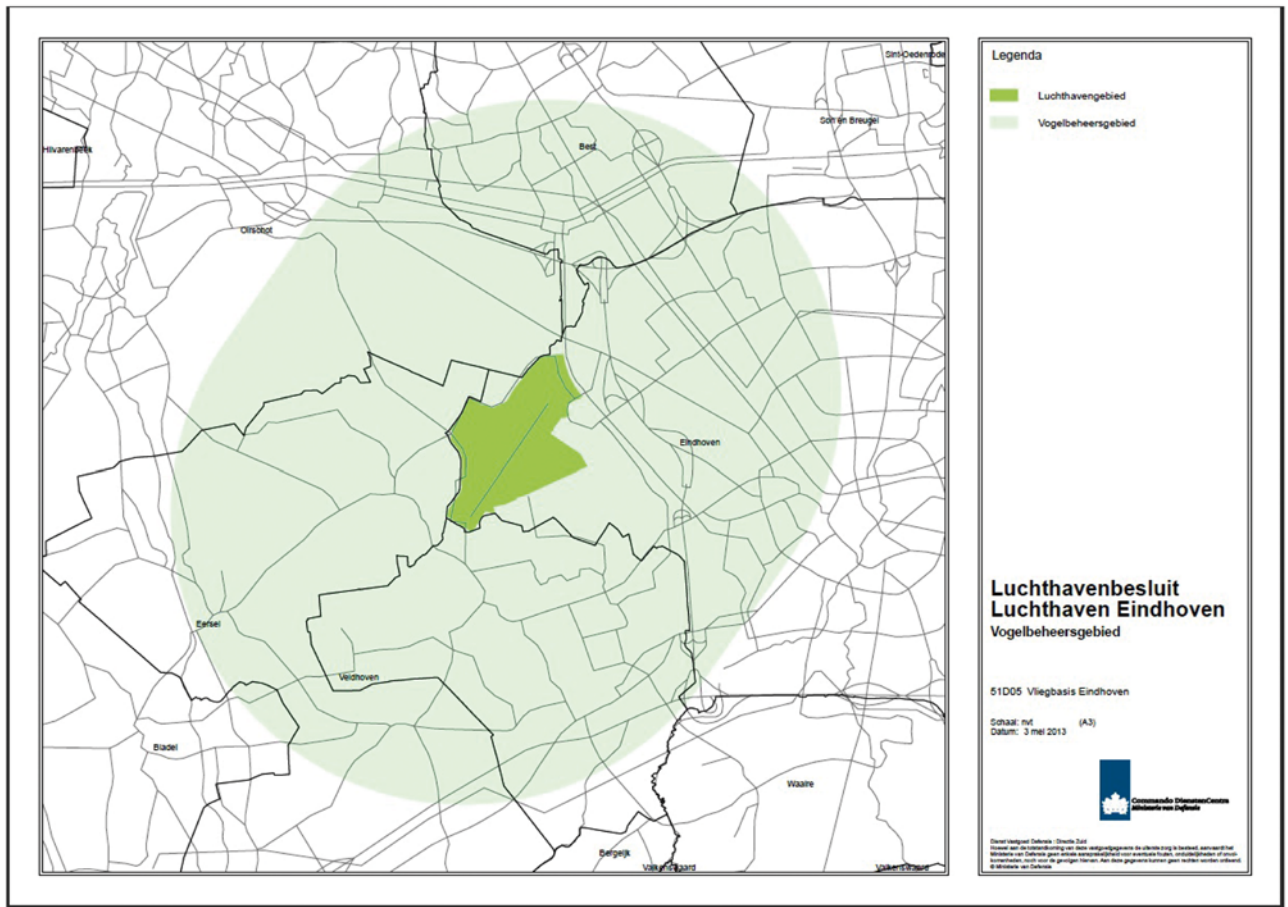


Deel van het gemeentelijk gebied van de Provincie Noord-Brabant, bestaande uit de gemeenten van Noord-Brabant, is bestemd voor de vestiging van de vliegbasis Eindhoven. Het gebied wordt beheerd door de Provincie Noord-Brabant, bestaande uit de gemeenten van Noord-Brabant. Het gebied wordt beheerd door de Provincie Noord-Brabant, bestaande uit de gemeenten van Noord-Brabant.

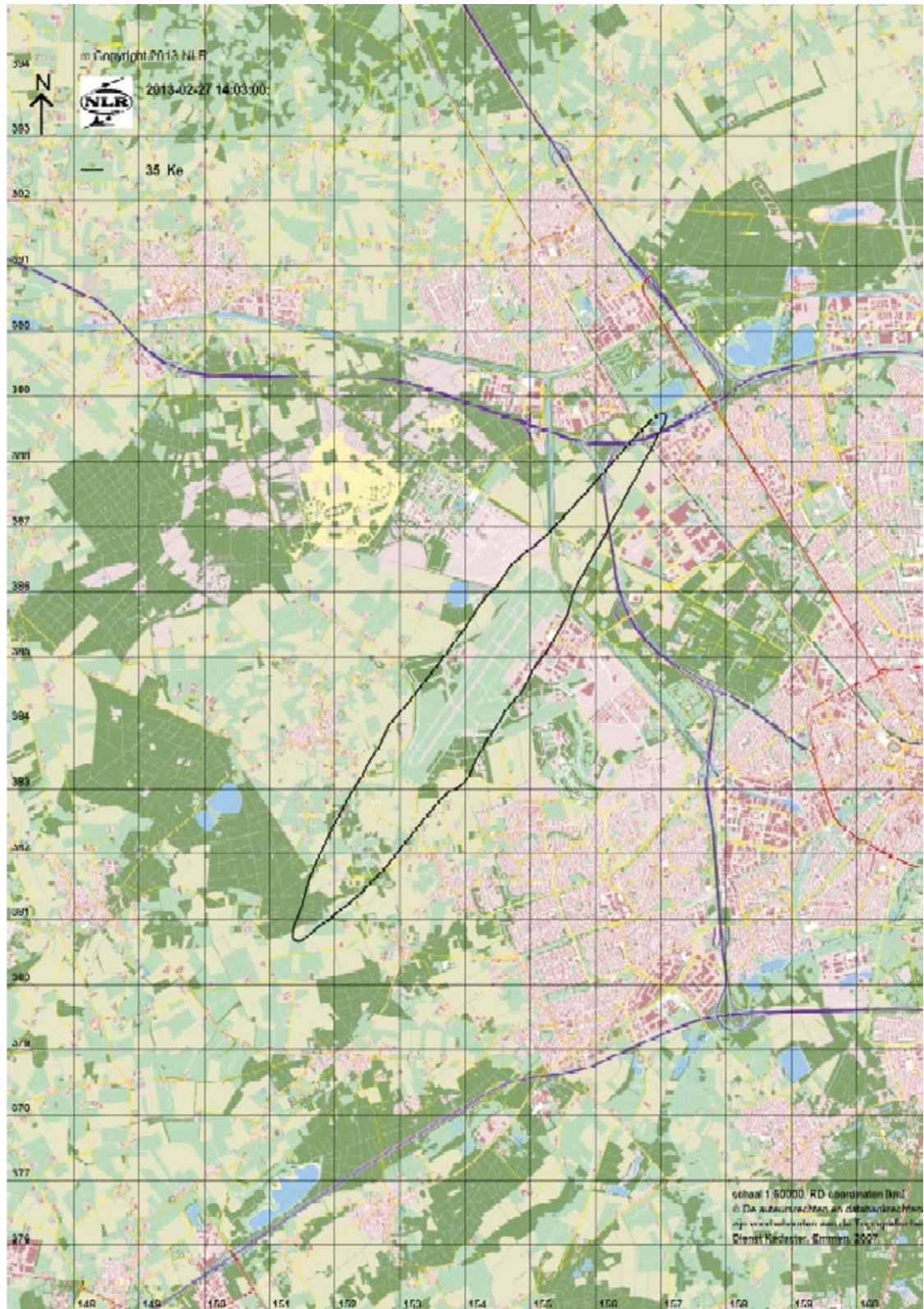
Bijlage 5 Kaart obstakelbeheergebied instrument landingsysteem



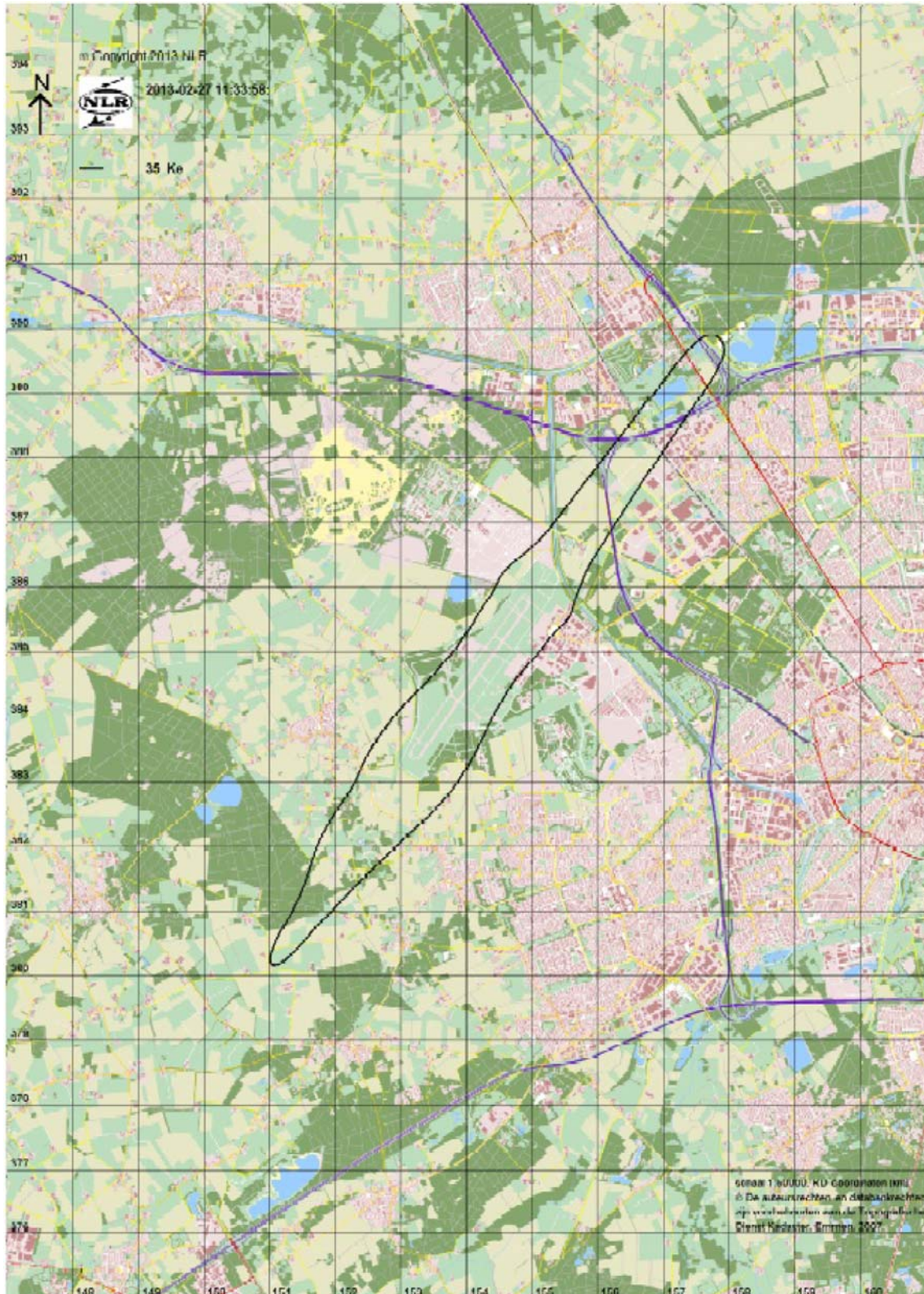
Bijlage 6 Kaart vogelbeheersgebied



Bijlage 7 Kaart geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer



Bijlage 8 Kaart geluidsruimte voor het commercieel burgerluchtverkeer



Bijlage 9 Evaluatie- en monitoringsprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer bepaalt dat de milieugevolgen van een besluit ten behoeve waarvan een Milieueffectrapport is opgesteld, geëvalueerd moeten worden. Deze bepaling geldt ook voor het luchthavenbesluit Eindhoven en is een verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de activiteit op het milieu door het verzamelen van gegevens over de feitelijke ontwikkeling van de milieubelasting van de luchthaven en de omgeving en het toetsen van de prognoses over de effecten van die activiteit in het milieueffectrapport, opdat zo nodig bijgestuurd kan worden.

De evaluatie zal onder de verantwoordelijkheid van de CLSK worden uitgevoerd, die over de resultaten daarvan rapporteert aan de Minister van Defensie.

De volgende punten dienen bij de evaluatie in kaart te worden gebracht:

- de bijdrage van het luchtverkeer aan de geluidsbelasting zal vergeleken dienen te worden met de in het MER opgenomen vooronderstelde geluidsbelasting en de in de aanwijzing opgenomen geluidszone;
- externe ontwikkelingen, maar ook nieuwe berekeningsmethodieken c.q. meetmethoden, welke relevant zijn voor het gekozen alternatief/variant.

De volgende aspecten zullen in de evaluatie aan de orde dienen te komen.

- voortschrijdende inzichten en waar mogelijk effecten op het gebied van milieu, inclusief geluidsbelasting, hinderbeleving, externe veiligheid en flora en fauna, in relatie tot de luchthaven en startende en landende vliegtuigen;
- mogelijkheden om hinderbeleving in relatie tot ontwikkelingen in het luchtverkeer te monitoren door aan te sluiten bij de internationale standaard voor het meten van hinderbeleving conform ISO-15666:2002.

De evaluatie zal drie jaren na in werking treden van het besluit en aan de hand van actuele en beschikbare gegevens dienen plaats te vinden.

NOTA VAN TOELICHTING

Nota van toelichting	16
1. Inleiding	17
1.1. Wettelijk kader	18
1.2. De systematiek van het luchthavenbesluit	19
1.3. De procedure van totstandkoming	19
2. Voorgeschiedenis	20
3. Koninklijke luchtmacht	22
3.1. Inleiding	22
3.1.1. Militaire taken van de Koninklijke luchtmacht	22
3.1.2. Civiele taken van de Koninklijke luchtmacht	26
3.1.3. Omvang van de taken	26
3.1.4. Ontwikkelingen	26
3.2. Beschikbare middelen	27
3.2.1. Luchtvaartuigen	27
3.2.2. Luchthavens	28
3.3. Vliegtuigbewegingen	30
3.4. Burgermedegebruik van militaire luchthavens	30
3.5. Ander medegebruik van militaire luchthavens	31
4. Burgerluchtvaart in Nederland	31
4.1. Inleiding	31
4.2. Beleidskader	31
4.2.1. Aldersadvies Schiphol	31
4.2.2. Keuze voor Eindhoven en Lelystad	33
4.2.3. Luchtvaartnota 2009	33
4.2.4. Aldersadvies Eindhoven	33
4.2.5. Regionale en nationale belangenafweging ten aanzien van Aldersadvies Eindhoven	35
4.2.6. Geactualiseerde luchtvaartnota 2011	36
5. Gebruik van de luchthaven Eindhoven	36
5.1. Inleiding	36
5.2. Militaire vliegtuigbewegingen	36
5.3. Burgervliegtuigbewegingen	38
5.3.1. Commercieel burgermedegebruik	38
5.3.1.1. Businesscase Eindhoven Airport N.V.	39
5.3.1.2. Homecarrier	39
5.3.1.3. Stand van zaken 2013	40
5.3.1.4. Beperken negatieve effecten	42
5.3.2. Recreatief burgermedegebruik	45
5.3.3. Algemeen maatschappelijk belang	45
6. Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven Eindhoven	45
6.1. Inleiding	45
6.2. Het in het MER onderzochte luchthavenluchtverkeer	45
6.2.1. Eindhoven referentiesituatie (voorlopige voorziening 2009)	47
6.2.2. Eindhoven aanwijzingsbesluit 2007	47
6.2.3. Eindhoven voorgenomen activiteit eerste tranche	48
6.2.4. Eindhoven voorgenomen activiteit tweede tranche	49
6.3. De in het MER onderzochte milieueffecten	50
6.3.1. Geluidsbelasting	50
6.3.2. Externe veiligheid	54
6.3.3. Luchtkwaliteit	55
6.3.4. Natuur	57
6.3.5. Gezondheid	59
6.3.6. Overige milieuaspecten	59
6.3.7. Evaluatie	60
7. Overwegingen en besluit	61
7.1. Inleiding	61
7.2. Overwegingen en besluit	61
8. Handhaving	66
9. Administratieve lasten	67

Lijst van gebruikte afkortingen

ABRvS	Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
ACI	Airports Council International
AIP	Aeronautical Information Publication
AWACS	Airborne Early Warning and Control System
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BML	Besluit militaire luchthavens
CDA	Continuous Descent Approach

CLSK	Commandant Luchtstrijdkrachten
CO ₂	Koolstofdioxide
dB(A)	decibel, met de A als wegingsfactor voor de gevoeligheid van het menselijk oor
DOB	Deployment Operating Base
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EV	Externe veiligheid
fte	full time equivalent
lenM	(Ministerie van) Infrastructuur en Milieu
IFR	Instrumental Flight Rules, regels die van toepassing zijn voor vluchten uitgevoerd door het verkeer dat «op instrumenten» vliegt
IHCS	Inner Horizontal and Conical Surface
ILS	Instrument landingssysteem
Ke	Kosteneenheid
L _{den}	over de periodes van de dag, avond en nacht A-gewogen geluidsbelasting, uitgedrukt in dB
LOC	Lines of Communication
L _{night}	over de periode van de nacht (23.00 uur tot 07.00 uur) A-gewogen geluidsbelasting, uitgedrukt in dB
MDF	Main Defence Force
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage (de procedure zoals bedoeld in de Wet milieubeheer)
MOB	Main Operating Base
Navo	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NOTAM	Notice to Airmen
ouE/m ³	geureenheid
PM _{2,5}	Fijn stof (particulate matter), deeltjes kleiner dan 2,5 µm
PM ₁₀	Fijn stof (particulate matter), deeltjes kleiner dan 10 µm
PR	Plaatsgebonden risico
QRA	Quick Reaction Alert
SAI	Sea Air Interface
SAR	Search and Rescue
SID	Standard Instrument Departures
SMT	Structuurschema Militaire Terreinen
TRG	Totaal Risico Gewicht
VROM	(Ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Deze toelichting bestaat uit een algemeen deel en een artikelsgewijze toelichting. In het algemene deel zal in de hoofdstukken 1 en 2 allereerst worden ingegaan op het wettelijk kader en de voorgeschiedenis van dit luchthavenbesluit. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de taken van de Koninklijke luchtmacht als onderdeel van de krijgsmacht en de daarvoor beschikbare luchtvaartuigen en luchthavens. In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke rol de luchthaven Eindhoven speelt en welke taken aan de luchthaven Eindhoven zijn toebedeeld. Omdat op de luchthaven Eindhoven ook burgermedegebruik plaatsvindt, wordt in hoofdstuk 4 een schets gegeven van de (ontwikkeling van de) burgerluchtvaart in Nederland. Hoofdstuk 5 bevat een nadere uitwerking en onderbouwing van de militaire functies van de luchthaven Eindhoven en de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de benodigde geluidsruimte om de aan de luchthaven Eindhoven toebedeelde militaire taken te kunnen uitoefenen. Hoofdstuk 5 bevat ook de onderbouwing van het burgermedegebruik van de luchthaven dat de basis vormt voor de voor het burgerluchtverkeer benodigde geluidsruimte. Hoofdstuk 6 bevat de bespreking van het milieueffectrapport. In hoofdstuk 7 wordt gemotiveerd dat en waarom de voorziene ontwikkelingen (ten aanzien van zowel het militaire luchtverkeer als het burgerluchtverkeer) nuttig en nodig zijn en aanvaardbaar gelet op de milieueffecten. Hoofdstuk 8 heeft betrekking op de handhaving. Ten slotte volgt een artikelsgewijze toelichting.

1. Inleiding

Het luchthavenbesluit Eindhoven legt de gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Eindhoven vast, zowel voor het militaire luchtverkeer als voor het burgermedegebruik, en bevat de ruimtelijke beperkingen die daarmee samenhangen. Het vervangt het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven van 18 december 2007, nummer

DRMV/2007030234 (Stcrt. 2007, 250), het besluit van de Minister van VROM van 18 december 2007, nr. 2007105781, tot het geven van aanwijzingen aan gemeenteraden van gemeenten met grondgebied binnen de geluidszone en de geluidszone die de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRVs) in zijn uitspraak van 5 augustus 2009 bij voorlopige voorziening heeft vastgesteld.

1.1. Wettelijk kader

Het luchtvaartterrein van de vliegbasis Eindhoven is destijds op basis van de Luchtvaartwet door de Staatssecretaris van Defensie aangewezen bij het hiervoor genoemde besluit van 18 december 2007. Met het besluit is tevens de geluidszone, als weergave van de geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen, vastgesteld.

Burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein werd mogelijk gemaakt door middel van ontheffingen op grond van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet.

In 2008 is een wijziging van de Wet luchtvaart tot stand gekomen in welk kader de regeling van luchtvaartterreinen in de Luchtvaartwet is vervangen door een nieuw juridisch kader voor luchthavens in de Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561).

Onder het regime van de Wet luchtvaart vindt het onderhavige luchthavenbesluit Eindhoven zijn basis in artikel 10.15, eerste lid, van die wet. Het burgermedegebruik van de militaire luchthaven Eindhoven wordt in het luchthavenbesluit Eindhoven mogelijk gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 10.27 van die wet door middel van een vergunning voor burgermedegebruik.

Op basis van artikel 10.12 van de wet is het Besluit militaire luchthavens (BML) vastgesteld. Het BML bevat in het bijzonder:

- uniforme grenswaarden voor de geluidsbelasting door opstijgende en landende luchtvaartuigen voor militaire luchthavens met een luchthavenbesluit; het gebied behorende bij de grenswaarde bepaalt de geluidszone;
- regels met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer; het gebied behorende bij de regels bepaalt het obstakelbeheergebied.

Daarnaast bevat het BML regels met betrekking tot het gebruik van de militaire luchthavens door burgerluchtverkeer, waaronder recreatief burgerluchtverkeer.

De Wet luchtvaart en de Wet ruimtelijke ordening bevatten regels voor een vanuit geluidhinder en veiligheid duurzame ruimtelijke inpassing van een luchthaven in zijn (gebouwde) omgeving. In het luchthavenbesluit wordt deze ruimtelijke inpassing integraal én direct geregeld voor het luchthaven- en het beperkingengebied.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Besluit van 22 augustus 2011, Stb. 2011, 391) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Regeling van 9 december 2011, Stcrt. 2011, 23224) bevatten regels die gemeenten verplichten bij de vaststelling of de herziening van een bestemmingsplan of een beheersverordening rekening te houden met de aanwezigheid van de militaire luchthaven, de geluidszone en het obstakelbeheergebied. Voor het gebied dat ligt binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, waarvoor geen bestemmingsplan geldt dat of beheersverordening geldt die in overeenstemming is met het besluit, geldt het besluit als voorbereidingsbesluit als bedoeld

in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt ook het besluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de bestemmingsplannen is verwerkt.

In het vervolg van deze toelichting zal de Wet luchtvaart worden aangeduid met «de wet» en het luchthavenbesluit Eindhoven met «het besluit».

1.2. De systematiek van het luchthavenbesluit

Op grond van artikel 10.15 van de wet worden in het besluit het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voorts bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven (artikel 10.16, tweede lid, van de wet). Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de geluidsbelasting en de vliegveiligheid in verband met de nabijheid van de luchthaven (artikel 10.17, derde lid, van de wet). Het luchthavenbesluit bevat tevens grenswaarden voor geluidsbelasting en regels voor het luchthavenluchtverkeer. Aan de hier genoemde wettelijke bepalingen is in het besluit als volgt invulling gegeven.

De vaststelling van het luchthavengebied en het beperkingengebied is opgenomen in hoofdstuk 2 van het besluit. Op kaarten in de bijlagen bij het besluit zijn deze gebieden aangewezen. Het beperkingengebied is samengesteld uit de geluidszone, het obstakelbeheergebied en het vogelbeheersgebied. De geluidszone is samengesteld uit de geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer en de geluidsruimte voor het commerciële burgerluchtverkeer tezamen.

In hoofdstuk 3 van het besluit zijn de regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het luchthavengebied en het beperkingengebied opgenomen. De regels voor het beperkingengebied kennen verschillende regimes die gelden voor de gronden die op de desbetreffende kaarten zijn aangewezen. Hierna wordt daarop nader ingegaan.

Hoofdstuk 4 van dit besluit bevat grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer en hoofdstuk 5 tenslotte bevat de slotbepalingen.

De kaarten voor het vaststellen van de gebieden worden ingevolge artikel 8.5 van de wet gemaakt op een schaal die zich niet leent voor opname in het luchthavenbesluit zelf, als gevolg waarvan in het luchthavenbesluit en de publicatie daarvan in het Staatsblad noodzakelijkerwijs een kleinere kaart wordt opgenomen. De originele kaarten kunnen evenwel desgewenst worden ingezien bij het Ministerie van Defensie in Den Haag.

1.3. De procedure van totstandkoming

Met ingang van 1 november 2009 is de in de Luchtvaartwet opgenomen procedure voor aanwijzing van luchtvaartterreinen vervangen door de in de Wet luchtvaart neergelegde procedure waarbij een luchthaven tot stand komt via een zogenaamd luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit Eindhoven wordt op grond van artikel 10.15 van de wet vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur.

