

Vergaderjaar 1998–1999

26 200 X

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 1999

Nr. 32

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 6 april 1999

Naar aanleiding van het debat op 25 maart 1999 over het luchtvaartterrein Eindhoven deel ik u, mede namens de Staatssecretaris van Defensie, het volgende mee.

Tijdens het debat is onder meer gesproken over de vraag of het aantal civiele vliegtuigbewegingen op het militaire luchtvaartterrein beperkt zou kunnen worden, zolang er nog geen definitieve geluidszone is vastgesteld. In de voorgestelde motie (26 200 X nr. 30) wordt de regering verzocht zich te houden aan het maximum aantal civiele vliegtuigbewegingen op het luchtvaartterrein van 18 050 waarvan 264 bewegingen met middelgrote vliegtuigbewegingen.

Het gaat hier uitsluitend om het aantal civiele bewegingen door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroef-aandrijving met een maximaal toegelaten totaal gewicht van minder dan 6000 kg.

De systematiek van de geluidszonering zoals die in de Luchtvaartwet is opgenomen, leidt ertoe dat de grens van de maximaal toelaatbare geluidbelasting bepaald wordt door de geluidszone. Het aantal van 18 050 civiele vliegtuigbewegingen is als een voetnoot bij een tabel opgenomen in het Structuurschema Militaire Terreinen en is gebruikt als één van de invoergegevens om de geluidszone te berekenen. In het Structuurschema Militaire Terreinen is geen beperking van het aantal zware vliegtuigbewegingen opgenomen. Uit deze berekening is de indicatieve geluidszone voortgevloeid die ook wordt gehandhaafd. Nadat de geluidszones zijn vastgesteld vervullen de invoergegevens (incl. aantal vliegtuigbewegingen) geen rol meer. Deze systematiek van geluidszonering geldt voor alle luchtvaartterreinen in Nederland en is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de uitspraken over de aanwijzing Schiphol en over enkele militaire luchtvaartterreinen bevestigd.

Daarom heb ik tijdens het debat ook het standpunt ingenomen dat ook de (indicatieve) geluidszone maatgevend is voor de maximaal toelaatbare

geluidbelasting – nu er nog geen geluidszone via een aanwijzing is vastgesteld – en niet het aantal vliegtuigbewegingen.

Sinds de jaren tachtig is in een aantal beschikkingen opgenomen dat de luchthaven gebruikt mag worden door een beperkt aantal «zware» vliegtuigen in verband met de beperkte draagkracht van de start- en landingsbaan. Door intensief gebruik van zware toestellen zou de start- en landingsbaan te snel slijten en extra onderhoud vergen. Het aantal «zware» civiele vliegtuigbewegingen maakt onderdeel uit van de genoemde 18 050 civiele vliegtuigbewegingen. Inmiddels is de draagkracht van de start- en landingsbaan aangepast en zijn er uit dien hoofde op zich geen getalsmatige beperkingen aan het gebruik van de start- en landingsbaan door zware toestellen meer nodig. Daarmee is de oorspronkelijke reden voor beperking van het aantal zware vliegtuigbewegingen vervallen.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van het aantal vliegtuigbewegingen en het aantal zware vliegtuigbewegingen onderverdeeld in hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 vliegtuigen.

Op verzoek van Eindhoven Airport NV is, mede gelet op de vraag naar vervoer uit de regio en de milieueffecten, in de ontwerp-beschikking voor 1999 het aantal zware bewegingen verruimd tot 936. Ook met deze verruiming wordt de (indicatieve) zone niet overschreden.

In het debat in de Kamer is gesproken over de nota Relus. In hoofdstuk 2 van deze nota («De huidige regionale luchthavens en hun betekenis») is een beschrijving opgenomen van de situatie op de verschillende luchtvaartterreinen. Daarin staat ten aanzien van het burgermedegebruik van Eindhoven: «Er zijn maximaal 18 050 vliegtuigbewegingen per jaar toegestaan met toestellen die zwaarder zijn dan 6000 kilogram, waarvan 264 bewegingen met middelgrote vliegtuigen die geschikt zijn voor chartervervoer en/of vracht.» (Tweede Kamer, 1996–1997, 25 230, nrs. 1–2, pag. 25). Deze aantallen zijn niet bedoeld als limitatieve beperking van het aantal bewegingen maar als een beschrijving van de toen geldende situatie. Zo wordt op pag. 26 van de Relus-nota een groei richting 20 000 bewegingen geopperd.

