

Datum: 22 december 2009
Nummer: MLA/189/2009
Onderwerp: Medegebruik militaire luchtvaartterreinen

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

EN

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Gelet op:

artikel XVIII, derde lid, van de Wet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561) juncto artikel 31 en 33, tweede lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47);

Gelezen:

de aanvraag van Eindhoven Airport N.V. d.d. 23 november 2009;

Gezien:

Het advies van de, op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet ingestelde, Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven d.d. 22 december 2009;

Besluiten:

Artikel 1

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

Artikel 2

1. Aan Eindhoven Airport N.V., waaronder mede begrepen haar eventuele rechtsopvolgster onder algemene titel, wordt ten behoeve van de exploitatie van het burgerluchtvaartverkeer op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven, ontheffing verleend van het gestelde in artikel 33, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet onder toepassing van de hierna volgende bepalingen.

2. Voor zover het vliegtuigbewegingen betreft, zoals uitgevoerd door vliegtuigen, met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6.000 kg, wordt een jaarlijks maximum aantal gesteld van 23.296.

3. Voor zover het vliegtuigbewegingen betreft, zoals uitgevoerd door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6.000 kg, voor zover de grote vliegroutes of vliegprocedures worden gevolgd, wordt een jaarlijks maximum aantal gesteld van 500.

Artikel 3

1. Het in artikel 2 bedoelde burgermedegebruik is verboden op maandag tot en met vrijdag vóór 06.45 uur en na 22.45 uur, op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 20.00 uur en op zon- en feestdagen vóór 10.00 uur en na 22.00 uur.

2. Het in het vorige lid gestelde verbod geldt niet voor het burgermedegebruik dat volgens schema of vliegplan op werkdagen tussen 21.45 uur en 22.45 uur, op zaterdagen tussen 19.00 uur en 20.00 uur en op zon- en feestdagen tussen 21.00 uur en 22.00 uur had moeten arriveren, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij aankomst is vertraagd, indien de landing niet later dan één uur na de hiervoor genoemde tijdstippen plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft verkregen door of namens de Staatssecretaris van Defensie:

- a. onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden;
- b. verkeersleidingstechnische redenen.

3. Het in lid 1 gestelde verbod geldt niet voor het burgermedegebruik dat volgens schema of vliegplan op werkdagen tussen 21.45 uur en 22.45 uur, op zaterdagen tussen 19.00 uur en 20.00 uur en op zon- en feestdagen tussen 21.00 uur en 22.00 uur had moeten vertrekken, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij vertrek is vertraagd, indien het vertrek niet later dan één uur na de hiervoor genoemde tijdstippen plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft verkregen door of namens de Staatssecretaris van Defensie:

- a. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
- b. extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen

Artikel 4

1. Eindhoven Airport N.V. doet binnen een maand na inwerkingtreding van deze beschikking opgave aan de Commandant Vliegbasis Eindhoven van alle, voor het betreffende kalenderjaar geplande vliegtuigbewegingen met de onder deze beschikking vallende burgerluchtvaartuigen. Voor het jaar daarna zal uiterlijk 31 oktober voorafgaand aan het betreffende jaar de opgave worden gedaan.

2. De opgave, als bedoeld in het eerste lid, behelst:

- a. type luchtvaartuig;
- b. brandrisicoklasse van het luchtvaartuig;
- c. maximale LCN-waarde;
- d. onderverdeling in werkdagen (maandag t/m vrijdag) en weekenddagen (zaterdag, zondag en feestdagen);
- e. onderverdeling in tijdklassen binnen een etmaal van de start c.q. landing.

3. Eindhoven Airport N.V. doet maandelijks opgave aan de Commandant Vliegbasis Eindhoven van alle daadwerkelijk uitgevoerde vliegtuigbewegingen met de onder deze beschikking vallende burgerluchtvaartuigen.

4. De opgave, als bedoeld in het derde lid, behelst:

- a. type luchtvaartuig;
- b. brandrisicoklasse van het luchtvaartuig;
- c. actuele LCN-waarde;
- d. datum en tijdstip start c.q. landing;
- e. vluchtnummer.

Artikel 5

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

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

Artikel 6

Deze beschikking treedt in werking met ingang van 1 januari 2010 en verloopt met ingang van 1 januari 2012 of zoveel eerder als een vergunning voor burgermedegebruik is verleend op basis van een luchthavenbesluit luchthaven Eindhoven op grond van de Wet luchtvaart.

