

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 199

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 14 mei 2014

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 over de brief van 28 februari 2014 inzake het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven (Kamerstuk 31 936, nr. 187).

De vragen en opmerkingen zijn op 9 april 2014 aan de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 13 mei 2014 zijn deze door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

De waarnemend voorzitter van de commissie,
Van Dekken

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.

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 meegewogen 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 geeffectueerd 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?

II Reactie van de Staatssecretaris

Op 9 april 2014 heeft uw Kamer een schriftelijk overleg gehad over het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven. Met deze brief geef ik mijn reactie mede namens de Minister van Defensie op de individuele bijdragen van de leden en de daarbij gestelde vragen. Ik heb daarbij de thema's aangehouden zoals deze tijdens het schriftelijk overleg zijn gebruikt.

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.

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»?

In antwoord op bovengenoemde drie vragen gesteld door de leden van de VVD-fractie, van de PvdA-fractie en de SGP-fractie over de reguliere openingstijden kan ik u het volgende melden. Op Eindhoven Airport

opereren voornamelijk point-to-point (low cost) luchtvaartmaatschappijen. Een point-to-point (low cost) luchtvaartmaatschappij kent een business model dat is gebaseerd op een maximaal gebruik van de ingezette toestellen per dag om een optimaal renderende operatie te kunnen uitvoeren. Hiertoe zal een luchtvaartmaatschappij meerdere toestellen op een luchthaven willen stationeren (een home base), zodat met ieder gestationeerd toestel een optimaal aantal slagen, dat wil zeggen een heen- en een terugvlucht, per dag gemaakt kan worden. Welk aantal slagen optimaal is, hangt af van de bestemming van het toestel in relatie tot de openstellingtijden van een luchthaven. Een point-to-point (low cost) luchtvaartmaatschappij zal kiezen voor die luchthavens die dusdanige openstellingtijden hebben die dit specifieke business model kunnen accommoderen. Zo blijkt bijvoorbeeld dat de twee grootste luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Eindhoven Airport, Transavia en Ryanair, gedurende minimaal 18 uur opereren op soortgelijke Europese luchthavens.

Bovengenoemd principe is al erkend bij de totstandkoming van en besluitvorming naar aanleiding van het Aldersadvies Schiphol uit 2008. Hierin is opgenomen dat een dagelijkse openstelling van 06.00 uur tot 24.00 uur noodzakelijk is op regionale luchthavens om home bases van point-to-point (low cost) luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken. Deze openstellingtijden zijn gebaseerd op internationaal vergelijkend onderzoek op luchthavens met een vergelijkbare operatie van point-to-point (low cost) luchtvaartmaatschappijen, dat aantoonde dat de overgrote meerderheid van deze luchthavens een openstelling kent van ten minste 18 uur per dag.

Naar aanleiding van dit advies uit 2008 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheden van groei van de luchthaven Eindhoven, aan de Alderstafel Eindhoven. Vanaf het begin van dit proces heeft de regio benadrukt dat de groei van de luchthaven Eindhoven ten dienste moet staan van de (economische) groei van de regio, en dat er een balans moest worden gevonden tussen (economische) groei, duurzaamheid en hinderbeperking. Deze balans is gevonden en tot uitdrukking gebracht in het Aldersadvies Eindhoven uit 2010. De regio heeft ingezet op de totstandkoming van een duurzaam en divers bestemmingennetwerk, op groei van de werkgelegenheid en op hinderbeperkende en duurzaamheidsmaatregelen, waaronder gebruikmaking van een zo duurzaam mogelijke vloot (toestellen).

In het Aldersadvies Eindhoven is expliciet erkend dat de vestiging van een of meer home carriers kan bijdragen aan de verwezenlijking van deze doelen. Zo verschaft een home carrier extra werkgelegenheid voor de regio. Een home carrier met vier toestellen levert in Eindhoven zo'n 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). Daarnaast is de kans groter dat het netwerk aansluit op de ruimtelijke economische visie van de regio en het selectiviteitsbeleid van het Rijk en geeft een home carrier een stabiele basis aan een luchthaven: een home based luchtvaartmaatschappij committeert zich voor langere tijd aan een luchthaven. Tot slot kan een luchthaven afspraken maken met een home carrier over een moderne, stille en duurzame vloot en leidt het tot een betere spreiding over de dag en daarmee een efficiënter en duurzamer gebruik van de luchthaven.

