

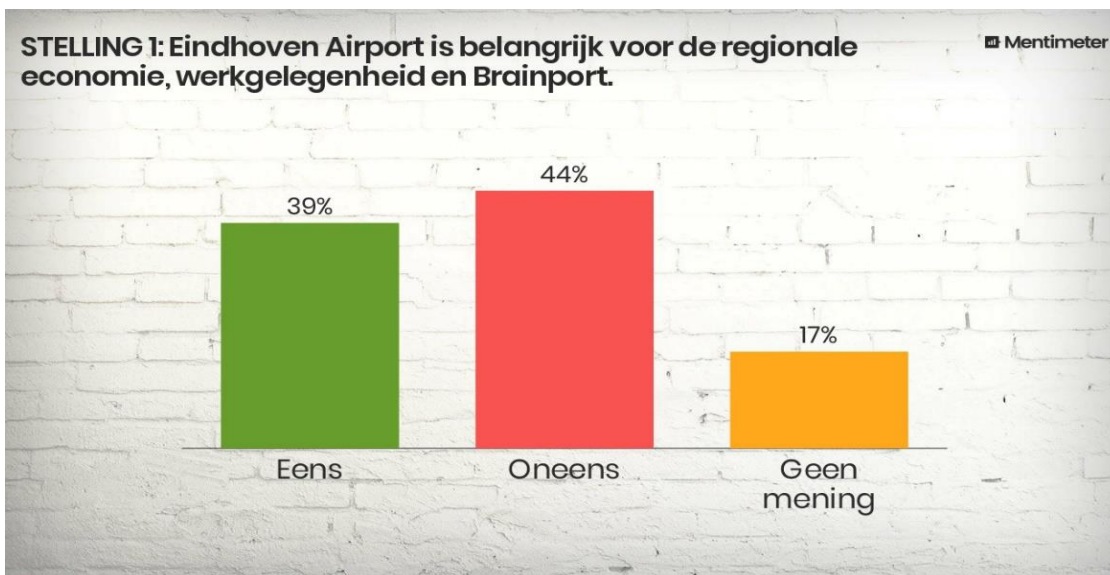
Bijeenkomst Eindhoven Airport

Eindhoven Airport groeit in een rap tempo. Vanaf 2020 geldt een nieuwe gebruikersvergunning. De inhoud van die vergunning wordt op dit moment samengesteld. Daartoe zijn verschillende scenario's uitgewerkt, waarbij het huidige aantal vluchten van 43.000 als startpunt is genomen. Eindhoven Airport wil graag verder groeien. De belangrijkste reden die Eindhoven Airport noemt om te groeien, is de economische ontwikkeling van mainport Zuidoost-Brabant, sinds kort een van de drie belangrijkste economische gebieden van Nederland. De regionale PvdA-afdelingen hebben op donderdag 22 februari een bijeenkomst georganiseerd om een indruk te krijgen van wat omwonenden hiervan vinden. Via verschillende stellingen konden de aanwezigen laten weten wat hun mening is. Hierbij het resultaat van een aantal van deze stellingen.

Werkgelegenheid

Eén van de stellingen had betrekking op de werkgelegenheid. Opgemerkt werd dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de regionale economie en Brainport. Niettemin gaf bijna de helft van de aanwezigen aan niet overtuigd te zijn van het belang van Eindhoven Airport voor de economische ontwikkeling van de regio. Veel bedrijven laten hun personeel via andere, grotere, airports vliegen. En de inkomende reizigers lijken niet in de regio Eindhoven hun geld te besteden, maar gaan naar meer toeristische steden als Amsterdam en Antwerpen.

Toch is ook bijna 40% van de omwonenden wél overtuigd van het economisch belang van Eindhoven Airport voor de regio. Er is immers toenemende werkgelegenheid op het vliegveld zelf, maar er is ook sprake van indirecte werkgelegenheid, via hotels, business centra en andere leveranciers. Het belang daarvan moet niet worden onderschat.