Deze beschikking zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage,
De Staatssecretaris van Defensie,
voor deze,
de Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit,

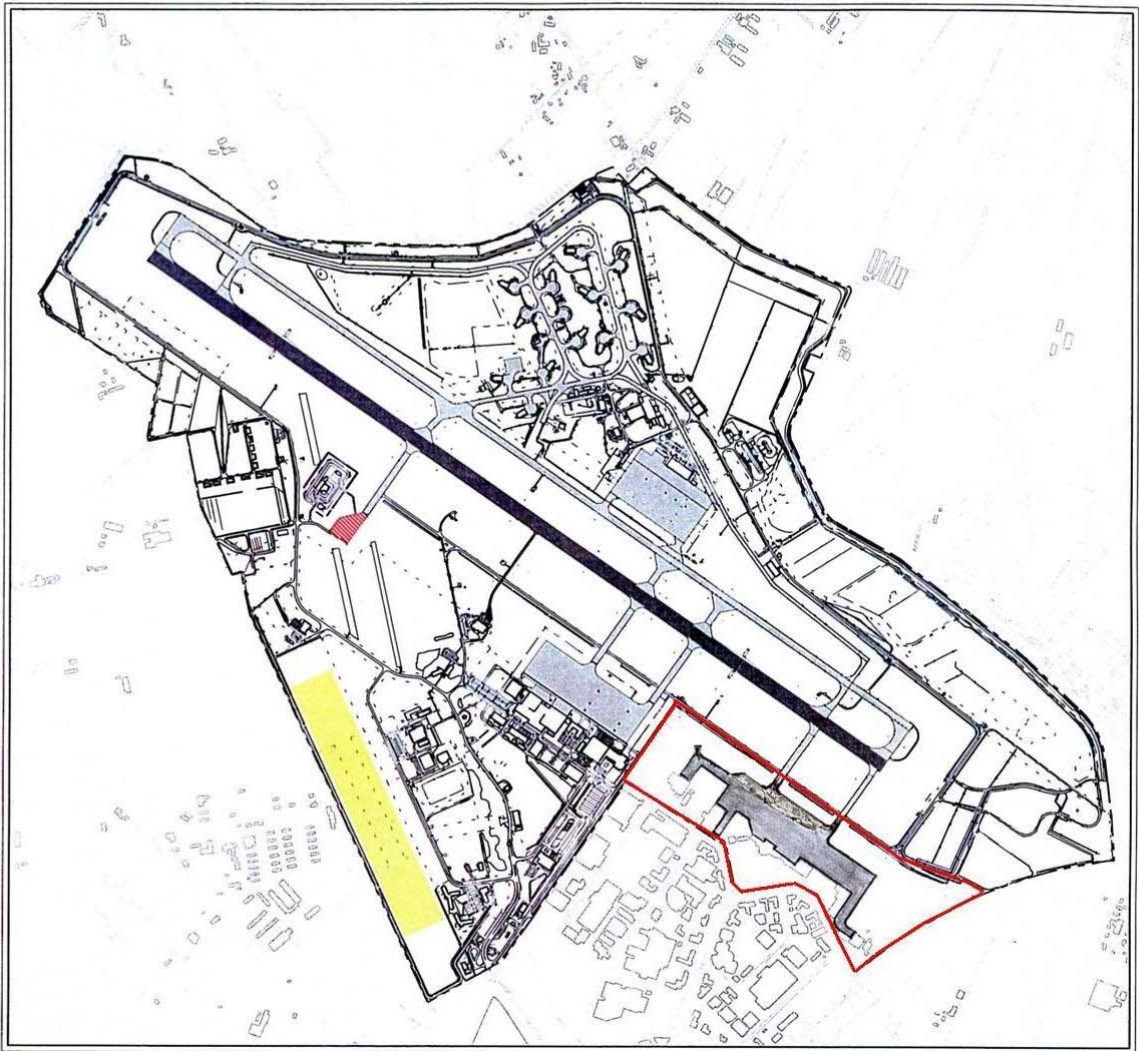
P.M.A. Vorderman
Generaal-Majoor KLu b.d.

's-Gravenhage,
De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Voor deze:
De Directeur Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat,

Drs. E. Griffioen

Bezwaar

Tegen deze beschikking kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen 6 weken na de dag waarop deze beschikking is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie, ter attentie van de Commissie advisering bezwaarschriften Defensie, Directie Juridische Zaken, Postbus 20701, 2500 ES 's-Gravenhage. Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste bevatten: de naam en het adres van de indiener; de dagtekening; een omschrijving van de beschikking waartegen het bezwaar is gericht; de gronden van het bezwaar. Indien onverwijld spoed dat vereist is, is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de president van de rechtbank die bevoegd is. In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend.



