

AFSCHRIFT

Defensie

Directie Juridische Zaken  
Bestuurs-, Straf- en Tuchtrect

Bezoekadres:  
Spui 32  
Postadres:  
MPC 58 B  
Postbus 20701  
2500 ES Den Haag  
Nederland  
www.defensie.nl

Steller:  
Mr A.J. van Heusden  
Telefoon +31 70 3186646  
Fax +31 70 3186575  
Intern (501) 8 66 46  
E-mail:  
A.J.v.Heusden@mindef.nl

Aan

Datum  
Ons kenmerk  
Uw kenmerk  
Onderwerp

12-6-2009  
C/2009009467  
200800689/1/R1  
Aanwijzing militair luchtvaartterrein Eindhoven

### Inleiding

In uw zitting van 15 mei 2009 heeft u aan de vertegenwoordigers van het ministerie van Defensie verzocht om een nieuwe berekening van de geluidsbelasting van het gezamenlijke vliegverkeer op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven, alsmede (afzonderlijk) van de geluidsbelasting van het militaire vliegverkeer, onderscheidenlijk het civiele vliegverkeer op Eindhoven, aan u te overleggen. U heeft daarbij aangegeven dat als basis voor de berekeningen het gebruiksjaar 2007 moet worden genomen en dat rekening houdende met de ontwikkeling van het vliegverkeer sinds 2007 extra ruimte mag worden berekend: voor het militaire vliegverkeer een opslag van 5% en aanvullend een geluidruimte op basis van 1 squadron F-16 gedurende een half jaar; voor het civiele vliegverkeer een opslag van 12,5%. Ik bied u hierbij het NLR-rapport (NLR-CR-2009-283) aan.

Zoals mijn vertegenwoordiger ter zitting al heeft verklaard is de volgens uw aanwijzingen berekende geluidszone rond het jaar 2010 niet toereikend voor de geluidsbelasting van het gezamenlijke vliegverkeer op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Om deze reden neem ik de vrijheid, na overleg met de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer & Waterstaat en de directie van Eindhoven Airport N.V. om, na een toelichting op de door u gevraagde NLR-berekeningen, aan u aan te geven welke gevolgen een te krappe geluidszone voor Defensie en Eindhoven Airport N.V. zal hebben.

### Toelichting op de uitgevoerde geluidsbelastingsberekeningen

#### Militaire vliegtuigbewegingen

Het uitgangspunt voor de berekening van de geluidsbelasting door het militaire vliegverkeer is het feitelijk gebruik van de vliegbasis Eindhoven in het jaar 2007. Het aantal starts, naderingen en eventuele circuitpatronen zoals dat is uitgevoerd per vliegtuigtype met hun bijbehorende nachtstraffactor, is vervolgens verhoogd met 5%. Aan dit aantal is toegevoegd het aantal starts, naderingen en circuitpatronen dat hoort bij de taakopdracht van een squadron F-16 jachtvliegtuigen

*Bij beantwoording datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden.*

Datum  
Ons kenmerk

12-6-2009  
C/2009009467

voor de periode van een half jaar. De berekening resulteert in een militaire geluidsruimte. De kaart is opgenomen als figuur B1 in het NLR-rapport.

#### Civiele vliegtuigbewegingen

Het uitgangspunt voor de berekening van de geluidsbelasting door het civiele vliegverkeer is het feitelijk gebruik dat door de commerciële burgerluchtvaart van het luchtvaartterrein Eindhoven door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. heeft plaatsgevonden in het jaar 2007. Het aantal starts en naderingen zoals dat is uitgevoerd per vliegtuigtype met hun bijbehorende nachtstraffactor, is vervolgens verhoogd met 12,5%. De berekening resulteert in een civiele geluidsruimte. De kaart is opgenomen als figuur B2 in het NLR-rapport.

#### Militaire en civiele vliegtuigbewegingen

Vervolgens zijn de gebruiksgegevens van de militaire vliegtuigbewegingen en de civiele vliegtuigbewegingen gezamenlijk gebruikt voor de berekening van een geluidszone. De kaart is opgenomen als figuur B3 in het NLR-rapport.

