

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven (Kamerstuk 31 936, nr. 187).

De voorzitter van de commissie,
P. Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Openstelling	2
<i>Reguliere openingstijden</i>	2
<i>Vluchten na 23:00 uur</i>	3
<i>Zondagsrust</i>	5
Financieel	5
Ruimtelijk	6
Overlast	6
Overig	6
Vervolg	7

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven en willen de bewindspersonen nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerp-luchthavenbesluit voor de luchthaven Eindhoven. De leden van de PvdA-fractie staan positief tegenover het vaststellen van een luchthavenbesluit, maar hebben een aantal vragen waar ze de bewindspersonen verzoeken op in te gaan.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het nieuwe ontwerp-luchthavenbesluit voor de luchthaven Eindhoven. Deze leden kunnen op hoofdlijnen instemmen met het ontwerp-luchthavenbesluit, behalve op het punt van het regulier mogelijk maken van commerciële vluchten na 23.00 uur.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met grote belangstelling kennisgenomen van het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven, en willen de bewindspersonen nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven. Zij hebben enkele vragen omtrent de openingstijden van de luchthaven voor commercieel burgerluchtverkeer.

Openstelling

Reguliere openingstijden

De leden van de VVD-fractie zien graag nog eens uiteengezet waarom openingstijden van minimaal zeventien uur per dag noodzakelijk zijn voor een levensvatbare exploitatie van de luchthaven en het halen van vier zogenaamde «slagen» per dag.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de bewindspersonen om op basis van met feiten onderbouwde argumenten te motiveren waarom het nodig is om de luchthaven voor «home carriers» gedurende zeventien uur per dag open te stellen en waarom een openstelling van zestien uur per dag niet voldoende is.

Vluchten na 23:00 uur

De leden van de VVD-fractie lezen dat de voorgenomen openingstijden van 7:00 uur tot 23:00 uur zijn, met een beperkte openstelling voor landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur. Gaat het in dat laatste uur om incidentele (vertraagde) vluchten, of om reguliere lijnvluchten, zo vragen de leden van deze fractie. De leden van de VVD-fractie vragen voorts hoe het ontwerp-luchthavenbesluit zich verhoudt tot het Aldersadvies Eindhoven waarin voor het laatste uur wordt uitgegaan van maximaal vier «slots», terwijl nu wordt gesproken over maximaal acht landingen.

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat de in het ontwerp-luchthavenbesluit genoemde aantallen slechts een theoretisch maximum betreffen en dat het daadwerkelijke aantal toegestane vluchten in een medegebruikvergunning wordt geregeld. Onderschrijven de bewindspersonen deze uitleg en zo ja, wanneer kan deze medegebruikvergunning worden verwacht?

De leden van de VVD-fractie lezen dat is gekozen voor een extensieregeling tussen 00.00 uur en 01.00 uur. Kunnen de bewindspersonen uiteenzetten of een dergelijke regeling gebruikelijk is bij soortgelijke luchthavens of dat dit een unieke regeling betreft voor de luchthaven Eindhoven? Kunnen de bewindspersonen tevens uiteenzetten hoe vaak naar verwachting op jaarbasis van een dergelijke regeling gebruik wordt gemaakt?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat op basis van de Aldersafspraken tot de evaluatie in 2015 niet meer dan vier reguliere landende vluchten tussen 23.00 uur en 24.00 uur kunnen plaatsvinden. Delen de bewindspersonen de mening dat een eventuele uitbreiding van deze reguliere vluchten alleen na de evaluatie in 2015 kan plaatsvinden en dat een mogelijke verhoging van dit aantal vluchten alleen bekrachtigd kan worden in de medegebruikvergunning?