Start- en rolbanenstelsel

51D05 Vliegbasis Eindhoven
Schaal 1 : 20.000
mei 2006

Defensie Interservice Commando
Dienat Gebouwen
Werken en Terreinen
Directie Zuid

- Objectgrens
- Startbaan
- Rolbaan/platform
- Landingsplaats helischroefvliegtuigen
- Grasbaan
- Burgerareaal

TOELICHTING

1. Achtergronden

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

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

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

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

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

Eindhoven Airport N.V. binnen het aantal van 18.050 vliegtuigbewegingen jaarlijks 300 zware vliegtuigbewegingen meer zou mogen uitvoeren tot 2.000 in het jaar 2004.

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

Op 29 april 2003 hebben de bij de regionale overeenkomst betrokken partijen een wijziging van de regionale overeenkomst getekend. Vastgesteld is dat het vasthouden aan het onderscheid 'licht – zwaar' het sturen op geluid in de weg staat en in een aantal situaties zelfs contraproductief kan werken. In dit kader zijn partijen overeengekomen dat het onderscheid 'licht-zwaar', wat deze partijen betreft, kan komen te vervallen. Tot 2015 zal jaarlijks worden uitgegaan van een maximale 35 Ke-geluidsoppervlakte voor het burgervliegverkeer. Partijen hebben afgesproken dat deze geluidsoppervlakte vanaf 2003 tot 2015 stapsgewijs mag toenemen vanaf 2,55 km² tot 3,85 km². Deze oppervlaktes zijn berekend op basis van verwacht burgervliegverkeer met een verdeling over 'zware' en 'niet-zware' burgervliegtuigen.

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

Op 1 november 2009 is de wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens in werking getreden. Hiermee is een basis gelegd voor het vaststellen van een luchthavenbesluit en het afgeven van een vergunning voor burgermedegebruik met een eigen civiele geluidsruimte. Gelet op de benodigde voorbereidingen is dit echter nog niet voorzien voor het jaar 2010. Om eventuele overloop naar 2011 te kunnen accommoderen, heeft deze beschikking een looptijd tot 2012 of zoveel eerder als een luchthavenbesluit is vastgesteld.

2. De aanvraag

De aanvraag van Eindhoven Airport N.V. van 23 november 2009 strekt tot het verlenen van een ontheffing op grond van artikel 33 Luchtvaartwet tot een maximum van 23.296 civiele vliegtuigbewegingen per jaar door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving lichter dan 6.000 kg, alsmede voor 500 civiele vliegtuigbewegingen per jaar door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6.000 kg, die de grote vliegroutes of vliegprocedures volgen.

3. Beoordeling van de aanvraag

De Luchtvaartwet bevat voor een verzoek om ontheffing ex artikel 33, tweede lid – anders dan voor een aanwijzingsbesluit – geen bijzondere bepalingen. Voor het onderhavige besluit vormt het door de betrokken ministeries gevoerde beleid het uitgangspunt. Binnen de systematiek van de Luchtvaartwet is het instrument van ontheffingen op basis van de artikelen 33 en 34 het enige instrument om burgervliegverkeer toe te staan op een aangewezen militair luchtvaartterrein.

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

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

3.1 Beleid

Het verzoek van Eindhoven Airport N.V. past in het kabinetsbeleid voor regionale luchthavens, zoals neergelegd in de nota Regionale Luchthaven Strategie (RELUS). Daarin steunt het kabinet de beoogde ontwikkeling van Eindhoven Airport N.V., voornamelijk wegens de bijdrage aan de versterking van de stedelijke knooppuntfunctie door het aanbod van lijndienstvervoer. Voorts staat in RELUS verwoord dat de betrokkenheid van het rijk bij de regionale luchthavens zich primair zal richten op het via het stellen van randvoorwaarden terugdringen van de milieubelasting overeenkomstig het nationaal milieubeleid. Het kabinet zal daarom, aldus RELUS, niet sturen op volume, maar op randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid. Naast RELUS is door het kabinet een aantal uitgangspunten geformuleerd inzake regionale luchtvaartinfrastructuur (RELI). Een uitgangspunt is dat regionale luchthavens primair een regionale functie hebben en dat zij een economische (motor)functie kunnen hebben voor de regio. In de Luchtvaartnota heeft het kabinet onder andere aangegeven Eindhoven te zien als luchthaven van nationale betekenis, waar in elk geval tot en met 2020 ruimte wordt gemaakt om – passend bij het ruimtelijk-economisch profiel van de regio – zakelijk point-to-point verkeer te accommoderen. In de visie van het kabinet is Eindhoven onderdeel van een stelsel van samenwerkende luchthavens ten behoeve van het internationale verbindingennetwerk (naast Schiphol zijn dit voorts Lelystad en Rotterdam). Daarnaast is door de provincie Noord-Brabant beleid geformuleerd in de 'Notitie luchtvaart' en in de 'Actualisatie Notitie Luchtvaart'. Door de provincie wordt groei van het burgerluchtvaartverkeer op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven aanvaardbaar geacht, binnen de milieuhygiënische randvoorwaarden, waaronder de landelijk geldende milieunormen en de vast te stellen Ke-geluidszonering.