Eindhoven Airport NV heeft een aantal maatregelen genomen of in voorbereiding om de geluidhinder als gevolg van civiele vliegtuigbewegingen te beperken. Zo is het landingsgeld voor Hoofdstuk 2 vliegtuigen verhoogd en zijn de openstellingstijden voor deze vliegtuigen beperkt. Voorts wordt binnenkort een systeem aangeschaft, waarmee in een vroeg stadium inzicht verkregen kan worden in de feitelijk gebruikte geluidsruimte ten opzichte van de geluidszone.

Eindhoven Airport NV heeft, met instemming van de Raad van Commissarissen besloten een juridische procedure tegen de Staat te starten indien zou worden besloten het aantal civiele vliegtuigbewegingen op 18 050 te fixeren en het aantal zware vliegtuigbewegingen op een niveau vast te stellen lager dan 936, anders dan op grond van de ingebrachte zienswijzen tegen de ontwerp-beschikking. Eindhoven Airport NV verwacht langs twee wegen mogelijk schade te lijden.

In de eerste plaats zal een beperking van het aantal zware bewegingen er volgens Eindhoven Airport NV toe kunnen leiden dat touroperators schadeclaims in zullen dienen, omdat er verwachtingen gewekt zijn middels het ter visie leggen van een ontwerp-beschikking met 936 zware vliegtuigbewegingen. Eindhoven Airport NV heeft bij de afspraken met de touroperators een voorbehoud gemaakt omdat er nog bezwaar en beroep tegen deze ontwerp-beschikking gemaakt kan worden. De luchtvaartmaatschappijen en touroperators hebben daarmee weliswaar op eigen risico gehandeld, maar zij zullen naar verwachting trachten dit risico te verhalen.

Eindhoven Airport NV heeft aangekondigd eventuele schadeclaims te willen verhalen op de Staat.

In de tweede plaats verwacht Eindhoven Airport NV schade te zullen leiden door directe omzetsderving als gevolg van het niet kunnen accommoderen van meer dan 264 middelgrote vliegtuigen. Deze directe schade kan volgens Eindhoven Airport NV oplopen tot enkele miljoenen guldens per jaar en de continuïteit van de luchthaven in gevaar brengen. Eindhoven Airport NV zal proberen ook deze schade te verhalen op de Staat.

Eindhoven Airport NV dringt, in verband met de te maken afspraken met gebruikers van het luchtvaartterrein, aan op een meerjarige afspraak over het aantal zware vliegtuigbewegingen. Ik ben daar ook voorstander van, omdat dit de continuïteit van het bedrijf ten goede komt en dit past in mijn streven om de luchthaven zo veel mogelijk als «normaal» bedrijf te behandelen.

Gelet op de opstelling van de Kamer en de wens van Eindhoven Airport NV om te komen tot meerjarige afspraken ben ik bereid na te gaan of het mogelijk is het aantal zware vliegtuigbewegingen te bevrozen op het niveau van 1999 gedurende de periode tot vaststelling van de aanwijzing met bijbehorende geluidszone.

Ik hanteer hierbij de indicatieve geluidszone als maximum grens van de toelaatbare geluidbelasting. Deze indicatieve geluidszone mag niet worden overschreden. De geluidszone reguleert het aantal vliegtuigbewegingen. Ik ga er van uit dat binnen deze randvoorwaarden een normale bedrijfseconomische exploitatie mogelijk is.

Door de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven ex. artikel 28 Luchtvaartwet wordt momenteel een advies aan de Staatssecretaris van Defensie voorbereid over het burgermedegebruik van het luchtvaartterrein Eindhoven in de jaren 2000 en verder. Het advies van de COVM zal mede betrokken worden bij de besluitvorming over het aantal zware vliegtuigen.

Gelet op de te volgen procedure incl. milieueffectrapportage duurt het minimaal 2 jaar voor er een nieuwe aanwijzing is. Indien er echter, zoals in de motie is gesteld, gewacht moet worden op een aanwijzingsbesluit met een geluidszone op basis van gemeten geluidbelasting, zal dit nog veel meer tijd vergen, omdat er nog geen systematiek voor beschikbaar is.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Vliegtuigbewegingen zwaarder dan 6000 KG MTOW

Eindhoven Airport

Totaal bewegingen

	H2	H3	Totaal
1996	28	14 975	15 003
1997	28	15 258	15 286
1998	8	14 547	14 555

incl. zware toestellen

Bewegingen met zware toestellen

	H2	H3	Totaal
1996	28	305	333
1997	28	399	427
1998	6	506	512

Bron: Eindhoven Airport