In het Besluit milieueffectrapportage (Bijlage C, onderdeel 6.1) is het luchthavenbesluit een m.e.r.-plichtige activiteit. In het kader van de totstandkoming van het luchthavenbesluit Eindhoven is overeenkomstig (de uitgebreide m.e.r.-procedure van) hoofdstuk 7 van de Wet milieueffectrapportage

beheer het Milieueffectrapport Militaire Luchthaven Eindhoven (MER) opgesteld.

Als eerste stap voor het opstellen van het MER is de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapport luchthaven Eindhoven opgesteld. In deze Notitie R&d is het luchthavenluchtverkeer beschreven van de voorgenomen activiteit en de milieu-informatie die het Milieueffectrapport zal bevatten zoals van belang voor de besluitvorming over het luchthavenbesluit Eindhoven. De concept Notitie R&d is in april 2012 gepubliceerd en ter visie gelegd. De notitie is voor advies aangeboden aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage, het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en is met een verzoek om reactie toegevoerd aan het bestuur van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Best, Eersel, Eindhoven, Oirschot, Veldhoven, Bladel, Son en Breugel, Sint-Oedenrode, Bergeijk en Laarbeek. De notitie is voorts aangeboden aan de Alderstafel Eindhoven, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, de vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, Eindhoven Airport N.V. en de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven. Naar aanleiding van de inspraakreacties en adviezen is de Reactie op zienswijzen en adviezen opgesteld en toegezonden aan degenen die een zienswijze of advies hebben ingebracht. De reactie is meegenomen bij het opstellen van de definitieve Notitie R&d. Op basis van de Notitie R&d is het Milieueffectrapport opgesteld.

In hoofdstuk 6 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het MER.

Op grond van artikel 10.18 van de wet is het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven en het MER onderwerp geweest van ambtelijk en bestuurlijk overleg met de provincie Noord-Brabant en de betrokken gemeenten. Daarna is het ontwerp-besluit, samen met het MER Militaire Luchthaven Eindhoven, volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, vervat in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, ter inzage gelegd en is advies gevraagd aan de Commissie m.e.r.

Naar aanleiding van het voorlopig rapport van de Commissie m.e.r. is een aanvullend MER uitgevoerd.

De zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. zijn betrokken bij het opstellen van het besluit.

2. Voorgeschiedenis

Al vele decennia vindt er luchtvaart plaats op de locatie Eindhoven. Dit betreft zowel vliegtuigbewegingen door de militaire luchtvaart als door de burgerluchtvaart.

De militaire luchthaven Eindhoven (de vliegbasis Eindhoven) is op de huidige locatie door de Minister van Defensie aangewezen bij beschikking van 5 mei 1978 (Stcrt. 122). Met het koninklijk besluit van 6 september 1979, nr. 45 (Stcrt. 179) is aan deze aanwijzing toegevoegd een geluidscontour behorende bij de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke), die berekend is op de gezamenlijke militaire en burgervliegtuigbewegingen. De aanwijzing is gewijzigd bij beschikking van 11 mei 1987 (Stcrt. 98). Daarbij is een deel van de aanwijzing militair luchtvaartterrein ingetrokken.

Met een brief d.d. 28 december 1979 aan de provincie Noord-Brabant is deze 35 Ke-geluidscontour als geluidszone van de vliegbasis Eindhoven en weergave van de geluidsbelasting nabij het luchtvaartterrein door startende en landende vliegtuigen, bekendgemaakt samen met de uitgangspunten voor een te voeren planologisch interimbeleid. Op basis van deze geluidszone is een programma voor het aanbrengen van

geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen uitgevoerd.

In 1985 is het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) vastgesteld. In het SMT is bepaald dat de vliegbasis Eindhoven, tezamen met de andere militaire vliegvelden in Nederland, op de bestaande locatie wordt gehandhaafd. Als beleid is aangegeven dat de vliegbasis Eindhoven de thuisbasis is voor een squadron F-16 jachtvliegtuigen, dat bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk is en dat sprake is van permanent burgermedegebruik en motorsportvliegen in clubverband. De geluidszone van de vliegbasis Eindhoven is in het SMT ter informatie opgenomen, maar heeft geen status van essentiële beslissing. Deze geluidszone is gelijk aan de geluidszone op de kaart die is opgenomen in het koninklijk besluit van 6 september 1979.

Met de brief van 26 januari 1994 aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal is het beleid aangepast. De vliegbasis Eindhoven is de thuisbasis geworden van een squadron transportvliegtuigen, alsmede reservebasis en *Deployment Operating Base* voor een squadron jachtvliegtuigen. Voorts is bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk en is sprake van permanent commercieel burgermedegebruik en recreatief medegebruik in de vorm van motorsportvliegen en zweefvliegen in clubverband en vluchten met een algemeen maatschappelijk belang.

Het SMT is in 2005 opgevolgd door het SMT2, waarbij de functies, taken en de geluidszone van de vliegbasis Eindhoven niet zijn gewijzigd.

Met een besluit van 18 december 2007, nummer DRMV/2007030234 (Stcrt. 27 december 2007, nr. 250/pagina 13) is een nieuwe aanwijzing van het luchtvaartterrein van de vliegbasis Eindhoven vastgesteld door de Staatssecretaris van Defensie. Met het besluit is tevens de geluidszone vastgesteld. Met de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) van 5 augustus 2009 is deze geluidszone vernietigd. De ABRvS heeft bij voorlopige voorziening een geluidszone vastgesteld die geldt totdat een nieuw besluit voor de luchthaven Eindhoven in werking treedt. De geluidszone is berekend op basis van door de ABRvS geformuleerde uitgangspunten voor het militaire luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer.

In de beleidsbrief bezuinigingen *Defensie na de kredietcrisis: een kleinere krijgsmacht in een onrustige wereld* van 8 april 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1) is aangekondigd dat uitgangspunt is dat Eindhoven een civiele luchthaven wordt en dat militair medegebruik zal afhangen van alternatieve mogelijkheden.

De beleidsbrief bezuinigingen vermeldt voorts het verminderen van het aantal F-16 jachtvliegtuigen en het verdelen van de F-16's over de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Dit brengt een kleinere behoefte aan reserveveldfuncties voor jachtvliegtuigen met zich, waardoor de reserveveldfunctie van Eindhoven wordt teruggebracht van een functie voor twee squadrons gedurende een half jaar naar een functie voor één squadron gedurende een half jaar.

Met de brief van 14 mei 2013 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het besluit dat Eindhoven tot en met 2020 een militaire luchthaven blijft.

Op Eindhoven vindt sinds enkele decennia burgermedegebruik plaats. Dit bestaat uit commercieel burgerluchtverkeer, recreatief burgerluchtverkeer en vluchten met een algemeen maatschappelijk belang.

Voor commercieel burgermedegebruik heeft de Staat der Nederlanden zich op 28 augustus 1981 tegenover de Stichting Vliegveld Welschap bij overeenkomst, in verband met de exploitatie van een burgerareaal op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven, verbonden tot het verlenen van medegebruik van dit luchtvaartterrein. Het commercieel burgermedegebruik wordt thans afgehandeld door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. (de rechtsopvolger van de Stichting Vliegveld Welschap). Eindhoven Airport N.V. wordt aangemerkt als «burgerexploitant».

Het recreatief burgerluchtverkeer vindt plaats door motorsportvliegen en zweefvliegen in clubverband.

Het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

3. Koninklijke luchtmacht

3.1. Inleiding

In de beleidsbrief *Wereldwijd Dienstbaar* van de toenmalige Minister en Staatssecretaris van Defensie aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 18 september 2007 is op hoofdlijnen de rol van de Koninklijke luchtmacht binnen de Nederlandse krijgsmacht beschreven. Het optreden van luchtstrijdkrachten vindt zowel in nationaal als internationaal verband plaats. De vereiste hoge kwaliteit van het optreden in het brede spectrum van taken staat centraal bij het opleiden en trainen, zowel in nationaal als internationaal verband en zowel binnen als buiten de Nederlandse landsgrenzen. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met onverwachte wendingen in de nationale en internationale veiligheidssituatie. De bedrijfsvoering van de Koninklijke luchtmacht is erop gericht met een minimale belasting de vereiste inzetgereedheid van de luchtstrijdkrachten te genereren en te borgen.

De veranderlijkheid van de internationale veiligheidssituatie en de eisen die zij aan de krijgsmacht stelt, laat de wenselijkheid van een veelzijdig inzetbare krijgsmacht onverlet, ondanks de gewijzigde financiële kaders, zo blijkt uit eerdergenoemde beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis: een kleinere krijgsmacht in een onrustige wereld* van de Minister van Defensie van 8 april 2011. Met de nota *In het belang van Nederland* van de Minister van Defensie van 17 september 2013 is de toekomst van de krijgsmacht beschreven waarbij rekening wordt gehouden met de economische situatie.

Het dagelijkse opereren op de Nederlandse militaire vliegbases vindt plaats binnen de kaders van nationale wet- en regelgeving. Daarnaast hanteert de Koninklijke luchtmacht normen en standaarden die in Navo-verband zijn gedefinieerd. Dit geheel bepaalt de context voor de bedrijfsvoering op de militaire vliegbases en de wijze waarop invulling moet worden gegeven aan het opleiden en trainen van personeel, de inzetbaarheid van militair materieel en de beschikbaarheid van infrastructurele faciliteiten.

3.1.1. Militaire taken van de Koninklijke luchtmacht

De Koninklijke luchtmacht heeft tot taak om in Navo-verband het nationale luchtruim te bewaken, aanvallen te detecteren en op te treden tegen agressie. Met een beroep op artikel 5 van het Navo-verdrag kunnen

Nederlandse luchtmachteenheden ook worden ingezet bij een gewapende aanval tegen een of meer Navo-bondgenoten door op te treden op de wijze die de Navo nodig oordeelt, met inbegrip van het gebruik van gewapend geweld om de veiligheid van het Noord-Atlantische gebied te herstellen en te handhaven. Binnen de Navo wordt deze taak aangeduid als *Main Defence Force* (MDF). De Koninklijke luchtmacht beschikt voor de MDF-taak over een stelsel van (primaire) radarstations, verbonden met een eigen luchtverkeersleiding en gevechtsleidingcentrum, (jacht)vliegtuigen en geleide wapens.

De jachtvliegtuigen hebben als thuisbases (*Main Operating Bases*, MOB) de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Voor de bescherming van de jachtvliegtuigen zijn op de vliegbasis speciale Navo-bunkers aanwezig (vliegtuigshelters). Om de kans op verliezen te reduceren worden jachtvliegtuigsquadrons in tijden van verhoogde spanning over meerdere vliegbases verspreid (*dispersed*) en maximaal twee squadrons op een thuisbasis geplaatst. Hiervoor zijn op de thuisbases Leeuwarden en Volkel voor twee squadrons vliegtuigshelters aanwezig. Een vliegbasis die geen thuisbasis is voor jachtvliegtuigen, maar waar infrastructuur aanwezig is om voor langere tijd een (nationale of internationale) jachtvliegeenheid te laten opereren wordt aangeduid als *Deployment Operating Base* (DOB). De vliegbases Gilze-Rijen en Eindhoven vervullen deze DOB-functie. De verspreiding wordt (evenals de overige militaire taken) in vredestand beoefend.

De MDF-taak houdt ook in dat de Navo-landen een collectief vermogen ontwikkelen en handhaven om agressie te weerstaan en elkaar hierbij hulp verlenen (artikel 3 van het Navo-verdrag). Om dit te verwezenlijken dienen de Navo-landen gezamenlijk te oefenen en dienen de Nederlandse militaire luchthavens te worden opengesteld voor bondgenootschappelijk medegebruik. Het gaat hierbij onder andere om medegebruik door jachtvliegtuigen, helikopters, AWACS-vliegtuigen en transportvliegtuigen. De MDF-taak is een hoofdtaak van de Koninklijke luchtmacht en het hiervoor ter beschikking staande militaire complex kan worden beschouwd als de »ruggengraat» van de Koninklijke luchtmacht.

Naast de MDF-taak is de Nederlandse krijgsmacht zich sinds de val van de muur meer gaan richten op het multinational expeditionair optreden ver buiten het Navo-grondgebied. Voor de Koninklijke luchtmacht betekende dit een uitbreiding van taken. Ten eerste de ondersteuning met helikopters van het luchtmobiel optreden. Hiervoor is het Defensie Helikopter Commando (DHC) op de vliegbasis Gilze-Rijen geformeerd. De helikoptervloot is ondergebracht in het DHC en geconcentreerd gestationeerd op de vliegbasis Gilze-Rijen en het Maritiem Vliegveld De Kooy. Hierbij wordt de vliegbasis Gilze-Rijen ook gebruikt door (zware) transportvliegtuigen voor het vervoer van de helikopters van en naar het inzetgebied. De militaire luchthaven Deelen wordt gebruikt als helikopter oefenlocatie en als opstappunt voor de Luchtmobiele Brigade.

Voor met name het expeditionair optreden heeft de Koninklijke luchtmacht ook een luchttransporttaak. Hiervoor is een luchttransportvloot beschikbaar die is gestationeerd op de vliegbasis Eindhoven. De vliegbasis heeft daarvoor de beschikking over een start- en landingsbaan van drie kilometer lengte, een vliegtuigplatform, aankomst- en vertrekhal, vrachthangar en vliegtuighangar.

Ook de jachtvliegtuigsquadrons worden naast hun MDF-taak ingezet voor expeditionair optreden. Dit heeft geleid tot veranderingen in de operationele voorbereiding en het hiervoor benodigde oefenprogramma. Een belangrijk aspect van het expeditionair optreden is het snel kunnen

verplaatsen van squadrons naar inzetgebieden. Hieraan worden binnen de Navo specifieke eisen gesteld. Deze eisen worden aangeduid als *High Readiness Forces*. Om deze inzetgereedheid te bereiken moeten deze scenario's op (Nederlandse) militaire vliegvelden – niet zijnde een thuisbasis voor jachtvliegtuigen – worden beoefend. Deze taken zijn toebedeeld aan de vliegbases Gilze-Rijen en Eindhoven (als onderdeel van hun functie als DOB).

In het kader van de MDF-taak, maar ook voor expeditionair optreden van de Navo, kan Nederland door de Navo worden gevraagd vliegbases beschikbaar te stellen voor internationale oefeningen of operaties, ook als Nederland daar zelf niet aan deelneemt. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het beschikbaar stellen van Nederlandse vliegbases voor transporten van het Amerikaanse continent naar het inzetgebied en vice versa. Vliegbases kunnen enerzijds fungeren als tussenstop voor strategische luchttransporten. Deze taak wordt aangeduid met *Lines of Communication* (LOC). De vliegbasis Woensdrecht heeft deze LOC-taak. Anderzijds kunnen Nederlandse vliegbases in verband met de strategische ligging en de aanwezigheid van de Rotterdamse en Antwerpse haven ook een taak als *Sea Air Interface* (SAI) hebben. Hierbij worden militaire goederen per schip vervoerd van en naar de haven om vervolgens door middel van luchttransport naar de plaats van bestemming te worden gebracht of van hieruit te worden ingevlogen. De vliegbases Woensdrecht en Gilze-Rijen hebben deze specifieke taak vanwege hun geografische ligging ten opzichte van de Rotterdamse en Antwerpse haven. Deze LOC- en SAI-taken maken onderdeel uit van de functie bondgenootschappelijk medegebruik die aan deze vliegbases is toegekend. Het spreekt voor zich dat luchttransport te allen tijde ook vanaf de vliegbasis Eindhoven kan worden uitgevoerd, waar immers de luchttransportvloot is gestationeerd.

De Koninklijke luchtmacht verzorgt de Elementaire en de Voortgezette Militaire Vlieger Opleiding en de Vlieger Instructeurs Opleiding vanaf de vliegbasis Woensdrecht, die geen functie heeft als thuisbasis voor jachtvliegtuigen, helikopters of transportvliegtuigen. Op deze vliegbasis wordt ook het onderhoud uitgevoerd aan de vliegtuigen en helikopters van Defensie dat niet op de eigen thuisbasis kan worden uitgevoerd.

De jachtvliegtuigen, de andere vaste vleugelvliegtuigen en de helikopters maken gebruik van andere vliegbases dan hun MOB of thuisbasis indien deze door onvoorziene en doorgaans kortstondige omstandigheden niet meer bereikbaar is. Hiervoor wordt aan vliegbases de functie van uitwijkhaven toegekend. Ook kunnen zij gebruik maken van andere vliegbases voor oefennaderingen waarbij in het kader van het jaarlijks oefenprogramma van de vliegers naderingen worden gemaakt op andere vliegbases dan de thuisbasis. Hiervoor wordt aan vliegbases de functie van oefenveld toegekend.

De beschikbare geluidsruimte op de MOB's is onvoldoende om 100 procent van de opgedragen taken te kunnen uitvoeren. In geval de grenzen van de geluidsruimte op de MOB's worden bereikt, kan worden uitgeweken naar een vliegbasis die tevens de functie heeft van overloopveld.

In het kader van opleiding en training is een aantal jachtvliegtuigen en helikopters in de Verenigde Staten geplaatst. Er moet rekening worden gehouden met een eventuele terugplaatsing van deze vliegtuigen naar Nederland. Hiervoor wordt aan een aantal vliegbases de functie van returnveld toegekend.

De eenheden die zijn gestationeerd op een thuisbasis moeten kunnen worden verplaatst naar een inzet- of oefengebied. Hiervoor is het noodzakelijk dat (grote) transportvliegtuigen op een thuisbasis kunnen starten en landen. Hiervoor wordt aan enkele vliegbases de functie voor strategisch luchttransport toegekend.

Er wordt vanuit gegaan dat een gedeelte van de F-16 vliegtuigen buiten de eigen thuisbasis worden uitgevoerd. Deze vliegtuigen worden grotendeels buiten Nederland belegd. Rekening wordt gehouden met een export van tien procent.

In geval van infrastructurele maatregelen zoals groot onderhoud aan de start- en landingsbanen kan een thuisbasis voor korte of langere tijd niet toegankelijk zijn voor vertrekkend en landend vliegverkeer. Om het vliegverkeer uit te kunnen voeren zijn vliegbases nodig met een reserveveldfunctie die de operaties kan accommoderen van de vliegbasis die is gesloten. Op een reserveveld is zowel geschikte infrastructuur als voldoende geluidsruimte benodigd.

Groot onderhoud van het banenstelsel van een vliegbasis wordt eenmaal per 12 à 15 jaren uitgevoerd. Voor groot onderhoud wordt uitgegaan van een periode van sluiting van de baan gedurende een half jaar. Met twee thuisbases voor F-16 jachtvliegtuigen die elk met twee squadrons zijn belegd, zullen eenmaal per 6 à 7,5 jaren derhalve gelijktijdig twee squadrons jachtvliegtuigen elders moeten worden ondergebracht. Op het moment dat de in het buitenland gestationeerde jachtvliegtuigen op de vliegbasis Volkel zijn geplaatst (returnveld), is aanvullend (eenmaal in de 12 à 15 jaren) voor nog eens 10 F-16's accommodatie nodig. Voor de behoefte aan reserveveldfuncties wordt ervan uitgegaan dat gelijktijdig twee squadrons gedurende een half jaar elders moeten worden ondergebracht.

Voor de transportvliegtuigen, helikopters en lesvliegtuigen wordt vooralsnog geen behoefte geformuleerd voor reserveveldcapaciteit. Het gebruik tijdens baanonderhoud kan voor deze vliegtuigen worden opgevangen door de wijze van uitvoering, gebruik van helikopterplatforms respectievelijk de parallelrolbaan.

De vliegbases die primair de functie van reserveveld hebben zijn de vliegbasis Gilze-Rijen en de vliegbasis Eindhoven, elk voor een squadron F-16's gedurende een half jaar. Beide vliegbases hebben daarvoor de benodigde fysieke ruimte en start- en landingsbaan, Eindhoven heeft tevens de benodigde vliegtuigshelters. De vliegbases Woensdrecht en De Peel hebben eveneens de functie als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar. De vliegbases Gilze-Rijen, Woensdrecht en De Peel beschikken thans niet over de benodigde infrastructuur, wel wordt de benodigde geluidsruimte voor de functie opgenomen.

Aan de militaire vliegbases zijn veelal naast de functie als thuisbasis voor het ondersteunen van de op die basis gestationeerde vliegende eenheden tevens een of meer nevenfuncties toegekend. Niet alle toegekende nevenfuncties zullen gelijktijdig of in hetzelfde jaar worden gebruikt. In de jaren dat de functie van reserveveld niet wordt gebruikt, wordt de daarbij behorende geluidsruimte gebruikt voor de andere nevenfuncties van die vliegbasis. Daardoor wordt voorkomen dat bij een vliegbasis die meerdere nevenfuncties heeft, een opeenstapeling van geluidsruimten van afzonderlijke nevenfuncties wordt opgenomen in de geluidszone.

3.1.2. Civiele taken van de Koninklijke luchtmacht

Naast deze militaire taken moet de Koninklijke luchtmacht rekening houden met een aantal civiele taken, te weten:

- het verlenen van internationale noodhulp, bijvoorbeeld in de vorm van transportvliegtuigen;
- de uitvoering van *Quick Reaction Alert* (QRA) dat plaatsvindt vanaf de vliegbases Leeuwarden en Volkel;
- *Search and Rescue* (SAR) taken en patiëntenvervoer voor de Waddeneilanden naar verwachting tot en met 2014 vanaf de vliegbasis Leeuwarden daarna vanaf het Maritiem Vlieggkamp De Kooy;
- kustwachttaken vanaf het Maritiem Vlieggkamp De Kooy;
- brandbestrijding en militaire bijstand bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen vanaf alle militaire vliegvelden.

3.1.3. Omvang van de taken

De aan de Koninklijke luchtmacht toegekende militaire taken zijn leidend voor haar omvang en samenstelling. Het bepaalt het aantal vliegers en de middelen zoals vliegtuigen en vliegbases. De vereiste hoge kwaliteit van het optreden in het brede spectrum van taken staat centraal bij het opleiden en trainen, zowel in nationaal als internationaal verband en zowel binnen als buiten de Nederlandse landsgrenzen. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met onverwachte wendingen in de nationale en internationale veiligheidssituatie. Dit geheel bepaalt de context voor de vredesbedrijfsvoering op de militaire vliegbases en de wijze waarop invulling moet worden gegeven aan het opleiden en trainen van personeel, de inzetbaarheid van militair personeel en de beschikbaarheid van infrastructurele faciliteiten. De opleidings- en trainingseisen van de vliegers zijn bepalend voor het jaarlijks oefenprogramma dat voor iedere vlieger-vliegtuigcombinatie is vastgesteld. Hieruit resulteert de jaarlijkse behoefte aan vliegers en vliegtuigbewegingen, die in Nederland op de militaire vliegbases moeten kunnen worden uitgevoerd. Aan deze behoefte aan vliegtuigbewegingen dienen te worden toegevoegd de vliegtuigbewegingen die voor bondgenootschappelijk medegebruik voortvloeien uit internationale verplichtingen en die het gevolg zijn van afspraken over het wederkerig gebruik van faciliteiten tussen bondgenoten (reciprociteit).

3.1.4. Ontwikkelingen

– Sinds de ingebruikname van de F-16 is de operationele inzet van deze jachtvliegtuigen geëvolueerd. Hieraan ten grondslag liggen operationele ervaringen en technische ontwikkelingen. De configuratie van de jachtvliegtuigen veranderde met name door aanpassingen van randapparatuur, zoals verkenningmiddelen, nachtvliegapparatuur of andere bewapening. Mede daardoor is de F-16 de afgelopen decennia in gewicht toegenomen en is tijdens de start meer motorvermogen nodig. Het operationele gebruik is vooral veranderd doordat jachtvliegtuigen vaker gedurende de periode van duisternis (of nacht) worden ingezet.

– In 2011 is het aantal F-16's gereduceerd met als voorwaarde dat het expeditionaire vermogen niet verder zou worden aangetast. Besloten is vier operationele squadrons te behouden en het aantal F-16's per squadron te reduceren.

– Vanaf 2010 zijn zes nieuwe Chinook helikopters ingevoerd. De uitbreiding dient deels ter vervanging van de verloren gegane Chinooks en deels om aan de grote behoefte aan zware transporthelikopters tegemoet te komen.

- Vanaf 2012 zijn de SH-14D (Lynx) helikopters uitgefaseerd. De Lynx worden in de periode tot 2013 gefaseerd vervangen door de NH-90. De NH-90 neemt alle taken van de Lynx voor zijn rekening en neemt ook de taken van de AB-412SP (Agusta Bell) over.
- De luchtransportvloot wordt uitgebreid met twee extra C-130 transportvliegtuigen om aan de toenemende vraag naar tactisch luchttransport tegemoet te komen. Als gevolg van de rijksbrede versoberingsmaatregelen, worden de F-50 toestellen afgestoten.
- Nederland neemt deel aan de *Strategic Airlift Interim Solution*. Dit contract is afgesloten om in Europees verband te kunnen beschikken over *outsized cargo* luchtransportcapaciteit met AN-124 (Antonov) transportvliegtuigen. Nederland neemt met 500 uren per jaar deel aan het *Strategic Airlift Capability C-17* initiatief. Hiertoe zijn 3 C-17 transportvliegtuigen gestationeerd op een vliegbasis in Hongarije.
- Nederland beschikt over een aantal types onbemande vliegtuigen, deze worden met name voor verkenningsdoeleinden gebruikt. In de beleidsbrief bezuinigingen van 8 april 2011 is opgenomen dat Defensie over gaat tot de verwerving van een *Medium Altitude Long Endurance* capaciteit onbemande luchtsystemen. Het systeem zal eerst in het buitenland worden gestationeerd.
- In 2014 wordt het aantal F-16's met zeven verminderd tot 61. De in Nederland gestationeerde F-16's worden ingedeeld over drie squadrons. Het kabinet heeft gekozen voor de F-35 als de vervanger van de F-16 en aangegeven dat de F-35 met ingang van 2019 wordt ingevoerd. Halverwege de jaren twintig zal afscheid worden genomen van de laatste F-16.