In dit verband zijn in het Aldersadvies Eindhoven afspraken gemaakt over de openstellingtijden van de luchthaven Eindhoven, waarbij in het kader van hinderbeperking in overleg met de omwonenden reeds concessies zijn gedaan aan de oorspronkelijke in het Aldersadvies Schiphol

genoemde openstellingstijden voor home based carriers op regionale luchthavens. Deze afspraken houden in een dagelijkse openstelling van 17 uur voor home based carriers, om het optimaal aantal slagen per dag mogelijk te maken, en een openstelling voor de overige luchtvaartmaatschappijen zonder home base van 16 uur per dag. Met een openstelling van 17 uur per dag kan een home carrier op nabijgelegen bestemmingen vier slagen per dag maken en op verder gelegen bestemmingen drie slagen per dag. Indien de luchthaven minder lang open is dan 17 uur (bijvoorbeeld 16 uur of nog minder) dan zal de productiviteit van een toestel afnemen met respectievelijk 25% en 33% doordat de laatste slag van de dag niet meer uitgevoerd kan worden. Hiermee voldoet het business model niet meer aan de rendementseis.

In het ontwerp-luchthavenbesluit zijn deze openstellingstijden conform het Aldersadvies Eindhoven opgenomen: dagelijks is de luchthaven geopend tussen 07.00 en 24.00 uur, met dien verstande dat de luchthaven het laatste uur tussen 23.00 en 24.00 uur uitsluitend is geopend voor home based toestellen die moeten terugkeren van hun laatste vlucht, teneinde de volgende ochtend weer vanaf de luchthaven te kunnen vertrekken.

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 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 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.

In antwoord op bovengenoemde drie vragen gesteld door de leden van de VVD-fractie, van de D66-fractie en de CDA-fractie over de reguliere openingstijden kan ik u het volgende melden.

Een slot, zoals gedefinieerd in EU Verordening 95/93, dient voor zowel een landing als een start te worden aangevraagd. Er kunnen dus slots worden uitgegeven die alleen voor landingen zijn geclausuleerd. Voor Eindhoven Airport zullen dan ook na 23.00 uur enkel slots voor landingen worden uitgegeven.

De slots tussen 23.00 en 24.00 uur zijn bestemd voor *geplande* landingen. In de huidige ontheffing medegebruik voor 2013 en 2014 zijn ook al geplande landingen tussen 23.00 en 24.00 uur mogelijk. In het Aldersadvies Eindhoven is opgenomen dat een beperkt aantal slots voor

landende vliegtuigen wordt vrijgegeven tussen 23.00 en 24.00 uur. Dit is overgenomen in het ontwerp-luchthavenbesluit. De huidige dienstregeling van de luchthaven Eindhoven past derhalve binnen het Aldersadvies.

De slots zijn bedoeld voor geplande landingen van reguliere lijnvluchten van home carriers waarvoor slots kunnen worden uitgegeven door de slotcoördinator conform EU Verordening 95/93. Een slot is een tijdsperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven. Daarbij gaat het dus om een geplande vlucht en niet om vertraagde vluchten.

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 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 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 het ontwerp-luchthavenbesluit, terwijl dat nooit is overeengekomen aan de Alderstafel.

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 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 zien voorts 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?

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.

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?

In antwoord op bovengenoemde vragen gesteld door de leden van de VVD-fractie, van de PvdA-fractie, SP-fractie, CDA-fractie, D66-fractie en de SGP-fractie over de vluchten na 23.00 uur kan ik u het volgende melden. In het Aldersadvies Eindhoven is opgenomen dat «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 4 slots gaan». Deze landingen zijn nodig voor toestellen die de luchthaven als thuisbasis hebben, de zgn. home based toestellen. In het Aldersadvies Eindhoven is onbenoemd gelaten hoeveel landingen in de tweede fase toegestaan zouden zijn.

In het Aldersadvies is een evaluatie van de eerste fase voorzien in 2015. Daarin zal, naast de «toetspunten» zoals die letterlijk in het advies zijn opgenomen ten aanzien van onder meer de uitvoering van hinderbeperkende maatregelen, het aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur nadrukkelijk aandacht krijgen. Ik zal de Alderstafel vragen in de evaluatie expliciet af te wegen 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 van de militaire luchthaven Eindhoven.

