

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2345

Vragen van de leden **Paternotte** (D66) en **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie over *het bericht «Aantal klachten over Eindhoven Airport stijgt sterk»* (ingezonden 8 februari 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Visser** (Defensie), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 19 april 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1709.

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Aantal klachten over Eindhoven Airport stijgt sterk»¹ en «Klachten vlieghinder Eindhoven Airport stijgen naar recordhoogte»?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat dit zeer zorgelijk is en dat er serieus naar deze klachten gekeken dient te worden?

Antwoord 2

Ja.

Er waren in 2018 bijna 45.000 meldingen van bijna 1.600 individuele melders, tegen 29.000 meldingen van bijna 1.000 individuele melders in 2017. In het vierde kwartaal van 2018 deden zes individuele melders 3.500 meldingen. In overleg met omwonenden is voor de vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport een gezamenlijke procedure afgesproken voor de behandeling en de registratie van meldingen en hoe daarover wordt gerapporteerd. Desgewenst wordt contact opgenomen met de melders. Waar mogelijk worden meldingen gebruikt om procedures te verbeteren en overlast te beperken, in een streven om nieuwe meldingen te voorkomen.

¹ NOS, 6 februari 2019, «Aantal klachten over Eindhoven Airport stijgt sterk» (<https://nos.nl/artikel/2270733-aantal-klachten-over-eindhoven-airport-stijgt-sterk.html>)

² Eindhovens Dagblad, 6 februari 2019, «Klachten vlieghinder Eindhoven Airport stijgen naar recordhoogte» (<https://www.ed.nl/eindhoven/klachten-vlieghinder-eindhoven-airport-stijgen-naar-recordhoogte-br-br-a7e0211e/>)

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat in de milieueffectrapportage (m.e.r.) voor het vliegveld Eindhoven is vastgelegd dat zeven van de tien vliegtuigen moeten opstijgen naar het zuiden en de rest naar het dichtbevolkte noorden? Zo nee, kunt u toelichten wat er wel in het m.e.r. is vastgelegd voor de opstijgrichting voor vliegtuigen?

Antwoord 3

Nee. Er is in de m.e.r. een 35 Ke-geluidscontour opgenomen, die nadien in het luchthavenbesluit formeel is vastgesteld. Voor het bepalen van de geluidsbelasting wordt op grond van de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden een aantal parameters, waaronder verwacht baangebruik, in de berekening betrokken. Een van de onderliggende uitgangspunten was dat 65 à 75 procent van de starts in zuidelijke richting zou gaan, en de rest naar het noorden. De marge wordt gehanteerd met het oog op wisselende weersomstandigheden die van jaar tot jaar verschillen. Het gebruikte percentage van 65 à 75 procent is dus geen wettelijke norm en er bestaat dan ook geen verplichting om vliegtuigen te laten opstijgen en landen volgens dit percentage uit de m.e.r.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat in het afgelopen kwartaal de normen voor het opstijgen van vliegtuigen richting het noorden ruimschoots zijn overschreden? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 4

Nee. Zoals in antwoord 3 staat, bestaat er geen wettelijke norm voor het opstijgen en landen van vliegtuigen in een bepaalde windrichting. De verdeling van de starts over de banen in noordelijke en zuidelijke richting wordt niet per kwartaal, maar per jaar bekeken. In geheel 2018 is 63 procent van de starts in zuidelijke richting gegaan en 37 procent in noordelijke richting.

De luchtverkeersleiding is verantwoordelijk voor de veilige afhandeling van het vliegverkeer en laat zich daarbij mede leiden door de heersende windrichting. Een deel van 2018 is er een sterke luchtstroming uit het noordoosten geweest. Deze weersomstandigheid week af van het langjarig gemiddelde dat als uitgangspunt voor de m.e.r. is gehanteerd. Daarom is, met het oog op de vliegveiligheid, relatief veel in noordelijke richting gestart.

Vraag 5

Wat is volgens u de reden dat de klachten over het vliegveld explosief zijn gestegen in 2018 tegen opzichte van de voorgaande jaren?

Antwoord 5

Zonder wetenschappelijke analyse blijft het enigszins gissen wat de achtergronden zijn van deze stijging. De ervaring leert dat ingebruikneming van een nieuwe route of intensivering van het gebruik van een bestaande route tot een aanmerkelijke toename van het aantal meldingen kan leiden.

Vraag 6

Kunt u toelichten welke stappen u gaat ondernemen om de klachten terug te dringen? Kunt u uw stappen in detail toelichten?