3.2. Beschikbare middelen

De middelen die het ministerie van Defensie ter beschikking heeft om haar taken te kunnen uitvoeren zijn onder te verdelen in luchtvaartuigen en luchthavens.

3.2.1. Luchtvaartuigen

Het ministerie van Defensie heeft de beschikking over de volgende luchtvaartuigen.

- De voor de beschreven militaire taken beschikbare 68 F-16 jachtvliegtuigen bestaan uit 58 operationele toestellen die bij vier squadrons zijn ondergebracht en tien toestellen voor opleiding en training. De opleidingseenheid is (tijdelijk) gestationeerd op het vliegveld Tucson in Arizona in de Verenigde Staten. In 2014 wordt het aantal operationele F-16's verminderd tot 61 die bij drie squadrons zijn ondergebracht, waarvan 10 toestellen voor opleiding en training tijdelijk zijn gestationeerd in de Verenigde Staten.
- Helikopters verdeeld over vijf operationele squadrons. Deze squadrons bestaan uit verschillende types helikopters: de CH-47D (Chinook) voor zwaardere transporttaken, de AS-532 (Cougar) en de SA-316B (Alouette III) voor lichtere transport- en verkenningtaken, de AH-64D (Apache) voor verschillende gevechtstaken, de AB-412SP (Agusta Bell) voor *Search and Rescue* (SAR) taken en de NH-90 (als die in 2013 allemaal in gebruik zijn) als boordhelikopter en voor SAR-, opsporings- en transporttaken en patiëntenvervoer op de Waddeneilanden. Acht Apaches zijn in de Verenigde Staten gestationeerd en drie Chinook helikopters zijn medio 2012 gestationeerd in de Verenigde Staten op het vliegveld Fort Hood. In de beleidsbrief bezuinigingen van april 2011 is besloten de Cougar helikopters af te stoten. Wel worden tot eind 2017 acht Cougars inzetgereed gehouden ten behoeve van de SAR-taken en patiëntenvervoer

tot de ingevoerde NH-90 helikopters operationeel zijn. Tevens zullen de Agusta Bell helikopters medio 2015 worden uitgefaseerd. De taken worden overgenomen door NH-90 helikopters.

– Transportvliegtuigen verdeeld over twee squadrons transportvliegtuigen met de KDC-10 voor tankoperaties en strategische luchttransporttaken, de C-130 (Hercules) voor tactische luchttransporttaken en een G-IV (Gulfstream) voor VIP-transport.

– Lesvliegtuigen PC-7 (Pilatus) voor de Elementaire en de Voortgezette Militaire Vlieger Opleiding en de Vlieger Instructeurs Opleiding.

3.2.2. Luchthavens

Het ministerie van Defensie heeft, na de sluiting van de vliegbases Twenthe en Soesterberg en het Marine Vliegveld Valkenburg, de beschikking over de militaire luchthavens: Leeuwarden, Deelen, De Kooy, Woensdrecht, Gilze-Rijen, Eindhoven, Volkel en De Peel.

De luchthavens Leeuwarden en Volkel zijn al vele decennia thuisbasis voor jachtvliegtuigen en beschikken over de daarvoor benodigde specifieke infrastructuur, zoals start- en landingsbaan/-banen, platforms, vliegtuigshelters en onderhoudsfaciliteiten. De luchthaven Eindhoven is in het verleden thuisbasis geweest van een squadron jachtvliegtuigen, maar met de herstructureringen van Defensie en de verkleining van het aantal jachtvliegtuigen is aan deze functie een einde gekomen en is Eindhoven de thuisbasis geworden van de transportvliegtuigen. Deze functie vertoont grote gelijkenis met de activiteiten van Eindhoven Airport N.V. door wiens tussenkomst commercieel burgerluchtverkeer wordt afgehandeld op Eindhoven. De infrastructuur van Eindhoven is aangepast aan de functie voor militaire transportvliegtuigen, onder andere met de bouw van een aankomst- en vertrekhal en een vrachthangar. Ook de luchthaven Gilze-Rijen is voorheen thuisbasis geweest van een squadron jachtvliegtuigen, maar is na de verkleining van het aantal jachtvliegtuigen en de sluiting van de vliegbasis Soesterberg de thuisbasis geworden van de bewapende en transporthelikopters. De infrastructuur van Gilze-Rijen is aangepast aan de huisvesting van en het primair onderhoud aan helikopters. De luchthaven Deelen was in het verleden een thuisbasis voor helikopters. Met de concentratie van de helikopters op Gilze-Rijen, fungeert Deelen als oefenlocatie voor helikopters en opstappunt voor de Luchtmobiele Brigade. Op de luchthaven De Kooy zijn al vele decennia boordhelikopters gestationeerd van de Koninklijke marine, die haar belangrijkste vlootbasis heeft in de haven van het nabij gelegen Den Helder. De luchthaven Woensdrecht huisvest een squadron lesvliegtuigen voor de initiële militaire vliegeropleiding. Voorts zijn de vliegtuigonderhoudsbedrijven van Defensie op Woensdrecht geconcentreerd. De luchthaven De Peel is beschikbaar als reservevliegbasis en kan onder bijzondere omstandigheden als vliegbasis worden geactiveerd.

De luchthaven (vliegbasis) Leeuwarden is thuisbasis (MOB) voor twee squadrons F-16's. De vliegbasis verzorgt (inter)nationale opleidingen en trainingen (onder andere vanwege de nabije ligging van de schietrange De Vliehors en oefengebieden boven de Noordzee). De vliegbasis heeft afwisselend met de vliegbasis Volkel de verplichting om twee F-16's stand-by te hebben staan ten behoeve van de functie *Quick Reaction Alert* (QRA). De vliegbasis Leeuwarden accommodeert een gedeelte van de vliegtuigbewegingen die horen bij de returnveldfunctie van de vliegbasis Volkel. Voorts is Leeuwarden naar verwachting tot en met 2015 de thuisbasis van het squadron *Search and Rescue* (SAR) helikopters van het Defensie Helikopter Commando. De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch transport ontvangen en fungeren als uitwijkhaven. Daarnaast kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door

vliegtuigen van andere vliegbases. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (vliegbasis) Deelen huisvest geen vliegende eenheden. De vliegbasis Deelen fungeert als oefenveld voor het Defensie Helikopter Commando en als opstappunt voor de Luchtmobiele Brigade, mede vanwege de nabije ligging van de Oranjekazerne in Schaarsbergen. Daarnaast is Deelen uitwijkhaven en overloopveld voor helikopters. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (het maritiem vliegveld) De Kooy is de thuisbasis voor de NH-90 helikopters en kan als uitwijkhaven en oefenveld worden gebruikt door vaste vleugelvliegtuigen en helikopters van andere vliegbases. Op De Kooy vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik (waaronder commercieel medegebruik voor de offshore industrie door tussenkomst van Den Helder Airport C.V.) en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats. De Kooy neemt de SAR-taken van de vliegbasis Leeuwarden over.

De luchthaven (vliegbasis) Woensdrecht is de thuisbasis voor de PC-7 lesvliegtuigen voor de elementaire militaire vliegeropleiding. Tevens fungeert de vliegbasis Woensdrecht als uitwijkhaven, oefenveld en overloopveld. De vliegbasis dient over voldoende geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar op te treden. De vliegbasis faciliteert de aankomst en het vertrek van vaste vleugelvliegtuigen en helikopters die in onderhoud zijn bij het op de vliegbasis aanwezige Logistiek Centrum Woensdrecht. Op de vliegbasis Woensdrecht vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik (waaronder medegebruik door het naast de vliegbasis gevestigde vliegtuigonderhoudbedrijf van Stork/Fokker Aircraft Services) en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (vliegbasis) Gilze-Rijen is de thuisbasis voor Apache gevechtshelikopters, Chinook en NH-90 transporthelikopters, Cougars en een vlucht Alouette helikopters. De vliegbasis kan fungeren als uitwijkhaven, oefenveld, DOB en overloopveld. De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch transport ontvangen en dient over voldoende geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar op te treden. Ook is de vliegbasis Gilze-Rijen het returnveld voor de acht Apaches die op dit moment in de Verenigde Staten zijn gestationeerd en drie Chinook helikopters die medio 2012 op het vliegveld Fort Hood in de Verenigde Staten zijn gestationeerd. Op de vliegbasis Gilze-Rijen vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (vliegbasis) Eindhoven is de thuisbasis voor de vastvleugelige transportvliegtuigen en is de primaire militaire vliegbasis in Nederland voor luchtvracht- en passagiersvluchten, zowel met eigen transportvliegtuigen als met vastvleugelige vliegtuigen en helikopters van internationale partnerlanden of ingehuurde vliegtuigen. De vliegbasis heeft daarvoor de beschikking over een start- en landingsbaan van drie kilometer lengte, een vliegtuigplatform, aankomst- en vertrekhal, vrachthangar en vliegtuighangar. De vliegbasis Eindhoven is daarmee de enige militaire luchthaven in Nederland die beschikt over de vereiste infrastructuur om de functie als thuisbasis voor de vastvleugelige transportvloot te vervullen. De vliegbasis Eindhoven fungeert tevens als uitwijkhaven, oefenveld, DOB, overloopveld en dient over voldoende

geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar op te treden. Voorts vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven (vliegbasis) Volkel is thuisbasis (MOB) voor twee squadrons F-16's jachtvliegtuigen. De vliegbasis is returnveld voor de opleidingseenheid van 10 F-16's. De vliegbasis Volkel accommodeert een gedeelte van de vliegtuigbewegingen die horen bij de returnveldfunctie, het andere gedeelte wordt uitgevoerd op de vliegbasis Leeuwarden. De vliegbasis heeft afwisselend met de vliegbasis Leeuwarden de verplichting om twee F-16's stand-by te hebben staan ten behoeve van de functie van *Quick Reaction Alert* (QRA). De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch transport ontvangen en fungeren als uitwijkhaven. Daarnaast kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.

De luchthaven De Peel huisvest geen vliegende eenheden en is de thuislocatie van het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigings Commando, de Groep Geleide Wapens en het Commando Luchtdeel Artillerie. Het start- en rolbaanstelsel is gedeactiveerd voor vastvleugelige vliegtuigen. Het luchtruim boven deze luchthaven biedt de mogelijkheid tot gezamenlijke oefeningen van F-16's en helikopters en niet-vliegende eenheden waaronder luchtverdedigingen en de School voor Grond-Lucht Samenwerking. De luchthaven wordt gebruikt als oefenveld voor helikopteroperaties. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik met helikopters en burgermedegebruik plaats. Daarnaast kan de luchthaven De Peel worden gebruikt voor vluchten met helikopters in het kader van algemeen maatschappelijk belang. De luchthaven kan onder bijzondere omstandigheden als vliegbasis worden geactiveerd en tevens fungeren als oefenveld, overloopveld en reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar. Hiervoor dient de luchthaven over voldoende geluidsruimte te beschikken om als reserveveld voor een squadron F-16's gedurende een half jaar op te treden.

3.3. Vliegtuigbewegingen

In de voorgaande paragrafen zijn de taken en de middelen beschreven zoals die aan de militaire luchthavens zijn toebedeeld. Op basis van met name Navo-criteria, de jaarlijkse oefenprogramma's en afspraken met en toezegging aan de Navo over bondgenootschappelijk medegebruik resulteren de taken en middelen in de behoefte aan aantallen en soorten vliegtuigbewegingen op jaarbasis voor deze luchthavens. De aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn ingevolge artikel 10.19 van de Wet luchtvaart niet openbaar. Gescreende ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben inzage in deze gegevens. Conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden worden op basis van de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen in combinatie met luchthavengebonden gegevens, zoals de ligging van de start- en landingsbaan en vliegprocedures en -routes, de geluidsbelastingcontouren in Kosteneenheden berekend.

3.4. Burgermedegebruik van militaire luchthavens

Op bijna alle militaire luchthavens vindt burgermedegebruik plaats. In hoofdlijnen zijn er drie categorieën te onderscheiden binnen dit gebruik: commercieel (structureel en incidenteel), recreatief en algemeen maatschappelijk belang.

Structureel commercieel burgermedegebruik vindt plaats op de luchthaven (het Maritiem Vliegveld) De Kooy en de luchthaven (vlieg-basis) Eindhoven door tussenkomst van een burgerexploitant. Al het commercieel burgermedegebruik maakt gebruik van de faciliteiten van de militaire luchthaven, zoals de start- en landingsbaan, verkeersleiding, etc.

Het recreatief burgermedegebruik gebeurt via een aanwezige vliegclub en kan bestaan uit vliegtuigbewegingen met motorvliegtuigen, (motor)zweefvliegtuigen, ultra light vliegtuigen, historische vliegtuigen en modelvliegtuigen.

Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

3.5. Ander medegebruik van militaire luchthavens

Niet behorende tot een van de genoemde categorieën zijn niet-militaire vliegtuigen die op aanvraag, in opdracht of onder verantwoordelijkheid van Defensie een militair vliegveld bezoeken. Dit zijn bijvoorbeeld ingehuurde transportvliegtuigen, regeringsvliegtuigen of calibratievliegtuigen. Tot slot vinden op de militaire vliegvelden evenementen plaats waar ook civiele vliegtuigen aan deelnemen.

4. Burgerluchtvaart in Nederland

4.1. Inleiding

Nederland heeft een maatschappelijk en economisch belang bij een goede internationale bereikbaarheid en als het gaat om internationale verbindingen is de burgerluchtvaart onontbeerlijk. De verdere ontwikkeling van een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame burgerluchtvaart is dan ook als doel gesteld van het nationale burgerluchtvaartbeleid voor de komende jaren.

Schiphol zorgt voor internationale bereikbaarheid door de lucht, maar ook de overige burgerluchthavens van nationale betekenis dragen bij aan de verdere ontwikkeling van een sterke ruimtelijk-economische structuur. Daarbij geldt dat de luchtvaart niet alleen faciliterend is voor de economische ontwikkeling; het stimuleert deze ontwikkeling ook. De bedrijvigheid in het gebied rondom een luchthaven is sterk verbonden met de luchtvaart. Niet alleen vanwege het aantal vluchten op een luchthaven, maar ook door de kwaliteit van het verbindingennetwerk waar een luchthaven een belangrijke rol in vervult.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verwachte ontwikkeling van de burgerluchtvaart in Nederland en het bijbehorende relevante beleidskader. Er wordt kort ingegaan op het Aldersadvies Schiphol, de keuze voor Eindhoven en Lelystad, de luchtvaartnota 2009, het Aldersadvies Eindhoven, de regionale en nationale belangenafweging ten aanzien van het Aldersadvies Eindhoven en de geactualiseerde luchtvaartnota 2011.

4.2. Beleidskader

4.2.1. Aldersadvies Schiphol

Luchthavens en de ontwikkeling daarvan zijn middelen om de economische ambities en bereikbaarheidsambities van Nederland waar te maken. Naast Schiphol kent Nederland een aantal burgerluchthavens van nationale betekenis. Deze luchthavens vormen schakels in het internationale netwerk van bereikbaarheid van Nederland met de rest van de

wereld. Deze luchthavens vallen onder verantwoordelijkheid van het Rijk. Luchthavens van nationale betekenis zijn luchthavens die internationale vluchten kunnen ontvangen en economisch van belang zijn voor het hele land. Het gaat om: Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport, Maastricht-Aachen Airport, Rotterdam-The Hague Airport en Eindhoven Airport. Deze laatste als burgerexploitant van de militaire luchthaven Eindhoven. Wanneer de luchthaven Twente een doorstart maakt, krijgt ook deze luchthaven de status van burgerluchthaven van nationale betekenis.

Schiphol richt zich als de grootste nationale luchthaven op het mainportgebonden verkeer en legt zich toe op het faciliteren van intercontinentaal verkeer en het leveren van een goed transferproduct. Daarnaast geldt dat de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van Schiphol wordt gedreven door de ambitie om de Randstad door te ontwikkelen tot een concurrerende en duurzame topregio met een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor internationale bedrijven.

In verband met de schaarse luchthavencapaciteit in Nederland is in 2006 op verzoek van de toenmalige Ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) opdracht gegeven aan de heer Alders om een door zowel de luchtvaartsector, omwonenden, als het bevoegd gezag gedragen advies te geven over de ontwikkeling van Schiphol (de zogenaamde Alderstafel of Tafel van Alders). De Tafel van Alders heeft op 1 oktober 2008 advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020). Uit dit advies blijkt dat de luchtvaartsector tegen de achtergrond van de economische conjunctuur, de hoge brandstofprijzen en de kostenstructuur van Schiphol (inclusief tickettax), uit mag gaan van een groeiprognose voor het burgerluchtverkeer naar 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Het Aldersadvies Schiphol begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 2020 op 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar, met de focus op mainportgebonden verkeer¹. Niet-mainportgebonden verkeer heeft minder waarde voor het netwerk van Schiphol en de ruimtelijk economische structuur van de Schipholregio. De werkgelegenheid in de regio's rond de regionale luchthavens van nationale betekenis is echter wel gebaat bij dit niet-mainportgebonden verkeer. In het Aldersadvies Schiphol is daarbij aangegeven dat voor dit niet-mainportgebonden verkeer (met name Europees «point to point»² verkeer) in de omvang van 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar ruimte gevonden dient te worden op regionale luchthavens in dezelfde periode tot 2020.

Op 10 oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol overgenomen en heeft het kabinet besloten een verkenning uit te laten voeren naar de mogelijkheden om op Lelystad en Eindhoven (extra) capaciteit van 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar te realiseren.

Het adviesbureau SEO heeft vanwege de economische ontwikkelingen in april 2009 een geactualiseerde groeiprognose uitgevoerd. In het rapport «Het realiteitsgehalte van 580.000 vliegbewegingen op Schiphol in 2020» laat SEO zien dat bij verschillende netwerkscenario's de aantallen vliegtuigbewegingen in 2020 in de orde van grootte tussen 570.000 en

¹ Mainportgebonden verkeer: Verkeer zoals dat is gedefinieerd in het onderdeel Netwerkvisie en Selectiviteit van het Advies van de Alderstafel Schiphol van 1 oktober 2008. Op basis van de visie op het netwerk van Schiphol en KLM en de visie van het Rijk hebben partijen aan de Alderstafel Schiphol geconcludeerd dat de kernfunctie van Schiphol de afhandeling van hub- en mainportgebonden verkeer betreft. Dit heeft geleid tot een onderverdeling en prioritering in vijf verkeerssegmenten. Dit is vastgelegd en uitgewerkt in het «Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol» en de Luchtvaartnota.

² Point to point verkeer: Dit zijn rechtstreekse verbindingen.

675.000 liggen. Ook komt de heer Alders in zijn notitie 'Verkenning Marktontwikkelingen Luchtvaart tot 2020' van oktober 2009 tot dezelfde conclusie.

4.2.2. Keuze voor Eindhoven en Lelystad

De keuze om de mogelijkheden voor het accommoderen van 70.000 vliegbewegingen per jaar op Lelystad en Eindhoven te onderzoeken, is gebaseerd op een quick scan kosten-/batenanalyse uit september 2008³, uitgevoerd in het kader van het Aldersadvies Schiphol. Een nadere analyse in opdracht van het kabinet (oktober 2009) bevestigt de inzet van Eindhoven in combinatie met Lelystad als de meest kansrijke uitbreidingslocaties. Het accommoderen van de vluchten op Eindhoven en Lelystad scoort, in bijna alle opzichten, het beste van de vijf onderzochte alternatieven. Hierbij is uitgegaan van een gelijke verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen over Lelystad en Eindhoven (ieder 35.000 vliegtuigbewegingen per jaar).

In laatstgenoemde analyse is ook aangegeven voorrang te verlenen aan het bieden van de mogelijkheid voor de ontwikkeling van Eindhoven omdat de regio Eindhoven al beschikt over een ontwikkelde regionale markt als significant onderdeel van de nationale markt. Mede daarom werd verwacht dat de behoefte aan additionele regionale capaciteit zich eerder zou voordoen dan 2015. De groeicijfers van Eindhoven Airport ondersteunden deze verwachting. In dit licht heeft het kabinet besloten om als eerste stap Eindhoven Airport verder te ontwikkelen.

4.2.3. Luchtvaartnota 2009

In de Luchtvaartnota (april 2009) heeft het toenmalige kabinet bovenstaande uitgangspunten bevestigd. In de luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven mogelijkheden te zullen creëren om 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar op de luchthavens Eindhoven en Lelystad te accommoderen. De luchtvaartnota is vervolgens door de Tweede Kamer geaccordeerd.

4.2.4. Aldersadvies Eindhoven

In de brief van 5 februari 2009 (Kamerstukken II 2008–2009, 29 665, nr. 118) aan de heer Alders hebben de (toenmalige) Ministers van VenW en van VROM de heer Alders verzocht het kabinet te adviseren over de regionaal ruimtelijk-economische visie in relatie tot de ontwikkeling van de 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. Uitgangspunt is het accommoderen van 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar waarbij een gelijkwaardige verdeling van 35.000 over de luchthavens Eindhoven en Lelystad als richtgetal is meegegeven. In de brief is aangegeven voor Eindhoven specifiek uit te gaan van het volgende:

De status van Eindhoven als militaire luchthaven blijft onveranderd. Dat betekent dat het bij Eindhoven zal gaan om vergroting van de mogelijkheden voor het civiele medegebruik.

Uitbreiding van het civiele medegebruik mag niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies op Eindhoven.

De ontwikkeling zal zoveel mogelijk aansluiten bij de groene, (technologisch) innovatieve ambitie van de regio en Brainport-doelen, waarbij

³ Decisio BV, «Quick Scan Maatschappelijke Kosten en Baten voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn», 4 september 2008.

onderzocht moet worden in hoeverre het mogelijk is om via de aard en de omvang van het netwerk aan bestemmingen de regionaal-economische ontwikkeling mede te versterken.

Hiertoe is in maart 2009 de Alderstafel Eindhoven opgericht. Aan deze tafel hebben de volgende belanghebbenden deelgenomen: ministeries van Defensie en van IenM (voorheen VROM en VenW), Provincie Noord-Brabant, gemeenten Eindhoven, Veldhoven en – vertegenwoordigd door Veldhoven – Best, Eersel, Oirschot en Son en Breugel, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), Brainport, Brabants-Zeeuwse Werkgeversorganisatie (BZW), Belangenvereniging Omwonenden Welschap (BOW), Brabantse Milieufederatie (BMF), Schiphol Group en Eindhoven Airport. De regio Eindhoven heeft, in lijn met de uitgangspunten van het kabinet, vanaf de start van het proces benadrukt dat het vraagstuk van de ontwikkeling van de luchthaven geplaatst moet worden in de context van de ruimtelijk-economische ontwikkeling en ambitie van de Brainportregio. Als algemeen uitgangspunt is daarom geformuleerd dat de ontwikkeling zoveel mogelijk zal aansluiten bij de groene, (technologische) innovatieve ambitie van de regio en Brainportdoelen.

In het kader van de advisering door de Alderstafel en in lijn met de opdracht van kabinet heeft Ecorys in 2009 een ruimtelijk-economische visie opgesteld en een daaruit volgende analyse van de luchtgebonden vervoersbehoefte uitgevoerd (Ruimtelijk-economische visie Brainport-Airport Eindhoven, Ecorys Nederland B.V., 7 juli 2009). Op basis van deze analyse heeft Eindhoven Airport in 2009 een *businesscase* opgesteld die uitgaat van een duurzaam en gecontroleerd groeiscenario. Speerpunten hierin zijn het toevoegen van brainportbestemmingen (75 procent van de vliegtuigbewegingen met een zakelijke of combi-bestemming) en een substantiële verhoging van het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen *catchment area*⁴. Deze ruimtelijk economische visie en de *businesscase* zijn onderwerp geweest van intensief overleg met alle belanghebbenden aan de Alderstafel.

De uiteindelijk geadviseerde groeiruimte voor de burgerluchtvaart op Eindhoven is op aandringen van omwonenden en omliggende gemeenten gemitigeerd ten opzichte van de oorspronkelijke opdracht vanuit het Rijk tot 25.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar. Uitgaande van de regionale ambitie en condities heeft Eindhoven Airport een *businesscase* opgesteld die ten dienste staat van de regionale vervoersvraag en uitgaat van een groei van 25.000 civiele vliegtuigbewegingen extra per jaar in 2020 in plaats van 35.000.

Op 30 juni 2010 heeft de heer Alders advies uitgebracht aan de Minister van IenM over de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Het advies van de heer Alders aan het kabinet gaat uit van een gefaseerde ontwikkeling van de commerciële burgerluchtvaart op de militaire luchthaven Eindhoven van 25.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar tot een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van in totaal 10,8 km² (berekend met meteomarge⁵ en zonder drempelwaarde⁶). In de eerste fase tot 2015 mogen circa 10.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar plaatsvinden, overeenkomend met een oppervlakte van de 35

⁴ Catchment area: marktgebied oftewel het gebied waarbinnen een luchthaven haar potentiële klanten/gebruikers wil aantrekken.