Op het moment dat ik de resultaten van de evaluatie in 2015 van de Alderstafel ontvang, zal ik u deze doen toekomen met mijn reactie hoe de doorwerking zal zijn in de medegebruiksvergunning. Tevens zal ik de voorzitter verzoeken het plan van aanpak voor de evaluatie mij voor het komende zomerreces toe te zenden en daarin op te nemen dat de randgemeenten en de bewoners aan de Tafel hun inbreng zullen hebben bij de evaluatie en bij de advisering over het maximum aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur.

Op basis van de evaluatie van de eerste fase en het advies van de Tafel hierover zal ik medio volgend jaar het maximum aantal slot tussen 23.00 en 24.00 uur bepalen dat opgenomen zal worden in vergunning voor civiel medegebruik. Het maximum aantal dat in deze medegebruiksvergunning wordt opgenomen, is bepalend voor het feitelijk aantal vluchten dat tussen 23.00 en 24.00 uur gevlogen mag worden. Dit zal in ieder geval altijd kleiner of gelijk dienen te zijn aan het aantal waarvan ten behoeve van het luchthavenbesluit de milieueffecten zijn bepaald. Dat betekent dat het te vergunnen aantal vliegtuigbewegingen tussen 23.00 en 24.00 uur nooit hoger dan acht zal kunnen zijn.

Om de milieueffecten van vliegen op Eindhoven conform het Aldersadvies in beeld te kunnen brengen moest in de MER een aanname gedaan worden voor het maximum aantal in de tweede fase (vooruitlopend op de evaluatie aan de Alderstafel). Omdat de ontwikkeling in de tweede fase ongeveer even groot zal zijn als de eerste fase, is in het milieueffectrapport voor de tweede fase uitgegaan van maximaal acht landingen tussen 23.00 en 24.00 uur. Dit maximum aantal is opgenomen in de (Concept) Notitie Reikwijdte en detailniveau MER luchthaven Eindhoven, welke is gepubliceerd en op 13 april 2012 is aangeboden aan de Alderstafel Eindhoven.

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 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?

In antwoord op bovengenoemde twee vragen gesteld door de leden van de VVD-fractie en de PvdA-fractie kan ik u het volgende melden.

De uitleg 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 is juist. Het daadwerkelijk aantal toegestane vluchten in de medegebruikvergunning zal daarbij in ieder geval wel altijd kleiner of gelijk dienen te zijn aan het aantal waarvan ten behoeve van het luchthavenbesluit de milieueffecten zijn bepaald.

In de Toelichting behorende bij het ontwerp-luchthavenbesluit is geschreven dat in eerste instantie een medegebruikvergunning voor de eerste fase wordt afgegeven en dat na een positieve uitkomst van de evaluatie aan de Alderstafel Eindhoven, Eindhoven Airport N.V. een aanvraag kan indienen voor (maximaal) de tweede fase.

In de eerste medegebruikvergunning worden de afspraken uit de eerste fase van het Aldersadvies opgenomen. Dit betekent dat er, conform het Aldersadvies, een medegebruikvergunning wordt afgegeven voor de eerste fase met een maximum van vier slots tussen 23.00–24.00 uur. Deze eerste vergunning kan pas dan worden afgegeven als het luchthavenbesluit gepubliceerd is. De verwachting is dat dit rond november 2014 zal zijn.

Voor de tweede fase zal een nieuwe medegebruikvergunning worden afgegeven aan Eindhoven Airport nadat uit de evaluatie aan de Alderstafel Eindhoven is gebleken dat de voorwaarden zijn vervuld dan wel met aanvullende maatregelen alsnog kunnen worden vervuld en nadat geadviseerd is door partijen over het in de nieuwe medegebruikvergunning op te nemen maximum aantal vluchten tussen 23.00 en 24.00 uur.