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 locaties worden gehandhaafd.

Als beleid is aangegeven dat de vliegbasis Eindhoven de Main Operating Base is voor een squadron F-16 jachtvliegtuigen, dat bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk is en dat sprake is van permanent burgermedegebruik en motorsportvliegen in clubverband. Met de brief van 26 januari 1994 aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal is dit beleid aangepast. De vliegbasis Eindhoven is de thuisbasis geworden van een squadron transportvliegtuigen, alsmede reservebasis en Dispersion 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. In 2005 is het Tweede SMT vastgesteld. Daarin zijn de ligging, de belegging en het gebruik van de vliegbasis Eindhoven herbevestigd.

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

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

In de Nota Mobiliteit is de verkeerskundige strategie van de Nota Ruimte op hoofdlijnen uitgewerkt. Een van de ambities die het rijk zich in dit verband stelt, is Nederland goed bereikbaar te laten zijn door de lucht. De internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht moet in stand blijven en verbeteren waar dit nodig is om – uiteraard binnen de wettelijke randvoorwaarden – de relatieve marktpositie te behouden. Dit is van groot belang voor het vestigingsklimaat in ons land en voor economische groei en werkgelegenheid. Verder is ingegaan op een sterkere positie voor regionale luchthavens. De regionale luchthavens hebben elk hun eigen posities verworven in de internationale bereikbaarheid van Nederland. De laatste jaren zijn deze luchthavens vooral actief in het charterverkeer naar vakantiebestemmingen en de rechtstreekse verbindingen van low cost carriers naar kleinere Europese luchthavens. Met deze activiteiten leveren regionale luchthavens een bijdrage aan de regionale economieën en de werkgelegenheid aldaar.

Concluderend kan worden gesteld dat de gevraagde ontheffing in overeenstemming is met het SMT-2. Met deze beschikking wordt aan dit beleid overeenkomstig de Luchtvaartwet invulling gegeven. Voorts strookt de ontwikkeling op Eindhoven Airport die met deze ontheffing mogelijk wordt gemaakt met het in bovengenoemde nota's geformuleerde rijksbeleid.

Het rijksbeleid is op dit moment volop in beweging. Voor zover dit beleid in genoemd structuurschema of de voorgenomen herziening van de luchtvaartwetgeving, zodanig zal worden gewijzigd dat dit rechtstreeks van invloed is op deze ontheffing, zal door middel van een wijzigingsbesluit - na overleg met Eindhoven Airport N.V. - tot aanpassing worden overgegaan. Een tussentijdse wijziging van deze ontheffing zal van betekenis kunnen zijn voor de contracten die Eindhoven Airport N.V. aangaat met zijn gebruikers.

3.2 Vervoersbehoefte

Als gevolg van het besluit van 10 juli 2006 (aanvullende ontheffing voor 14.000 'zware' vliegtuigbewegingen voor de jaren 2006 en 2007) en het besluit van 20 december 2007 (MLA/183/2007) is een groei van het aantal bestemmingen in Europa en aantallen passagiers gerealiseerd. Voor de komende jaren wordt op Eindhoven Airport N.V. een verdere groei voorzien. Na een terugval op de luchtvaartmarkt als gevolg van de kredietcrisis, is het aantal aanvragen van luchtvaartmaatschappijen die gebruik willen maken van Eindhoven Airport N.V. in de tweede helft van 2009 weer toegenomen. Het verzochte aantal vliegtuigbewegingen is mede gebaseerd op de aanvragen van de luchtvaartmaatschappijen.

Ten behoeve van de bepaling van de 35 Ke-zone zoals opgenomen in het aanwijzingsbesluit van december 2007 is een prognose opgesteld van het aantal vliegtuigbewegingen als een van de invoergegevens voor de berekening in Kosteneenheden. Hoewel op het luchtvaartterrein vele vliegtuigbewegingen door de grote en kleine civiele en militaire luchtvaart kunnen worden uitgevoerd, is ten behoeve van het bepalen van een geluidscontour in Kosteneenheden - gelet op de in 1979 geldende systematiek voor de berekening daarvan - uitsluitend een aantal en soort vliegtuigbewegingen geformuleerd voor vliegtuigen van de categorie grote luchtvaart (vliegtuigbewegingen zoals uitgevoerd door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6.000 kg), aangevuld met vliegtuigbewegingen door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving lichter dan 6.000 kg, die de grote routes en procedures vliegen. Voor wat betreft het deel civiele luchtvaart dat plaatsvindt door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. is als één van de onderdelen van de berekening ten behoeve van het aanwijzingsbesluit, een geprognoseerd aantal van 21.175 civiele vliegtuigbewegingen per jaar (Planalternatief 2 in het MER Eindhoven) opgenomen. Andere voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden relevante gegevens zijn onder andere vliegtuigtypes, routes, procedures alsmede start- en landingstijdstippen.

