



PU13-09320

Centrum Publieksparticipatie
ontwerp-luchthavenbesluit militaire luchthaven Eindhoven
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

datum : 16 oktober 2013 behandeld door : dhr. J.IJff
Gemeente Veldhoven
(040)25 84 169

bijlage : -
onderwerp : Zienswijze ontwerp-luchthavenbesluit en MER

Geachte heer/mevrouw,

Op 4 september 2013 heeft u het ontwerp-luchthavenbesluit en het Milieueffectrapport militaire luchthaven Eindhoven bekend gemaakt met de mogelijkheid daar tot en met 21 oktober 2013 een zienswijze op in te dienen. Bij deze maken wij van die mogelijkheid gebruik.

De gemeenten Best, Eersel, Oirschot, Son en Breugel en Veldhoven zijn gezamenlijk vertegenwoordigd aan de Alderstafel. Aan die Alderstafel hebben wij in de voorbereiding op het "Aldersadvies Eindhoven" herhaaldelijk gewezen op enkele aspecten die voor onze gemeenten van belang zijn, waaronder het instellen van een gebruiksregime voor de zon- en feestdagen en het indikken van de geluidsruimte. Daarbij hebben wij overigens ook aangegeven dat wij steun willen bieden aan een duurzame en evenwichtige ontwikkeling van de luchthaven, waarbij samenhangende afspraken worden gemaakt over het militaire en civiele gebruik.

Nadat het kabinet heeft ingestemd met het Aldersadvies is een nieuwe realiteit ontstaan. Vanaf dat moment hebben wij ingezet op een zorgvuldige en volledige implementatie van de maatregelen genoemd in het Aldersadvies op het gebied van een duurzame luchthavenontwikkeling, hinderbeperking, klachtenbehandeling en duurzame landzijdige bereikbaarheid. Tevens willen wij vasthouden aan een werkelijk beslismoment in 2015, waarbij een inhoudelijke afweging kan plaatsvinden met, waar nodig, bijstelling van de geluidsafspraken voor de tweede fase.

Daarbij willen wij niet onopgemerkt laten dat wij in algemene zin zeer zijn te spreken over de voortgang van de diverse werkstromen die werken aan de uitvoering van het Aldersadvies. Wij hopen dat deze voortgang erin blijft en de ministeries van Defensie en Infrastructuur en Milieu zich tot het uiterste inspannen om de maatregelen waar zij een rol in hebben, zoals de invoering van de gezamenlijk informatievoorziening samenopdehoogte.nl en het implementeren van de CDA-landingen zo snel mogelijk af te ronden.

Zienswijze

Het door u gepubliceerde ontwerp-luchthavenbesluit en de daarbij behorende milieueffectrapportage, biedt naar onze mening op enkele van de door ons aangehaalde onderdelen onvoldoende waarborgen en/of onvoldoende onderbouwing. Een en ander zullen wij in deze zienswijze nader toelichten.

Juridische verankering 2^e fase

Het ontwerp-luchthavenbesluit biedt de mogelijkheid om de volledige 2^e fase uit het Aldersadvies te vergunnen. Aan belanghebbenden wordt geen enkele juridische waarborg gegeven dat met het vergunnen van de 2^e fase tevens wordt voldaan aan de daaraan gekoppelde voorwaarden in het Aldersadvies. Weliswaar wordt in de toelichting aangegeven dat de tweede tranche pas beschikbaar komt nadat uit een evaluatie aan de Alderstafel blijkt dat aan de maatregelen genoemd in het Aldersadvies is voldaan of met aanvullende maatregelen kan worden voldaan. Naar onze mening laat het ontbreken van een bepaling in het luchthavenbesluit ten aanzien van het vergunnen van de 2^e tranche teveel ruimte open om een ruimere vergunning voor burgermedegebruik te verlenen zonder dat daarbij is voldaan aan de in het Aldersadvies gestelde voorwaarden en zelfs zonder dat de Alderstafel positief heeft geadviseerd. Dit temeer omdat de positieve effecten van enkele relevante maatregelen wel zijn meegenomen in de onderbouwing van het ontwerp-luchthavenbesluit. Door geen juridische verankering op te nemen, is dus niet gewaarborgd dat de verdere ontwikkeling van de luchthaven plaatsvindt overeenkomstig de uitgangspunten die zijn opgenomen in de toelichting van het besluit en de bijbehorende MER.