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 extensieregeling wordt breed gebruikt bij luchthavens met groot commercieel verkeer. De extensieregeling komt de betrouwbaarheid van de luchthaven ten goede en is bedoeld voor luchtvaartmaatschappijen indien zij door omstandigheden te laat komen. Uitmijnen naar een andere luchthaven (of helemaal niet vertrekken) levert logistiek veel problemen op voor de luchtvaartmaatschappij en passagiers. Vanwege hinder voor de omgeving is er wel een grens aan gesteld van 1 uur na de reguliere sluitingstijd.

Onder bepaalde onverwacht vertragende omstandigheden die redelijkerwijs niet hadden kunnen worden voorzien, mogen vliegtuigen die tussen 22.00–23.00 uur gepland stonden toch starten of landen tussen 23.00 en 24.00 uur. Daarnaast geldt er een extensie voor het beperkt aantal vliegtuigen (max. 8) die tussen 23.00–24.00 uur gepland stonden om te landen tussen 24.00–01.00 uur. Deze extensieregeling is ook opgenomen in de huidige ontheffing voor burgermedegebruik voor de luchthaven Eindhoven.

Door Eindhoven Airport wordt op jaarbasis gemiddeld zo'n vijf keer per jaar gebruik gemaakt van de extensieregeling tussen 23.00–24.00 uur. In 2013 en in 2014 tot op heden is nog geen enkele keer gebruik gemaakt van de extensieregeling tussen 24.00–01.00 uur.

De luchthaven Maastricht Aachen Airport is geopend van 06:00–23:00 uur en kent een extensieregeling tot 24.00 uur. In het gebruiksjaar 2013 is 34 keer gebruik gemaakt van deze regeling. De luchthaven Groningen Eelde Airport is doordeweeks open van 06.30–23.00 uur en in het weekend van 07.30–23.00 uur en kent een extensieregeling tot 24.00 uur voor alle zeven dagen in de week. In 2013 is er twee keer gebruik gemaakt van deze regeling. De luchthaven Rotterdam The Hague Airport is open van 07.00–23.00 uur en kent een extensieregeling tot 24.00 uur voor startende en landende toestellen en tot 01.00 uur voor landende (stillere) toestellen die tot 24.00 uur mogen binnenkomen. In het gebruiksjaar 2013 is er vijftig keer gebruik gemaakt van de extensieregeling tot 01.00 uur. De luchthaven Amsterdam Airport Schiphol is vierentwintig uur per dag en zeven dagen in de week geopend en kent (geluids)beperkingen tussen 23.00–07.00 uur.

Op andere internationale luchthavens bestaat ook een extensieregeling. Zo is Charleroi airport open van 06:30–23:00 uur en kent een extensiemogelijkheid tot 06:30 uur (24 uur) voor vertraagde toestellen die de luchthaven als thuisbasis hebben. Brussel Airport is van 05:00–01:00 uur open met een extensie mogelijkheid tot 05:00 uur (24 uur) voor vertraagde toestellen. Düsseldorf Airport is van 05:00–23:00 uur open en kent een extensiemogelijkheid tot 05:00 uur (24 uur) voor vertraagde toestellen. Tot slot, is Köln/Bonn airport 24 uur open voor al het luchtverkeer.

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 drie slots tussen 23.00 en 24.00 uur (voor landingen) die nu mogelijk zijn, worden door Eindhoven Airport N.V. door middel van de slotcapaciteitdeclaraties vrijgegeven. Een slot is in de luchtvaart een tijdsperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven. Dit is een vaste tijdsperiode die een luchtvaartmaatschappij opneemt in haar dienstregeling. Deze vrijgegeven slots worden nagenoeg allemaal door de luchtvaartmaatschappijen afgenomen en in hun officiële dienstregeling en planning opgenomen. In de praktijk kan het voorkomen dat een vlucht eerder of later dan de geplande slottijd op de luchthaven aankomt. Het exacte tijdstip van binnenkomst hangt af van (gebeurtenissen tijdens) de vliegoperatie van het toestel gedurende de dag (omdraaitijden op andere luchthavens, windsnelheden, etc.). De daadwerkelijke aankomsttijd varieert in de praktijk dus per dag, per maand en per seizoen.

Daarnaast is het wel zo dat er in de praktijk tot op heden geen gebruik is gemaakt van de extensieregeling tussen 24.00–01.00 uur, dit om de omgeving zo min mogelijk extra te belasten. Luchtvaartmaatschappijen sturen daar in hun operatie op aan door vluchten zo dicht mogelijk na 23.00 uur in te plannen om eventueel gebruik van de extensieregeling (en een eventuele boete) te voorkomen.