Gelet op de aanwijzing wordt als bovengrens thans een aantal van 23.296 vliegtuigbewegingen, uitgevoerd door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6.000 kg aangehouden.

De door Eindhoven Airport N.V. geconstateerde behoefte aan 23.296 vliegtuigbewegingen zoals uitgevoerd door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6.000 kg, alsmede 500 vliegtuigbewegingen door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving lichter dan 6.000 kg, die de grote routes en procedures vliegen, wordt mede gelet op de ontwikkelingen in de Europese luchtvaartmarkt, niet onredelijk geacht.

3.3 Geluidsbelasting

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

In de Luchtvaartwet is vastgelegd dat de geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen van een luchtvaartterrein wordt berekend. De geluidsbelasting door de grote civiele en militaire luchtvaart wordt berekend op jaarbasis en wordt uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). De geluidsbelasting wordt berekend volgens een daartoe vastgesteld berekeningsvoorschrift en met inachtneming van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggf), een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 25, eerste lid onder a Lvw (Stb. 1996, 668, laatstelijk gewijzigd Stb 2005, 320). In dit besluit is tevens de normstelling van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door de grote civiele en militaire luchtvaart neergelegd. De berekeningssystematiek is van toepassing op alle vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving lichter dan 6000 kg, tenzij deze gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg.

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

Uit het overlegde onderzoeksrapport van Eindhoven Airport N.V. volgt dat met het uitvoeren van jaarlijks 23.296 civiele vliegtuigbewegingen, zoals uitgevoerd door vliegtuigen, met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6000 kg, tezamen met het uitvoeren van 500 civiele vliegtuigbewegingen door vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van minder dan 6.000 kg die de grote routes of procedures volgen, binnen een 35 Ke-civiele geluidcontour met een oppervlakte van 4,1 km² zoals opgenomen in de bij voorlopige voorziening van de ABRvS vastgestelde geluidszone wordt gebleven. Daarmee wordt ook gebleven binnen de bij de voorlopige voorziening van de ABRvS vastgestelde geluidszone voor het gezamenlijke militaire en civiele vliegverkeer.

3.4 Emissie van luchtverontreinigende stoffen en luchtkwaliteit

Wat betreft het toetspunt emissie van luchtverontreinigende stoffen het volgende. Voor dit toetspunt bestaat binnen de Luchtvaartwet geen wettelijk kader. Voor het maken van een kwantitatieve beoordeling is gebruik gemaakt van de resultaten van het MER Eindhoven en het NLR/KEMA-rapport van januari 2007 (NLR-CR-2006-443 versie 2 'Luchtkwaliteit rondom het luchtvaartterrein Eindhoven). In het MER zijn emissies vermeld voor het geprognoseerde militaire en burgervliegverkeer, die berekend zijn op basis van brandstofverbruik, aantal vliegtuigbewegingen per type vliegtuig en kentallen voor emissies per vliegtuigtype. De berekeningen zijn uitgevoerd voor koolstofdioxide (CO₂), koolstofmonoxide (CO), vluchtige organische stoffen (VOS), fijn stof (PM₁₀), stikstofoxiden (NO_x), zwaveldioxide (SO₂), poly-aromatische koolwaterstoffen (PAK), benzeen, lood (Pb) en koolwaterstoffen.

In het MER zijn de emissies van luchtverontreinigende stoffen (militair en burger vliegverkeer) bepaald voor onder andere het planalternatief 2 waarbij sprake is van 21.175 civiele vliegtuigbewegingen, zoals dat ten grondslag heeft gelegen van het aanwijzingsbesluit van december 2007, en het planalternatief en het groeialternatief waarbij sprake is van respectievelijk 25.944 en 24.189 civiele vliegtuigbewegingen.

Uit het MER volgt dat de bijdrage van de luchthavengerelateerde emissies aan de concentraties in alle beschouwde alternatieven zeer gering is ten opzichte van de achtergrondconcentraties en de bijdragen van het wegverkeer.

Op 17 november 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer in werking getreden waarmee in hoofdstuk 5 een titel "luchtkwaliteitseisen" is toegevoegd. Deze wet staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit" en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005 en enkele hierop gebaseerde ministeriële regelingen.