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de bewindspersonen om nader te motiveren waarom ervoor is gekozen om in het luchthavenbesluit acht reguliere landende vluchten tussen 23.00 uur en 24.00 uur op te nemen en vragen of er simpelweg voor gekozen is om de vier reguliere landende vluchten tussen 23.00 uur en 24.00 uur in de eerste fase te verdubbelen in de tweede fase.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat er nu per dag gemiddeld slechts één landing na 23.00 uur plaatsvindt, ondanks dat dit voor drie vluchten van «home carriers» mogelijk is. Deze leden vragen tevens of het in de rede ligt om in het luchthavenbesluit of aan de Alderstafel af te spreken dat er vier (of na 2015 mogelijk meer) vluchten van «home carriers» tussen 23.00 uur en 24.00 uur mogen landen, maar dit maximale aantal net als nu geen dagelijkse praktijk zal zijn.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat, met het regulier mogelijk maken van commerciële vluchten na 23:00 uur, wordt afgeweken van het advies van de Alderstafel. Deze leden willen graag een toelichting op hoe het mogelijk is dat de vier slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur zonder beperking zijn opgenomen in ontwerp-luchthavenbesluit, terwijl dat nooit is overeengekomen aan de Alderstafel. Verder constateren de leden van de SP-fractie dat vanaf 2015 het aantal slots na 23.00 uur wordt uitgebreid naar acht. De leden zijn van mening dat hiermee regulier vliegen na 23.00 uur mogelijk wordt gemaakt en achten dit onwenselijk gezien de verstoring van de nachtrust van omwonenden. In hoeverre is dit meegevoegd bij het besluit om de reguliere vluchten na 23.00 uur op te nemen

in het ontwerp-luchthavenbesluit? Verder vragen deze leden hoe er in de toekomst wordt omgegaan met de boeteregeling voor het te laat landen of opstijgen van vliegtuigen. Klopt het dat de eerdere afspraken uit de Regionale Overeenkomst gehanteerd blijven worden?

De leden van de CDA-fractie zien dat in het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven in artikel 4.2.2, lid 1 staat dat de luchthaven voor commercieel burgerluchtverkeer geopend zal zijn op maandag tot en met zondag, 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. Moeten deze leden hieruit begrijpen dat na de evaluatie de verhoging van vier naar acht slots een zekerheid is, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie lezen in het Aldersadvies Eindhoven (Kamerstuk 31 936, nummer 30) in paragraaf 3.4: «Er zal een beperkt aantal slots worden vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur, in ieder geval tot het moment van evaluatie zal het daarbij om niet meer dan vier slots gaan.» Deze leden zijn benieuwd waarop de gedachte is gebaseerd dat het ná de evaluatie om méér dan vier slots zou moeten gaan.

De leden van de CDA-fractie zien dat gesteld wordt dat een slot altijd een geplande vlucht is. Is dat gelet op de medegebruikvergunning voor de luchthaven Eindhoven zelf juist? Kunnen slots geclausuleerd zijn tot landingen, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat steeds wordt gesteld dat de plannen rondom Eindhoven conform het Aldersadvies zijn. Echter, er wordt ook geschreven dat «een beperkt aantal» door het bevoegd gezag in overleg met Eindhoven Airport N.V. geconcretiseerd is tot «niet meer dan acht landingen per dag». De leden van de CDA-fractie vragen hoe dit geduid moet worden. De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de stelling juist is dat het dus niet in het Aldersadvies staat, maar geregeld is in nader onderling overleg tussen de bewindspersonen en de luchthaven Eindhoven en dat de overige partners aan de Alderstafel hier nooit bij zijn betrokken. Ook vragen de leden van de CDA-fractie of het juist is dat de term «enkele landingen» uit het Aldersadvies op deze wijze is geëffectueerd tot acht landingen. Waarop stoelt de gedachte dat «enkele» acht is, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vragen om een nadere onderbouwing van de noodzaak van reguliere vluchten na 23.00 uur. Hoe wordt die noodzaak aangetoond of onderbouwd, zo vragen zij. Ook vernemen deze leden graag of hier sprake is van de «Ruime Jas-methode» (nog geen noodzaak maar wellicht wel in de toekomst). De leden van de CDA-fractie menen dat hierbij wellicht de angst voor juridische procedures (zoals een m.e.r.-procedure) meespeelt. Graag vernemen zij of dat juist is. Deze leden vragen verder of deze vorm van «gemaksfacilitering» juridisch houdbaar is, aangezien ruimtelijke plannen alleen werkelijk realiseerbare ruimtelijke ontwikkelingen zouden moeten ondersteunen. De leden van de CDA-fractie tevens hoe de afweging is gemaakt tussen de «Ruime Jas-methode» en de belangen van omwonenden.