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 meegewogen bij het besluit om de reguliere vluchten na 23.00 uur op te nemen in het ontwerp-luchthavenbesluit?

De constatering dat reeds is besloten het aantal slots na 23.00 uur vanaf 2015 uit te breiden naar acht is niet juist, zoals hiervoor reeds is aangegeven. Deze afweging vindt plaats bij de evaluatie van fase 1 en advisering over fase 2 en krijgt formeel zijn beslag in de medegebruiksvergunning. De geluidsbelasting van de reguliere nachtelijke vliegtuigbewegingen is in het milieueffectrapport berekend en is betrokken bij de overwegingen.

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 Regionale Overeenkomst loopt af op 31 december 2014. De afspraken uit deze overeenkomst komen per die datum dan ook te vervallen. De boeteregeling, zoals die al enige jaren wordt gehanteerd en tot stand is gekomen na goed overleg met de omwonenden, zal onderwerp van gesprek zijn tijdens de evaluatie van fase 1 van het Aldersadvies in 2015. De regeling blijkt in de praktijk zeer effectief: over een meetperiode van 15 maanden (1 januari 2013 tot en met 31 maart 2014) heeft er geen enkele landing plaatsgevonden tussen 24.00 en 01.00 uur die in de boeteregeling zou vallen. De luchthaven heeft aangegeven de boeteregeling te handhaven, totdat de resultaten van de evaluatie bekend zijn.

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.

Vergeleken met soortgelijke internationale luchthavens is de openstelling zeker geen «ruime jas», maar eerder een minimum om een home base van een low cost luchtvaartmaatschappij te kunnen accommoderen, om zodoende de doelstellingen van het Aldersadvies Eindhoven te kunnen realiseren. Ik verwijs hier ook naar eerder genoemde informatie over de openstelling van andere luchthavens.

Om de milieueffecten van vliegen op Eindhoven conform het Aldersadvies in beeld te kunnen brengen moest in de MER een aanname gedaan worden voor het maximum aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur in de tweede fase (vooruitlopend op de evaluatie aan de Alderstafel). Daar is een aanname van 8 slots voor genomen om zo de effecten voor de omgeving niet te onderschatten bij de te maken afweging voor het luchthavenbesluit.

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 vragen tevens hoe de afweging is gemaakt tussen de «Ruime Jas-methode» en de belangen van omwonenden.

De belangenafweging tussen de economische ontwikkeling van Eindhoven Airport en de belangen van omwonenden heeft plaatsgevonden in het proces dat gevolgd is en de onderzoeken die zijn uitgevoerd om te komen tot een Aldersadvies (2009–2010) en in het Kabinetsstandpunt naar aanleiding van dit Aldersadvies Eindhoven welke door uw Kamer is overgenomen met het verzoek om een voortvarende uitvoering. Het ontwerp-luchthavenbesluit dient ter implementatie hiervan. Ten behoeve van het ontwerp-luchthavenbesluit heeft Eindhoven Airport een businesscase opgesteld. Dit in aanvulling op reeds eerder verricht onderzoek in het kader het Aldersadvies Eindhoven. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is een second opinion op deze businesscase uitgevoerd. Op basis van deze stukken is in het ontwerp-luchthavenbesluit de onderbouwing gegeven van de ontwikkeling van het burgerluchtverkeer op Eindhoven. Daarnaast is een milieueffectrapport opgesteld om de milieueffecten van de voorgenenomen ontwikkeling in beeld te brengen.

De leden van de D66-fractie 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.