#### **Nadere toelichting op militaire functies van de vliegbasis Eindhoven volgens het SMT-2 en het aanwijzingsbesluit**

In par. 3.2 van de toelichting bij het aanwijzingsbesluit zijn de militaire functies beschreven. Daarbij wordt verwezen naar het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2), omdat daarin de militaire taken van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven - na parlementaire behandeling - zijn vastgesteld. In het vastgestelde SMT-2, zoals dat luidt na parlementaire behandeling, zijn ten opzichte van deel 1, waarin naast een uitvoerige omschrijving van de taken van de vliegbases en vliegvelden de kaarten van de geluidszones zijn gegeven, in het geval van de vliegbasis Eindhoven géén wijzigingen aangebracht. Als in de planologische kernbeslissing in deel 4 van het SMT-2 wordt gesteld dat de doelstelling van het SMT-2 is het scheppen van de noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor de gereedstelling en instandhouding van de krijgsmacht en dat voor het goed kunnen functioneren van haar bestand aan vliegtuigen, helikopters en geleide wapens de krijgsmacht behoefte heeft aan de daar genoemde militaire luchtvaartterreinen, dan moeten die uitspraken worden gelezen in relatie tot het gestelde in de delen 1 t/m 3. In deel 1 zijn, als gezegd, de belegging van de militaire vliegbases en hun functies beschreven.<sup>1</sup> In deel 3 vindt u de neerslag van de inspraakprocedure en het kabinetsstandpunt daarover. Tijdens de inspraakprocedure is voor diverse militaire luchtvaartterreinen, maar niet voor Eindhoven, vanuit de omgeving aangedrongen op verkleining van de in het ontwerp-SMT-2 opgenomen geluidscontouren, waarbij in veel gevallen de aanleiding was gelegen in de jarenlange onderbenutting van de vastgestelde geluidszone. In reactie hierop hebben de verantwoordelijke bewindslieden aangegeven dat de onderbenutting van geluidszones voornamelijk het gevolg is van het veelvuldig elders – met name in het buitenland - opereren van de vliegtuigen.

<sup>1</sup> het SMT-2, delen 1 t/m 4 zijn u toegezonden met mijn brief van 18 april 2008

Datum  
Ons kenmerk

Deze situatie lijkt inmiddels gewoon, maar kan volgens het kabinet niet als uitgangspunt dienen. De zonerings moet dan ook afgestemd blijven op het gecommitteerde maximale gebruik in enig jaar, kortom, op het maximale vliegprogramma behorende bij de aan de vliegbasis toegekende functies, die deels voortvloeien uit de NAVO-verplichtingen van Nederland.

In de planologische kernbeslissing in deel 4 wordt gesteld dat het indirecte ruimtebeslag rondom militaire luchtvaartterreinen, zoals de verschillende geluidszones en obstakelvrije zones, en de daaruit voortvloeiende beperkingen in bestemmingsplannen dienen te worden opgenomen. Ook de noodzaak van de vliegbasis Eindhoven als militair luchtvaartterrein staat in de planologische kernbeslissing. Het aanwijzingsbesluit is met deze uitspraken in overeenstemming, zodat geen sprake is van strijdigheid met artikel 18 van de Luchtvaartwet.

#### **Nadere toelichting op militaire taken en functies van Vliegbasis Eindhoven**

De vliegbasis is de thuisbasis van de vastvleugelige transportvliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht. De transportvliegtuigen worden ingezet voor het vervoer van mensen en goederen over de hele wereld met name naar uitzendgebieden in het kader van internationale vredesmissies en voor nationale en internationale humanitaire hulpverlening, medische evacuatie en vluchten in het kader van ontwikkelingssamenwerking en vreemdelingenbeleid.

De vliegbasis is voorts reservebasis, Deployment Operating Base (DOB) en Reaction Force/Augmentation Force (RF/AF) voor jachtvliegtuigen. De functies voor jachtvliegtuigen betekenen dat een aantal jachtvliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht, al dan niet gegroepeerd in een of meer squadrons of een gedeelte daarvan, gedurende een periode gestationeerd wordt op de vliegbasis Eindhoven. De vliegtuigen zullen gedurende die periode vanaf Eindhoven hun vliegtuigbewegingen uitvoeren. Bij het gebruik als reservebasis zullen een of twee squadrons jachtvliegtuigen voor een aantal maanden op Eindhoven worden gestationeerd. Bij gebruik als DOB en RF/AF zal de periode dat vliegtuigen op Eindhoven zijn gestationeerd een kortere duur hebben, maar het gebruik zal frequenter plaatsvinden. De Reaction Force taak houdt in dat een squadron jachtvliegtuigen als oefening wordt uitgezonden naar een andere vliegbasis (in dit geval Vliegbasis Eindhoven), waarbij de eenheid simuleert dat zij "out-of-area" opereert. Deze oefeningen zijn nodig om eigen en buitenlandse eenheden getraind te houden in Reaction Force operaties. De Augmentation Force taak houdt in dat squadrons van andere bases na een iets langere voorbereidingstijd dan bij de RF taak vanaf een andere vliegbasis moeten kunnen opereren. Daarnaast kunnen vliegtuigen van andere vliegbases gebruik maken van Vliegbasis Eindhoven voor onder andere bezoeken van korte duur en voor oefennaderingen.