De nieuwe wettelijke regeling kent een aantal belangrijke begrippen te weten: in betekenende mate (IBM) en in niet betekenende mate (NIBM). Een project draagt in niet betekenende mate bij aan de concentratie van een bepaalde stof in de lucht, indien aannemelijk wordt gemaakt dat als gevolg van een project, de toename van de concentratie van een stof onder de 3%-grens blijft. De 3%-grens wordt gedefinieerd als de 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ en NO₂. Dit is voor deze twee stoffen 1,2 microgram/m³. In afwachting van de invoering van nadere regelingen geldt een 1%-grens in plaats van de 3%-grens. Dit is voor de twee genoemde stoffen 0,4 microgram/m³. Projecten die de 1%- (of 3%) grens voor PM₁₀ en NO₂ niet overschrijden hoeven niet verder te worden getoetst aan de grenswaarden (ook niet voor de overige genoemde stoffen). De Wet luchtkwaliteit bevat geen norm voor geur (VOS). Ingevolge het nationale beleid ten aanzien van geur (brief van de Minister van VROM van 30 juni 1995 MBL276.95004) wordt door het bevoegde gezag op basis van de Nederlandse Emissierichtlijn Lucht (NeR) het acceptabele hinderniveau bepaald, waarbij velerlei factoren, zoals de historie van een bedrijf in zijn omgeving, de aard en waardering van de geur, het klachtenpatroon en andere beschikbare informatie over de hinder en mogelijke emissies, de technische en financiële consequenties van mogelijke maatregelen, de consequenties voor de werkgelegenheid, etc. worden beschouwd. De aanvaardbaarheid van een bepaalde concentratie geur is mede afhankelijk van het aantal (en situering) van woningen ten opzichte van de berekende ge/m³ geurcontouren.

Op basis van de emissiegegevens zijn berekeningen uitgevoerd van de luchtkwaliteit voor het gezamenlijke militaire en burgervliegverkeer. De berekeningen zijn per stof gepresenteerd in de vorm van contourplots. De immissies zijn bepaald op basis van emissiebijdragen van het vliegverkeer, de grondgebonden bronnen op het luchtvaartterrein, het wegverkeer en de achtergrondconcentraties. De omvang van het wegverkeer dat een relatie heeft met de toename van de vliegbewegingen op het burgergedeelte van het luchtvaartterrein is zeer klein ten opzichte van het wegverkeer dat al gebruik maakt van de snelweg A2. In een notitie van het NLR/KEMA van 22 juni 2007 is omschreven dat de variatie in het wegverkeer ten gevolge van de toename van het burgervliegverkeer op het luchtvaartterrein relatief gezien klein is en geen relevante wijzigingen zal opleveren in de immissies. De notitie van NLR/KEMA heeft betrekking op het gebruik van het luchtvaartterrein tot aan 2015, dus onder het regime van het nieuwe aanwijzingsbesluit.

Bij de berekeningen zijn de concentraties bepaald van NO₂, NO_x, PM10, SO₂, PAK (BaP), VOS (geur), CO, benzeen en lood. De berekende concentraties zijn in het MER getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk2005; Stb. 2005, 316), (momenteel opgenomen in de Wet milieubeheer (Staatsblad 2007, 414)), de Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR) lijst van het ministerie van VROM en de provinciale norm voor geur. Conform de randvoorwaarden die de EU Richtlijn geeft hoeven de NO_x concentraties niet getoetst te worden. De MTR-waarde geldt als streefwaarde, maar is (nog) niet vastgelegd in wet-/regelgeving. Voor geur wordt aangenomen dat

het 98-percentiel de waarde van 1 geureenheid (ge) per m³ niet mag overschrijden. Hiervoor bestaat geen landelijke norm, maar de norm wordt lokaal bepaald. Als richtwaarde voor VOS (geur) wordt 1 ge/m³ van het 98 percentiel gehanteerd. Voor de gebiedscategorieën “wonen” en “buitengebied” wordt 0,3 ge/m³ genoemd als streefwaarde en 3 ge/m³ als bovenwaarde.

Toetsing aan de Wet milieubeheer laat zien dat de grenswaarden voor alle toetsingsjaren niet worden overschreden voor de jaargemiddelde PM₁₀, SO₂, lood en benzeen concentraties en het 98 percentiel van de 8-uurgemiddelde CO concentratie en het maximaal aantal toegestane jaarlijkse overschrijdingen van de uurgemiddelde SO₂, de 24-uurgemiddelde SO₂ en de uurgemiddelde NO₂ concentraties. De Wet milieubeheer grenswaarde voor de jaargemiddelde NO₂ concentratie wordt niet overschreden in 2015, maar wel 2010. De Wet milieubeheer grenswaarde voor het maximaal aantal toegestane overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM10 concentratie wordt niet overschreden in 2010 en 2015. De MTR-waarde van het ministerie van VROM voor PAK (BaP) wordt overschreden. De provinciale richtwaarde voor geur wordt overschreden. De 98-percentiel 1 ge/m³ geurcontour voor het planalternatief en voor het groeialternatief ligt ongeveer 1 km buiten het luchtvaartterrein. Binnen deze contour liggen een paar woningen. De 98-percentiel 1 ge/m³ geurcontour voor het planalternatief en het plan 2007 ligt ongeveer 1,5 km buiten het luchtvaartterrein. Binnen deze contour ligt een gedeelte van de bebouwing van Wintelre en de noordrand van Veldhoven, de 3 ge/m³ contour ligt nagenoeg geheel op het luchtvaartterrein.