De leden van de D66-fractie constateren dat er verschillende interpretaties zijn van delen van het Aldersadvies Eindhoven uit 2010. Relevant voor het huidige debat is de uitleg van de begrippen «reguliere openingstijden» en «slots» zoals die zijn gebruikt bij het nieuwe business concept waarover in het Aldersadvies wordt geadviseerd (pagina 14 van het Aldersadvies). De leden van de D66-fractie vernemen graag van de bewindslieden of zij menen dat de huidige dienstregeling van de luchthaven Eindhoven – met

geplande landingen na 23.00 uur – past binnen het Aldersadvies. Zijn de slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur bestemd voor geplande landingen? Of zijn landingen volgens dienstregeling regulier, en mogen die daarom niet na 23.00 uur gepland worden? Wat zegt de huidige medegebruikvergunning hierover?

De leden van de D66-fractie constateren dat het ontwerp-luchthavenbesluit een nieuwe limiet van acht vluchten na 23.00 uur instelt voor de tweede tranche van de groei van de luchthaven. Het is deze leden echter niet duidelijk waar deze limiet op gebaseerd is, terwijl de evaluatie van de eerste fase nog moet beginnen. De leden van de D66-fractie vragen om een toelichting hierop van de bewindslieden. Deze leden menen verder dat het logischer is eerst de evaluatie af te wachten alvorens welke limiet dan ook te stellen – dit om precedentwerking te voorkomen. Ze horen daarom graag van de bewindslieden hoe zij aankijken tegen het schrappen van de bepalingen in het ontwerp-Luchthavenbesluit die gaan over reguliere openingstijden en te vergeven slots daarbuiten teneinde een open evaluatie mogelijk te maken.

De leden van de SGP-fractie betwijfelen of het ontwerp-luchthavenbesluit correspondeert met het Aldersadvies. In het ontwerp-luchthavenbesluit is de reguliere openingstijd opgetrokken naar 24.00 uur met voor het laatste uur een begrenzing (acht slots) en daarnaast nog een uitzonderingsbepaling voor vertraagde vluchten (tot 1.00 uur). Dat kunnen deze leden niet rijmen met het Aldersadvies. In het Aldersadvies gaat het om een openingstijd van 7.00 uur tot 23.00 uur met een uitzonderingsbepaling voor vertraagde vluchten van vertraagde «home-carriers» (maximaal vier slots tot 24.00 uur). Waarom wordt niet beter aangesloten op het Aldersadvies? Waarom kiezen de bewindspersonen niet voor een reguliere openingstijd van 7.00 uur tot 23.00 uur met een uitzonderingsbepaling voor vertraagde vluchten van vertraagde «home-carriers»? Zijn de bewindspersonen bereid het ontwerp-luchthavenbesluit aan te passen?

De leden van de SGP-fractie hebben in dit verband ook enkele vragen over het onderliggende advies van SEO Economisch Onderzoek («Operationeel model en openstellingsuren Eindhoven Airport», 2009). In dit advies wordt een openstellingsregime van 8.00 uur tot 22.00 uur met een uur aan de dagranden voor «home-carriers» voorgesteld en ruimte voor drie tot vijf «home-carriers». De achtergrond hiervan is dat «home-carriers» maximaal vier uur nodig hebben voor één retourvlucht en zestien uur voor een viertal retourvluchten. Dan is openstelling tussen 7.00 uur en 23.00 uur voldoende. Waarom hebben de bewindspersonen dit niet als uitgangspunt genomen? Waarom wordt ten aanzien van het aantal slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur niet ten minste uitgegaan van het aantal «home-carriers»?

Zondagsrust

De leden van de SGP-fractie benadrukken het belang van zondagsrust vanuit zowel principieel als maatschappelijk oogpunt. Zij vragen zich af waarom de bewindspersonen niet hebben gekozen voor sterke beperking van de openingstijden op zondag. Waarom hebben de bewindspersonen voor de zondag en ook de zaterdag niet ten minste gekozen voor openstelling van de luchthaven vanaf 8.00 uur in plaats van 7.00 uur?