Concluderend zijn wij van mening dat de uitvoering van de maatregelen in het Aldersadvies, die als uitgangspunt zijn gehanteerd in de onderbouwing van het luchthavenbesluit, in datzelfde besluit ook juridisch verankerd moeten zijn. Ook de verplichting tot het vragen van advies aan de Alderstafel zou naar onze mening in het besluit moeten worden verankerd. Wij verzoeken u dan ook het luchthavenbesluit overeenkomstig aan te passen.

Landzijdige bereikbaarheid

Wij hebben onze zorgen over de voortgang van de besluitvorming ten aanzien van de noodzakelijke maatregelen ter verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Niet alleen in het Aldersadvies, ook in de nota van toelichting behorende bij het luchthavenbesluit wordt geconcludeerd dat de afwikkeling van het verkeer vanaf de A2 van en naar de luchthaven een punt van aandacht is.

De MER concludeert dat de groei van de luchthaven tot 2020 nauwelijks of geen invloed heeft op de bereikbaarheid over de weg van de luchthaven ten opzichte van de referentiesituatie of de autonome ontwikkeling. Wij vinden deze conclusie iets te kort door bocht. Het aantal autoverplaatsingen van en naar de luchthaven neemt tussen nu en 2020 met ettelijke duizenden toe. Wij verwachten dat dit, met name in de tweede tranche, gaat leiden tot doorstromingsproblemen op het nabij de luchthaven gelegen stedelijke wegennet, en wel in zodanige mate dat er sprake zal zijn van terugslageffecten op het nabije hoofdwegennet.

Wij stellen op grond van de MER vast dat de autonome ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de snelwegen en stedelijke wegen in de nabijheid van de luchthaven zodanig is dat in 2020 sprake is van structurele vertragingen door overbelasting van het wegennet in de directe omgeving van de luchthaven. Dat geldt onder meer voor delen van de A58 en A2/N2, (terugslageffecten) en voor delen van het stedelijk wegennet in de directe omgeving van de luchthaven. Dit baart ons zorgen, temeer omdat in de modelanalyses voor de MER al als uitgangspunt is

opgenomen dat de nieuwe aansluiting N2 Eindhoven Airport-Noord (inclusief toeleidende infrastructuur) is gerealiseerd in 2020, evenals de realisatie van een nieuw IC-station Eindhoven Airport met aansluitend HOV naar de luchthaven en verbeteringen van de huidige HOV-verbinding tussen Eindhoven CS en de luchthaven. De constatering uit de MER dat de bereikbaarheid van de luchthaven in 2020 onder druk staat, wordt inmiddels bevestigd in recent onderzoek (september 2013) van Grontmij, dat in opdracht van Eindhoven Airport en de gemeente Eindhoven is uitgevoerd.

Gezien de (inter)nationale betekenis van de stedelijke regio Brainport en het nationale belang dat door u wordt toegekend aan de groei van Eindhoven Airport en deze ook te faciliteren, verzoeken wij u dan ook de realisatie van een tweede aansluiting van de luchthaven op het hoofdwegennet, samen met de daarbij betrokken partners, voortvarend op te pakken. Ook verzoeken wij u om te komen tot een aanvullend maatregelenpakket dat de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven en de doorstroming op het omringende wegennet tot 2020 en daarna garandeert.

Juridische bepalingen hoofdstuk 3 Bestemming en gebruik van grond

In artikel 3.2.3. wordt aangegeven dat in het (wijde) beperkingengebied rondom de luchthaven een aantal activiteiten niet is toegestaan. De redactie daarvan geeft naar onze mening te veel ruimte voor eigen interpretatie en het doel is onvoldoende toegelicht. In de bestaande praktijk geeft dit veel onduidelijkheid en vertragingen bij ontwikkelingen en ontwikkelmogelijkheden. Onduidelijkheid dient zo veel mogelijk te worden beperkt. Dat kan door de in de toelichting beter uit te werken wat het doel van de artikelen is en de criteria die gehanteerd worden bij de toetsing zo veel mogelijk te vermelden. Concrete vragen zijn:

- Vogelbeschermingsgebied: wat zijn de criteria op basis waarvan ruimtelijke plannen in relatie tot belemmeringen zullen worden getoetst?
- Extramurale opslag. Wat zijn de te hanteren criteria bij de beoordeling van wat wel en niet kan?