⁵ Meteomarge: Om rekening te houden met variaties in de heersende windrichtingen wordt een toeslag gelegd op het aantal vliegtuigbewegingen: de zogenoemde meteomarge.

⁶ Drempelwaarde: Bij toepassing van de drempelwaarde in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden worden bijdragen tot de geluidsbelasting waarvan de geluidsniveaus lager zijn dan 65 dB(A) buiten beschouwing gelaten.

Ke-geluidscontour van 6 km² (berekend zonder meteomarge en met drempelwaarde). Uitvoering van de tweede fase naar 10,8 km² (berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde) is verbonden aan een aantal evaluatiecriteria, zoals opgenomen in het Aldersadvies Eindhoven. In 2015 zal aan de Alderstafel Eindhoven worden geëvalueerd of de genoemde voorwaarden waaraan de ontwikkeling is verbonden, zijn nagekomen dan wel met aanvullende maatregelen alsnog kunnen worden nagekomen. Als dat het geval is, wordt de tweede fase van de overeengekomen groei vrijgegeven die ruimte biedt voor nog eens circa 15.000 vliegtuigbewegingen extra per jaar.

4.2.5. Regionale en nationale belangenafweging ten aanzien van Aldersadvies Eindhoven

Met de in het Aldersadvies Eindhoven geschetste ontwikkeling van Eindhoven Airport is een eerste stap gezet in het accommoderen van het niet-mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens. Naar aanleiding van het Aldersadviesadvies Eindhoven waarin wordt geadviseerd ruimte te scheppen voor 25.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar ruimte op Eindhoven Airport, heeft het kabinet de heer Alders gevraagd om in zijn verkenning bij de luchthaven Lelystad naast de ontwikkeling van 35.000 vliegtuigbewegingen per jaar ook de ontwikkeling van 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Lelystad in beeld te brengen. Op 30 maart 2012 heeft de heer Alders advies uitgebracht over de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Het Aldersadvies Lelystad beschrijft ondermeer een middellange termijn ontwikkeling (tot 2020) van de luchthaven die bestaat uit een gecontroleerde ontwikkeling, waarbij de eerste tranche zal bestaan uit een groei naar 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar en een tweede tranche met een doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Gelet op het bovenstaande biedt het Aldersadvies Eindhoven voor de periode tot 2020 vooralsnog voldoende perspectief om aan de nationale capaciteitsvraag te voldoen.

De nationale vraag (naar luchtvaartverbindingen) en het aanbod (aan luchthavencapaciteit) op Schiphol én Eindhoven zijn goed op elkaar afgestemd, waardoor er een dubbele balans ontstaat. Ten eerste sluit de voorgestelde ontwikkeling van Eindhoven Airport N.V. aan bij de eisen die in het convenant «behoud en versterking van de mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol» tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol zijn opgenomen. Ten tweede sluit de luchthavenontwikkeling van Eindhoven aan bij de regionaal-economische ambities van de Brainport. De afspraken zoals die in het Aldersadvies zijn vastgelegd, dragen bij aan de regionaal-economische ontwikkeling, de afwikkeling van een groter deel van de regionale vraag naar vervoer door de lucht in eigen regio en de nationale netwerkontwikkeling van de luchtvaart zoals bedoeld in de Luchtvaartnota. Tevens dragen de afspraken in positieve zin bij aan de regionale werkgelegenheid.

In samenspraak met de regio is gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling van het burgerluchtverkeer op Eindhoven, gecombineerd met een uitgebreid en eigentijds pakket aan hinderbeperkende maatregelen en een stevige duurzaamheidsambitie. Alle regionale partijen hebben zich gecommitteerd aan de eerste fase van het Aldersadvies. Verdere ontwikkeling van het burgerluchtverkeer op Eindhoven conform de tweede fase zal eerst plaatsvinden na een evaluatie van de afspraken zoals genoemd in het Aldersadvies. Tussentijdse monitoring laat zien dat inmiddels reeds aan de meeste voorwaarden ten aanzien van de *businesscase*, duurzaamheid en hinderbeperking is voldaan. Zie ook hoofdstuk 5.

Het kabinet heeft het Aldersadvies Eindhoven omarmd en overgenomen in het kabinetsstandpunt dat op 14 december 2010 aan de Tweede Kamer is verzonden (TK 2010–2011, 31 936, nr. 45). Naar het oordeel van het kabinet en Tweede Kamer is op juiste wijze een balans gevonden tussen de economische effecten van een ontwikkeling van Eindhoven Airport, hinderbeperkende en duurzaamheidsmaatregelen en de opgave tot een verbeterde landzijdige bereikbaarheid.

4.2.6. Geactualiseerde luchtvaartnota 2011

In 2011 is de luchtvaartnota geactualiseerd en heeft er ook een herijking van de groeiprognoses van Schiphol plaatsgevonden. De belangrijkste conclusie van de actualisatie van de luchtvaartnota en de herijking naar de marktontwikkeling in de luchtvaart is dat er serieus rekening gehouden moet worden dat de grens op Schiphol van 510.000 vliegtuigbewegingen binnen 5 à 10 jaar aan de orde kan zijn. Hierover is de Eerste Kamer per brief op 12 januari 2012 geïnformeerd. De noodzaak van de ontwikkeling van Eindhoven Airport N.V. is hiermee nogmaals bevestigd. Ook de in juni 2014 door de heer Alders in afstemming met de sector uitgebrachte notitie «Verkenning Marktontwikkelingen Luchtvaart» bevestigt dit beeld.

5. Gebruik van de luchthaven Eindhoven

5.1. Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een nadere uitwerking en onderbouwing van de militaire functies van de luchthaven Eindhoven en van het burgermedegebruik van de luchthaven.

5.2. Militaire vliegtuigbewegingen

De militaire luchthaven Eindhoven (vliegbasis Eindhoven) is de thuisbasis voor de vastvleugelige transportvliegtuigen van het ministerie van Defensie en is de primaire militaire vliegbasis in Nederland voor luchtvracht- en passagiersvluchten, zowel met de eigen transportvliegtuigen als met vastvleugelige vliegtuigen en helikopters van internationale partnerlanden of ingehuurde vliegtuigen. De vliegbasis heeft daarvoor de beschikking over een start- en landingsbaan van drie kilometer lengte, een vliegtuigplatform, aankomst- en vertrekhal, vrachthangar en vliegtuighangar. De vliegbasis Eindhoven is daarmee de enige militaire luchthaven die beschikt over de vereiste infrastructuur om de functie als thuisbasis voor de vastvleugelige transportvloot te vervullen. De vliegbasis fungeert als uitwijkhaven⁷, overloopveld⁸ en *Deployment Operating Base*⁹ en als reserveveld¹⁰ voor een squadron jachtvliegtuigen gedurende een half jaar.

⁷ Uitwijkhaven: De functie van uitwijkhaven is vooral gekoppeld aan onvoorzienbare en doorgaans kortstondige omstandigheden (slecht weer, obstructie van terrein, etc.) waardoor een thuisbasis niet meer te gebruiken is voor (nationale en internationale) vliegtuigen.

⁸ Overloopveld: De functie van overloopveld wordt gebruikt om het deel van de vliegtuigbewegingen die de thuisbasis niet zelf kan faciliteren, op te vangen c.q. te accommoderen.

⁹ *Deployment Operating Base* (DOB): militair vliegveld waar infrastructuur aanwezig is om voor langere tijd een (nationale of internationale) jachtvliegeenheid te laten opereren. Nederlandse DOB's worden ook gebruikt voor het beoefenen van het snel en georganiseerd verplaatsen van eenheden van de eigen thuisbasis naar een uitzendlocatie in het kader van bijvoorbeeld *High Readiness Forces*. Dit wordt regelmatig door de Navo geëvalueerd.

¹⁰ Reserveveld: De functie van reserveveld is gekoppeld aan een planbare periode dat een thuisbasis niet toegankelijk is voor vertrekkend of naderend vliegverkeer. De meest gangbare reden is groot baanonderhoud.

De vliegbasis kan als oefenveld¹¹ worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Voorts vindt bondgenootschappelijk medegebruik plaats.

Niet alle functies worden in de volle omvang elk jaar volledig gebruikt. Het gebruik voor opleiding en training van de bemanningen van de luchttransportvliegtuigen die op de vliegbasis Eindhoven zijn gestationeerd is redelijk stabiel en voorspelbaar. Het gebruik en de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn een directe afgeleide van het aantal vliegtuigen, het aantal vliegers en het jaarlijkse oefenprogramma. De operationele inzet van de luchttransportvliegtuigen evenwel, is afhankelijk van de omvang, duur en inzet voor bijvoorbeeld internationale (-vredes)missies en vluchten in het kader van hulpprogramma's. Ook voor de vliegtuigbewegingen die hierbij horen moet ruimte worden opgenomen in de geluidszone. De nevenfuncties van de militaire luchthaven Eindhoven voor jachtvliegtuigen zullen niet elk jaar volledig worden gebruikt. De belangrijkste en omvangrijkste nevenfunctie is die van reserveveld. Deze functie zal volledig worden gebruikt op het moment dat bij een van de twee thuisbases voor F-16 jachtvliegtuigen groot onderhoud aan de start- en landingsbaan plaatsvindt. Als het gebruik plaatsvindt moet de daarvoor benodigde ruimte beschikbaar zijn in de geluidszone van Eindhoven. Doordat is bepaald – zoals is omschreven in paragraaf 3.1.1. – dat in het jaar dat de functie reserveveld niet wordt gebruikt, de daarbij behorende geluidsruimte kan worden gebruikt voor de andere nevenfuncties voor jachtvliegtuigen van de vliegbasis, wordt een opeenstapeling van geluidsruimten van afzonderlijke nevenfuncties voorkomen en zal in die jaren de ruimte in de geluidszone niet volledig worden gebruikt.

In de afgelopen jaren zijn de jaarcontouren van de luchthaven Eindhoven gepresenteerd die de geluidsbelasting weergeven van het feitelijk gebruik per kalenderjaar. De jaarcontouren waren steeds kleiner dan de voor die tijd geldende geluidszone. De bovengenoemde aspecten zijn een verklaring voor deze onderschrijding. Voor het bepalen van de geluidszone in het luchthavenbesluit wordt – zoals is vermeld in paragraaf 3.1.1 – voor het luchtverkeer met jachtvliegtuigen niet meer – zoals voorheen – uitgegaan van een stapeling van geluidsruimten voor alle afzonderlijke nevenfuncties voor jachtvliegtuigen, maar wordt uitgegaan van het gebruik dat hoort bij de grootste van de nevenfuncties. Ook al is er nu geen stapeling meer van nevenfuncties, toch zal de geluidszone nog steeds ongebruikte ruimte laten zien, omdat wordt uitgegaan van het gebruik dat hoort bij de grootste van de nevenfuncties. Omdat dat gebruik maar eens in de zoveel jaar plaatsvindt zal het dus de meeste jaren zo zijn, dat sprake is van een onderschrijding, maar de «grote» geluidszone is wel nodig om in enig jaar het squadron jachtvliegtuigen gedurende een half jaar te kunnen accommoderen.

Voor de afzonderlijke militaire functies van het voorgenomen gebruik van de luchthaven Eindhoven zijn de bijbehorende aantallen en soorten vliegtuigbewegingen op jaarbasis geformuleerd op basis van de aantallen vliegtuigen, de aantallen vliegers en de zogenoemde jaarlijkse oefenprogramma's die voor vliegers zijn vastgesteld en overige kengetallen voor vastvleugelige transportvliegtuigen, jachtvliegtuigen en helikopters. Daarbij is – zoals is omschreven in paragraaf 3.1.1 – voorkomen dat er sprake is van een opeenstapeling van functies die niet gelijktijdig of in hetzelfde jaar worden gebruikt. Deze aantallen en soorten vliegtuigbewe-

¹¹ Oefenveld: Vliegers dienen in het kader van de taakstelling en het hierin opgenomen Jaarlijks Oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) te maken op andere vliegvelden dan hun eigen thuisbasis.

gingen worden gebruikt voor het onderzoek naar de milieueffecten, zoals geluidsbelasting (zie hoofdstuk 6).

In het luchthavenbesluit wordt de militaire geluidsruimte behorende bij de functies van de militaire luchthaven Eindhoven opgenomen. De militaire geluidsruimte is het gebied behorende bij de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het militaire luchtverkeer.

5.3. Burgervliegtuigbewegingen

5.3.1. Commercieel burgermedegebruik

Commercieel burgerluchtverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven vindt plaats door tussenkomst van Eindhoven Airport. Eindhoven Airport wordt aangemerkt als burgerexploitant. Eindhoven Airport heeft zich de afgelopen jaren snel kunnen ontwikkelen en kent tot op heden een zelfstandige groei. In 2001 had de luchthaven slechts 250.000 passagiers. In 2010 waren dit er 2,1 miljoen, in 2011 2,6 miljoen, in 2012 2,98 miljoen en in 2013 3,4 miljoen.

De regio Zuidoost-Nederland en Eindhoven zijn interessante verzorgingsgebieden gebleken waar point-to-point luchtvaartmaatschappijen succesvol kunnen opereren. De oorzaak van de groei van de afgelopen jaren is dat passagiers uit de regio Eindhoven Airport verkiezen boven andere luchthavens als de bestemming van hun keuze aangeboden wordt. Het Stratagem onderzoek «Eindhoven Airport: Regionaal belang en marktpotentieel» uit 2008 toont aan dat, bij een gelijkwaardig aanbod maar liefst 90 procent van de passagiers het liefst zou vertrekken vanaf Eindhoven Airport, gezien de betere bereikbaarheid van de luchthaven en de kortere reistijden ten opzichte van Schiphol en luchthavens in het buitenland. Dit onderzoek is in november 2011 geüpdate (Stratagem: «Monitoring *businesscase* Eindhoven Airport, aandeel Eindhoven in de regio») en laat op dit punt hetzelfde resultaat zien. Het ontbreken van de juiste bestemming is de voornaamste reden om niet vanaf Eindhoven Airport te vertrekken blijktens ditzelfde onderzoek. Sinds het vrijgeven van de Europese markt voor luchttransport in de jaren '90 kunnen luchtvaartmaatschappijen vrij kiezen welke regio's in Europa ze met elkaar willen verbinden en welke luchthavens ze daarvoor willen inzetten. Uit de ruimtelijk economische visie van Ecorys blijkt dat in 2007 slechts 23 procent (exclusief intercontinentale vluchten) van de vliegbehoefte in de regio door Eindhoven Airport werd ingevuld vanwege het ontbreken van de juiste bestemmingen. Sinds 2007 heeft de luchthaven de eerste groeibeweging zelfstandig kunnen invullen.

De ruimtelijk economische visie van Ecorys toont verder aan dat er een groot potentieel voorhanden is in Zuidoost-Nederland op basis waarvan Eindhoven Airport haar rol in de nationale capaciteitsdiscussie van luchthavens succesvol kan innemen. Eindhoven Airport ligt geografisch in een omvangrijk economisch kerngebied met een sterke internationale oriëntatie: de Brainport regio. De Brainport is inmiddels de tweede economie van Nederland en heeft ambitie onderdeel uit te maken van de top economische en high tech regio's in Europa.

De conclusie is dat er een groot potentieel is voor verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Zoals gesteld heeft 90 procent van de passagiers uit de regio een voorkeur voor Eindhoven Airport. Door het toevoegen van nieuwe bestemmingen die passen in de regionale ambitie en aansluiten bij de nationale capaciteitsvraag zal het marktaandeel van

Eindhoven Airport vergroot worden. In de ruimtelijk economische visie heeft Ecorys deze visie vertaald naar de luchtgebonden verkeersbehoefte.

5.3.1.1. Businesscase Eindhoven Airport N.V.

Op basis van de analyse van de luchtgebonden vervoersbehoefte door Ecorys heeft Eindhoven Airport in 2009 een *businesscase* opgesteld die uitgaat van een duurzaam en gecontroleerd groeiscenario. Speerpunten hierin zijn het toevoegen van brainportbestemmingen (75 procent van de vliegtuigbewegingen met een zakelijke of combi-bestemming) en een substantiële verhoging van het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen *catchment area*.

In onderstaande tabel is de *businesscase* Eindhoven Airport N.V. opgenomen.

VLEIEGBEWEGINGEN	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
lijndienst	14.863	15.326	17.326	20.326	26.626	28.676	30.926	32.926	36.176
Charter	3.047	3.074	3.074	3.074	3.074	3.074	3.074	3.074	3.074
General aviation	3.090	4.600	4.600	4.600	4.300	4.250	4.000	4.000	3.750
TOTAAL VLB	21.000	23.000	25.000	28.000	34.000	36.000	38.000	40.000	43.000
PASSAGIERS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
lijndienst	1.991.642	2.053.684	2.321.684	2.723.684	3.567.884	3.842.584	4.144.084	4.412.084	4.847.584
Charter	286.418	288.956	288.956	288.956	288.956	288.956	288.956	288.956	288.956
General aviation	15.450	23.000	23.000	23.000	21.500	21.250	20.000	20.000	18.750
TOTAAL PAX	2.293.510	2.365.640	2.633.640	3.035.640	3.878.340	4.152.790	4.453.040	4.721.040	5.155.290

*) Aantallen vliegbewegingen met een marge van ± 20 procent in verband met mogelijke wijzigingen marktomstandigheden.

Bovenstaand groeiscenario heeft als input gediend voor de berekeningen die hebben plaatsgevonden in het kader van het milieueffectrapport voor het luchthavenbesluit Eindhoven.

Deze *businesscase* biedt het beste uitzicht op een netwerkontwikkeling die aansluit bij de marktontwikkelingen, op de ruimtelijk-economische visie voor de regio, de selectieve groei van Schiphol en op een volwaardige bijdrage in de landelijke capaciteitsdiscussie. In het Aldersadvies is afgesproken dat 75 procent van de bestemmingen van Eindhoven Airport N.V. een zakelijke of combibestemming moet hebben. Naast leisure bestemmingen zal de groeiruimte van Eindhoven Airport voornamelijk worden ingevuld door vluchten toe te voegen naar voor Brainport 2020 relevante bestemmingen die op te grote reisafstand liggen om met HSL-treinen te bereiken. Dit kunnen andere kennisregio's zijn of zogenoemde besliscentra (hoofdsteden) in Europa. Ook verbindingen met Europese groeiregio's en regio's waarmee veel import/export-relaties bestaan, zijn interessant voor de verdere ontwikkeling van de Zuidoost-Nederlandse economie. Bij Eindhoven Airport gaat het om zogenoemd point-to-point verkeer van en naar Europese bestemmingen. Eindhoven Airport is daarmee complementair aan de intercontinentale luchthavens van Amsterdam, Brussel en Düsseldorf, die op anderhalf tot twee uur reistijd van Zuidoost-Nederland liggen.

5.3.1.2. Homecarrier

Voor de uitvoering van de *businesscase* van Eindhoven Airport is een *home carrier* van belang. Tot het moment van de evaluatie uit het Aldersadvies is een *home carrier base* met een maximale omvang van vier toestellen toereikend om de ambitie te realiseren. Voor de realisatie van de tweede fase van de *businesscase* wordt uitgegaan van een *homecarrier base* met een maximale omvang van acht toestellen.

Aan het vestigen van een *home carrier* zijn wel voorwaarden verbonden. Een *home carrier* moet, wil hij een rendabele exploitatie kunnen krijgen, met ieder gestationeerd vliegtuig meerdere (en bij korte

afstanden tot vier) slagen, dat wil zeggen een heen- en terugvlucht, per dag kunnen maken. Een openstelling van de luchthaven tussen 07.00 uur en 23.00 uur met een beperkte openstelling voor landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur is hiervoor een vereiste. Daarnaast heeft de *home carrier* behoefte aan een operatie van zeven dagen in de week voor een dekkende exploitatie.

De voordelen van de aanwezigheid van een *home carrier* zijn:

– Een thuisbasis vergroot de kans op een netwerk dat aansluit op de ruimtelijk economische visie van de regio en op de landelijke visie van het Rijk op de selectieve verdeling van luchthavencapaciteit in Nederland.

– Eén of twee *home carriers* maken het aannemelijk dat Eindhoven Airport daadwerkelijk het marktpotentieel gaat invullen en een belangrijke rol gaat spelen in het landelijke beleid met betrekking tot de selectieve verdeling van luchthavencapaciteit.

– Een *home carrier* geeft een stabielere basis onder de luchthaven. Het verbindingennetwerk blijft in stand, ook in moeilijke economische tijden. Een luchtvaartmaatschappij die een thuisbasis opent op Eindhoven Airport doet dat alleen op strategische gronden. Het stationeren van één of meerdere toestellen op een luchthaven gaat gepaard met grote investeringen in onderhoudsfaciliteiten (hangar), personeel, kantoor, marketing en cockpit-/cabinebemanning. De luchtvaartmaatschappij moet ervan overtuigd zijn dat het toestel vanaf deze plek optimaal gaat renderen. Dit zijn besluiten voor de lange termijn die niet gemakkelijk worden herroepen.

– De luchthaven heeft een belangrijke rol in het al of niet toelaten van een luchtvaartmaatschappij als *home carrier*. Eindhoven Airport kan bijvoorbeeld alleen een luchtvaartmaatschappij als *home carrier* toelaten die een moderne, stille en duurzame vloot heeft. Een *home carrier* zal veelvuldig gaan vliegen van de thuisbasis om de investering terug te verdienen. Meerdere toestellen zullen gestationeerd worden. Dit houdt in dat deze luchtvaartmaatschappij een groot gedeelte van de beschikbare milieuruimte zal gebruiken met een stille en duurzame vloot en dus minimale overlast voor de regio.

– De *home carrier* verschaft extra werkgelegenheid voor de regio. De *home carrier* werft lokaal cockpit-, cabine-, grond en onderhoudspersoneel. Een *home carrier* met vier toestellen levert in Eindhoven 200 fte extra aan werkgelegenheid bovenop de normale groei aan werkgelegenheid als gevolg van de groei van de luchthaven (tussen 300 en 400 fte per 1 miljoen passagiers)¹².

– Een thuisbasis geeft een betere spreiding over de dag en daarmee een efficiënter en duurzamer gebruik van de infrastructuur van de luchthaven. De vliegtuigen die als thuisbasis zijn gestationeerd, vertrekken c.q. komen aan op de momenten dat er geen inkomende toestellen te verwachten zijn die aankomen c.q. vertrekken en vice versa.

5.3.1.3. Stand van zaken 2013

Vanaf het uitkomen van het Aldersadvies Eindhoven in 2010 zijn de volgende bestemmingen toegevoegd aan het aanbod van Eindhoven Airport: Malta, Sevilla, Salzburg, Las Palmas, Palma, Ibiza, Boekarest, Belgrado, Lanzarote, Vilnius, Barcelona, Nice, Marrakech, Krakow, Kaunas, Gdansk, Riga, Brno, Istanbul, Valencia, Lissabon, Venetië, Carcassonne, Madrid, Napels, Bologna, Kopenhagen, Cluj-Napoca, Debrecen, Skopje, Fez, Agadir, Chania en Bordeaux.

¹² Stratagem B.V., «Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport», maart 2012 (bijlage 10).

Het vastleggen van de afspraken zoals opgenomen in het Aldersadvies in een luchthavenbesluit en een vergunning voor burgermedegebruik werd ten tijde van het uitkomen van het Aldersadvies in juni 2010 voorzien vóór 2012. Eind 2011 werd echter duidelijk dat deze planning niet gehaald zou worden. Omdat regionale partijen toch uitvoering wensten te geven aan de gemaakte afspraken, en ook de Tweede Kamer had aangedrongen op een voortvarende aanpak van de uitvoering van het Aldersadvies, is door Eindhoven Airport in de zomer van 2012 met omwonenden en milieupartijen een aanvullende set afspraken gemaakt over een verantwoorde groei in de jaren 2013 en 2014. Hierdoor is het mogelijk dat vanaf het voorjaar 2013 transavia.com en Ryanair een thuisbasis vestigen op Eindhoven Airport. Vanaf die datum zijn drie toestellen van deze luchtvaartmaatschappij op Eindhoven Airport gestationeerd. Ryanair heeft sinds april 2013 een thuisbasis gerealiseerd op Eindhoven Airport, met één toestel.

Eindhoven Airport heeft als gezegd de afgelopen jaren een substantiële groei in passagiersaantallen laten zien. Voor 2014 wordt een groei verwacht naar 3,7 miljoen passagiers. De ontwikkeling van Eindhoven Airport in de praktijk toont aan dat de veronderstelde groei zoals opgenomen in de *businesscase* realistisch is.

Eindhoven Airport bezit de juiste ingrediënten voor een succesvolle luchthaven: Eigen markt c.q. verzorgingsgebied met zowel *leisure* als zakelijke reizigers.

- Door de goede bereikbaarheid en geografische ligging een aantrekkelijk alternatief voor passagiers uit andere delen van Nederland. Eindhoven is goed bereikbaar over de weg. Eindhoven ligt op een knooppunt van snelwegen uit alle delen van Nederland: de A2, A67, A50 en A58 komen bij Eindhoven bij elkaar. Ook is Eindhoven een knooppunt voor railverbindingen en een intercitystation voor treinen uit de richting Maastricht/Roermond, Amsterdam/Utrecht, Rotterdam/Tilburg en Arnhem/Nijmegen. Eindhoven Airport wordt een knooppunt in het regionale HOV-netwerk.