Financieel

De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke investeringen het Rijk in de luchthaven Eindhoven heeft gedaan, uitgesplitst in tijd en naar type investering. Ook zijn zij benieuwd naar de voorwaarden en de doelstel-

lingen die aan die investeringen waren gekoppeld. Bovendien vernemen zij graag of is voldaan aan de gestelde voorwaarden en of de beoogde doelstellingen zijn gehaald. Daarbij is het voor deze leden ook van belang of de controle op het behalen van de doelstellingen door een externe partij objectief is beoordeeld; is dat gebeurd?

Ruimtelijk

De leden van de VVD-fractie constateren dat het ontwerp-luchthavenbesluit voorschriften bevat voor het beperken van hoogbouw in een bepaald gebied rondom de luchthaven. Kan de Minister schetsen welke huidige en aangekondigde bouwprojecten hier last van ondervinden en wat er is gedaan om hierover te communiceren? Ook horen deze leden graag hoe de Minister van plan is om projectontwikkelaars in het relevante gebied in de toekomst zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden over de mogelijkheden wanneer zij wensen te bouwen in het gebied. Verder vernemen de leden van de VVD-fractie graag of het hier omgezette internationale veiligheidsnormen betreft of dat er sprake is van zogenaamde «nationale koppen» op internationale regelgeving.

Overlast

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat uit onderzoek van de GGD blijkt dat er de laatste jaren een forse toename van de overlast van vliegtuigbewegingen rondom de luchthaven Eindhoven heeft plaatsgevonden en verzoeken de bewindspersonen om een reactie hierop.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de bewindspersonen ermee bekend zijn dat de meeste overlast van het vliegveld niet zozeer in Eindhoven maar vooral in de kleinere randgemeenten wordt ervaren. De leden van de PvdA-fractie vragen verder of de bewindspersonen ermee bekend zijn dat de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant aan de Alderstafel vooral het economische belang van de luchthaven dienen en minder raakvlak hebben met het belang van de omwonenden in de kleinere randgemeenten. De leden van de PvdA-fractie zijn, dit overwegende, van mening dat het niet logisch is dat de kleine randgemeenten slechts door één gemeente zijn vertegenwoordigd aan de Alderstafel en vragen of de bewindspersonen openstaan voor uitbreiding van de Alderstafel met de randgemeenten die de meeste overlast van het vliegveld ondervinden.

De leden van de D66-fractie concluderen dat er veel onrust is bij omwonenden van de luchthaven Eindhoven, en ook bij de omliggende gemeenten. Deze leden vernemen dan ook graag de reactie van de bewindspersonen op deze onrust, en hun visie op de moties die in omliggende gemeenten zijn aangenomen met betrekking tot de openingstijden van de luchthaven.

Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen of- en hoe de omwonenden verenigd in de Belangenvereniging Omwonenden Welschap (BOW) en de Alderstafel zijn betrokken bij het vaststellen van de huidige medegebruikregeling.

De leden van de PvdA-fractie vragen verder hoe de stand van zaken is als het gaat om de verbetering van de landzijdige ontsluiting van de luchthaven Eindhoven.

De leden van de D66-fractie krijgen veel signalen uit de samenleving dat afspraken uit het Aldersadvies niet worden nagekomen. Tegelijk horen zij van anderen dat afspraken anders worden uitgelegd dan destijds bedoeld. Deze leden maken zich daarom zorgen dat het Aldersadvies haar verbindende waarde aan het verliezen is. Graag een reactie hierop van de bewindslieden.

Vervolg

De leden van de PvdA-fractie vernemen graag hoe de evaluatie in 2015 zal verlopen en welke aspecten hier onderdeel van uitmaken.

De leden van de D66-fractie vernemen graag hoe de geplande evaluatie van de eerste tranche van de groei van de luchthaven Eindhoven eruit gaat zien. Wanneer zal deze plaatsvinden, en wie zullen daarbij betrokken worden? Staan procedurele afspraken daarover nog steeds buiten kijf? Er zijn sinds het Aldersadvies nieuwe belangengroeperingen van betrokkenen ontstaan. Worden deze ook betrokken bij de evaluatie? Geldt dit ook voor omliggende gemeenten die zich als belanghebbende gepositioneerd hebben maar die niet bij de Alderstafel aanzaten?