Deze logica zal ook worden gevolgd. In die zin dat de medegebruiksvergunning hier bepalend is voor het aantal toegestane landingen na 23.00 uur. Deze limiet, die in de medegebruiksvergunning voor de tweede fase zal worden neergelegd, zal door het bevoegd gezag ingevuld worden op basis van de evaluatie en het advies van de Alderstafel Eindhoven. Het Luchthavenbesluit is daarbij het kader waarop de vergunning dient te worden verleend en zal dus altijd binnen die kaders moeten plaatsvinden. Dat betekent dat het te vergunnen aantal vliegtuigbewegingen tussen 23.00 en 24.00 uur nooit hoger dan acht zal kunnen zijn. Binnen die kaders kan een open evaluatie plaatsvinden. Indien ik die kaders uit het luchthavenbesluit zou schrappen, zou het mogelijk worden dat er met dit luchthavenbesluit ook meer dan acht vluchten na 23.00 uur vergund worden in de medegebruiksvergunning. Dat acht ik onwenselijk uit het oogpunt van het draagvlak voor de luchthavenontwikkeling zoals met het

Aldersadvies gegeven en omdat hiervoor in het kader van de milieueffect-rapportage de effecten niet in beeld zijn gebracht.

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?

De afspraken rondom de openstellingstijden in het weekend zijn door de Alderstafel Eindhoven opgenomen in het Aldersadvies Eindhoven. Aan de Alderstafel is de afweging gemaakt om de openstellingstijden in het weekend te verruimen naar 07.00 uur in verband met het businessmodel zoals hiervoor uiteengezet.

Het Aldersadvies is in december 2010 overgenomen door het Kabinet in een Kabinetsbesluit en in februari 2011 door de Tweede Kamer overgenomen. Vervolgens is nu uitvoering gegeven aan deze besluiten in het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven.

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 doelstellingen 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?

Eindhoven is een militaire luchthaven. Voor de bijdragen door het Rijk verwijs ik u naar de begroting van de Minister van Defensie. Wat betreft de civiele kant heeft het Rijk geen investeringen gedaan in de luchthaven.

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.

De beperkingen voor de hoogte van objecten rond de luchthaven zijn een voortzetting van bestaand beleid. Het luchthavenbesluit als zodanig levert geen nieuwe beperkingen op, maar meldt slechts die beperking die op basis van staand beleid gelden.

Dat beleid is beschreven in de beleidsbrief «Maximaal toelaatbare hoogte van objecten in de omgeving van luchtvaartterreinen en radars.» van de toenmalige Staatssecretaris van Defensie, Stcrt. 2006, nr. 226. De consequenties voor de omgeving van de luchthaven Eindhoven zijn in 2005 besproken met de provincie Noord-Brabant en de gemeente

Eindhoven. Sinds de inwerkingtreding van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Besluit van 22 augustus 2011, Stb. 2011, 391) moeten gemeenteraden de in deze regeling aangewezen obstakelvrije vlakken in acht nemen. Er zijn nu dan ook geen (aangekondigde) bouwprojecten die hier last van ondervinden.

Los van de hierboven genoemde hoogtebeperkingen is voor alle bouwprojecten in het Aldersadvies afgesproken dat de regionale besturen een «werkcontour» vastleggen die de regio ondersteunt in het voeren van een regiefunctie bij de bestuurlijke afweging en afstemming tussen «ruimte in de lucht» en de «ruimte op de grond». In 2011 zijn regionale afspraken gemaakt over de werkcontour. Afgesproken is dat binnen de 20Ke contour geen grootschalige nieuwbouwontwikkelingen worden gerealiseerd, met uitzondering van overeengekomen pijplijnplannen. Op deze wijze is er al ruim voor dit ontwerp-luchthavenbesluit zowel voor projectontwikkelaars als andere betrokkenen duidelijkheid geboden over de mogelijkheden om te bouwen in dit 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.

De hoogtebeperkingen zijn conform de NATO Standardization Agreement nr. 3759 inzake NATO Supplement to ICAO DOC 8168-OPS/611, Volume II, for the preparation of instrument approach and departure Procedures – AATCP-1(B) en ICAO EUR DOC 015. Er is derhalve geen sprake van «nationale koppen».

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.

Het GGD hinderbelevingsonderzoek is een nulmeting van de ervaren hinder in de omgeving van de luchthaven Eindhoven. Dit onderzoek is gedaan in het kader van het Aldersadvies Eindhoven. Daarbij is afgesproken dat er na de realisatie van de eerste fase een herhaalde meting zal plaatsvinden. Alsdan zal blijken of de ervaren hinder door omwonenden is gewijzigd.

Daarnaast brengt de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven (COVM) elk kwartaal en elk jaar een rapportage uit over het aantal klachten over de luchthaven Eindhoven.

