Procedure voor Beoordeling van Burgerinitiatieven inzake Optimalisatie van Vliegroutes van en naar Eindhoven Airport

1. Inleiding

Deze procedure beschrijft de stappen en criteria die gevolgd dienen te worden bij de beoordeling van burgerinitiatieven gericht op het optimaliseren van bestaande vliegroutes (hierbij wordt uitsluitend gekeken naar burgerluchtvaart). Het doel is om ervoor te zorgen dat voorgestelde aanpassingen zorgvuldig worden geëvalueerd op haalbaarheid, impact, draagvlak, en naleving van zowel de huidige wetgeving als de operationele vereisten op het gebied van procedure ontwerp. Dit om als uiteindelijke doel minder geluidbeleving voor de omgeving te produceren.

2.1 **Indiening van Initiatieven**

Burgerinitiatieven voor aangepaste vliegroutes dienen allereerst bij de wethouder die de desbetreffende gemeente vertegenwoordigt in het LEO (en waar de route loopt) te worden ingediend. Het voorstel moet ten minste de volgende informatie bevatten:

- Een duidelijke beschrijving van de voorgestelde routeoptimalisatie. Huidige situatie en nieuwe situatie, zo mogelijk voorzien van kaarten.
- Een motivering voor de voorgestelde optimalisatie, inclusief eventuele verwachte voordelen en nadelen (bijvoorbeeld minder geluidsoverlast).
- Er wordt uitsluitend gekeken naar vliegverkeer wat zich onder een hoogte van 6000ft bevindt.

Indien de verantwoordelijke wethouder bepaalt dat een dergelijke route optimalisatie verder getoetst dient te worden dient er ook gekeken te worden naar het draagvlak van de desbetreffende route optimalisatie. Het gaat hierbij om bewijs van lokaal draagvlak, zoals steunbetuigingen van de lokale politiek en organisaties (zoals dorpsraden, wijkraden etc.). N.b. Geluidhindermeldingen en of getekende petities worden niet meegenomen als bewijs.

De criteria die verder gevolgd kunnen worden voor wat betreft het bepalen van draagvlak zijn als volgt;

2.1 Draagvlak

- Is er voldoende lokaal en regionaal draagvlak voor de voorgestelde routeoptimalisatie?
- Zijn de betrokken belanghebbenden, zoals omwonenden en lokale overheden, voldoende geïnformeerd en betrokken bij het initiatief
- Wat is de aanleiding van deze aanvraag en hoe is de huidige situatie omtrent vliegverkeer en hinder
- De verantwoordelijke wethouder binnen het LEO dient deze bovenstaande criteria na te gaan

CONCEPT

3. Beoordelingscriteria

Wanneer de wethouder de route optimalisatie getoetst heeft en er regionaal draagvlak aanwezig is, zullen het RIC (Regionaal Informatie Centrum – Luchthaven Eindhoven) en het AMC (Air Mobility Command) de ingediende initiatieven verder beoordelen aan de hand van de volgende criteria:

3.1 **Operationele Haalbaarheid**

- Is de voorgestelde routeoptimalisatie technisch uitvoerbaar binnen de huidige operationele beperkingen en regelgeving?
- Wat zijn de neveneffecten van de optimalisatie op de luchtvaart?

3.2 Geluidse**ff**ecten & Milieue**ff**ecten

- Welke verwachte impact heeft de voorgestelde optimalisatie op de leefomgeving, met name op geluidsbelasting?
- Wegen de positieve effecten van de optimalisatie op tegen de negatieve effecten, waarbij een significante verbetering te verwachten moet zijn. Voldoet de optimalisatie aan het feit dat bewoond gebied & Natura2000 zoveel als mogelijk vermeden dient te worden?
- Brengt de optimalisatie verslechterde milieueffecten met zich mee? Hierbij wordt met name gekeken of er niet langer dan nodig gebruikt wordt gemaakt van het luchtruim

3.3 **Consistentie met Beleid en Regelgevin**g

- Is de optimalisatie in lijn met luchtvaartbeleid ministerie I&W en ministerie van Defensie?
- Sluit het voorstel aan bij het beleid en de strategische doelstellingen van de luchthaven, zoals onder meer vastgesteld in het Luchthavenbesluit en het Van Geel Rapport?
- Is de optimalisatie in lijn met het luchtvaartbeleid Ministerie Infrastructuur & Waterstaat en het Ministerie van Defensie?

4. Besluitvorming

4.1 Eerste Beoordeling

- Na ontvangst zal er een eerste evaluatie plaatsvinden tussen het AMC en het RIC. Indien het initiatief niet aan de criteria voldoet, wordt dit schriftelijk direct gemotiveerd en aan de indieners teruggekoppeld. Deze criteria zullen nog nader uitgewerkt worden tot een eenduidige checklist die gehanteerd worden om de haalbaarheid te toetsen
- Indien het initiatief voldoet aan de opgestelde criteria dan zal dit teruggekoppeld worden aan de indieners en vervolgens in het LEO ingediend worden

4.2 LEO & Vorming van Projectgroep

- Indien het initiatief tijdens het LEO verder als haalbaar wordt beschouwd, wordt er een projectgroep gevormd die de verdere haalbaarheid in kaart zal brengen. Deze projectgroep zal bestaan uit vertegenwoordigers van de luchthaven, de luchtverkeersleiding, omwonenden vertegenwoordigers, lokale bestuurders en eventueel andere relevante partijen zoals het NLR.

CONCEPT

5. Uitvoering en Monitoring

Indien de projectgroep de haalbaarheid bevestigt, wordt er een plan van aanpak opgesteld voor de implementatie van de voorgestelde routewijziging. En wordt de routewijziging uitgevoerd conform de processen die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Defensie zijn vastgesteld. De uitvoering van dit plan zal nauwlettend worden gemonitord, en er zullen periodieke evaluaties plaatsvinden om de effectiviteit en impact van de wijzigingen te beoordelen. Minimaal 1 jaar na implementatie vindt een evaluatie plaats waarbij alle te verwachten effecten worden (her)beoordeeld. De uiteindelijke beslissing van implementatie ligt bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Defensie.

CONCEPT