- Interessante (zakelijke) bestemming voor buitenlanders (inkomende reizigers) door de sterk ontwikkelde regionale economie. Circa 38 procent van de passagiers van Eindhoven Airport is afkomstig uit het buitenland.

- Goede infrastructuur, met name de lengte van de baan (3 km) en de aanwezigheid van luchtverkeersleiding.

Het is de verwachting dat de luchthaven in 2015 zal voorzien in een werkgelegenheid van in totaal 1.500–1.750 fte.

De werkgelegenheidseffecten van Eindhoven Airport worden in onderstaande tabel weergegeven:

Passagiers Eindhoven Airport	Directe werkgelegenheid (fte)	Indirecte werkgelegenheid Achterwaarts (fte)	Totale werkgelegenheid (fte)
1,1 miljoen	600–700	120–150	720–850
2,65 miljoen	814	160–200	974–1.014
Tussen 3 en 3,6 miljoen	1.250–1.400	250–350	1.500–1.750

Bron: Stratagem, werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport, maart 2012.

Eindhoven Airport N.V. heeft een aantal investeringen gepland om de geplande groei te kunnen accommoderen. In 2013 is een uitbreiding van de terminal gerealiseerd, waarmee deze een capaciteit heeft gekregen tot circa 5 miljoen passagiers. Ook is in 2013 een hotel gerealiseerd, is in 2012

een nieuwe parkeergarage gebouwd en wordt ook op termijn verder geïnvesteerd in parkeeraccommodatie, platformuitbreiding en volledige herinrichting van het voorterrein van de luchthaven. Eindhoven Airport N.V. kan de voor de groei benodigde investeringen kostendekkend uitvoeren.

5.3.1.4. Beperken negatieve effecten

De groei van het commerciële civiele luchtverkeer op Eindhoven heeft effect op het omliggende milieu. In het Aldersadvies Eindhoven zijn daarom afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en over duurzaamheidsmaatregelen om de negatieve effecten van de verdere ontwikkeling van het civiele verkeer op Eindhoven te mitigeren.

Aan een aantal afspraken moet uiterlijk bij de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit uitvoering zijn gegeven. Het betreft *Idle Reverse Thrust*, *Reduced Flaps*, opzetten *awareness* programma en klachtenbehandeling. Daarop zal hieronder worden ingegaan. Een aantal andere afspraken gemaakt aan de Alderstafel wordt in 2015 geëvalueerd voordat tot de tweede tranche kan worden overgegaan. Het betreft *Continuous Descent Approaches* (CDA's), *Standard Instrument Departures* (SID's), optimalisatie vertekroutes, verbod categorie D, E, en F Airports Council International (ACI) index en de ACI accreditatie. Deze maatregelen worden hieronder eveneens besproken. Daarnaast zijn er nog afspraken zoals bijvoorbeeld met betrekking tot Station Eindhoven Acht/HOV-netwerk/innovatief vervoersconcept, aansluiting Best A58 en tweede aansluiting A2 die niet zijn gekoppeld aan enig moment in de besluitvorming voor Eindhoven. Deze worden onder regie van de Alderstafel Eindhoven uitgewerkt. De Alderstafel rapporteert jaarlijks over de voortgang.

Hieronder volgt de stand van zaken met betrekking tot de hinderbeperkende en duurzaamheidsmaatregelen ten tijde van het nemen van dit besluit.

Maatregelen die dienen te zijn gerealiseerd bij inwerkingtreding van het luchthavenbesluit:

Idle Reverse Thrust

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat *Idle Reverse Thrust* op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit zal worden geadviseerd bij de landing in plaats van *full reverse thrust*. Uiterlijk in de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit opgenomen in de *Aeronautical Information Publication* (AIP).

– Het gebruik van *Idle Reverse Thrust* is met ingang van 1 januari 2011 ingevoerd, eerst door middel van een *Notice to Airmen* (NOTAM) en vervolgens opgenomen in de AIP.

Reduced Flaps

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat het gebruik van *Reduced Flaps* tijdens de eindnadering op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit wordt geadviseerd. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit opgenomen in de AIP.

– Het gebruik van *Reduced Flaps* is met ingang van 1 januari 2011 ingevoerd, eerst door middel van een NOTAM en vervolgens opgenomen in de AIP.

Opzetten *awareness* programma

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat Eindhoven Airport samen met vliegtuigmaatschappijen op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit een *awareness* programma opzet waarin vliegers bewust worden gemaakt van de effecten van het gebruik van *Idle Reverse Thrust* en *Reduced Flaps*. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit programma in werking getreden.

– Eind 2011 is gestart met de opzet van een *awareness* programma. Er is een notitie opgesteld voor vliegers met een korte vragenlijst over het gebruik van *Idle Reverse Thrust* en *Reduced Flaps*. Deze vragenlijst wordt aan elke vlieger overhandigd bij aankomst op Eindhoven Airport. In 2012 zijn 667 enquêtes ingevuld waaruit blijkt dat 54 procent van de piloten gebruik maakt van landingen met *Reduced Flaps* en dat 57 procent van de piloten gebruik heeft gemaakt van *Idle Thrust Reverse*. Vanaf 2014 wordt de meting vier keer per jaar gedurende één week uitgevoerd.

Klachtenbehandeling

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat uiterlijk bij inwerkingtreding van het luchthavenbesluit een afweging is gemaakt inzake één gezamenlijk loket waarin een voor ieder toegankelijke, onafhankelijke en transparante klachtenbehandeling is geborgd voor zowel het civiele als het militaire luchtverkeer. Afgesproken is dat ook uitgewerkt zal worden of en hoe een methode voor geluidmeting kan worden ontwikkeld die eveneens toegankelijk, onafhankelijk en transparant is en daarmee de informatievoorziening versterkt.

– Begin 2012 is een verkenning gestart naar de beschikbare mogelijkheden en alternatieven voor een allesomvattend informatiesysteem inzake geluid en radartracks, met daaraan gekoppeld een klachtenmodule. In juni 2012 is tussen regionale partijen afgesproken dat de informatie van het bestaande, op de luchthaven aanwezige geluidmeetsysteem, inclusief radartracks, met betrekking tot de burgerluchtvaart versneld wordt ontsloten naar de omgeving. De opdracht om een dergelijk systeem te realiseren is begin november 2012 door Eindhoven Airport verstrekt aan Brüel & Kjaer. De zogenaamde *soft launch* van dit systeem is per 1 januari 2013 gestart en op 27 mei 2013 is de website www.samenopdehoogte.nl gelanceerd.

Geconstateerd wordt dat de afspraken aan de Alderstafel Eindhoven waaraan moet zijn voldaan bij inwerkingtreding van het luchthavenbesluit is voldaan.

Hinderbeperkende maatregelen tweede fase:

Continuous Descent Approach (CDA)

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat uiterlijk 2015 of zoveel eerder als mogelijk, door de luchthaven en de luchtverkeersleiding de noodzakelijke maatregelen zijn getroffen voor luchtzijdige inpassing van het CDA-aanvliegen, zodat in ieder geval met ingang van de tweede fase bewoond gebied op grotere afstand van de luchthaven wordt ontlast.

– De luchtzijdige inpassing is reeds doorgevoerd en opgenomen in het AIP. Transavia is op 18 oktober 2012 gestart met het testen van de CDA-landingen op Eindhoven. In het voorjaar 2013 heeft een eerste evaluatie plaatsgevonden. Voor volledige implementatie wordt uitgegaan van 1 januari 2015.

Standard Instrument Departures (SID)

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat in 2015 minimaal 80 procent van het civiel vertrekkend IFR straalverkeer de *Standard Instrument Departures* volgt zodat woonkernen zoveel mogelijk worden ontzien.

– Met ingang van 1 maart 2011 wordt deze procedure al gevolgd.

Optimalisatie vertekroutes

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat Eindhoven Airport uiterlijk 2015 uitgewerkte voorstellen voor optimalisatie van de SID-vertekroutes voorlegt, zodat met ingang van de tweede fase bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden over de meest optimale vertekroutes. De mogelijkheden voor route-optimalisatie zijn inmiddels onderzocht. Er zijn drie routesets voor starts uitgewerkt, op basis van de inbreng van de werkgroep hinderbeperking van de Alderstafel Eindhoven waarin bewoners en omliggende gemeenten participeren. Het betreft:

- twee alternatieven voor de vertekroute naar het zuidwesten; en
- een optimalisatie voor de vertekroute naar het noordoosten.

– Op basis van de uitkomsten van het MER, het advies van de Alderstafel Eindhoven en de toets door de Luchtverkeerscommissie heeft het bevoegd gezag een nieuwe routeset gekozen. Deze nieuwe routeset wordt voorafgaand aan de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit vastgesteld.

Verbod categorie D, E en F ACI Index

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat Eindhoven Airport uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, een verbod instelt voor starts en landingen van vliegtuigcategorieën D, E en F uit de ACI *Aircraft Noise Rating Index*.

– Met ingang van 1 april 2011 is voor weekenddagen een verbod voor starts en landingen van vliegtuigcategorieën D, E en F uit de ACI *Aircraft Noise Rating Index* opgenomen in de AIP. Met ingang van 1 november 2013 geldt het verbod op alle dagen van de week.

ACI Europe Accreditatie

– Aan de Alderstafel Eindhoven is afgesproken dat Eindhoven Airport met ingang van de tweede tranche beschikt over de hoogst mogelijke accreditatie van ACI Europe op het gebied van CO₂-reductie.

– Per 1 februari 2012 heeft Eindhoven Airport de eerste fase (*level mapping*) bereikt uit de ACI accreditatie voor CO₂-reductie op luchthavens. Eindhoven Airport heeft op 20 december 2011 het tweede niveau bereikt van de Airport Carbon Accreditation van ACI EUROPE, de overkoepelende organisatie van Europese luchthavens. Dit tweede niveau is het «Reduction» level dat bestaat uit het bewijzen van effectief CO₂-management en het bewijzen van behaalde CO₂-reducties. Het derde niveau «Optimisation» wordt opgesplitst in twee deelprojecten: het deel *Guide* en het deel *Influence*. Deze splitsing is noodzakelijk omdat bij de twee deelprojecten andere stakeholders betrokken zijn. Beide deelprojecten moeten succesvol zijn afgesloten voordat Eindhoven Airport zich officieel kan laten accrediteren voor level 3. In 2012 is het deel *Guide* voortvarend ter hand genomen in de vorm van een projectgroep bestaande uit alle partners op Eindhoven Airport (afhandeling, beveiliging, horeca en retail, tankdienst). Eind 2012 is het project *Guide* succesvol afgesloten. Eind 2013 heeft Eindhoven Airport als eerste luchthaven in de Benelux het hoogste accreditatielevel bereikt. Daarmee is deze doelstelling twee jaren eerder dan afgesproken in totaliteit bereikt.

Uit de hierboven weergegeven stand van zaken ten aanzien van de afspraken aan de Alderstafel Eindhoven met betrekking tot de tweede tranche, volgt dat het merendeel van de maatregelen reeds nu is uitgevoerd en de overige maatregelen voor 2015 zullen zijn ingevoerd. Gelet hierop bestaat de verwachting dat de door de Alderstafel Eindhoven uit te voeren evaluatie positief zal worden afgerond en dat de doorgroei van Eindhoven Airport zoals voorzien in de tweede tranche daadwerkelijk zal kunnen plaatsvinden.

5.3.2. Recreatief burgermedegebruik

Recreatief burgerluchtverkeer vindt plaats door een aanwezige vliegclub en kan bestaan uit vliegtuigbewegingen met motorsportvliegtuigen waaronder begrepen historische vliegtuigen en (motor-)zweefvliegen. De operationele druk op gemengd recreatief-commercieel verkeer is door de ontwikkeling van het commercieel luchtverkeer in de afgelopen jaren sterk toegenomen. Daarom is begin 2008 aan de Eindhovense Aero Club/Zweefvliegcombinatie bericht dat Defensie zich het recht voorbehoudt tussentijds te evalueren of het nog langer mogelijk is de zweefvliegactiviteiten op Eindhoven te blijven voortzetten. De club en de provincie Noord-Brabant verrichten gezamenlijk inspanningen om een nieuwe geschikte locatie te vinden. Voor de huidige zweefvliegactiviteiten expireert de ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet op 1 november 2014. Door middel van een overgangsbepaling zal het definitief beëindigen van de zweefvliegactiviteiten nader worden vormgegeven.

Het motorsportvliegen zal wel kunnen worden uitgeoefend. In het luchthavenbesluit worden aantallen vliegtuigbewegingen per jaar voor dit recreatief burgermedegebruik vastgesteld. Het feitelijk gebruik door een of meer rechtspersonen wordt mogelijk gemaakt met een of meer vergunningen voor burgermedegebruik op grond van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart. Met de vergunningen kunnen maximaal de in het luchthavenbesluit opgenomen aantallen vliegtuigbewegingen beschikbaar worden gesteld.

5.3.3. Algemeen maatschappelijk belang

Het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012. Dit burgermedegebruik wordt mogelijk gemaakt via een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet.

6. Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven Eindhoven

6.1. Inleiding

De Minister van Defensie heeft in overleg met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het Milieueffectrapport (MER) Militaire Luchthaven Eindhoven opgesteld. Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is een aanvulling op het MER Militaire Luchthaven Eindhoven opgesteld.

Op het luchthavenbesluit is de Crisis- en Herstelwet van toepassing. Daarom is in het Milieueffectrapport volstaan met uitsluitend een beschrijving van de milieugevolgen van hetgeen in het luchthavenbesluit wordt vastgelegd en zijn geen alternatieven onderzocht.

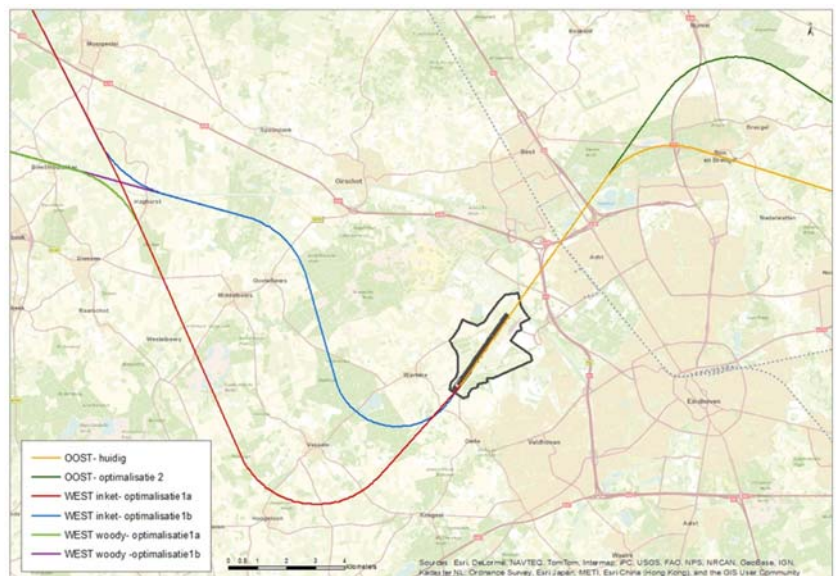
6.2. Het in het MER onderzochte luchthavenluchtverkeer

In het MER zijn de milieueffecten beschreven van de voorgenomen activiteit van het militair luchtverkeer en het burgerluchtverkeer.

Gelet op de fasering die in het Aldersadvies Eindhoven over de ontwikkeling van het commercieel burgerluchtverkeer op de luchthaven Eindhoven is opgenomen, zijn in het MER en de aanvulling de milieueffecten van twee stappen (tranches) van het Aldersadvies onderzocht. Dit zijn de voorgenomen activiteit eerste tranche en de voorgenomen activiteit tweede tranche. Het militair luchtverkeer is in beide tranches

gelijk. De milieueffecten zijn vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie (voorlopige voorziening 2009) en van de situatie behorende bij het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet van december 2007.

In het Aldersadvies Eindhoven is in het kader van hinderbeperking voorgesteld de mogelijkheid van een optimalisatie van vertrekroutes alsmede het gebruik van *Continuous Descent Approach* (CDA) glijvluchtnaderingen voor commercieel burgerluchtverkeer uit te werken. De Alderstafel Eindhoven heeft drie varianten voor vertrekroutes onderzocht. Twee routes voor starts van baan 22 (starten naar het zuiden) die naar het westen afdraaien (route 1a en een sterker afdraaiende route 1b) en een route voor starts van baan 04 (starten naar het noorden) die naar het oosten afdraaien (route 2). Het gaat om routes voor het commercieel burgerluchtverkeer en voor militaire transport en passagiersvliegtuigtypen. De routes zijn geïllustreerd in onderstaande figuur. In het MER en de aanvulling zijn de routevarianten onderzocht op geluidsbelasting en externe veiligheid.



Uit de berekeningen van de geluidsbelasting blijkt het aantal ernstig gehinderden bij gebruik van route 1b lager te zijn dan bij gebruik van route 1a, en bij gebruik van route 1a lager te zijn dan bij gebruik van de huidige routes. Het verschil tussen de resultaten van berekeningen waarin militair luchtverkeer gedeeltelijk of niet gebruik maakt van route 1b is gering. Het gebruik van route 2 in plaats van de huidige vertrekroutes aan de noordzijde van de luchthaven resulteert in een hoger aantal ernstig gehinderden. Het introduceren van CDA's voor commercieel burgerluchtverkeer leidt tot een vermindering van het aantal ernstig gehinderden in de lager geluidsbelaste gebieden (lager dan 35 Kosteneenheden). Externe veiligheid leidt niet tot een significant onderscheid tussen de berekende routevarianten.

De operationele en vliegtchnische uitvoerbaarheid van de routevarianten zijn beoordeeld. Hiertoe zijn simulatietesten uitgevoerd. Op basis van deze beoordeling is geconcludeerd dat het commercieel burgerluchtverkeer kan worden afgewikkeld via route 1b, terwijl deze route voor het militaire luchtverkeer met militaire transport- en passagiersvliegtuigen niet geschikt wordt geacht.

Op basis van de resultaten van de berekeningen van de geluidsbelasting en externe veiligheid en de beoordeling van de operationele en vliegtechnische uitvoerbaarheid van de routevarianten zijn in het MER voor de voorgenomen activiteit aanvullende berekeningen van de geluidsbelasting uitgevoerd voor een variant waarbij het commercieel burgerluchtverkeer voor starts op baan 22 wordt geplaatst op route 1b, waarbij het militaire luchtverkeer met militaire transport- en passagiersvliegtuigen voor starts op baan 22 wordt geplaatst op route 1a, andere militaire vliegtuigen zoals F-16, helikopter, PC-7 en AWACS eigen routes vliegen en naderend burgerluchtverkeer wordt uitgevoerd als CDA.

Met deze keuze voor de vertrekroutes en CDA's worden in de rest van deze toelichting de voorgenomen activiteit eerste tranche en voorgenomen activiteit tweede tranche beschreven en vergeleken met de referentiesituatie (voorlopige voorziening) en aanwijzingsbesluit 2007.

6.2.1. Eindhoven referentiesituatie (voorlopige voorziening 2009)

De referentiesituatie (voorlopige voorziening 2009) komt overeen met de uitgangspunten voor de berekening van de geluidszone zoals die op 5 augustus 2009 bij uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) is vastgesteld. Deze geluidszone is berekend voor militair luchtverkeer en commercieel burgerluchtverkeer. Voor het militaire luchtverkeer betreft dit het feitelijk gebruik in het jaar 2007 met een opslag van 5 procent alsmede het gebruik door één squadron F-16 jachtvliegtuigen gedurende zes maanden. Voor het commercieel burgerluchtverkeer betreft dit het feitelijk gebruik in het jaar 2007 met een opslag van 12,5 procent. Dit laatste komt overeen met een 35 Ke-geluidscontour met een oppervlakte van 4,1 km². Het recreatief burgerluchtverkeer in het jaar 2007 omvat 7.000 vliegtuigbewegingen. Dit luchtverkeer hoort tot de categorie kleine luchtvaart waarvoor, als het gaat om vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg en die niet de routes of procedures van de grote luchtvaart volgen, de geluidsbelastingmaat Kosteneenheid niet geldt.

6.2.2. Eindhoven aanwijzingsbesluit 2007

Het aanwijzingsbesluit 2007 komt overeen met de uitgangspunten voor de berekening van de geluidszone zoals die in december 2007 is vastgesteld met een besluit van de Staatssecretaris van Defensie op grond van de Luchtvaartwet. Deze geluidszone is gebaseerd op het gebruik dat voortvloeit uit de militaire taken van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven zoals vastgelegd in het Structuurschema Militaire Terreinen. Deze taken omvatten de functie van thuisbasis voor vastvleugelige transportvliegtuigen, alsmede een aantal functies voor jachtvliegtuigen (waaronder een functie als reserveveld voor het gebruik door twee squadrons jachtvliegtuigen gedurende een half jaar) en bondgenootschappelijk medegebruik. Het commercieel burgermedegebruik is gebaseerd op 21.175 burgervliegtuigbewegingen per jaar waarvan 14.000 door vliegtuigen met een hoog *load classification number* of die langer zijn dan 39 m. Deze geluidszone is vernietigd met de uitspraak van de ABRvS van 5 augustus 2009. Voor het recreatief burgerluchtverkeer is uitgegaan van 23.808 vliegtuigbewegingen per jaar (inclusief zweegvliegen). Dit luchtverkeer hoort tot de categorie kleine luchtvaart, waarvoor de geluidsbelastingmaat Kosteneenheid niet geldt.

6.2.3. Eindhoven voorgenomen activiteit eerste tranche

Eindhoven voorgenomen activiteit eerste tranche omvat militair luchtverkeer, commercieel en recreatief burgerluchtverkeer en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

Het militaire luchtverkeer van de luchthaven Eindhoven bestaat uit:

- vliegtuigbewegingen ten behoeve van de operaties van het op Eindhoven gestationeerde vastvleugelige transportsquadron; in het MER is uitgegaan van de volgende vliegtuigcategorieën: KDC-10, C-130H-30 Hercules, G-IV Gulfstream en D228;
- vliegtuigbewegingen door jachtvliegtuigen ter grootte van een squadron gedurende een half jaar ten behoeve van de functies uitwijkhaven, oefenveld, *Deployment Operation Base*, overloopveld en reserveveld; in het MER is uitgegaan van het F-16 jachtvliegtuig;
- vliegtuigbewegingen door andere Nederlandse militaire vliegtuigen, zoals lesvliegtuigen en helikopters; in het MER is uitgegaan van het PC-7 lesvliegtuig en helikopters van de types CH-47D Chinook;
- vliegtuigbewegingen door buitenlandse militaire vliegtuigen, zoals jachtvliegtuigen, tank/transportvliegtuigen en AWACS-radarvliegtuigen; in het MER is uitgegaan van het Tornado jachtvliegtuig, KC-135 tankvliegtuig en E-3A AWACS, B-707, C-17, IL-76 en A320.

De gebruikte gegevens zijn toegepast om een zo realistisch mogelijke weergave te krijgen van de benodigde geluidsruimte die hoort bij de militaire taken en functies die aan de vliegbasis Eindhoven zijn toebedeeld en die zo goed mogelijk aansluit bij het gecommitteerde gebruik, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 5 van de toelichting. Deze invoer betekent dat ook andere soorten en typen vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven, zolang de geluidsbelasting past binnen de vastgestelde geluidsruimte. De aantallen militaire vliegtuigbewegingen, evenals de vliegprofielen zijn militair gerubriceerd en zijn opgenomen in een aparte gerubriceerde bijlage behorende bij het MER. Speciaal voor dat doel gescreende ambtenaren van het ministerie van IenM hebben inzage in de gegevens.

Het commercieel burgerluchtverkeer dat plaatsvindt door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. is gebaseerd op een *business case* van Eindhoven Airport N.V. die overeenkomt met de eerste tranche van het Aldersadvies Eindhoven (scenario 2015) en bestaat uit:

- burgerluchtverkeer behorende bij een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van maximaal 6 km² (berekend zonder meteomarge en met drempelwaarde). De *businesscase* die hieraan ten grondslag ligt gaat uit van 30.063 vliegtuigbewegingen per jaar; in het MER is uitgegaan van de volgende vliegtuigcategorieën: C172, C525, GLF4, F50, A320, A321, A319, B737 en B738;
- de openstellingstijden voor het commercieel burgerluchtverkeer is van 07.00 uur tot 23.00 uur gedurende de gehele week, alsmede een extensieregeling tot 24.00 uur; maximaal vier slots voor landingen per dag zullen worden vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur, met een extensieregeling tot 01.00 uur.

Bij de beoordeling van de geluidsbelasting door het burgerluchtverkeer wordt invulling gegeven aan hinderbeperkende maatregelen zoals geformuleerd in het Aldersadvies Eindhoven. In de berekening van de geluidsbelasting is uitgegaan van *Continuous Descent Approach* glijvluchtnaderingen en een optimalisatie van vertrekroutes. Het gebruik van *idle reverse thrust* en het gebruik van *reduced flaps* is met ingang van 1 januari 2011 ingevoerd, eerst door middel van een *Notice to Airmen* (NOTAM) en vervolgens opgenomen in het AIP.

Het recreatief burgerluchtverkeer omvat vliegtuigbewegingen met motorsportvliegtuigen waaronder begrepen historische vliegtuigen en (motor)zweefvliegen en omvat 23.808 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan 12.000 voor motorsportvliegen. Dit luchtverkeer hoort tot de categorie kleine luchtvaart, waarvoor de geluidsbelastingmaat Kosten-eenheid niet geldt. De geluidseffecten van dit verkeer zijn (daarom) niet in de berekeningen meegenomen. Het recreatief luchtverkeer is wel meegenomen in de beoordeling van externe veiligheid en luchtkwaliteit (zie hierna 6.3.2. en 6.3.3.). In het MER is uitgegaan van de vliegtuigcategorïe C-172.

Vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang omvat burgerluchtverkeer zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012. Dit vliegverkeer wordt meegenomen in de berekening van de militaire geluidsruimte. In het MER is uitgegaan van de volgende vliegtuigcategorïen: EC-135 en Beech 200.

6.2.4. Eindhoven voorgenomen activiteit tweede tranche

Eindhoven voorgenomen activiteit tweede tranche omvat militair luchtverkeer, commercieel en recreatief burgerluchtverkeer en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

Het militaire luchtverkeer van de luchthaven Eindhoven is gelijk aan het scenario voor Eindhoven voorgenomen activiteit eerste tranche (zie 6.2.3.).

Het commercieel burgerluchtverkeer dat plaatsvindt door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. is gebaseerd op een *business case* van Eindhoven Airport N.V. die overeenkomt met de tweede tranche van het Aldersadvies Eindhoven (scenario 2020) en bestaat uit:

- burgerluchtverkeer behorende bij een burgergeluidsruimte met een oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour van maximaal 10,8 km² (berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde). De *businesscase* die hieraan ten grondslag ligt gaat uit van 43.000 vliegtuigbewegingen per jaar; in het MER is uitgegaan van de volgende vliegtuigcategorïen: C210, B734, C650, F2TH, F50, SW4, A320, A321, A306, B737 en B738;

- de openstellingstijd voor het commercieel burgerluchtverkeer is van 07.00 uur tot 23.00 uur gedurende de gehele week, alsmede een extensieregeling tot 24.00 uur; maximaal acht slots voor landingen per dag zullen worden vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur, met een extensieregeling tot 01.00 uur.

Bij de beoordeling van de geluidsbelasting door het burgerluchtverkeer wordt invulling gegeven aan hinderbeperkende maatregelen zoals geformuleerd in het Aldersadvies Eindhoven. In de berekening van de geluidsbelasting is uitgegaan van *Continuous Descent Approach* glijvluchtnaderingen en een optimalisatie van vertekroutes. Het gebruik van *idle reverse thrust* en het gebruik van *reduced flaps* is met ingang van 1 januari 2011 ingevoerd, eerst door middel van een *Notice to Airmen* (NOTAM) en vervolgens opgenomen in het AIP.

Het recreatief burgerluchtverkeer en de vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang zijn gelijk aan het overeenkomstige luchtverkeer in het scenario voor Eindhoven voorgenomen activiteit eerste tranche.

6.3. De in het MER onderzochte milieueffecten

In het Milieueffectrapport luchthaven Eindhoven zijn de volgende milieueffecten vanwege luchtverkeer beschreven: geluidsbelasting, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Daarnaast bevat het MER de effecten op natuur, gezondheid en wegverkeer en wordt aandacht besteed aan grondgebonden geluid, externe veiligheid vanwege grondgebonden activiteiten, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap en cultuurhistorie, toerisme en recreatie. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten. De verschillende milieueffecten zijn berekend op basis van dezelfde set gebruiksgegevens voor het militaire luchtverkeer en dezelfde set gebruiksgegevens voor het burgerluchtverkeer, conform geldende berekeningsvoorschriften. Het MER geeft inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteit. Naar aanleiding van het (voorlopig) toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is een aanvulling op het MER opgesteld.

De belangrijkste uitkomsten van het MER worden hieronder per thema weergegeven. Voor een meer uitgebreidere beschrijving van de effecten wordt verwezen naar het hoofdrapport van het MER en de bijbehorende rapporten en de aanvulling op het MER en het bijbehorende rapport.

6.3.1. Geluidsbelasting

De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer is, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML), uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde. Als onderdeel van het beperkingengebied wordt de 35 Ke-geluidszone gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke. Voorts worden de 35 Ke-geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer en de 35 Ke-geluidsruimte voor het commercieel burgerluchtverkeer afzonderlijk gepresenteerd. Van de geluidszone en de beide geluidsruimten worden tevens de oppervlakte in km² en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidszone en geluidsruimten gepresenteerd. Voor de tellingen van gebouwen is gebruik gemaakt van de bestanden bestaande woningen en bestaande overige geluidsgevoelige gebouwen in de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG), peildatum 1 april 2012.

Op grond van artikel 10.17 van de Wet luchtvaart wordt in het luchthavenbesluit als onderdeel van het beperkingengebied rond het luchthavengebied een gebied vastgesteld behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone), waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In artikel 10.12 van de Wet luchtvaart is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is wat betreft de grote luchtvaart (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) uitvoering gegeven met het Besluit militaire luchthavens (BML). De grenswaarde bedraagt 35 Kosteneenheden (Ke).

De Ke-geluidszone heeft drie hoofdfuncties:

- handhaving: met betrekking tot het luchtverkeer wordt de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het luchtverkeer vastgesteld;
- doorwerking naar ruimtelijke ordening: binnen de geluidszone gelden beperkte mogelijkheden voor (ver)nieuwbouw van woningen en andere

geluidsgevoelige gebouwen;

- geluidsisolatie: aan de bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (scholen en medische inrichtingen) worden geluidwerende voorzieningen aangebracht binnen de 40 respectievelijk 35 Ke-contour; binnen de 65 Ke-contour dient op termijn aan woningen de woonbestemming te worden onttrokken.

Het aantal bestaande woningen, aantal ernstig geluidgehinderden, aantal bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen en de oppervlakte binnen de geluidsbelastingcontouren met de waarden 20 Ke, 35 Ke (grenswaarde voor de geluidszone), 40 Ke en 65 Ke staan in onderstaande tabel weergegeven.

Geluidsbelasting	> 20 Ke	> 35 Ke	> 40 Ke	> 65 Ke
Aantal geluidsbelaste woningen				
Referentiesituatie	6.182	126	53	0
Aanwijzingsbesluit 2007	9.635	240	108	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche	3.725	96	32	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche	7.195	146	59	0
Voorgenomen activiteit eerste en tweede tranche militaire geluidsruimte	926	40	12	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche burgergeluidsruimte	328	22	5	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche burgergeluidsruimte	1.422	51	19	0
Aantal ernstig geluidgehinderden				
Referentiesituatie	1.981	77	30	0
Aanwijzingsbesluit 2007	3.334	146	62	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche	1.187	59	18	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche	2.300	89	34	0
Voorgenomen activiteit eerste en tweede tranche militaire geluidsruimte	317	25	7 ¹	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche burgergeluidsruimte	123	14	3	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche burgergeluidsruimte	475	32	11	0
Aantal andere geluidsgevoelige gebouwen				
Referentiesituatie	27	0	0	0
Aanwijzingsbesluit 2007	65	0	0	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche	18	0	0	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche	28	0	0	0
Voorgenomen activiteit eerste en tweede tranche militaire geluidsruimte	8	0	0	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche burgergeluidsruimte	0	0	0	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche burgergeluidsruimte	2	0	0	0
Oppervlakte in km²				
Referentiesituatie	77,1	16,9	10,1	1,2
Aanwijzingsbesluit 2007	91,1	22,2	13,9	1,4
Voorgenomen activiteit eerste tranche	65,4	14,3	8,7	1,1
Voorgenomen activiteit tweede tranche	85,2	18,1	10,6	1,2
Voorgenomen activiteit eerste en tweede tranche militaire geluidsruimte	43,7	8,9	5,6	0,9
Voorgenomen activiteit eerste tranche burgergeluidsruimte	29,5	6,7	4,1	0,5
Voorgenomen activiteit tweede tranche burgergeluidsruimte	48,3	10,3	6,1	0,7

¹ De in tabel 6.4 op blz 43 MER vermelde waarde is niet correct.

Het aantal woningen binnen de geluidsbelastingcontouren van de geluidszone (voorgenomen activiteit) is niet gelijk aan de optelsom van de aantallen woningen binnen de afzonderlijke militaire geluidsruimte en

burgergeluidsruimte. Dat komt omdat de woningen binnen de militaire geluidsruimte deels dezelfde zijn als de woningen binnen de burgergeluidsruimte. Dit zijn de woningen die het dichtst zijn gelegen bij de luchthaven. De woningen die (net) buiten de beide afzonderlijke geluidsruimten liggen kunnen wel binnen de geluidszone van het gezamenlijke luchtverkeer liggen.

De oppervlakten van de geluidsbelastingcontouren van de voorgenomen activiteit tweede tranche zijn (met uitzondering van de 65 Ke-contour) iets groter dan die van de referentiesituatie en kleiner dan die van het aanwijzingsbesluit 2007. Dit is de resultante van de vermindering van het militaire luchtverkeer en de toename van het commercieel burgerluchtverkeer. De tabel laat bij de gepresenteerde burgergeluidsruimten het effect zien van de groei van het commercieel burgerluchtverkeer van de eerste tranche naar de tweede tranche. De oppervlakte van de burgergeluidsruimte behorende bij de 35 Ke-geluidscontour bij de voorgenomen activiteit eerste tranche bedraagt 6,7 km². Deze waarde is hoger dan de 6 km² die is genoemd in het Aldersadvies Eindhoven, maar die waarde was berekend zonder meteomarge en met 65 dB(A) drempelwaarde. De oppervlakte van de burgergeluidsruimte behorende bij de 35 Ke-geluidscontour bij de voorgenomen activiteit tweede tranche bedraagt 10,3 km². Deze waarde is lager dan de 10,8 km² die is genoemd in het Aldersadvies Eindhoven (die eveneens was berekend met meteomarge en zonder 65 dB(A) drempelwaarde). De oppervlakte van de militaire geluidsruimte is groter die van de burgergeluidsruimte bij de voorgenomen activiteit eerste tranche en (met uitzondering van de 65 Ke-contour) kleiner dan die van de burgergeluidsruimte bij de voorgenomen activiteit tweede tranche.

Voor het luchtverkeer zijn voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit berekeningen uitgevoerd van de geluidsbelasting in dB(L_{den}). Voor het aandeel daarin van het militaire luchtverkeer is geen gevalideerd berekeningsvoorschrift beschikbaar en bovendien zijn de prestatiegegevens nog niet volledig en nog niet gevalideerd. De gepresenteerde resultaten in dB(L_{den}) hebben daarmee een beperkte betrouwbaarheid, maar hebben wel nut voor de vergelijking van de verschillen tussen de alternatieven. Het aantal bestaande woningen, aantal ernstig geluidgehinderden, aantal bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen en de oppervlakte binnen de geluidsbelastingcontouren met de waarden 40, 48, 56 en 70 dB(L_{den}) staan in onderstaande tabel weergegeven.

Geluidsbelasting	> 40 dB(L _{den})	> 48 dB(L _{den})	> 56 dB(L _{den})	> 70 dB(L _{den})
Aantal geluidsbelaste woningen				
Referentiesituatie	51.659	2.244	89	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche	109.458	7.438	207	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche	129.061	9.261	235	0
Aantal ernstig geluidgehinderden				
Referentiesituatie	13.160	988	89	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche	23.218	3.467	212	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche	27.377	4.314	240	0
Aantal andere geluidsgevoelige gebouwen				
Referentiesituatie	241	4	0	0
Voorgenomen activiteit eerste tranche	555	28	0	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche	657	41	0	0
Oppervlakte in km²				
Referentiesituatie	255	55	14	1,6
Voorgenomen activiteit eerste tranche	622	112	24	2,6

Geluidsbelasting	> 40	> 48	> 56	> 70
	dB(L _{den})	dB(L _{den})	dB(L _{den})	dB(L _{den})
Voorgenomen activiteit tweede tranche	692	121	26	2,6

De tabel laat andere aantallen zien dan de overeenkomstige tabel waarin de geluidsbelasting in Kosteneenheden is gepresenteerd. Dit komt omdat de waarden van de geluidsbelasting 40, 48, 56 en 70 dB(L_{den}) en 20, 35, 40 en 65 Ke, waarvoor de aantallen woningen, ernstig geluidgeïmponeerden, andere geluidsgevoelige gebouwen en oppervlakte zijn gepresenteerd, niet onderling zijn te vergelijken. De tabel laat het effect zien van de groei van het commercieel burgerluchtverkeer van de eerste tranche naar de tweede tranche.

Tussen 23.00 uur en 24.00 uur is een aantal slots voor landingen door het commercieel burgerluchtverkeer mogelijk. Voor dit luchtverkeer zijn voor de voorgenomen activiteit berekeningen uitgevoerd van de geluidsbelasting in dB(L_{night}). Het aantal bestaande woningen, aantal ernstig slaapverstoorden en de oppervlakte binnen de geluidsbelastingcontouren met de waarden 30, 42, 48 en 56 dB(L_{night}) staan in onderstaande tabel weergegeven. Bij het bepalen van het aantal ernstig slaapverstoorden is geen rekening gehouden met waarschijnlijk getroffen geluidisolatiemaatregelen aan de woning.

Geluidsbelasting	> 30	> 42	> 48	> 56
	dB(L _{night})	dB(L _{night})	dB(L _{night})	dB(L _{night})
Aantal geluidsbelaste woningen				
Voorgenomen activiteit eerste tranche	1.899	51	6	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche	5.706	88	26	1
Aantal ernstig slaapverstoorden				
Voorgenomen activiteit eerste tranche	176	16	3	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche	540	30	12	1
Oppervlakte in km²				
Voorgenomen activiteit eerste tranche	44,1	10	3	0,5
Voorgenomen activiteit tweede tranche	69	15,3	5,7	1

De geluidsbelasting in dB(L_{night}) is voor de voorgenomen activiteit tweede tranche groter dan voor de voorgenomen activiteit eerste tranche, doordat het maximum aantal landingen tussen 23.00 en 24.00 uur acht per dag bedraagt in de tweede tranche en vier per dag bedraagt in de eerste tranche.

In de aanvulling is daarnaast gekeken naar het aantal ernstig slaapverstoorden binnen de vier in het MER opgenomen grootschalige woningbouwlocaties (Schippershof – Veldhoven, Oerle-Zuid – Veldhoven, Duizel-Noord – Eersel, Nijssel-Zuid – Sint-Oedenrode).

Geluidsbelasting	> 30	> 42	> 48	> 56
	dB(L _{night})	dB(L _{night})	dB(L _{night})	dB(L _{night})
Aantal ernstig slaapverstoorden				
Voorgenomen activiteit eerste tranche				
tranche				
Schippershof – Veldhoven	0	0	0	0
Oerle-Zuid – Veldhoven	0	0	0	0
Duizel-Noord – Eersel	7	0	0	0
Nijssel-Zuid – Sint-Oedenrode	0	0	0	0
Voorgenomen activiteit tweede tranche				
tranche				

Geluidsbelasting	> 30	> 42	> 48	> 56
	dB(L _{night})	dB(L _{night})	dB(L _{night})	dB(L _{night})
Schippershof – Veldhoven	0	0	0	0
Oerle-Zuid – Veldhoven	0	0	0	0
Duizel-Noord – Eersel	9	0	0	0
Nijssel-Zuid – Sint-Oedenrode	14	0	0	0

6.3.2. Externe veiligheid

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico op te nemen in het luchthavenbesluit. Voor militaire luchthavens is echter nog geen normering opgesteld die bij de vaststelling van een luchthavenbesluit tot uitgangspunt kan dienen. Met een brief van 11 december 2006 heeft de toenmalige Staatssecretaris van VROM aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant verzocht interimbeleid externe veiligheid te voeren voor de luchthaven Eindhoven. Dit planologisch interimbeleid heeft als doel dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die niet verenigbaar zijn met het streven naar een vanuit veiligheid duurzame ruimtelijke inpassing van de luchthaven in zijn (gebouwde) omgeving, worden voorkomen.

In verband hiermee is het externe veiligheidsrisico rondom de luchthaven als gevolg van militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer wel onderzocht en zijn de plaatsgebonden risicocontouren¹³ (PR-contouren) berekend voor de waarden 5×10^{-5} , 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} en 10^{-8} PR. Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in km² en het aantal woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen gepresenteerd. Voorts is het Totaal Risico Gewicht (TRG) berekend. Het TRG presenteert in één getal het totale risico door luchtverkeer in een bepaalde periode. Het TRG is niet afhankelijk van vliegroutes.

Het aantal bestaande woningen, aantal bestaande andere kwetsbare objecten en de oppervlakte binnen de plaatsgebonden risicocontouren met de waarden 5×10^{-5} , 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} en 10^{-8} PR staan in onderstaande tabel weergegeven.

Externe veiligheid	> 5 x 10 ⁻⁵ PR	> 10 ⁻⁵ PR	> 10 ⁻⁶ PR	> 10 ⁻⁷ PR	> 10 ⁻⁸ PR
Aantal woningen					
Referentiesituatie	0	1	22	2.145	40.912
Aanwijzingsbesluit 2007	0	1	52	6.055	62.446 ¹
Voorgenomen activiteit eerste tranche	0	1	17	1.064	26.683
Voorgenomen activiteit tweede tranche	0	1	18	1.122	27.578
Aantal andere kwetsbare objecten					
Referentiesituatie	0	0	0	25	236
Aanwijzingsbesluit 2007	0	0	0	66	315 ²
Voorgenomen activiteit eerste tranche	0	0	0	11	174
Voorgenomen activiteit tweede tranche	0	0	0	11	180
Oppervlakte in km²					
Referentiesituatie	0,16	0,57	5,02	38,9	149
Aanwijzingsbesluit 2007	0,23	0,77	7,58	52,9	184
Voorgenomen activiteit eerste tranche	0,19	0,57	4,2	31,8	134

¹³ 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. Plaatsgebonden risicocontouren zijn lijnen die plaatsen met dezelfde waarde van het plaatsgebonden risico verbinden.

Externe veiligheid	> 5 x 10 ⁻⁵ PR	> 10 ⁻⁵ PR	> 10 ⁻⁶ PR	> 10 ⁻⁷ PR	> 10 ⁻⁸ PR
Voorgenomen activiteit tweede tranche	0,21	0,62	4,6	33,4	140

¹ Conform aanvulling MER.

² Conform aanvulling MER.

In onderstaande tabel staat het Totaal Risico Gewicht (TRG) uitgedrukt in ton.

Externe veiligheid	TRG (ton)
Referentiesituatie	1,62 ¹
Aanwijzingsbesluit 2007	2,68
Voorgenomen activiteit eerste tranche	2,24
Voorgenomen activiteit tweede tranche	2,72

¹ In MER is 1,6153 naar beneden afgerond op 1,61.

Het aantal woningen en andere kwetsbare gebouwen binnen de contouren van het plaatsgebonden risico van de voorgenomen activiteit is aanzienlijk lager dan die van de referentiesituatie. Het TRG daarentegen is wel hoger, omdat het TRG hoofdzakelijk wordt bepaald door het aantal vliegtuigbewegingen terwijl vliegroutes en de verdeling van het luchtverkeer over vliegroutes geen effect hebben op de waarde van het TRG.

6.3.3. Luchtkwaliteit

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit geen rekening gehouden hoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op basis van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. Niettemin is in het MER de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor het luchtverkeer, de belangrijkste grondgebonden bronnen en wegverkeer op de luchthaven en het wegverkeer op de toegangswegen naar de luchthaven. Bij het bepalen van luchtverontreinigende immissies is rekening gehouden met de verwachte toename van het aantal wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal burgervliegtuigbewegingen. In het MER wordt specifieke aandacht besteed aan agrarische bedrijven. De luchtkwaliteit is bepaald voor de zichtjaren 2014, 2015 en 2024.

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een of meer grenswaarden met het oog op de lokale luchtverontreiniging op te nemen in het luchthavenbesluit. Deze mogelijkheid is nog niet ingevuld. In dit besluit zijn geen grenswaarden opgenomen. Wel zijn in het MER voor de luchthaven Eindhoven voor de beoordeling van de luchtkwaliteit de immissies (concentraties op leefmilieu) berekend van verschillende luchtverontreinigende stoffen. De immissies zijn berekend op basis van de achtergrondconcentraties en de bijdragen aan de immissies van de emissies (uitstoot van stoffen en deeltjes) van het luchtverkeer, de belangrijkste grondgebonden bronnen en wegverkeer op de luchthaven en het wegverkeer op de toegangswegen naar de luchthaven.

In onderstaande tabel staat een overzicht van de normen voor de jaar- en uurgemiddelde concentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. In de tabel zijn opgenomen de resultaten van de berekeningen van de immissies op de grens van de luchthaven voor NO₂ de jaargemiddelde concentraties en het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie, voor PM₁₀ de jaargemiddelde concentraties en het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie en voor PM_{2,5} de jaargemiddelde concentraties.

Stof	Normperiode	Norm	Achtergrond- concentratie in omgeving	Referentie Situatie	Voorgenomen activiteit Eerste tranche	Voorgenomen activiteit Tweede tranche
			2014 2015 2024	2014 2015 2024	2014 2015 2024	2014 2015 2024
NO ₂	Jaargemiddelde	60 µg/m ³ tot 2015 40 µg/m ³ m.i.v. 2015	15,2–21,2	24,7	24,8	24,9
			14,8–20,5	23,7	23,7	23,8
			11,5–16,0	19,3	19,4	19,5
NO ₂	Uurgemiddelde	200 µg/m ³ max. 18 overschrijdingen per jaar		17	17	17
				13	13	13
				1	1	1
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	22,8–25,0	25,3	25,3	25,4
			– 21,1–23,1	– 23,5	– 23,5	– 23,5
PM ₁₀	24 uurgemiddelde	50 µg/m ³ max. 35 overschrijdingen per jaar		25	25	25
				– 20	– 20	– 20
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³ m.i.v. 2015 20 µg/m ³ m.i.v. 2020	–	–	–	–
			13,7–14,9 12,6–13,8	14,7 13,5	15,4 14,3	16,1 14,9

De immissies voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} op de grens van de luchthaven voldoen aan de wettelijke normen voor de jaargemiddelde concentratie en het maximaal toegestane aantal overschrijdingen. De immissies verbeteren in de periode tot 2024. Er is voorts geen significant verschil in de immissies tussen de referentiesituatie, de eerste en de tweede tranche van de voorgenomen activiteit.

De emissie van geur ten gevolge van de voorgenomen activiteit is berekend voor de voorgenomen activiteit tweede tranche. De waarde van de immissie is getoetst aan de provinciale beleidsregel voor geur. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de meest dichtbij gelegen woning. Onderstaande tabel toont de resultaten; de geurimmissie is uitgedrukt in ouE(H)/m³.

Omgevings- categorie	98-percentiel			99,99-percentiel		
	Richtwaarde	Grenswaarde	Immissie	Richtwaarde	Grenswaarde	Immissie
Wonen	0,5	1,0	0,93	5,0	10	8,7
Gemengd	1,0	2,0		10	20	
Overig	10	10		100	100	

De optredende geurimmissie op de meest dichtbij gelegen woning is kleiner dan de grenswaarde voor «wonen» en voldoet aan de provinciale beleidsregel voor geur.

6.3.4. Natuur

In het MER is een inventarisatie opgenomen van Natura 2000-gebieden, Beschermde Natuurmonumenten en de EHS die zich rondom de luchthaven bevinden. In het MER is onderzocht welke effecten de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit hebben op de geïnventariseerde natuurgebieden. Naast de bescherming van gebieden worden soorten beschermd via de Flora- en faunawet. In het MER zijn de aspecten stikstofdepositie, visuele verstoring en geluidsbelasting beoordeeld.

Stikstofdepositie

Het onderdeel natuur van het MER bevat een natuurtoets van de effecten van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit. Uit deze natuurtoets blijkt het volgende.

Door de toename van het luchtverkeer en het daaraan gerelateerde wegverkeer neemt de stikstofemissie vanuit deze bronnen toe. De voorgenomen activiteit betekent in vergelijking met de referentiesituatie voor de in de nabijheid van de luchthaven gelegen Natura 2000-gebieden een beperkte toename in stikstofdepositie van 0,1–0,6 mol/ha/jaar. De hoogste toename is berekend ter hoogte van twee van de zeven in de nabijheid van de luchthaven liggende Natura 2000-gebieden die op een afstand van circa 5 km van de luchthaven liggen. Voor Natura 2000-gebieden die op grotere afstand van de luchthaven liggen, gaat het om een toename van 0,05–0,1 mol/ha/jaar.

Deze beperkte toename valt weg tegen de autonome daling in stikstofdepositie verbonden aan de luchthaven en de dalende trend in de achtergronddepositie (jaarlijks tientallen molen) als gevolg van het Nederlandse stikstofbeleid. Daarbij komt dat uit de ecologische beoordeling blijkt dat, ondanks overschrijding van de kritische depositiewaarden, de kwaliteit van de aanwezige habitattypen en het leefgebied van de soorten overwegend goed is en dat er sprake is van minimaal behoud en een positieve trend.

Uit het MER volgt dan ook dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit voor geen van de Natura 2000-gebieden negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden.

Voor de Beschermde natuurmonumenten is de stikstofdepositiebijdrage als gevolg van de voorgenomen activiteit dermate gering dat dit, mede gezien de autonome daling in stikstofdepositie, geen effecten heeft op de wezenlijke kenmerken waarvoor de Beschermde natuurmonumenten zijn aangewezen.

Ter hoogte van de omliggende EHS-gebieden is de stikstofdepositietoename vergelijkbaar met de Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten. Gezien de beperkte toename als gevolg van de voorgenomen activiteit, autonome daling in stikstofdepositie en gericht toegepast beheer op de luchthaven, zijn er geen effecten voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Indien nodig zullen mitigerende maatregelen worden getroffen om eventuele effecten te compenseren.