In 2013 werden 8.086 (over militair en civiel luchtverkeer) klachten ingediend, dit is gerapporteerd aan de COVM. In 2012 zijn 7.484 klachten ontvangen; in 2013 dus een toename van 602 klachten. Op het totaal aantal klachten zijn vijf structurele klagers goed voor 1.629 klachten.

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 meeste geluidhindermeldingen zoals gerapporteerd aan de COVM in 2013 komen van de gemeenten nabij de luchthaven, te weten Eersel (985 meldingen), Veldhoven (940), Eindhoven (597), Son (420) en Best (177).

Daarnaast blijkt uit het GGD hinderbelevingsonderzoek dat de inwoners die dichterbij het vliegveld wonen of in het verlengde van de aanvlieg-routes de meeste geluidshinder 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 belangen van de regionale omgeving worden in de samenstelling van de Alderstafel op diverse manier ingebracht. Zo hebben niet alleen bestuurlijke partijen een plaats aan de Alderstafel, maar ook belangen-groeperingen als de BOW en de BMF. Bestuurlijk wordt de regio vertegenwoordigd door de Provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, SRE (Samenwerkingsverband Regio Eindhoven) en een vertegenwoordiger namens de omliggende gemeenten.

De vertegenwoordiging van een aantal randgemeenten is aan de laatste Alderstafel aan de orde geweest. Dit naar aanleiding van een brief van de Gemeente Valkenswaard, die recent aan de Alderstafel gevraagd heeft om betrokken te worden. Dit verzoek is mede ondertekend door de gemeenten Bladel, St Oedenrode, Bergeijk, Waalre en Laarbeek. De heer Alders heeft aan de laatste Alderstafel Eindhoven aangegeven samen met de wethouder van Best, de vertegenwoordiger aan de Alderstafel namens de omliggende gemeenten, een bijeenkomst te zullen beleggen voor deze gemeenten (inclusief de door de wethouder vertegenwoordigde gemeenten). Deze bijeenkomst heeft inmiddels plaatsgevonden. De heer Alders beziet in overleg met de bestuurlijke regionale partijen hoe hun betrokkenheid verder kan worden vormgegeven.

Het bestuurlijk overleg over het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven en het milieueffectrapport luchthaven Eindhoven is gevoerd met de provincie Noord-Brabant en alle gemeenten waarvan grondgebied ligt binnen het beperkingengebied van de luchthaven Eindhoven.

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.

Ik heb begrip voor het feit dat de uitbreiding van het civiele verkeer op Eindhoven Airport zorgt voor onrust. Vliegverkeer gaat nu eenmaal gepaard met overlast. De genoemde moties zijn echter strijdig met het Aldersadvies. Dit punt zal ook worden meegenomen in het overleg dat de heer Alders heeft met de bestuurlijke regionale partijen over de betrokkenheid van omliggende gemeenten.

Overig en vervolg

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 medegebruiksgeling.

De aanvraag van Eindhoven Airport voor de huidige ontheffing medegebruik is uitgebreid besproken aan de Alderstafel, waarvan de BOW lid is. Daarnaast heeft Eindhoven Airport apart overlegd met de BOW en de Brabantse Milieufederatie (BMF) en hebben de drie partijen aanvullende afspraken gemaakt over het reduceren van hinder. De aanvraag voor de ontheffing voor 2013 en 2014 is dan ook door zowel Eindhoven Airport als BOW en BMF ondertekend.

Het concept van de huidige ontheffing medegebruik is verder voor advies voorgelegd aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven. In deze commissie zijn gemeenten zowel bestuurlijk als door haar inwoners vertegenwoordigd.

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.

In mei 2013 is door de Minister van IenM de startbeslissing genomen voor de MIRT Verkenning A58 Eindhoven–Tilburg. Hierin wordt de aansluiting Best meegenomen. In maart 2014 is de eerste fase van deze Verkenning afgerond en zijn de kansrijke alternatieven geselecteerd. De totale doorlooptijd van de verkenning bedraagt naar verwachting ongeveer twee jaar.