Externe veiligheid

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico op te nemen in het luchthavenbesluit. In het ontwerp-luchthavenbesluit is hier niet in voorzien. In de toelichting wordt aangegeven dat voor militaire luchthavens geen normering is opgesteld. In de MER zijn echter wel risicoberekeningen opgenomen. Het bevreemdt ons dat voor een luchthaven met een dergelijk groot landelijk belang geen normen worden opgelegd maar wordt vertrouwd op interimbeleid, waarbij de uiteindelijke bevoegdheid (en dus ook eindverantwoordelijkheid) bij de colleges van de omliggende gemeenten wordt neergelegd.

Hinderbeleving

De verdere groei van het burgermedegebruik op de luchthaven betreft ten opzichte van het aanwijzingsbesluit uit 2007 geen verslechtering wat betreft de totale toegestane geluidruimte (militair en civiel). Echter, in de praktijk zullen er, zeker in de 2^e fase, beduidend meer vluchten plaatsvinden dan de afgelopen jaren het geval was. Het aanwijzingsbesluit uit 2007 voorzag in veel militaire geluidruimte, waar jaarlijks slechts een beperkt deel van werd verbruikt. De verwachting is dat de te toegestane geluidruimte voor civiel verkeer bij een verdere groei van de civiele operatie wel daadwerkelijk zal worden verbruikt.

Uit het door de GGD uitgevoerde onderzoek naar hinderbeleving rondom de luchthaven blijkt dat een groot deel van de omwonenden nu al hinder ervaart van de activiteiten op de luchthaven. Nu betreft dit een nulmeting waaruit geen conclusies mogen worden getrokken en wij willen de vergelijking met andere onderzoeken dan

ook niet maken. Wel willen wij onze zorgen uiten over de mogelijke gevolgen van deze groei op de omgeving. Wij willen de resultaten van het volledige onderzoek dan ook zeker betrekken bij de evaluatie in 2015.

Opeenstapeling van hinderveroorzakende maatregelen

Wij hebben de nodige zorgen over de cumulatie van diverse hinderveroorzakende maatregelen die in onze regio worden getroffen. Behalve het intensiveren van het feitelijk gebruik van de luchthaven en een verplaatsing van het proefdraaistation, heeft onze regio ook te maken met diverse uitbreidingen van het hoofdwegennet. Maatregelen die gevolgen hebben voor de omgevingskwaliteit op het gebied van luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid en het onderliggende wegennetwerk. Wij verzoeken u om niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de leefbaarheid van deze regio hoog op de agenda te houden.

Commitment ministeries

Wij verwachten van de betrokken ministeries dat zij intensief betrokken blijven bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven en de Alderstafel, ook nadat de 2^e fase van het Aldersadvies vergund is. Een deel van de nadelige effecten die de verdere groei van het burgermedegebruik met zich meebrengt, valt te ondervangen door verbeteringen aan de hoofdinfrastructuur rondom de luchthaven en door een eventuele verdere afbouw van de reserveveldfunctie. Wij verzoeken u om dit in overweging te nemen.

Tot slot

Zoals eerder aangegeven willen wij steun bieden aan een duurzame en evenwichtige ontwikkeling van de luchthaven, waarbij samenhangende afspraken worden gemaakt over het militaire en civiele gebruik. Het nu voorliggende ontwerp-luchthavenbesluit laat naar onze mening op enkele onderdelen iets te veel ruimte open.

Hoogachtend,

Namens de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Best, Eersel, Oirschot, Son en Breugel en Veldhoven,



Drs. P.E.J.M. Gondrie

Wethouder gemeente Best

Lid Alderstafel Eindhoven namens gemeenten Best, Eersel, Oirschot, Son en Breugel en Veldhoven