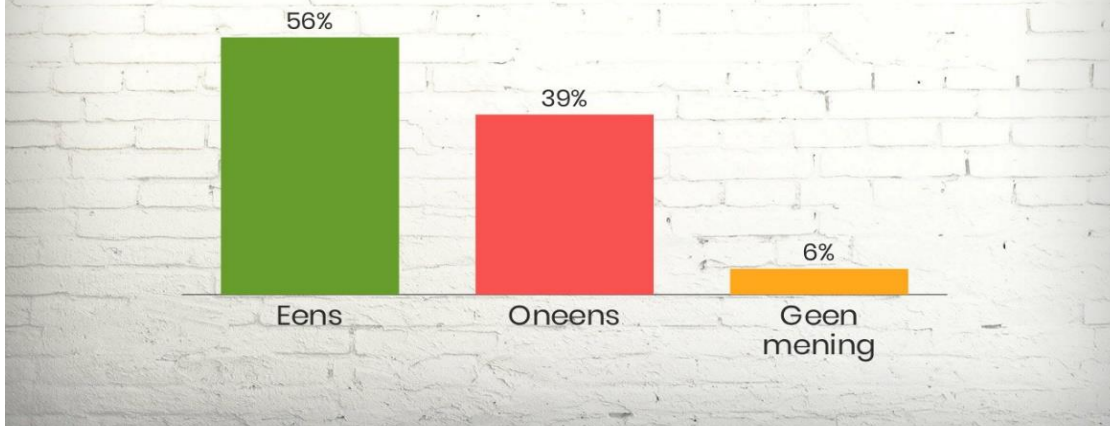
Vakantievluchten

Volgens het regeerakkoord dienen vooral vakantievluchten te worden overgeplaatst van Schiphol naar Eindhoven. Maar het merendeel van de omwonenden ziet daar niet veel toegevoegde waarde in voor de regio. Uit onderzoek zou blijken dat ongeveer 80% van de reizigers 'uitgaand' is. Oftewel, van alle reizigers op Eindhoven Airport gaat 80% vanuit Nederland naar andere bestemmingen (en landen) om daar hun geld uit te geven. Daarmee wordt dat geld niet in Nederland, laat staan de regio Eindhoven, uitgegeven. Van de 20% 'inkomende' reizigers gaat vrijwel iedereen naar andere regio's en steden om daar hun vakantiegeld uit te geven.

Toch is er ook een grote groep omwonenden (bijna 40%) die wél de toegevoegde waarde ziet van de vakantievluchten. Het is ook prettig om vanaf een vliegveld dicht bij huis naar een bestemming te kunnen vliegen en daarvoor niet eerst naar Amsterdam of Antwerpen te moeten reizen.

STELLING 2: Vakantievluchten hebben weinig toegevoegde waarde voor de regio.

Mentimeter

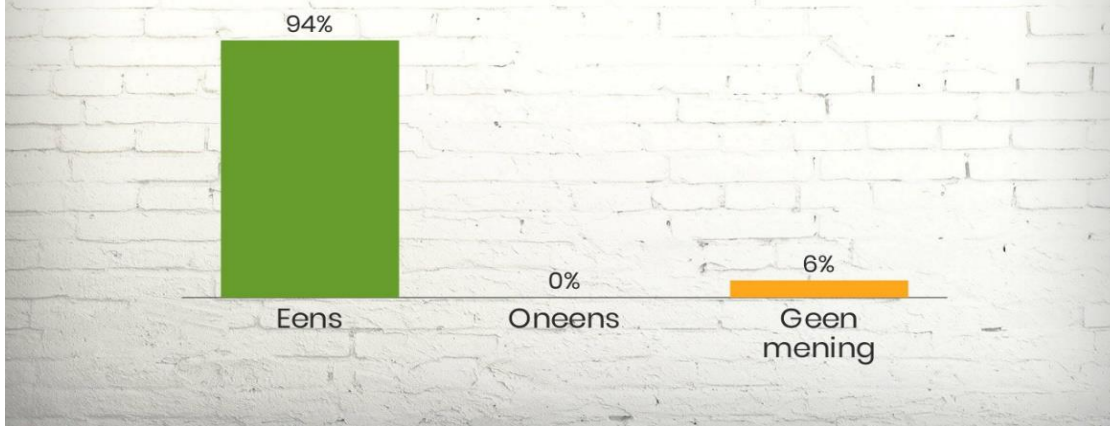


Vliegtijden

Over de vliegtijden was veel eensgezindheid. Vrijwel alle aanwezigen vinden dat 23.00 uur echt de grens is. Er zouden geen starts én geen landingen meer mogen plaatsvinden na dit tijdstip. Ook 's morgens zouden er geen vliegtuigen mogen vertrekken voor 7.00 uur. In het weekend dient dat bij voorkeur pas na 8.00 uur te zijn.

STELLING 5: Er mogen geen geplande landingen plaatsvinden na 23.00 uur.