De overschrijdingen van de Wet milieubeheer grenswaarden voor PM10 en NO₂ worden veroorzaakt door de achtergrondconcentraties en het wegverkeer. De overschrijding van de MTR grenswaarde voor PAK (BaP) wordt veroorzaakt door het wegverkeer. De overschrijdingen van de grenswaarden voor PM10, NO₂ en PAK (BaP) worden niet veroorzaakt door het vliegverkeer.

De overschrijding van de provinciale norm voor geur wordt veroorzaakt door het vliegverkeer. De overschrijdingen van de PM10 en NO₂ normen en de hoogste PAK (BaP) concentraties vinden plaats in de directe nabijheid van de verkeerswegen A58 en A2. De overschrijding van de provinciale geur norm vindt plaats op en rond het luchtvaartterrein. Voor het bepalen van de orde van grootte van de bijdrage van de activiteiten van het luchtvaartterrein aan de overschrijding van normen van het Blk2005 is een detaillering gemaakt van de bijdragen voor een locatie (referentiepunt) nabij de snelwegen. Uit de gegevens blijkt dat de gemiddelde PM10 bijdrage van het luchtverkeer in het referentiepunt ongeveer 0,01 % (0,003 µg/m³) van de totale concentratie is. Dit betekent dat het luchtverkeer slechts in zeer geringe mate bijdraagt aan de totale PM10 luchtconcentratie. Deze bijdrage is dusdanig klein dat sprake is van een situatie dat de concentratie PM10 in de buitenlucht als gevolg van de onderzochte alternatieven gelijk blijft als bedoeld in de Wet milieubeheer. Uit de gegevens blijkt dat de maximale NO₂ bijdrage van het luchtvaartterrein in het referentiepunt ongeveer 0,1 % (0,04 µg/m³) van de totale concentratie is. Dit betekent - net als bij PM10 – dat de bijdrage van het luchtverkeer aan de NO₂ concentratie nabij de snelwegen erg klein is.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het MER uitgaat van zowel het civiele verkeer als het militaire en het AMB-verkeer. In deze ontheffing gaat het alleen om het civiele verkeer. De toetsing zoals die hier wordt weergegeven kan worden gekwalificeerd als conservatief. In werkelijkheid is de bijdrage minder dan thans weergegeven.

Recent is het Blk2005 ingetrokken en zijn de normen materieel opgenomen in de Wet milieubeheer. Gesteld kan worden dat de uitkomsten van de toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 zoals die in het MER ten behoeve van het aanwijzingsbesluit hebben plaatsgevonden

mutatis mutandis te gelden hebben als toetsing aan de normen in de Wet milieubeheer. Uit het vorenstaande volgt dat met het accommoderen van 23.796 civiele vliegtuigbewegingen de hoeveelheid emissies van de verschillende stoffen weliswaar toenemen, maar dat de bijdrage van de luchthavengerelateerde emissies ten opzichte van de achtergrondconcentraties en de bijdragen van het wegverkeer als zeer gering zijn te kwalificeren. Verder laten de resultaten van de berekeningen zien dat de concentraties van alle onderzochte stoffen onder de grenswaarden liggen of een niet significante overschrijding tonen, zoals opgenomen in de Wet milieubeheer.

Hierbij in ogenschouw nemend dat het verzochte aantal vliegbewegingen onder het aantal van het planalternatief en het groeialternatief blijft, vormen de aspecten emissie en immissie geen belemmering voor inwilliging van het verzoek van Eindhoven Airport N.V.

3.5 Externe veiligheid

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

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

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

Het MER ten behoeve van het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Eindhoven levert informatie over zowel de plaatsgebonden risicocontouren als het TRG. Zowel voor de omvang van de plaatsgebonden risicocontouren als voor de hoogte van het TRG geldt dat de grootste bijdrage

wordt geleverd door het militaire vliegverkeer. Het militaire verkeer levert ongeveer tweederde van het totale TRG.