Wat betreft de aansluiting op de A2 wordt het besluit voor de keuze van een nieuwe aansluiting of de alternatieve oplossing op dit moment door de gemeente Eindhoven in samenwerking met het Ministerie van IenM en Rijkswaterstaat inhoudelijk voorbereid (zoals ontwerp, effecten, kostenraming, KBA). De verwachting is dat rond de zomer voldoende beslisinformatie aanwezig is, zodat vervolgens overleg kan plaats vinden tussen de gemeente Eindhoven, de Ministeries van IenM en EZ, het samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de provincie Noord-Brabant, over de financiële dekking.

Momenteel vindt nader onderzoek plaats naar de verbetering van de landzijdige ontsluiting van de luchthaven Eindhoven binnen het MIRT-onderzoek Brainport Avenue. In dit MIRT-onderzoek worden drie ontwikkelperspectieven voor de lange termijn (2020–2040) van het gebied uitgewerkt. Voor de periode tot 2020 is de landzijdige ontsluiting voldoende gewaarborgd met de huidige aanpassingen en de reeds voorziene en afgesproken maatregelen (A2/N2, A58 en OV ontsluiting Eindhoven Airport). Van het MIRT-onderzoek worden uitspraken verwacht over de termijn daarna. In alle ontwikkelperspectieven wordt expliciet aandacht besteed aan de verbetering van de landzijdige ontsluiting van de luchthaven. Zoals afgesproken in het Bestuurlijke Overleg MIRT van november 2013 vindt over de ontwikkelperspectieven voor het zomerreces van dit jaar een eerste gedachtewisseling op bestuurlijk niveau plaats. Dit vormt de opmaat voor de opstelling van een gebiedsvisie 2020–2040 waar de verbetering van de landzijdige ontsluiting van de luchthaven integraal onderdeel van uitmaakt. Deze gebiedsvisie zal worden geagendeerd voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2014.

Voor de korte termijn is een aanvullende maatregel getroffen waarbij sinds juni 2013 sprake is van een rechtstreekse shuttle verbinding tussen station Eindhoven en Eindhoven Airport. De frequentie is 4 x per uur per

richting en de shuttle rijdt onder geconditioneerde prioriteit mee met het overig verkeer.

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.

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?

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

In antwoord op bovengenoemde twee vragen gesteld door de leden van de D66-fractie en de PvdA-fractie over de evaluatie kan ik u het volgende melden.

In het Aldersadvies is een evaluatie van de eerste fase voorzien in 2015. Daarin zal, naast de «toetspunten» zoals die letterlijk in het advies zijn opgenomen ten aanzien van onder meer de uitvoering van hinderbeperkende maatregelen, het aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur nadrukkelijk aandacht krijgen. Ik zal de Alderstafel vragen in de evaluatie expliciet af te wegen 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 van de militaire luchthaven Eindhoven.

Op het moment dat ik de resultaten van de evaluatie in 2015 van de Alderstafel ontvang, zal ik u deze doen toekomen met mijn reactie hoe de doorwerking zal zijn in de medegebruikvergunning. Tevens zal ik de voorzitter verzoeken het plan van aanpak voor de evaluatie mij voor het komende zomerreces toe te zenden en daarin op te nemen dat de randgemeenten en de bewoners aan de Tafel hun inbreng zullen hebben bij de evaluatie en bij de advisering over het maximum aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur.

Op basis van de evaluatie van de eerste fase en het advies van de Tafel hierover zal ik medio volgend jaar het maximum aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur bepalen dat opgenomen zal worden in vergunning voor civiel medegebruik. Het maximum aantal dat in deze medegebruikvergunning wordt opgenomen, is bepalend voor feitelijk aantal vluchten dat tussen 23.00 en 24.00 uur gevlogen mag worden. Dit zal in ieder geval altijd kleiner of gelijk dienen te zijn aan het aantal waarvan ten behoeve van het luchthavenbesluit de milieueffecten zijn bepaald. Dat betekent dat het te vergunnen aantal vliegtuigbewegingen tussen 23.00 en 24.00 uur nooit hoger dan acht zal kunnen zijn.

Tot slot verwijs ik u naar het jaarlijkse verslag van de Alderstafel waarin wordt aangegeven op welke wijze uitvoering is gegeven aan de afspraken. De uitvoering van de afspraken wordt jaarlijks gemonitord door de Alderstafel en het jaarverslag wordt elk jaar met uw Kamer gedeeld.