Mentimeter

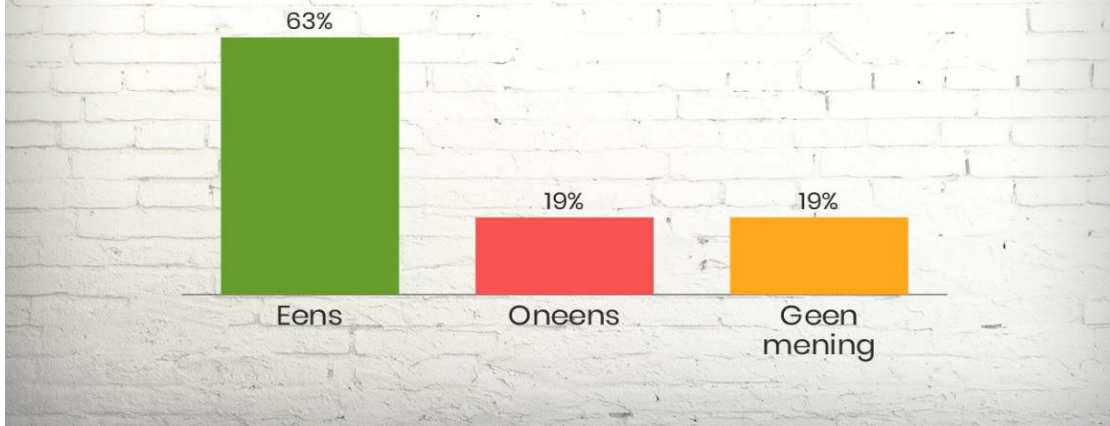


Overlast

Tot slot nog een korte analyse van een stelling die betrekking had op de overlast. Het blijkt namelijk dat niet iedereen meer overlast ervaart, ondanks de toename in vliegverkeer. Dat lijkt tegenstrijdig. Je zou immers verwachten dat wanneer het aantal vliegbewegingen toeneemt ook de overlast stijgt. Toch ligt dit wat genuanceerder. Er zijn namelijk ook wijken en dorpen die met de wijzigingen van de vliegroutes meer worden ontzien. Waar deze in het verleden veel vliegtuigen moesten verdragen, is dat de laatste jaren aanzienlijk minder geworden. Kortom, de vliegroutes kunnen wel degelijk van invloed zijn op de hinderbeleving van omwonenden.

STELLING 7: De overlast neemt steeds verder toe de laatste jaren.

Mentimeter



Hoe nu verder

Het Rijk wil via verschillende stappen (fases) komen tot de nieuwe vergunning in 2020. Fase 1 is op dit moment gaande. Dit is de fase waarin informatie wordt verzameld om tot een goed, algemeen beeld te komen van dit (toch wel ingewikkelde) dossier. Op 5 thema's wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en consequenties van een verdere uitbreiding van het aantal vluchten op Eindhoven Airport. Deze zogenaamde 'objectieve joint fact finding' dient ook in overleg met omwonenden en belangengroepen te gebeuren. Helaas is daar nog weinig aan gedaan. Er lijkt daarmee sprake te zijn van een 'valse start'. Maar gelukkig zijn er in maart toch verschillende bijeenkomsten georganiseerd waar diverse partijen en belanghebbenden hun mening kunnen geven.

Na deze fase zal worden beoordeeld welke aspecten en criteria meer dan wel minder gewicht krijgen in de latere besluitvorming. Oftewel, is vooral de zogenaamde 'economische spin-off' doorslaggevend of toch het 'milieu en de leefbaarheid'? Dat zal nog een ingewikkelde discussie worden, want hoe maak je dit concreet? Gaat dit op gevoel of zijn er ook harde cijfers? Eén ding staat wel als een paal boven water: als er geen leefbare regio is, dan is er ook geen regionale economie en is er ook geen noodzaak voor een vliegveld vanuit de regio. Kortom, deze hebben elkaar nodig en kunnen dus ook niet zonder elkaar.

In de laatste fase dient dan toch echt een besluit te worden genomen. Maar daar zijn nog veel hobbels voor te nemen.

Producten	Tijdperiode
<ul style="list-style-type: none">Opstellen Plan van Aanpak traject ri 2020Opstellen beoordelingskader t.b.v. fase 2 (wegingsfase)Onderzoeksresultaten deelthema's	Oktober 2017 – maart 2018 (fase 1)
Afronding fase 1	Maart 2018
<ul style="list-style-type: none">Start fase 2: aanstellen mogelijke kwartiermakerMogelijk Notitie Reikwijdte en Detailniveau en MERWegingsfase en besluitvorming ontwikkeling EA na 2019	April 2018-December 2018 (fase 2)
Afronding fase 2	December 2018
<ul style="list-style-type: none">MedegebruiksvergunningVan aanvraag wijziging LHB door EA naar publicatie ontwerp LHBVan ontwerp LHB naar vastgesteld LHB	1 tot 1,5 jaar (fase 3)
Afronding fase 3	Medio 2020