Met de sluiting van de militaire vliegvelden Twenthe, Soesterberg en Valkenburg zijn de functies van de vliegbasis Eindhoven als reservebasis, DOB en RF/AF en voor de opvang van vliegtuigbewegingen van andere militaire vliegvelden in Nederland van nog meer belang geworden. Omdat de functies voor jachtvliegtuigen een essentieel onderdeel zijn van de functie van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven en deze functies in belang zijn toegenomen met de sluiting van de genoemde militaire luchtvaartterreinen, is de functie voor Eindhoven niet zodanig aangepast dat geen structureel gebruik

Datum  
Ons kenmerk

zal worden gemaakt door oefenende jachtvliegtuigen.  
Op Vliegbasis Eindhoven is voorts bondgenootschappelijk medegebruik mogelijk.

De transportfuncties van Vliegbasis Eindhoven zijn de laatste jaren en worden voor de toekomst steeds belangrijker. Zoals al ter zitting is opgemerkt betreft het onder andere een uitbreiding en intensivering van Luchttransport (Lutra) als direct gevolg van internationale vredesoperaties en ontwikkelingen op het gebied van de internationale samenwerking op het gebied van luchttransport. Daartoe zijn een derde DC-10 en twee extra C-130H-30 Hercules-transportvliegtuigen aangekocht die binnenkort worden toegevoegd aan de transportvloot op Vliegbasis Eindhoven. Daarnaast is de verwachting dat het noodzakelijk zal blijven capaciteit op ad-hoc basis in te huren om de totale operationele transportbehoefte van Defensie af te dekken. De uit te voeren operaties zijn opgenomen in de taakopdracht van de Commandant Luchtstrijdkrachten aan de Commandant Vliegbasis Eindhoven.

De F-16 jachtvliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht hebben als thuisbasis de militaire luchtvaartterreinen Leeuwarden en Volkel. Op basis van een tijdelijk contract staat een squadron F-16 jachtvliegtuigen voor opleidingsdoeleinden in de Verenigde Staten van Amerika (Ohio). Dit squadron zal in voorkomend geval weer in Nederland moeten worden gestationeerd. Hiervoor dient in Nederland geluidsruimte beschikbaar te zijn. De gemoderniseerde F-16 heeft bovendien andere vluchtprofielen dan de "oude" F-16. De nieuwe profielen worden sinds 2000 gebruikt voor het berekenen van de jaarcontouren in het kader van de handhaving van de vastgestelde geluidszones. Deze jaarcontouren resulteren in een grotere vulling van de geluidszones.

In het kader van internationaal luchtvaartoverleg heeft Nederland besloten om op jaarbasis 80 extra vliegtuigbewegingen met transportvliegtuigen te accommoderen. Dit betreft transport van met name goederen ten behoeve van internationale vredesmissies. Gezien de relatie met de transportsquadrons van Eindhoven en de op de vliegbasis aanwezige afhandelings-/logistieke voorzieningen zullen deze bewegingen worden uitgevoerd op Vliegbasis Eindhoven.

#### **Civiel medegebruik Eindhoven Airport N.V.**

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 top-technologie regio 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.

Datum

Oms kenmerk

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. De regionale luchthavens hebben elk hun eigen posities verworven in de internationale bereikbaarheid van Nederland. De laatste jaren zijn deze luchthavens vooral actief in rechtstreekse verbindingen van low cost carriers naar kleinere Europese luchthavens en in het charterverkeer naar vakantiebestemmingen. Met deze activiteiten leveren regionale luchthavens een bijdrage aan de regionale economieën en werkgelegenheid.

