

Persbericht

nummer: 2009.006

22 januari 2009

Inbreng Veldhoven in regionale 'Alderstafel'

“Meer groeimogelijkheden onder voorwaarden”

Eindhoven Airport krijgt van de gemeente Veldhoven meer groeimogelijkheden voor een duurzame ontwikkeling. Voorwaarde is dat er balans blijft tussen milieu, leefomgeving en economie. Uitbreiding is enerzijds gunstig voor de regionale economie en vraagt anderzijds om compenserende maatregelen voor omgeving en milieu. Dit is de kern van het standpunt dat wethouder Tops namens het college en alle raadsfracties vanmiddag bij de commissie Alders heeft verwoord.

Standpunt verruimd

De afgelopen weken hebben alle raadsfracties zich gezamenlijk gebogen over de Veldhovense inbreng in de regionale 'Alderstafel'. Oud-minister Alders voert momenteel overleg met de regio's die betrokken zijn bij de herverdeling van vliegverkeer dat in de toekomst niet meer via Schiphol kan gaan.

Het standpunt van de Veldhovense raadsfracties houdt rekening met het aangekondigde landelijk beleid en is ruimer dan de moties die de raad in december 2007 heeft aangenomen.

Geluidsruimte en openingstijden

Het Veldhovense standpunt staat een grotere geluidsruimte toe voor de burgerluchtvaart. De huidige Regionale Overeenkomst beschrijft een geluidsniveau van 3,85 km²; de fracties geven nu aan dat een doorgroei tot maximaal 4,74 km² mogelijk is. Samen met het militaire vliegverkeer kan de burgerluchtvaart groeien tot maximaal 8 km².

Daarnaast vinden alle raadsfracties dat het vliegveld 's nachts minimaal acht aaneengesloten uren gesloten moet blijven; in het weekend minimaal negen uren. Eerder werd gesteld dat er op zaterdag tussen 8.00 en 20.00 uur gevlogen zou mogen worden en op zondag tussen 10.00 en 22.00 uur.

Compensatie

Tegenover deze verruiming zetten de raadsfracties een zwaarder pakket aan milieumaatregelen met een concreet uitvoeringsprogramma. Betaling van deze maatregelen moet gebeuren door de 'vervuiler'. Ook moet de infrastructuur rondom de luchthaven vóór de uitbreiding op orde zijn en is een beter openbaar vervoer nodig vanuit de omliggende gemeenten. Tot slot gaan zakelijke vluchten vóór leisurevluchten en moet er zoveel mogelijk gevlogen worden met 'stille' vliegtuigen.

Alders

De heer Alders heeft de visie uit Veldhoven aangehoord en het te volgen proces geschetst. Hij heeft aangegeven dat hij eind juli advies aan het kabinet wil uitbrengen.

Bijlage 1

NAAR EEN DUURZAME ONTWIKKELING VAN EINDHOVEN AIRPORT

1. De bestaande, door de regio onderschreven, Regionale Overeenkomst 2003 blijft volledig van kracht tot er een nieuwe overeenkomst gesloten is.
2. De regio geeft binnen de nieuwe Regionale Overeenkomst de gebruiksgrenzen aan.
3. GLOBE blijft het overleg- en controleorgaan in de uitvoering van de bestaande en een eventuele nieuwe Regionale Overeenkomst. Er moet gezocht worden naar een overlegplatform met Defensie.
4. Het vliegveld wordt regionaal en selectief gebruikt: eerste prioriteit zijn zakelijke (lijn)vluchten en vervolgens "leisure"vluchten.
5. Het vliegveld blijft 's-nachts minimaal acht aaneengesloten uren gesloten. In het weekend minimaal negen uren.
6. De geluidsruimte voor de burgerluchtvaart blijft zover mogelijk onder de 4,74 km². We gaan er daarbij vanuit, dat de geluidsruimte voor de burgerluchtvaart en het militaire verkeer samen onder de 8,0 km² blijft.
7. De geluidsbelasting op weekenddagen (zowel zaterdag als zondag) is per dag zeker kleiner dan de helft van de geluidsbelasting op een gemiddelde werkdag.
8. De milieueffecten van het luchtverkeer worden volledig gecompenseerd volgens het principe "de vervuiler betaalt" en gekoppeld aan een regionaal uitvoeringsprogramma en dekkingsplan.
9. Het geluid wordt daadwerkelijk gemeten door een onafhankelijke instantie. Gebruik en hinder worden niet uitgedrukt in aantallen vliegbewegingen. Alleen geluidsarme vliegtuigen dienen via een selectief landingsbeleid toegelaten te worden.
10. Bij uitbreiding van het vliegverkeer dient de balans tussen milieu, leefomgeving en economie te worden hersteld ten gunste van leefomgeving en milieu.
11. De infrastructuur rondom het vliegveld dient vooraf aan de uitbreiding adequaat ingericht te worden. Gezocht dient te worden naar een betere aansluiting van omliggende gemeenten met openbaar vervoer zoals bus en spoor.
12. De regio krijgt een begrijpbaar en onafhankelijk onderzoek naar de nadelige (gezondheids)effecten in relatie tot de voorgestelde toename van vluchten op middellange termijn.
13. Bij het uitplaatsen van niet-mainportgebonden vluchten dient er zoveel mogelijk spreiding plaats te vinden over alle daarvoor beschikbare luchthavens.
14. De daarvoor in aanmerking komende punten in deze kaderstelling moeten publiekrechtelijk verankerd worden.

Veldhoven, 21 januari 2009.