Antwoord 6

Samen met Eindhoven Airport spant Defensie zich voortdurend in om de overlast van het vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken. Voorbeelden daarvan zijn:

- aanpassing van helikopterroutes om woonkernen te vermijden;
- de recente evaluatie van route 1B en, mede als gevolg daarvan, aanpassing van de route zodat vliegtuigen die route beter kunnen volgen;
- aanpassing van de zuidoostelijke route om woonkernen nog meer te ontzien.

Met het oog op de vermindering van de klachten van omwonenden van de luchthaven onderzoekt Defensie samen met de luchtverkeersleiding hoe gedurende het gehele jaar nog beter kan worden bewaakt dat het vliegverkeer binnen de vastgelegde geluidscontour kan worden afgewikkeld, ook als

de weersomstandigheden anders zijn dan verwacht. Zoals ook is gemeld in de Kamerbrief over de Proefcasus Eindhoven Airport en de bijgevoegde Startnotitie van 3 oktober 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 516), wordt in het kader van de Proefcasus bekeken of de bestaande vliegroutes nog verder kunnen worden geoptimaliseerd.

Vraag 7

Deelt u de mening dat het van het allergrootste belang is dat afgesproken normen in m.e.r.'s nageleefd dienen te worden en zo niet dat er kortdaat gehandhaafd dient te worden? Zo ja, kunt u aangeven op welke wijze u de m.e.r. voor het vliegveld Eindhoven handhaaft en op welke wijze u ervoor zorg draagt dat de m.e.r. wordt nageleefd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Zoals al opgemerkt bevat de m.e.r. geen normen die gehandhaafd kunnen worden. De berekeningen en analyses uit de m.e.r. zijn gebruikt om de uiteindelijk vast te stellen 35 Ke-geluidscontour voor het civiele luchthavenluchtverkeer in het Luchthavenbesluit Eindhoven te kunnen bepalen. Dat is de wettelijke geluidscontour die in combinatie met een zogenoemde medegebruiksvergunning de norm stelt aan het gebruik van de vliegbasis Eindhoven door Eindhoven Airport. In de Nota van Toelichting bij het Luchthavenbesluit Eindhoven staat in hoofdstuk 8 beschreven hoe de regels met betrekking tot de geluidsbelasting moeten worden gehandhaafd: de gegevens omtrent het feitelijk gebruik worden jaarlijks herleid tot contouren die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven. Deze jaarcontouren worden getoetst aan de in het luchthavenbesluit vastgestelde geluidscontour. Wanneer de geluidscontour dreigt te worden overschreden, geeft de Militaire Luchtvaart Autoriteit namens het bevoegd gezag een waarschuwing. Bij werkelijke overschrijding van de grenswaarde zal het bevoegd gezag maatregelen voorschrijven om de geluidsbelasting terug te brengen binnen de grenswaarden.

Handhaving richt zich dan ook primair op het binnen de geluidscontour houden van de werkelijke geluidsbelasting. Deze wordt met behulp van een rekenkundig model jaarlijks, achteraf, vastgesteld. Ten einde gedurende het jaar te kunnen sturen op de ontwikkeling van de geluidsbelasting, wordt de werkelijke geluidsbelasting sinds dit jaar per kwartaal gemonitord.

Vraag 8

Kunt u toelichten welke instrumenten u meer in het algemeen ter beschikking staan om het naleven van m.e.r.»s van Nederlandse luchthavens te handhaven?

Antwoord 8

Een m.e.r. is bedoeld als instrument om besluitvorming voor te bereiden en te ondersteunen. Zoals in antwoord 7 al is opgemerkt worden berekeningen uit het m.e.r. gebruikt om de geluidscontour te bepalen. De in een luchthavenbesluit vastgestelde geluidscontour wordt vervolgens gehandhaafd.

Vraag 9

Kunt u aangeven hoe de afwikkeling van deze klachten wordt meegenomen in de uitwerking van de proefcasus Eindhoven Airport?

Antwoord 9

De belangrijkste klachten van de omgeving, waaronder de baanverdeling en vertrekroutes, hebben centraal gestaan bij het onderzoek naar hinder beperkende maatregelen dat door de proefcasus Eindhoven Airport gezamenlijk met o.a. de bewonersorganisaties is opgezet. Daarnaast wordt in de Proefcasus Eindhoven Airport tevens een voorstel voor de inrichting van een permanente participatie- en overlegstructuur uitgewerkt, waarbij ook naar het aspect van de klachtenmelding zal worden gekeken.