### **Conclusie ten aanzien van de geluidszonering**

#### Militaire vliegtuigbewegingen

De geluidsruijnte zoals die is berekend uitgaande van het feitelijke militaire gebruik in het jaar 2007 aangevuld met 5% en een gedeelte van het gebruik door een squadron F-16's is 12,97 km<sup>2</sup> en is daarmee 5,98 km<sup>2</sup> kleiner dan is inbegrepen in de geluidszone van het aanwijzingsbesluit. Te uwer informatie is de militaire geluidsbelaasting volgens het aanwijzingsbesluit in het NLR-rapport weergegeven in figuur A1.

Binnen de nieuw berekende geluidszone kunnen niet alle aan het militaire luchtvaartterrein toegekende functies worden geacommodeerd. De transportfuncties, de F-16 functies en het bondgenootschappelijk gebruik tezamen hebben een grotere militaire geluidsruijnte nodig dan is opgenomen in de op basis van uw uitgangspunten berekende geluidszone.

#### Civiele vliegtuigbewegingen

De civiele geluidsruijnte binnen de nieuw berekende geluidszone bedraagt 4,1 km<sup>2</sup> en is daarmee 0,64 km<sup>2</sup> kleiner dan de geluidsruijnte die is inbegrepen in de vastgestelde geluidszone (4,74 km<sup>2</sup>, zie figuur B2 NLR-rapport). Eindhoven Airport N.V. verwacht dat de geprognosticeerde commerciële civiele vliegtuigbewegingen voor het jaar 2009 wél, maar die voor de jaren 2010 en volgende niet kunnen worden geacommodeerd binnen de nieuw berekende geluidsruijnte. Hierdoor zal geen sprake kunnen zijn van de reeds voorziene autonome groei van de commerciële civiele vliegtuigbewegingen die door tussenkomst van Eindhoven Airport N.V. op het militaire luchtvaartterrein worden geacommodeerd. Daarbij is van belang dat Eindhoven Airport N.V. medio 2010 moet weten welke geluidsruijnte in 2011 beschikbaar zal zijn in verband met de slotcoördinatie voor het burgerluchtverkeer op Eindhoven.

### **Consequenties voor vernietiging geluidszone voor ruimtelijke ordening**

Ingevolge artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn

Datum  
Ons kenmerk

aanwijzingen gegeven aan de gemeenteraden over de doorwerking van het aanwijzingsbesluit naar bestemmingsplannen (het RO-besluit). Het is van groot belang om de wettelijke verplichting om bestemmingsplannen in overeenstemming met die aanwijzingen te brengen te handhaven, omdat anders gemeenteraden ruimtelijke plannen, projectbesluiten en vrijstellingen zouden kunnen vaststellen in afwijking van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart. Het kabinet zal bij onverhoopte vernietiging van het aanwijzingsbesluit een nieuw luchthavenbesluit op grond van de gewijzigde Wet luchtvaart (RBML) voorbereiden dat het luchthaventerrein en het beperkingengebied opnieuw conform het aanwijzingsbesluit zal vaststellen. Gezien het grote belang dat het kabinet hecht aan de uitvoering van de aan de krijgsmacht opgedragen taken en de economische ontwikkeling van de regio Eindhoven zijn met deze belangen strijdige ruimtelijke ontwikkelingen, in de tussentijd, ongewenst en niet verenigbaar met het streven naar een vanuit geluidhinder en veiligheid duurzame ruimtelijke inpassing van het luchtvaartterrein in zijn (gebouwde) omgeving. In verband hiermee verzoek ik u mede namens het ministerie van VROM om bij een onverhoopte vernietiging van het aanwijzingsbesluit ook ten aanzien van het RO-besluit een voorlopige voorziening te treffen, die strookt met het streven tot een duurzame inpassing van het luchthaventerrein.

Ten slotte vraag ik uw aandacht voor het gevolg van een eventuele vernietiging van het aanwijzingsbesluit voor de percelen, die thans wel in het aanwijzingsbesluit zijn begrepen, maar nog niet voorkwamen in het vorige aanwijzingsbesluit. Een deel van de onverharde baan voor het zweefvliegen komt bij een onverhoopte vernietiging buiten het aangewezen luchtvaartterrein te vallen. In het belang van de zweefvliegclub, die dat deel van het luchtvaartterrein in gebruik heeft, verzoek ik u bij een onverhoopte vernietiging een zodanige voorziening te treffen dat de grenzen van het luchtvaartterrein in tact blijven.

Voor de door u aan deze brief te besteden aandacht zeg ik u bij voorbaat gaarne dank.