Visuele verstoring

In het MER is de visuele verstoring beschouwd en beoordeeld op verandering ten gevolge van de voorgenomen activiteit. De verandering ten opzichte van de referentiesituatie is de verlegde startroute van het burgerluchtverkeer naar het zuiden. In de voorgenomen activiteit ligt de startroute over het natuurgebied Buikheide met de daarin gelegen Natura 2000-deelgebieden Grootmeer en Kleinmeer (onderdeel van Kempenland-West). Het verstoringseffect is naar verwachting zeer beperkt omdat het

stijgend luchtverkeer betreft, er naar verwachting al sprake is van gewenning en Buikheide een bosgebied is. Voor de Beschermd natuurgebieden en de EHS-gebieden wordt geen toename in het effect van visuele verstoring verwacht.

Geluidsbelasting

Ter hoogte van het deelgebied Grootmeer van het Natura 2000-gebied Kempenland west is sprake van een netto toename van de oppervlakte binnen de 20 Ke-geluidsbelastingcontour van de voorgenomen activiteit als gevolg van de gewijzigde vliegroute voor burgerluchtverkeer. Dit Natura 2000-gebied is alleen habitatrichtlijngebied en heeft geen kwalificerende soorten die gevoelig zijn voor geluid. Negatieve effecten als gevolg van geluid op de instandhoudingsdoelstellingen in dit gebied zijn derhalve uitgesloten.

De overige Natura 2000-gebieden in de omgeving van de luchthaven liggen alle ver buiten de 20 Ke-geluidscontour van de voorgenomen activiteit. Negatieve effecten als gevolg van geluid op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden zijn daarom uitgesloten.

De drie Beschermd natuurmonumenten in de omgeving van de luchthaven liggen buiten de 20 Ke-contour. Van deze gebieden ligt alleen het gebied de Dommelbeemden in de nabijheid van de luchthaven en net binnen de 48 dB(A, L_{den})-contour. De oppervlakte van dit gebied dat binnen de 48 dB(A, L_{den})-contour ligt wijzigt als gevolg van de voorgenomen activiteit niet ten opzichte van de referentiesituatie. Er is daarom geen sprake van versturende effecten op de wezenlijke kenmerken van de Dommelbeemden.

De andere Beschermd natuurmonumenten liggen op grotere afstand van de luchthaven en buiten de 48 dB(A, L_{den})-contour. Ten aanzien van deze gebieden is derhalve eveneens geen sprake van versturende effecten op de wezenlijke kenmerken van die gebieden.

Ter zake van de in de omgeving van de luchthaven liggende EHS blijkt uit het MER dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van deze gebieden zoals omschreven in het natuurgebiedsplan van de provincie Noord-Brabant.

De op de luchthaven voorkomende broedvogels en vleermuizen (beschermd waarden Flora- en faunawet) zijn al gewend aan de type verstoring. De voorgenomen activiteit leidt niet tot negatieve effecten op deze soorten. De voorgenomen activiteit heeft geen effecten op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten.

In de aanvulling is nader ingegaan op het EHS-gebied Wolfhoeksche heide/Oeyenbos, gelegen naast de A67. Uit het geluidregister van Rijkswaterstaat blijkt dat de geluidbelasting op Wolfhoeksche heide/Oeyenbos vanwege het wegverkeer op de A67 varieert van 51 dB(A) L_{den} aan de rand van het gebied tot 70 dB(A) L_{den} dichtbij de snelweg. Uit het MER blijkt dat in de tweede tranche de 50 dB(A) L_{den} geluidcontour vanwege het vliegverkeer het EHS-gebied net raakt, in het gebied waar de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de A67 ongeveer 52 tot 54 dB(A) L_{den} bedraagt. In dat gebied vindt cumulatie van geluid plaats waarbij een toename van de geluidbelasting van 1 of 2 dB(A) plaats kan vinden ten gevolge van de tweede tranche. In het overige deel van Wolfhoeksche heide/Oeyenbos wordt de geluidbelasting bepaald door het wegverkeer op de A67 en draagt het luchtverkeer niet of nauwelijks bij aan de totale geluidbelasting. Vanwege de geluidbelasting door het wegverkeer tot 70 dB(A) treedt verstoring op van broedvogels. De beperkte toename van maximaal 1 á 2 dB(A) aan de rand van het gebied leidt niet tot extra verstoring van vogels in het EHS-gebied Wolfhoeksche heide/Oeyenbos. De spelregels voor de EHS hoeven daarom niet te

worden doorlopen. Er worden dan ook geen gevolgen verbonden aan de extra geluidbelasting.

6.3.5 Gezondheid

Voor het aspect gezondheid is in het kader van deze m.e.r. een gezondheidseffectscreening (GES) worden uitgevoerd. Hiertoe zullen de milieueffecten in GES-scores worden vertaald. De GGD Brabant-Zuidoost heeft aangekondigd eventuele gezondheidseffecten te monitoren met een vragenlijst-onderzoek.

Van alle milieufactoren die de gezondheid beïnvloeden in het gebied rond de luchthaven Eindhoven, leidt geluid vanwege wegverkeer in de omgeving van de luchthaven tot de hoogste GES-scores, tot boven de wettelijke norm, zonder rekening te houden met waarschijnlijk getroffen geluidisolatiemaatregelen aan de woning. De totale hoeveelheid wegverkeer wordt slechts weinig door de toekomstige groei van het vliegveld beïnvloed. Geluid van vliegverkeer blijkt de op een na hoogste milieubelasting in relatie tot gezondheid te veroorzaken (GES-score 6 en 7 bij ruim 100 woningen). In de nachtperiode is de geluidsbelasting van vliegverkeer beduidend minder belastend. De verschillen in milieugezondheidskwaliteit tussen de onderzochte alternatieven zijn zeer beperkt. Wegverkeer is sterk bepalend voor de milieugezondheidskundige kwaliteit van de omgeving

6.3.6. Overige milieuaspecten

In het MER is voorts aandacht besteed aan wegverkeer, grondgebonden geluid, externe veiligheid vanwege grondgebonden activiteiten, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, recreatie en archeologie.

Wegverkeer

Er is geen wettelijk kader waar de verkeersontwikkeling aan kan worden getoetst. De waarborging van de landzijdige bereikbaarheid is geen verantwoordelijkheid van het ministerie van Defensie of Eindhoven Airport, maar van het rijk en de regio. Uit de ontwikkeling van de reistijden volgt dat bij het formuleren van maatregelen aandacht zou moeten zijn voor de afwikkeling van verkeer vanaf de A2 van en naar de luchthaven.

Grondgebonden geluid en cumulatie van geluid

Grondgebonden geluid maakt geen deel uit van het luchthavenbesluit, maar is wel in ogenschouw genomen. De proefdraaiplaats, de belangrijkste bron van grondgebonden geluid, zal worden verplaatst in het kader van een saneringsprogramma. De verplaatsing van de proefdraaiplaats heeft geen relatie met de voorgenomen activiteit.

De geluidsbelasting op de dichtstbijzijnde woningen in de tweede tranche van de voorgenomen activiteit voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Het aantal woningen in de gecumuleerde geluidcontour vanwege luchtverkeer, wegverkeer en grondgebonden bronnen verschilt nauwelijks in de eerste en tweede tranche van de voorgenomen activiteit.

Externe veiligheid grondgebonden activiteiten

In de beschouwde alternatieven zijn geen veranderingen in effecten voorzien aangaande de grondgebonden activiteiten. De effecten op externe veiligheid veroorzaakt door de grondgebonden activiteiten blijven gelijk aan de effecten voor de autonome ontwikkeling.

Voor de opslag van vliegtuigbrandstof op de luchthaven en het transport van gevaarlijke stoffen wordt voldaan aan de risiconormering voor het PR en GR. Ten aanzien van de risicovolle inrichtingen in de omgeving geldt dat er vanwege de voorgenomen activiteit geen toe- of afname plaatsvindt van het aantal Besluit Risico's Zware Ongevallen-inrichtingen binnen de 10⁻⁸PR-contour.

Bodem, grondwater en oppervlaktewater

Gezien het feit dat in de inrichting zelf niets zal veranderen bij de voorgenomen activiteit, worden daarvan geen veranderingen in bodem- of waterkwaliteit verwacht. De toename van het luchtverkeer zelf heeft nauwelijks invloed op bodem en water. Er wordt geen nieuwe verharding aangelegd in het kader van de voorgenomen activiteit, waardoor geen veranderingen zullen optreden in de kwantiteit van het oppervlaktewater. Ook zal de kwaliteit van bodem of water niet of in geringe mate veranderen door de normale aan- en afvoer en het tanken van brandstof.

Landschap en cultuurhistorie

Voor de voorgenomen activiteit worden geen gronden vergraven. Er worden dan ook geen effecten verwacht door de voorgestelde alternatieven. In het plangebied zelf zijn geen cultuurhistorische waardevolle elementen aanwezig. Er worden dan ook geen negatieve effecten verwacht. Er worden geen effecten op het landschap verwacht omdat in het kader van de voorgenomen activiteit geen veranderingen zullen optreden in het landschap en de fysieke verschijningsvorm, inclusief kleine landschapselementen. De voorgenomen activiteit heeft ten opzichte van de referentiesituatie geen effect op landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Toerisme en recreatie

De oppervlakte van de 20 Ke-contour neemt in de tweede tranche van de voorgenomen activiteit toe ten opzichte van de referentiesituatie, maar dit heeft geen gevolgen voor de ligging van recreatieve voorzieningen binnen of buiten de 20 Ke-contour. Het effect is daarom neutraal gewaardeerd. Het effect op toerisme is niet concreet aan te geven.

6.3.7. Evaluatie

De Commissie MER adviseert in haar toetsingsadvies om in de toelichting bij het luchthavenbesluit de rol, de opzet en de uitvoering van de verschillende elementen uit het monitoring- en evaluatieprogramma beter te beschrijven en aan te geven hoe dit programma zich verhoudt tot de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel.

In het Aldersadvies Eindhoven is een evaluatie van de eerste fase voorzien in 2015. Afhankelijk van de resultaten hiervan kan aansluitend de tweede fase aanvangen. In de evaluatie worden de criteria geëvalueerd zoals die in het advies zijn opgenomen ten aanzien van de business case, hinderbeperking, duurzaamheid en leefbaarheid en de verplaatsing van de militaire functie. Daarnaast wordt in de evaluatie expliciet afgewogen welk maximum aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur voor de tweede fase

geadviseerd wordt op te nemen als maximum in de vergunning voor het civiele medegebruik.

In 2012 zijn tussen Eindhoven Airport, Belangenvereniging Omwonenden Welschap (BOW) en de Brabantse Milieufederatie (BMF) verrijkende afspraken gemaakt. Voor deze partijen zullen elementen uit deze verrijkingsafspraken een aanvullende rol spelen ten opzichte van de in het Aldersadvies genoemde evaluatiecriteria en deze elementen zullen dan ook bij de evaluatie worden behandeld. Bovenstaande lijn is verankerd in de opzet van de evaluatie van de eerste fase, waaraan alle betrokken partijen zich tijdens de Alderstafel van 25 juni 2014 hebben gecommitteerd¹⁴.

In het Aldersadvies Eindhoven is ook opgenomen dat er periodiek tussentijdse monitoring op de criteria uit het Aldersadvies plaatsvindt aan de Alderstafel. Verslaglegging van die tussentijdse monitoring vindt plaats in de jaarverslagen van de Alderstafel Eindhoven.

Met de uitvoering van de evaluatie van de eerste fase en de tussentijdse monitoring wordt dus uitvoering gegeven aan de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel.

7. Overwegingen en besluit

7.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de overwegingen weergegeven die aan dit besluit ten grondslag liggen. Aan de orde komt waarom de in het besluit voorziene ontwikkeling (zowel militair als civiel) nuttig en nodig is en aanvaardbaar is gelet op de uit het MER blijkende milieueffecten.

7.2. Overwegingen en besluit

Op grond van artikel XVIII Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens dient het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven van 18 december 2007 te worden vervangen door een luchthavenbesluit op grond van artikel 10.15 van de Wet luchtvaart. Het nu voorliggende luchthavenbesluit Eindhoven is dat besluit.

In dit luchthavenbesluit is de voorgenomen activiteit Eindhoven tweede tranche vastgesteld gebaseerd op militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer.

Het militair luchtverkeer zoals dat is opgenomen in de voorgenomen activiteit Eindhoven tweede tranche komt overeen met de taken en functies van de militaire luchthaven Eindhoven. De op deze taken en functies ingerichte infrastructuur en gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Eindhoven zijn essentiële onderdelen van de taken en verplichtingen van het ministerie van Defensie, mede gelet op de specifieke infrastructuur van Eindhoven en de positie van Eindhoven in het netwerk van militaire luchthavens in Nederland, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 5 van deze toelichting.

Het commerciële burgerluchtverkeer zoals dat is opgenomen in de voorgenomen activiteit Eindhoven tweede tranche komt overeen met de tweede fase van het Aldersadvies Eindhoven dat door het kabinet is overgenomen.

¹⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2013-2014, 31 936, nr. 223.

Het luchtverkeer wordt uitgevoerd volgens de vertrekroutes na optimalisatie, waarbij het militaire luchtverkeer met militaire transport- en passagiersvliegtuigen voor starts in zuidelijke richting wordt geplaatst op route 1a en andere militaire vliegtuigen zoals F-16, helikopter, PC-7 en AWACS eigen routes vliegen en waarbij het commerciële burgerluchtverkeer voor starts in zuidelijke richting wordt geplaatst op route 1b, zoals beschreven in hoofdstuk 6 van deze toelichting. Naderend burgerluchtverkeer wordt uitgevoerd als CDA.

Het recreatief burgerluchtverkeer en de vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang zijn gebaseerd op het bestaande gebruik, zoals bepaald op basis van historische gegevens van de afgelopen jaren. Voor het motorsportvliegen is sprake van een *standstill* situatie. De huidige zweefvliegactiviteiten expireren op een nader te bepalen tijdstip in lijn met de gezamenlijke inspanningen van de Eindhovense Aero Club/Zweefvliegcombinatie en de provincie Noord-Brabant om een nieuwe geschikte locatie te vinden.

Het Milieueffectrapport luchthaven Eindhoven heeft de milieueffecten die verbonden zijn met bovenstaand militair luchtverkeer, commercieel burgerluchtverkeer, recreatief burgerluchtverkeer en vluchten van algemeen maatschappelijk belang onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Hiervoor wordt verwezen naar het MER en naar hetgeen is opgenomen in hoofdstuk 6 van deze toelichting.

De 35 Ke-geluidszone van de voorgenomen activiteit Eindhoven tweede tranche komt vrijwel overeen met die van het aanwijzingsbesluit 2007. De 35 Ke-geluidszone resulteert ten opzichte van de geluidszone zoals die is vastgelegd in het Barro niet in nieuwe belemmeringen voor bestemmingsplannen. Met de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit en het Besluit militaire luchthavens gaan enigszins versoepelde regels gelden voor nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de 35 Ke-geluidszone. Voor bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen is in de jaren 1985 tot en met 1988 in opdracht van het ministerie van Defensie een programma uitgevoerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. De 35 Ke-geluidszone geeft geen aanleiding voor een nieuw geluidsisolatieprogramma. De oppervlakte van de 35 Ke-geluidscontour voor het commerciële burgerluchtverkeer is niet groter dan is opgenomen in het Aldersadvies Eindhoven voor de tweede fase van het commerciële burgerluchtverkeer.

De 10^{-6} Plaatsgebonden risico-contour externe veiligheid is iets kleiner dan de overeenkomstige contour die wordt gebruikt voor het planologisch interimbeleid. Deze contour zal na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit de basis worden van het interimbeleid.

De immissies (luchtkwaliteit) voor NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ op grens van de luchthaven voldoen voor de voorgenomen activiteit tweede tranche aan de wettelijke normen voor de jaargemiddelde concentratie en het maximaal toegestane aantal overschrijdingen.

De stikstofdepositie bij de voorgenomen activiteit tweede tranche door de toename van het luchtverkeer heeft geen effecten op de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden in het licht van de betreffende instandhoudingsdoelen. Ook voor de Beschermden natuurmonumenten, de omliggende EHS-gebieden en de beschermde soorten op de luchthaven (Flora- en faunawet) geldt dat de voorgenomen activiteit geen gevolgen heeft voor de wezenlijke kenmerken, waarden. Visuele verstoring in de Natura 2000-gebieden is naar verwachting zeer beperkt en neemt voor de Beschermden natuurmonumenten en EHS-gebieden naar verwachting niet toe.

De verandering in de geluidsbelasting heeft geen significante effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. Voor de

Beschermde natuurmonumenten is er geen sprake van versturende effecten op de wezenlijke kenmerken. Voor de EHS-gebieden geldt dat de voorgenomen activiteit de wezenlijke kenmerken en waarden niet aantast. Voor de op de luchthaven voorkomende broedvogels en vleermuizen leidt de voorgenomen activiteit tweede tranche niet tot negatieve effecten.

Van alle milieufactoren die de gezondheid beïnvloeden in het gebied rond de luchthaven Eindhoven, leidt geluid vanwege wegverkeer in de omgeving van de luchthaven tot de hoogste GES-scores, tot boven de wettelijke norm, zonder rekening te houden met waarschijnlijk getroffen geluidisolatiemaatregelen aan de woning. De totale hoeveelheid wegverkeer wordt slechts weinig door de toekomstige groei van het vliegveld beïnvloed. Geluid van vliegverkeer blijkt de hoogste milieubelasting in relatie tot gezondheid te veroorzaken (GES-score 6 en 7 bij ruim 100 woningen). In de nachtperiode is de geluidsbelasting van vliegverkeer beduidend minder belastend. De verschillen in milieugezondheidskwaliteit tussen de onderzochte alternatieven zijn zeer beperkt. Wegverkeer is sterk bepalend voor de milieugezondheidskundige kwaliteit van de omgeving.

Voor de verkeersontwikkeling bestaat geen wettelijk kader waaraan kan worden getoetst. Uit de ontwikkeling van de reistijden volgt dat er aandacht zou moeten zijn bij het formuleren van maatregelen voor de afwikkeling van verkeer vanaf de A2 van en naar de luchthaven. Deze waarborging is geen aangelegenheid van het luchthavenbesluit.

De geluidsbelasting grondgebonden geluid op de dichtstbijzijnde woningen in de tweede tranche van de voorgenomen activiteit voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

De effecten op externe veiligheid veroorzaakt door de grondgebonden activiteiten blijven gelijk aan de effecten voor de autonome ontwikkeling. Voor de opslag van vliegtuigbrandstof op de luchthaven en het transport van gevaarlijke stoffen wordt voldaan aan de risiconormering voor het PR en GR. Ten aanzien van de risicovolle inrichtingen in de omgeving geldt dat er vanwege de voorgenomen activiteit geen toe- of afname plaatsvindt van het aantal Brzo-inrichtingen binnen de 10^{-8} PR-contour.

Van de voorgenomen activiteit worden geen veranderingen verwacht in bodem- of waterkwaliteit.

De voorgenomen activiteit heeft ten opzichte van de referentiesituatie geen effect op landschap en cultuurhistorie.

De tweede tranche van de voorgenomen activiteit heeft geen gevolgen voor de ligging van recreatieve voorzieningen binnen of buiten de 20 Ke-contour. Het effect op recreatie is daarom neutraal gewaardeerd. Het effect op toerisme is niet concreet aan te geven.

Het ontwerp-luchthavenbesluit heeft samen met het MER ter inzage gelegen. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft een toetsingsadvies uitgebracht over het MER. De conclusie van dit toetsingsadvies is dat Commissie adviseert om alsnog L_{den} -berekeningen uit te voeren met betrekking tot de vliegroutes. Deze zijn nu geoptimaliseerd op basis van Ke-berekeningen en de Commissie sluit niet uit dat optimalisatie op basis van L_{den} -berekeningen tot een andere afweging kan leiden ten aanzien van de gekozen vliegroutes.

Het advies van de Commissie op dit punt is ter harte genomen. De exploitant van Eindhoven Airport heeft aanvullend onderzoek laten uitvoeren. Hieruit blijkt dat de optimale routes waar destijds door de Alderstafel voor is gekozen op basis van Ke-berekeningen, ook op basis

van de Lden-berekeningen als de optimale routes naar voren komen. Dit wordt in onderstaande tabel toegelicht.

Aantal ernstig gehinderden in 2020 (totale businesscase) bij de verschillende routevarianten¹

<i>Methode</i>	<i>Referentie</i>	<i>1a</i>	<i>1b</i>	<i>2</i>	<i>CDA</i>	<i>bron</i>
a. 20Ke, civiel	1.046	992	914	1.238	862	ADECS, 2012
b. 20Ke, civiel+mil	2.409	2.317	2.029	2.460	1.980	ADECS, 2012
c. 20Ke, civiel+mil	2.674	2.633	2.586	2.691	2.386	MER, 2013
d. 48 L _{denr} , civiel	1.138	1.067	1.001	1.181	802	ADECS, 2014
e. 48 L _{denr} , civiel+mil	2.477	2.264	2.115	2.643	2.053	ADECS, 2014

¹ Bij de door ADECS Airinfra uitgevoerde berekeningen in het kader van de routeoptimalisatie is in overleg met de betrokkenen in 2012 een inschatting gemaakt van het militaire verkeer waarbij gebruik is gemaakt van de beschikbare informatie uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de gegevens inzake het actuele militaire verkeer (aantallen en vliegtuigtypen). Bij de aanvullende berekeningen in L_{denr} is van dezelfde aannames uitgegaan. In de MER-berekeningen is uitgegaan van het voor de toekomst geprognoseerde militaire verkeer. Omdat deze cijfers afwijken van de cijfers die ADECS in 2012 heeft gebruikt zullen er derhalve ook verschillen zijn in de berekende effecten (zoals aantallen ernstig gehinderden).

De tabel laat zien dat bij alle berekeningsmethoden CDA's (Continuous Descent Approach, één van de maatregelen uit de routeoptimalisatie) een verbetering laten zien ten opzichte van de referentie. Verder blijkt uit de tabel dat routevariant 2 (alternatieve route richting het noorden) bij alle berekeningsmethoden leidt tot meer ernstig gehinderden dan in de referentiesituatie. Deze variant wordt derhalve niet geïntroduceerd. Tot slot laat de tabel zien dat de beide routevarianten 1a en 1b (alternatieve route richting het zuiden) beter scoren dan de referentievariant. Daarbij laat 1b de beste score zien. Deze zal dan ook conform het advies van de Alderstafel door het civiele verkeer gevlogen gaan worden. Het militaire verkeer zal om veiligheidsredenen route 1a vliegen. De gemaakte keuzes worden daarmee door deze extra berekeningen herbevestigd.

De Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven, ingesteld op basis van artikel 28 van de Luchtvaartwet, heeft op 16 september 2013 advies uitgebracht over het voorgenomen luchthavenbesluit.

De Commissie constateert dat het onderzoek Beleving Leefomgeving rondom vliegveld Eindhoven van november 2012 uitgevoerd door GGD Brabant/Zeeland niet is betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp-luchthavenbesluit. De Commissie adviseert het GGD-Belevingsonderzoek als bijlage bij het besluit te voegen.

De Commissie merkt op dat een aantal vertegenwoordigers van gemeenten in de Commissie heeft aangegeven pas te kunnen instemmen met fase 2 indien de resultaten van de door de Alderstafel in 2015 uit te voeren evaluatie als positief kunnen worden gewaardeerd.

In reactie op het advies wordt opgemerkt dat het onderzoek van de GGD Brabant/Zeeland een belevingsonderzoek is dat met een ander doel is opgesteld dan het MER. Het GGD-Belevingsonderzoek is niet opgenomen als bijlage behorende bij het luchthavenbesluit. Opgemerkt wordt dat de door de Commissie genoemde «andere stukken van het Aldersadvies» ook geen onderdeel uitmaken van het luchthavenbesluit. Deze stukken waren ter informatie gevoegd bij het ontwerp-luchthavenbesluit en het MER die in september/oktober 2013 ter inzage hebben gelegen.

In het luchthavenbesluit is tranche 2 als eindsituatie opgenomen.

Bij de overwegingen zijn de uitkomsten van het bestuurlijk overleg, de inspraak en de adviezen betrokken.

Het besluit legt het luchthavengebied vast en het beperkingengebied. Het luchthavengebied is gelijk aan het aangewezen luchtvaartterrein van het aanwijzingsbesluit 2007 op grond van de Luchtvaartwet, dat in stand is gebleven in de uitspraak van de Raad van State van 5 augustus 2009. Het beperkingengebied omvat het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone), het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.2 (het obstakelbeheergebied) en het gebied waarbinnen regels gelden met betrekking tot een bestemming die of een gebruik dat vogels aantrekt zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.3 (het vogelbeheersgebied). Tevens legt het luchthavenbesluit de beide bouwstenen van de geluidszone vast, te weten het gebied behorende bij de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het militaire luchtverkeer (de militaire geluidsruimte) en het gebied behorende bij de in artikel 15 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het commercieel burgerluchtverkeer (de burgergeluidsruimte), alsmede de omvang van het recreatief burgermedegebruik en de openstellingstijden van de luchthaven.