Het TRG is één getalswaarde waarin geen rekening wordt gehouden met de positie van het vliegverkeer ten opzichte van de bebouwing. Dit laatste aspect is wel verdisconteerd in de contouren van het plaatsgebonden risico, waar de vliegroutes onderdeel zijn van de berekening. De vliegroutes liggen zo optimaal mogelijk ten opzichte van woonbebouwing. De verdraaiing van de baanrichting van de vliegbasis Eindhoven in het begin van de jaren tachtig van de vorige eeuw heeft ruimte geboden voor een optimale ligging van vliegroutes en de afhandeling van vliegtuigbewegingen. Hierbij is rekening gehouden met vliegtuigtechnisch en verkeersleiding-technische aspecten, alsmede met geluid en veiligheid. De PR-contouren geven daarmee een beter inzicht in de verdeling van de externe veiligheid in de omgeving van het luchtvaartterrein.

In het MER zijn de plaatsgebonden risicocontouren gepresenteerd voor een aantal alternatieven. De gebieden waar de risico's het hoogste zijn liggen nabij de baankoppen. Daar is geen of weinig bebouwing aanwezig. De 10-6 plaatsgebonden risicocontour ligt binnen de 35 Ke-geluidszone, alleen in het verlengde van de start- en landingsbaan ligt de 10-6 plaatsgebonden risicocontour door de puntige vorm iets buiten de 35 Ke-contour. De risicocontouren verschillen nauwelijks voor de onderzochte alternatieven. De Luchtvaartwet bevat voor externe veiligheid geen normstelling en beoordelingskader. De uitkomsten van de beschouwing en het feit dat het verzochte aantal vliegbewegingen onder het aantal van de in het MER beschouwde alternatieven blijft, rechtvaardigen het inwilligen van het verzoek van Eindhoven Airport N.V.

4. Overige overwegingen

4.1 Advies COVM

Op verzoek van de Staatssecretaris van Defensie heeft de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM) Vliegbasis Eindhoven een advies uitgebracht gedateerd 22 december 2009 op de concept tekst van het besluit. De Commissie constateert dat het onderscheid tussen 'zware' en 'lichte' vliegbewegingen niet meer wordt gemaakt. De Commissie stelt voorts vast dat de openstellingtijden gelijk zijn gebleven. Tevens constateert de Commissie dat het gevraagde aantal vliegbewegingen past

binnen de geluidszone zoals door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State als Voorlopige Voorzieningen is uitgesproken op 5 augustus 2009. De Commissie merkt voorts op dat in artikel 2, lid 3 een verwijzing wordt gemaakt naar hetzelfde lid 3. Dit kan worden ondervangen door "de in lid 3 van dit artikel genoemde" te laten vervallen. Daarnaast kan artikel 2, lid 4 volgens de Commissie aan duidelijkheid winnen als wordt ingevoegd "voor zover de grote vliegroutes of vliegprocedures worden gevolgd". En dient de laatste zin van paragraaf 4.4 in de toelichting te worden aangepast daar de beschikking al bij de van kracht zijnde beschikking is ingetrokken. Tot slot geeft de Commissie aan in te stemmen met het concept besluit.

De opmerkingen van de Commissie zijn meegenomen in de beschikking.

4.2 Meldingsplicht exploitant

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

4.3. Brandrisicoclassering

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

4.4. Ontheffing ex artikel 31 Luchtvaartwet

Op 28 augustus 1981 heeft de Staat der Nederlanden zich tegenover de Stichting Vliegveld Welschap bij overeenkomst, in verband met de exploitatie van een burgerareaal op het luchtvaartterrein Eindhoven, verbonden tot het verlenen van medegebruik van dit luchtvaartterrein. Om een burgerareaal te kunnen exploiteren is de beschikking van 25 oktober 1982 nr. CWW82/012/Directie Juridische Zaken/Stcrt. 1982, 237; gewijzigd d.d. 20 augustus 1985 nr. CWW85/012/Stcrt. 1985, 212, ontheffing gegeven van het verbod zoals dat in artikel 31 Luchtvaartwet is opgenomen. Artikel 31 Luchtvaartwet verbiedt onder andere het oprichten en hebben van opstallen. Aangezien voornoemde beschikking met de beschikking van 20 december 2007 per 31 december 2009 komt te vervallen, is het nodig om in deze beschikking ontheffing te verlenen ex artikel 31 Luchtvaartwet.

4.5. Termijn

Met deze beschikking wordt voor een periode van twee jaar ontheffing gegeven ex de artikelen 31 en 33 van de Luchtvaartwet. De reden voor deze bepaalde termijn is gelegen in het feit dat met de inwerkingtreding van de wet RBML een luchthavenbesluit Eindhoven wordt opgesteld. Dit luchthavenbesluit vormt de basis voor het verlenen van een vergunning voor het burgermedegebruik. Bij het verlenen van deze vergunning zal onderhavige beschikking worden ingetrokken. Het is op dit moment de verwachting dat eind 2010 dan wel begin 2011 een dergelijke vergunning kan worden verleend. De duur van deze beschikking is derhalve twee jaar.