Het besluit legt de burgergeluidsruimte voor het commercieel burgerluchtverkeer vast. Het burgermedegebruik wordt vervolgens mogelijk gemaakt door middel van een vergunning voor burgermedegebruik. Als gedeeltelijke benutting van de burgergeluidsruimte in het luchthavenbesluit zal in eerste instantie een vergunning voor burgermedegebruik aan Eindhoven Airport N.V. worden afgegeven voor de eerste tranche. De tweede tranche komt, conform het Aldersadvies Eindhoven en de Kabinetsreactie daarop, beschikbaar indien uit de evaluatie aan de Alderstafel Eindhoven is gebleken dat de voorwaarden zijn vervuld dan wel met aanvullende maatregelen alsnog kunnen worden vervuld. Als daaraan wordt voldaan kan Eindhoven Airport N.V. een aanvraag indienen voor (maximaal) de tweede tranche van het Aldersadvies Eindhoven en de daarbij behorende vergunning voor burgermedegebruik.

Met het beperkingengebied rond de luchthaven, dat bij dit besluit wordt vastgesteld, worden voor de omgeving nagenoeg dezelfde ruimtelijke gevolgen van de aanwezigheid van de luchthaven veroorzaakt als die reeds jarenlang bestaan. Sedert 1979 wordt ingevolge het planologisch interimbeleid van de Minister van VROM, thans Infrastructuur en Milieu, bij ruimtelijke plannen van de andere overheden rekening gehouden met de geluidszone in verband met de geluidsbelasting van het luchtverkeer. Het beleid over obstakelvrije vlakken rond de militaire luchthavens voor de veilige afwikkeling van het luchtverkeer is geformuleerd in het Structuurschema Militaire Terreinen en de nadere uitwerking in de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006. In veel bestemmingsplannen zijn deze ruimtelijke gevolgen reeds juridisch verankerd. De kosten die gemoeid zijn met het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan komen, aangezien het hier een reguliere taak van de gemeente betreft, voor rekening van de gemeente. Sinds de inwerking-treding van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Besluit van 22 augustus 2011, Stb. 2011, 391) moeten gemeenteraden de in deze regeling aangewezen geluidszone en obstakelvrije vlakken in acht nemen.

Met het beperkingengebied wordt een vogelbeheersgebied rond de luchthaven vastgesteld. De begrenzing van het vogelbeheersgebied komt overeen met de grens van het *Inner Horizontal and Conical Surface*, dat onderdeel is van de obstakelvrije vlakken. Hierdoor worden geen aanvullende bestemmingsplannen betrokken in het beperkingengebied,

terwijl regels inzake vogelaantrekkende werking al vele jaren worden gehanteerd in het overleg met gemeenten.

De Wet luchtvaart bevat voor externe veiligheid en luchtkwaliteit geen normstelling en beoordelingskader. Derhalve bevat het luchthavenbesluit geen bepalingen voor externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Geconstateerd wordt dat de effecten die het gevolg zijn van de met dit luchthavenbesluit mogelijk gemaakte luchthavenluchtverkeer relatief beperkt zijn. Daar staat tegenover het belang van het vaststellen van de gebruiksmogelijkheden voor de militaire luchthaven Eindhoven alsmede het belang van de vergroting van de capaciteit van Eindhoven Airport. Gelet hierop wordt het vaststellen van dit luchthavenbesluit, alles afwegend, aanvaardbaar geacht.

8. Handhaving

De handhaving van de geluidsbelasting ingevolge de Wet luchtvaart geschiedt ingevolge artikel 10.20 van de Wet luchtvaart door de Minister van Defensie. Binnen het ministerie van Defensie wordt deze taak uitgevoerd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

Ingevolge artikel 10.23 van de Wet luchtvaart worden de gegevens omtrent het feitelijk gebruik jaarlijks door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu herleid tot contouren die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven. Deze jaarcontouren kunnen worden getoetst aan de geluidszone. De jaarcontourenkaarten zijn openbaar.

De systematiek van de Wet luchtvaart gaat er vanuit dat de geluidszone ruimte moet bieden aan het maximale gebruik in enig jaar. De afgelopen jaren heeft geen overschrijding van de geluidszone plaatsgevonden. Wel was de breedte van de geluidszone ter hoogte van de start- en landingsbaan de beperkende factor voor het gebruik van de luchthaven.

De militaire geluidsruijme en de burgergeluidsruijme dienen voor de afbakening van het maximale gebruik van het militaire luchtverkeer respectievelijk het commercieel burgerluchtverkeer, en mogen niet worden overschreden. Met een vergunning voor burgermedegebruik op basis van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart kan door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Staatssecretaris van IenM aan de burgerexploitant (in casu Eindhoven Airport N.V.) een geluidsruijme worden toegedeeld tot maximaal de burgergeluidsruijme die in het luchthavenbesluit is vastgelegd. Handhaving vindt plaats van de in de vergunning opgenomen geluidsruijme.

De wijze waarop gegevens over het gebruik van de luchthaven worden geregistreerd en verstrekt is opgenomen in de Regeling registratie en verstrekking gegevens militaire luchthavens op grond van de Wet luchtvaart.

Bij overschrijding van de grenswaarde voor het militaire luchtverkeer zal de Minister van Defensie ingevolge artikel 10.21 van de wet maatregelen voorschrijven om de geluidsbelasting terug te dringen binnen de grenswaarde. Bij overschrijding van een grenswaarde voor het burgerluchtverkeer zal de Minister ingevolge artikel 10.30 van de wet maatregelen voorschrijven, waaronder het stilleggen van het vliegverkeer.

Het feitelijk toestaan van recreatief burgerluchtverkeer wordt conform artikel 10.27 van de Wet luchtvaart opgenomen in een of meer vergunningen voor burgermedegebruik. In de vergunning wordt een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar opgenomen, alsmede regels voor het

burgerluchtverkeer. Recreatief burgerluchtverkeer wordt op aantallen vliegtuigbewegingen per jaar gehandhaafd.

Klachten over het gebruik van de luchthaven Eindhoven kunnen worden ingediend bij de luchthaven, bij het algemene klachtnummer van de Koninklijke luchtmacht en via de website www.samenopdehoogte.nl. Over de aantallen klachten en de behandeling daarvan wordt gerapporteerd aan de commissie van overleg en voorlichting milieu van de luchthaven Eindhoven.

9. Administratieve lasten

Het voorliggende luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven berust op de Wet luchtvaart zoals die is komen te luiden bij de wijzigingswet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561). Deze wijzigingswet heeft voorzien in onder ander een nieuw juridisch regime voor de militaire luchthavens, die tot dan hun regeling vonden in op de Luchtvaartwet berustende aanwijzingen van militaire luchtvaartterreinen. Naast de juridische vormgeving van de luchthaven als zodanig is tevens voorzien in een nieuwe juridische regeling van het zogenaamde medegebruik van militaire luchthavens door de burgerluchtvaart, ter vervanging van het in de Luchtvaartwet vervatte, niet meer adequate ontheffingenstelsel. De militaire luchthavens en het fenomeen burgermedegebruik zijn met andere woorden geen nieuwe verschijnselen. Slechts de juridische ophanging en vormgeving in de wetgeving zijn gemoderniseerd.

In de parlementaire stukken van de genoemde wijzigingswet (in de memorie van toelichting, Kamerstukken II, 2005–2006, 30 452, nr.3, par. 10.7.6) is uitgebreid ingegaan op de administratieve lasten van het wetsvoorstel voor bedrijf en burger. Aangegeven is dat er geen sprake is van grote wijzigingen ten opzichte van het onder de Luchtvaartwet geldende systeem. Zo is het regime voor de geluidsbelasting ongewijzigd overgenomen. Voor het bedrijfsleven is in het bijzonder van betekenis de invoering van een separate geluidsruimte voor omvangrijk structureel commercieel burgermedegebruik zoals dat op Eindhoven plaatsvindt. Dat houdt in dat de tot nu toe in ontheffingen voor medegebruik neergelegde beperking tot een maximum aantal vluchten, wordt vervangen door een eigen geluidruimte die de burgermedegebruiker de gelegenheid biedt tot een vergroting van het aantal vliegbewegingen door gebruik te maken van stillere vliegtuigen. Tenslotte is aangegeven dat de verplichting tot het bijhouden van gegevens met het oog op de handhaving van de geluidszone geen verzwaring is ten opzichte van de onder de Luchtvaartwet reeds bestaande verplichting daartoe.

Het thans voorliggende luchthavenbesluit bevat puur de uitvoering van het regime dat is neergelegd in de Wet luchtvaart. Dat betekent dat het luchthavenbesluit geen andere keuzes of andere verplichtingen bevat dan die reeds aan de orde zijn geweest ten tijde van de wijziging van de Wet luchtvaart. De gefaseerde groei van het burgermedegebruik van Eindhoven vloeit voort uit het advies van de eerder in paragraaf 4.2.4 van deze toelichting genoemde Alderstafel Eindhoven.

Artikelen

Artikel 1.1

De definitie van het begrip recreatief burgerluchtverkeer is ontleend aan artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens en toegespitst op het op de luchthaven Eindhoven plaatsvindende motorsportvliegen. Artikel 5.3

bevat een overgangsbepaling voor andere vormen van recreatief luchtverkeer. Onder de woorden «start» en «landing» vallen tevens een zogenaamde «touch and go», waarbij het vliegtuig de landingsbaan raakt en meteen weer opstijgt, alsmede een «low approach», waarbij het vliegtuig de landingsbaan niet aanraakt. Een «touch and go» en een «low approach» resulteren elk in twee vliegtuigbewegingen.

Artikel 2.1

Artikel 2.1, eerste en tweede lid, strekt tot uitvoering van artikel 10.15, tweede lid, van de wet door het vaststellen van het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het luchthavengebied omvat de gronden die bestemd zijn voor de start- en landingsbaan, de taxibaan/rolbaan, de platforms en andere vliegtuigopstelplaatsen, de hangars en vliegtuigshelters en andere gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven Eindhoven, alsmede platform, gebouwen voor passagiersafhandeling, aankomst- en vertrekhallen van de burgerexploitant Eindhoven Airport N.V.

Het beperkingengebied is het gebied dat is gelegen buiten het luchthavengebied.

Het derde lid geeft de samenstelling van het beperkingengebied aan. Dit gebied bestaat uit het gebied behorende bij de grenswaarde voor geluidsbelasting (de geluidszone), het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten (het obstakelbeheergebied) en het gebied waarbinnen regels gelden met het oog op vogelaantrekkende werking (het vogelbeheersgebied). Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 10.17 van de wet.

De geluidszone is de weergave van de maximaal optredende geluidsbelasting in Kosteneenheden van het gezamenlijke luchthavenluchtverkeer (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) in enig jaar.

Het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone) komt overeen met die van het scenario voor de militaire luchthaven Eindhoven voor het militaire luchtverkeer en commerciële burgerluchtverkeer van de tweede tranche van het Aldersadvies Eindhoven. De oppervlakte van de geluidszone bedraagt 18,1 km².

De geluidszone is opgebouwd uit het gebied behorende bij de grenswaarde voor het militaire luchtverkeer (de militaire geluidsruimte, artikel 4.1.1) en het gebied behorende bij de grenswaarde voor het burgerluchtverkeer (de burgergeluidsruimte, artikel 4.2.1). De militaire geluidsruimte en de burgergeluidsruimte dienen voor de beoordeling en de handhaving van het militaire luchtverkeer respectievelijk het burgerluchtverkeer.

Het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens (het obstakelbeheergebied) omvat enerzijds hoogtes die gekoppeld zijn aan de ligging van de start- en landingsbaan (funnel en IHCS) en anderzijds hoogtes die verband houden met het op de luchthaven aanwezige instrument landingssysteem (ILS). Het gebied waarbinnen regels gelden gelet op de ongewenste vogelaantrekkende werking in de nabijheid van de luchthaven komt overeen met het gebied dat wordt bestreken door het IHCS.

Artikel 3.1.1

Het luchthavengebied is weergegeven op een bij het besluit behorende kaart (bijlage 1). Hieruit blijkt de ligging van het banenstelsel, de rolbanen, de vliegtuigopstelplaatsen, de hangars en vliegtuigshelters en de gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven Eindhoven, alsmede platform, voorrijwegen en parkeerterreinen, gebouwen voor passagiersafhandeling, aankomst- en vertrekhallen van de burgerexploitant. De omvang van het luchthavengebied – zoals aangewezen in bijlage 1 – komt overeen met de huidige omvang van het luchtvaartterrein zoals deze is opgenomen in het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet van december 2007.

Er zijn geen voorschriften omtrent de bestemming en het gebruik van de gronden binnen het luchthavengebied in het besluit opgenomen, behoudens het vastleggen van het banenstelsel.

Artikel 3.2.1

Op de kaart die behoort bij artikel 3.2.1 (bijlage 3) zijn de geluidszone en de daarbinnen liggende geluidscontouren weergegeven zoals die voortvloeien uit de in hoofdstuk 2 van het BML vastgelegde normering. Als gevolg van de in het BML doorgevoerde vereenvoudiging van het stelsel is er binnen de geluidszone die wordt bepaald door de grenswaarde van 35 Ke nog slechts sprake van geluidscontouren die behoren bij de waarden 40, 45 en 65 Ke.

Hoofdstuk 2 van het BML brengt mee dat op de gronden die zijn gelegen in het gebied binnen de geluidszone, nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen niet is toegestaan. In afwijking hiervan is nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan indien is voldaan aan de bepalingen van de artikelen 6 en 7 van het BML. Op de gronden die zijn gelegen in het gebied binnen de geluidscontour van 65 Kosteneenheden zijn geen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens het in artikel 14 van het BML verankerde «blijfrecht».

Bijlage 3 toont de geluidscontouren met de waarde van 35 Kosteneenheden en met hogere waarden. Die kaart is een met behulp van computerberekeningen getekende kaart. De geluidscontouren bestaan uit de door de computer berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan – op basis van een interpolatievoorschrift – een enigszins vloeiend verloop is gegeven. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of een beheersverordening voor een gebied dat is gelegen binnen het beperkingengebied wordt de geluidszone in acht genomen. In de gangbare praktijk van het berekenen van geluidscontouren is uitgangspunt dat bij het opnemen van de geluidscontouren geen grotere afwijkingen van de berekende computerlijn ontstaan dan overeenkomt met een marge van één Ke aan weerszijden van de berekende computerlijn, zodanig dat het resultaat van de verwerking van de contourenlijnen in het bestemmingsplan neutraal is ten aanzien van aantallen woningen en de oppervlakte binnen de contouren. Hiermee kan het doorsnijden van gebouwen of percelen worden voorkomen. Het ligt in de rede dat deze praktijk ongewijzigd wordt voortgezet.

Artikel 3.2.2

Voor het veilig afwikkelen van luchtverkeer in de omgeving van de luchthaven Eindhoven gelden in een bepaald gebied (het obstakelbeheergebied) rond de luchthaven maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten, zoals woon- en kantoorgebouwen, antennemasten, windmolens en bomen. De maximaal toelaatbare hoogtes en de ligging en omvang van het gebied worden bepaald door de ligging van de start- en landings-

banen en berusten op internationaal vastgelegde afspraken (funnel en Inner Horizontal and Conical Surface). Het is van belang dat in de gebieden van deze obstakelvrije vlakken de maximaal toelaatbare hoogtes niet worden overschreden.

Voor het begeleiden van vliegtuigen van en naar de luchthaven Eindhoven zijn op het luchthavengebied navigatiehulpmiddelen aanwezig, zoals een instrument landingssysteem (ILS) voor het aanvliegen van de landingsbaan in zuidwestelijke richting (baan 22). De goede werking van deze apparatuur kan worden verstoord door objecten in een bepaald gebied rond deze apparatuur. De afmetingen van het gebied zijn vastgelegd in internationale afspraken. Het is van belang dat bouwplannen in deze verstoringgebieden worden getoetst op eventuele verstoringseffecten.

Bijlagen 4 en 5 tonen de obstakelbeheergebieden voor funnel en Inner Horizontal and Conical Surface onderscheidenlijk voor ILS.

De gronden waarop hoogtebeperkingen gelden in verband met de vliegveiligheid, zijn weergegeven in de kaarten die behoren bij artikel 3.2.2. De normstelling terzake is vastgelegd in artikel 16 van het BML. Bedoeld artikel bevat tevens een aantal uitzonderingen dat is ontleend aan het beleid dat reeds gold ten tijde van het totstandkomen van het onderhavige besluit. Het gaat daarbij met name om reeds bestaande situaties dan wel in relatie tot instrumentlandingssystemen om de mogelijkheid om door middel van onderzoek aan te tonen dat de eventuele beïnvloeding van genoemde installaties uit oogpunt van de veiligheid van het luchtverkeer aanvaardbaar zal zijn.

Artikel 3.2.3 en artikel 5.1

De aanwezigheid van grote aantallen vogels op of in de omgeving van de luchthaven vormt een groot risico voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Om te voorkomen dat vogelpopulaties zich in de directe omgeving van de luchthaven vestigen, is het noodzakelijk om een select aantal bestemmingen of vormen van grondgebruik binnen een straal van 6 km vanaf het banenstelsel te weren. Bij een dergelijk gebruik of een dergelijke bestemming moet in het bijzonder worden gedacht aan open wateroppervlaktes, natuur- en vogelbeschermingsgebieden, vishoudereien, opslag in de open lucht van voedingsmiddelen of organisch materiaal en afvalwaterzuiveringsinstallaties. Bij de bepaling van de omvang van het vogelbeheersgebied is uitgegaan van de bescherming van dat gebied rond de start- en landingsbaan waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Artikel 3.2.3 voorziet in een dergelijke planologische beperking. Met het oog op het beperken van het risico op vogelaanvaringen worden beperkingen gesteld aan bestemmingen die of gebruik dat vogels aantrekt (vogelbeheersgebied).

Bijlage 6 toont het gebied waar beperkingen gelden voor vogelaantrekende bestemmingen. Het gebied komt overeen met het gebied dat bestreken wordt door het *Inner Horizontal and Conical Surface*, het conischvormige deel van het obstakelvrije vlak.

Het grondgebruik of een bestemming wordt slechts dan toegestaan indien het gebruik of de bestemming reeds voor inwerkingtreding van het besluit rechtmatig was, of indien het grondgebruik of de bestemming in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Laatstgenoemde verklaring van geen bezwaar wordt enkel afgegeven indien de aanvrager aan de hand van een fauna-effectstudie heeft weten aan te tonen dat een bestemming of een

grondgebruik niet zal leiden tot een toename van het risico op vogelaanvallen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Aan de verklaring van geen bezwaar kunnen indien nodig mitigerende voorwaarden worden verbonden.

Artikel 5.1 bevat een overgangsbepaling die zeker stelt dat een reeds ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit bestaande bestemming of bestaand gebruik toegestaan blijft.

Artikel 4.1.1

Dit artikel legt voor de luchthaven Eindhoven als grenswaarde voor de geluidsbelasting door het militaire luchtverkeer de in het BML genoemde waarde van 35 Kosteneenheden vast. Dit krijgt gestalte door het vastleggen van de militaire geluidsruimte. De grenswaarde voor militair luchtverkeer (de militaire geluidsruimte) dient voor de afbakening van het maximale gebruik van het militaire luchtverkeer en mag niet worden overschreden. De oppervlakte van de militaire geluidsruimte bedraagt 8,9 km².

Artikel 4.1.2

Artikel 4.1.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het militaire luchtverkeer. In het artikel worden openstellingstijden van de luchthaven voor het militaire luchtverkeer vastgesteld. De openstellingstijden voor de militaire luchtvaart zijn afkomstig uit en treden in de plaats van de luchtmachtvoorschriften terzake. Buiten de openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden ten behoeve van nationale en internationale oefeningen en voor dringende operationele noodzaak inclusief militair luchtverkeer in het kader van dringend noodzakelijke civiele ondersteuning.

Artikel 4.2.1

Dit artikel legt voor de luchthaven Eindhoven als grenswaarde voor de geluidsbelasting door het commercieel burgerluchtverkeer de in het BML genoemde waarde van 35 Kosteneenheden vast. Dit krijgt gestalte door het vastleggen van de burgergeluidsruimte. De grenswaarde voor burgerluchtverkeer (de burgergeluidsruimte) dient voor de afbakening van het maximale gebruik van het commerciële burgerluchtverkeer en mag niet worden overschreden. De oppervlakte van de burgergeluidsruimte bedraagt 10,3 km².

Met een vergunning voor burgermedegebruik op basis van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart kan door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Staatssecretaris van IenM aan de burgerexploitant (in casu Eindhoven Airport N.V.) een geluidsruimte worden toegedeeld tot maximaal de burgergeluidsruimte die in het luchthavenbesluit is vastgelegd.

Artikel 4.2.2

Artikel 4.2.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het commercieel burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Voor het commercieel burgerluchtverkeer voorziet artikel 4.2.2 in openstellingstijden, inclusief extensieregeling. In het luchthavenbesluit wordt het burgerluchtverkeer in de eindsituatie 2020 vastgelegd. Daarbij horen voor het commerciële burgerluchtverkeer maximaal acht landingen

per dag in de periode tussen 23.00 uur en 24.00 uur. Wanneer in de eerste vergunning voor burgermedegebruik de eerste fase wordt vastgelegd, is er sprake van maximaal vier landingen per dag in de periode tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

Vanwege het belang van de openstellingstijden voor de directe omgeving van de luchthaven worden deze in het luchthavenbesluit neergelegd zodat deze bij de bestuurlijke voorbereiding van het besluit worden betrokken. Artikel 4.2.2 bevat de maximale tijdstippen waaraan het burgerluchtverkeer is gebonden. Voor de specifieke burgerexploitant is uiteraard doorslaggevend de geluidsruimte die hij in de vergunning voor burgermedegebruik toebedeeld heeft gekregen.

Artikel 4.3.1

Behalve commerciële burgervliegbevingen vinden op de luchthaven Eindhoven tevens recreatieve burgervliegbevingen plaats. Dit betreft motorsportvliegen. Omdat deze vliegbevingen plaatsvinden door vliegtuigen die niet vallen in de systematiek van de geluidsbelasting in Kosteneenheden, is als grenswaarde voor de recreatieve burgervliegbevingen een maximum aantal vliegbevingen op jaarbasis opgenomen in het luchthavenbesluit. De in artikel 4.3.1 opgenomen grenswaarden voor de geluidsbelasting door het recreatief burgerluchtverkeer vloeien voort uit artikel 10.28, eerste lid, van de wet en krijgt gestalte door het vastleggen van een maximum aantal vliegtuigbevingen per gebruiksjaar. Het betreft hier het totale aantal vliegtuigbevingen, dat via vergunningen zal worden verdeeld over het recreatief burgerluchtverkeer. Het aantal vliegtuigbevingen per jaar voor het recreatief burgerluchtverkeer bedraagt maximaal 12.000 per jaar. Het aantal vliegtuigbevingen per jaar (een vliegtuigbeving is een start of een nadering) is gelijk aan het aantal dat is opgenomen in de vigerende ontheffing medegebruik op grond van de Luchtvaartwet.

Voor het burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient – waarbij het gaat om spoedeisende hulpverlening en voor uitoefening van politietaken – wordt geen grenswaarde vastgelegd, zoals reeds eerder is aangegeven op pagina 51 van de memorie van toelichting bij de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (kamerstukken II, 2005–2006, 30 452, nr. 3).

Artikel 4.3.2

Artikel 4.3.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het recreatief burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Voor het recreatief burgerluchtverkeer gelden de openstellingstijden zoals die in algemene zin in artikel 21 van het Besluit militaire luchthavens zijn vastgelegd. Burgerluchtvaart met een algemeen maatschappelijk belang, dat ingevolge een vrijstelling van de militaire luchthaven gebruik zal kunnen maken, kan vanwege het noodzakelijk karakter van deze vorm van luchtvaart ook buiten de openstellingstijden van militaire luchthavens gebruikmaken. Voor de goede orde wordt erop gewezen dat artikel 28 van het Besluit militaire luchthavens een aantal beperkende voorwaarden stelt aan het gebruik door vluchten uit algemeen maatschappelijk belang die buiten de openstellingstijden van de luchthaven vallen. Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

Artikel 4.4.1

Artikel 4.4.1 bevat de mogelijkheid om van de regels voor het militaire luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer af te wijken in verband met evenementen. Voorbeelden van evenementen zijn de Luchtmachtdagen (de Open Dagen van de Koninklijke luchtmacht en de oefening daarvoor) die rouleren over de diverse luchthavens.

Artikel 5.2

Met dit artikel wordt nadere invulling gegeven aan de in artikel 7.39 Wet milieubeheer neergelegde verplichting voor het bevoegd gezag om de gevolgen die de uitvoering van een besluit voor het milieu heeft, te onderzoeken.

Artikel 5.3

Artikel 5.3 maakt het mogelijk het huidige recreatief burgerluchtverkeer in de vorm van zweefvliegen, sleepvliegen of motorzweefvliegen voort te zetten tot een nader te bepalen tijdstip. De Eindhovense Aero Club/ Zweefvliegcombinatie en de provincie Noord-Brabant verrichten gezamenlijk inspanningen om een nieuwe geschikte locatie te vinden. Voor de huidige zweefvliegactiviteiten expireert de ontheffing ex artikel 34 van de Luchtvaartwet op 1 november 2014.

Artikel 5.4

Zoals in paragraaf 4.2.5 is uiteengezet, is in samenspraak met de regio gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling van het burgerluchtverkeer op Eindhoven. Alle regionale partijen hebben zich gecommitteerd aan de eerste fase van het Aldersadvies. Het kabinet hecht aan voorspoedige uitvoering van de gemaakte afspraken. Gelet hierop en mede gelet op de uitgebreide voorbereiding en bespreking van het Luchthavenbesluit Eindhoven wordt niet aangesloten bij de vaste verandermomenten.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert