

Vragen van raadslid B.Gerard (SP) over en naar aanleiding van het Decisiorapport aangaande de mogelijke uitplaatsing van vluchten van Schiphol naar Eindhoven en de gevolgen daarvan

Eindhoven, 10 april 2009

Geacht College,

Parallel aan en in wisselwerking met de onderhandelingen aan de “tafel van Alders” in de regio Schiphol is een studie verschenen “Quick Scan Maatschappelijke Kosten en Baten voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn”, in de volksmond het Decisiorapport (naar het leidende bureau bij de tot stand koming ervan). Het dateert van 4 september 2008. (*Het rapport is op te vragen op www.crosnet.nl, tab Alderstafel, tab rapporten, tab MKBA Quick Scan*). In het rapport is de MER voor het gebied rond Schiphol verwerkt, is een NEtwerkAnalyse (NEA) verwerkt die opgesteld is door de luchtvaartsector, en is aanvullend onderzoek gedaan naar de milieu- en andere effecten bij de regionale luchthavens.

Het Decisiorapport moet gezien worden als de theoretische basis onder het optreden van Alders. Door het Decisiorapport te analyseren kan men een redelijke indruk krijgen van wat de gevolgen van de uitbreiding van het vliegverkeer zou zijn.

Ik heb enige tijd doorgebracht met het bestuderen van het rapport. Binnen zijn beperkingen is het een soms matig tot redelijk geschreven rapport, dat last heeft van inconsistenties vanwege de manier waarop het tot stand gekomen is. Ook is het op essentiële punten niet duidelijk.

Waar het niet duidelijk is, zal ik aanvullend andere rapporten citeren zoals bijv. het advies, dat dhr. Alders over Schiphol uitgebracht heeft, en de gemeentelijke visie op de externe veiligheid..

Die beperkingen gaan erg ver. Zoals wel vaker bij dit soort rapporten, zit de zwakte in de aannames en in de smalle vraagstelling, en zou de kracht moeten zitten in de logica die daarop volgt. Sommige van deze aannames hebben een politieke strekking, andere zijn meer technisch van aard.

Zelf beperk ik mij tot variant 4a3., waarin in Eindhoven 35.000 vluchten extra uitgeplaatst worden (naast 25.000 in Lelystad). Dit is het aantal dat Alders uiteindelijk hanteert. Zoals bekend komt dat neer op een verdrievoudiging van het aantal vluchten. Het kan echter geen kwaad om te vermelden dat het Decisiorapport ook varianten doorrekent, waarin Eindhoven Airport 60.000 extra vluchten krijgt.

Op de 35000 : 25000 verhouding baseer ik in mijn verhaal bij opgetelde aantallen een verdeelsleutel van 60% versus 40% tussen Eindhoven en Lelystad. Dit is een soort gemiddelde schatting.

De doelstelling van het rapport is om

- 1) Uit te gaan van de tot voor kort gebruikelijke groei van de luchtvaart
- 2) In kaart te brengen wat de gevolgen zijn van het nulalternatief (doorgroei tot 520.000 vliegbewegingen op Schiphol). In dit alternatief vindt op Eindhoven Airport alleen de autonome groei plaats van wat nu bestaat
- 3) In kaart te brengen wat de gevolgen zijn van doorgroei naar 600.000 vliegbewegingen, en om hierbij vijf varianten te vergelijken, met als meest relevante:
 - een nulvariant
 - volledige doorgroei op Schiphol,
 - doorgroei op Schiphol tot 540.000 en uitplaatsing van 60.000 vluchten in achtereenvolgend variant 4a1: de verhouding Eindhoven staat tot Lelystad 60.000 vs 0; variant 4a2: 0 vs 60.000; variant 4a3: 35.000 vs 25.000
 - doorgroei op Schiphol tot 500.000 en uitplaatsing van 60.000 vliegbewegingen op Eindhoven en 40.000 op Lelystad.
- 4) Om een rangorde aan te brengen in deze varianten door ze om te rekenen naar geld

Een greep uit de aannames:

- 1) De onzekerheden brandstofprijzen, de klimaatverandering, de ontwikkeling van de luchtvaartnetwerken, van de toekomst van het low cost – segment, en van de bedrijfsstrategie van Air France hebben geen grote invloed op de uitkomsten (blz 5)
- 2) Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen brengen slechts objectieve en belangeloze uitspraken naar buiten
- 3) Er is geen kredietcrisis (blz 2)
- 4) Tot ca 540.000 vliegbewegingen moet de markt vraag op Schiphol geacommodeerd worden (blz 5 t/m 12)
- 5) Het voor Schiphol onaanvaardbaarste deel van de vliegbewegingen, het leisuresegment (vakantiecharters en een deel van het Low Cost/Low Fareverkeer), wordt uitgeplaatst. In variant 4a3 zijn dat alleen maar vakantiecharters (blz 7). In de berekeningen wordt aangenomen dat met dezelfde toestellen op dezelfde tijden wordt gevlogen (blz 13)
- 6) De “nacht” wordt gedefinieerd als de periode van 23.00 – 07.00 uur (blz 13 voetnoot).
- 7) Maar in het Decisierapport wordt de mogelijkheid opgehouden dat die toestellen op andere tijden gaan vliegen, en wel volgens de markteisen van de leisuremarkt (blz 13 voetnoot). Uit het Schipholadvies van Alders, dat o.a. geciteerd wordt in de opdrachtbrief van minister Eurlings aan Alders als start voor zijn optreden in onze regio (blz 4, voetnoot) komt naar voren, dat dit marktmodel vliegbewegingen **vereist** van 06.00 tot 24.00 uur. Deze eventuele verruimde tijden zijn nog niet in de Decisieberekeningen meegenomen. Nacht- en ochtend – en avondvluchten worden in de Lden-norm verwerkt met een gewichtsfactor. Nachtvluchten tellen voor 10. (Avond en ochtend voor gemiddeld 8.) (blz 13)
- 8) Het bestaande civiele gebruik van Eindhoven Airport is overwegend “leisure” (vakantiecharters). Eindhoven Airport kent daarbij geen eigen autonome groei.
- 9) Het militaire gebruik van Welschap blijft bestaan, maar de groei van het civiele segment leidt niet tot een groei van de totale geluidsruimte. M.a.w.: eerst wordt de nog niet gebruikte civiele geluidsruimte opgemaakt, en daarna zou Defensie moeten inleveren. De ruimte van Defensie is daar groot genoeg voor. (blz 13 en 21).
- 10) Eindhoven Airport wordt ontsloten met een 2*2 – weg en met een trein of lightrail – verbinding met station (blz 21-22)
- 11) Reistijdwinst wordt in geld uitgedrukt volgens de methode van SEO: 1 uur reistijd op €53 (zakelijk) en €22 (particulier); en 1 uur wachttijd € 22 resp 8). Deze keuze wordt onderbouwd door naar literatuur te verwijzen, waarin zeer uiteenlopende waardes gehanteerd worden (blz 73-74)
- 12) Gezondheidseffecten zijn niet direct kwantificeerbaar, maar worden in het model ingeboekt als een daling van de waarde van een woning, en wel volgens een model van het CPB en RIVM. Dit model wordt niet nader uitgelegd. Er wordt verwezen naar literatuur. Ook de samenstellers van het rapport betwijfelen of deze methode correct is, maar “er is niets beters”.
- 13) Een mensenleven telt voor 2,4 miljoen (gebaseerd op het SWOV) (blz 75)
- 14) Geluidseffecten zijn gekoppeld aan de 48 Lden – contour (blz vii samenvatting)
- 15) De 58 Lden (dB) contour wordt in praktijk gelijkgesteld aan de “oude” 35 Kosteneenhedencontour (Ke-contour). De 48 Lden-contour wordt in praktijk gesteld aan de oude 20 Ke-contour. Dit is ongeveer juist.
- 16) Wb de emissies: er worden reductie-eisen gesteld (tot op welk niveau staat er niet duidelijk bij). Hier staat een aantal Euro’s/ton voor. Emissieberekeningen blijven beperkt tot CO2, NOx en SO2. Men geeft geen analyse van fijn stof en Vluchtige Organische Stoffen (vette aanslag en kerosinestank). (blz 35)
- 17) Er wordt gesaldeerd over 100 jaar. Het verschil met het gesaldeerde nulalternatief wordt gepresenteerd, overigens niet altijd consequent. De salderingstechniek (een Netto Contante Waarde – berekening) wordt niet expliciet uitgelegd.
- 18) Ruimtelijke gevolgen als het niet kunnen bouwen van nieuwe wijken en de waardedaling van grond wordt voor de civiele luchtvaart de 58 Lden – contour gebruikt. Deze valt samen met de bestaande wettelijke norm. Bovenwettelijke afspraken (zoals afzien van bebouwing binnen de 20 Ke – contour) worden niet doorgerekend. (blz 33-34)
Defensie blijft in Ke rekenen. Het is zeer moeilijk om deze systemen samen te voegen. De contouren in het rapport zijn dan ook alleen voor de civiele luchtvaart. Een totaalplaatje voor Defensie en civiel samen ontbreekt in het Decisierapport.

Vanuit deze beginpositie komt het rapport tot de volgende uitkomsten (nog eens, t.o.v. de nulvariant waarin in Eindhoven niets extra's gebeurt), gebaseerd op variant 4a3 (een greep daaruit):

- 1) Het stelsel van aannames leidt ertoe dat de totale balans positief is. De opbrengsten van de diverse varianten lopen uiteen van 2,7 tot 4,3 miljard Euro, opgeteld over 100 jaar. Uitplaatsing naar Eindhoven scoort het slechtst (blz v samenvatting). **Als** er al uitgeplaatst wordt, scoort Lelystad op meerdere fronten beter. Doorgroeien op Schiphol scoort dan nog beter.
- 2) Het positieve saldo van 4,17 miljard, opgeteld over 100 jaar, wordt volledig gedomineerd door drie posten: de in geld omgerekende reistijd (3,26 miljard); de exploitatie van de luchthaven (-0,14 + 0,43 miljard), en de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen (0,42 miljard). Afwijkende aannames mbt de verhouding zakelijk-privé leiden tot een heel andere opbrengst. Alle maatschappelijke bijdragen aan het saldo zijn negatief, m.u.v de arbeidsmarkt, die opgeteld over 100 jaar op 196 miljoen uitkomt (dus ca 2 miljoen per jaar). (blz v samenvatting en 63). Van deze bedragen is grofweg 60% toe te rekenen aan Eindhoven.
- 3) Het maatschappelijk saldo zonder de werkgelegenheid is – 354 miljoen (dus ca 3,5 miljoen per jaar). (blz v samenvatting en 63). Deze effecten drukken op de bevolking en de overheden in de regio (grofweg 60% Eindhoven, 40% Lelystad).
- 4) Het aantal werkelijk nieuwe banen in de regio Eindhoven is ca 60% van 700 = ca 400 banen. Het gaat hier vooral om laaggeschoolde functies. De categorie “werkgelegenheidseffecten” is veel groter, maar het overgrote deel hiervan betreft verschuivingen binnen de bestaande werkgelegenheid. Overigens zou een deel van deze banen ook gerealiseerd zijn bij volledige doorgroei op Schiphol. (blz 39 t/m 42 en 53-54)
- 5) De effecten op het vestigingsklimaat zijn niet hard te maken. Bedrijven met internationale contacten hebben geen baat bij de uitplaatsing. Dit mede omdat alleen vakantiecharters uitgeplaatst worden en de bereikbaarheid van de regio al goed is. (blz 53 en 54)
- 6) De waarde van de grond binnen de 58 Lden – contour rond Welschap daalt eenmalig met 23 miljoen (blz 34 en 53)
- 7) De waarde van natuurgebieden daalt, maar dat is niet te berekenen (blz 34)
- 8) De bestrijding van de drie emissiegassen in Eindhoven kost 1,9 miljoen per jaar (blz 53)
- 9) Er worden geen extra kosten voor woningisolatie opgevoerd op basis van de argumenten dat die isolatie wettelijk gekoppeld is aan de 35 Ke – zone, dat die zone lang niet wordt volgevolgen, en de woningen, die daarbinnen liggen, al door Defensie geïsoleerd zijn. (blz 52). In hoeverre de hieraan ten grondslag liggende aanname houdbaar is, moet blijken.
- 10) De Lden contouren, die in het Decisiorapport getekend worden, strekken zich wel degelijk uit tot ver voorbij de bestaande militaire gebruiksruimte. De achterliggende keuzes en aannames worden in het Decisiorapport niet expliciet benoemd. Het ziet er naar uit dat Decisio de eigen aanname niet gelooft dat Defensie inkrimpt, en dat Decisio vervolgens een civiel contourenpatroon tekent waarbij men het bestaande Ke-contourenpatroon van Defensie nog moet optellen.
- 11) De 48 Lden-contour (die grofweg samenvalt met de 20 Ke-contour als de oude eenheden waren gebruikt) loopt ongeveer van bijna Zijtaart bij Veghel tot voorbij Eersel, en omvat in de breedte het ZuidOostelijk deel van Best , een groot deel van Acht, en het NoordWestelijk deel van de Achtse barrier (blz52). Een flink deel van Son en Breugel, de Noordrand van Dommelen en Valkenswaard, geheel Oerle en Nijnsel en de Noordrand van Eersel, alsmede een aantal kleinere dorpen liggen binnen dit gebied. Ook de nieuwbouwlocatie Sonniuswijk en de westrand van Waterrijk vallen eronder. Deze lijst is mogelijk niet volledig (bijv. tav de Kempendorpen).
- 12) Het aantal bestaande huizen, dat rond Welschap binnen de nieuwe 48 Lden-contour komt te vallen, wordt in het Decisiorapport niet expliciet gepresenteerd. Het Decisiorapport geeft somcijfers over Schiphol, Eindhoven en Lelystad samen in de verschillende varianten. Door deze uitkomsten te combineren en te analyseren (waartoe het rapport bepaald niet uitnodigt), en onder aanname dat de woningdichtheid in de polder bij Lelystad klein is, komt men er uiteindelijk op dat het overplaatsen van 35.000 vluchten naar Eindhoven in onze regio alleen bewerkt dat er ongeveer 16000 bestaande huizen binnen de nieuwe 48 Lden – zone komen te vallen, die op basis van de huidige ontwikkeling van het vliegveld daar niet onder gevallen zouden zijn. Nieuw te bouwen woningen zijn hierin nog niet meegenomen. (Bij volledige uitplaatsing naar Eindhoven zou dit aantal ca 25000 zijn).(blz 49 en 62)

Analoog redenerend is het aantal bestaande huizen dat rond Welschap binnen de nieuwe 58 Lden contour komt te vallen ongeveer 145. Bij volledige uitplaatsing naar Eindhoven zou dit aantal ongeveer 240 zijn. 58Lden is ongeveer 35Ke, de wettelijke grens voor woningisolatie. De 145 woningen zijn al geïsoleerd door Defensie, het verschil tussen 240 en 145 moet geïsoleerd worden.

- 13) Geluidsoverlast door de luchtvaart kan leiden tot slaapverstoringen en daardoor tot hoge bloeddruk en concentratieverlies. Medische methodes om dit te objectiveren zouden niet geschikt zijn voor een studie als deze (blz 31). Dit wordt niet uitgelegd en bij Schiphol was men wel in staat het verband te meten tussen hoge bloeddruk en lawaai-belasting (blz 31 voetnoot). In plaats daarvan wordt dit leed gekwantificeerd doordat de woning, waarin men dit fenomeen ondergaat, minder waard wordt. De waarde van de woningen rond Welschap daalt zodoende eenmalig met 79 miljoen (blz 32 en 53)
- 14) 48 Lden leidt tot ca 15% hinder en 5% ernstige hinder (onderzoek rond Zestienhoven Rotterdam). 58Lden leidt tot 35% hinder en 15% ernstige hinder.
- 15) Het aantal extra slaapverstoorden zal in Eindhoven (in variant 4a3) ca 10.700 zijn, het aantal ernstig gehinderden ca 8800 (blz 32-33). Gehinderden in nieuwbouwplannen tellen hierbij niet mee (blz 33)
- 16) Externe veiligheid – maatregelen kosten geen geld (blz 53). Volgens het Decisiorapport komen er nauwelijks of geen extra huizen binnen de 10^{-6} – contour te liggen. Dit kan echter alleen door nadere bewerking van de cijfers worden vastgesteld. Expliciete cijfers voor Eindhoven alleen, behalve dan dat het geen geld kost, ontbreken. (blz 62).
Helemaal geloofwaardig klinkt het verhaal niet. In het recente gemeentelijke beleidsstuk “Visie externe veiligheid – risico’s de maat genomen” staat (op basis van de bestaande situatie) de 10^{-6} – contour van Eindhoven Airport aangegeven (plaatsgebonden risico). Deze valt in grote lijnen samen met de 53 Lden – contour in de nulvariant. In variant 4a3 (35000 extra vliegbewegingen) heeft het gebied binnen de 53Lden-variant een 3 * zo grote oppervlakte (de oppervlakte gaat dus grofweg lineair met het aantal vliegbewegingen, zolang dat op dezelfde tijden van de dag plaatsvindt). Als er ook maar enige gelijkenis is tussen de rekengrondslagen van beide verschillende grootheden, zou de oppervlakte binnen de nieuwe 10^{-6} contour ook ongeveer 3* zo groot moeten zijn (ook lineair). Gegeven dat het aantal extra woningen binnen de (veel kleinere) 58 Lden – contour door het opschuiven van de contourgrens al 145 is, is het moeilijk voorstelbaar dat het Decisiorapport hier gelijk heeft. Het klinkt alsof Decisio hier geen onderzoek gedaan heeft, maar slechts gemakzuchtig dingen heeft aangenomen..

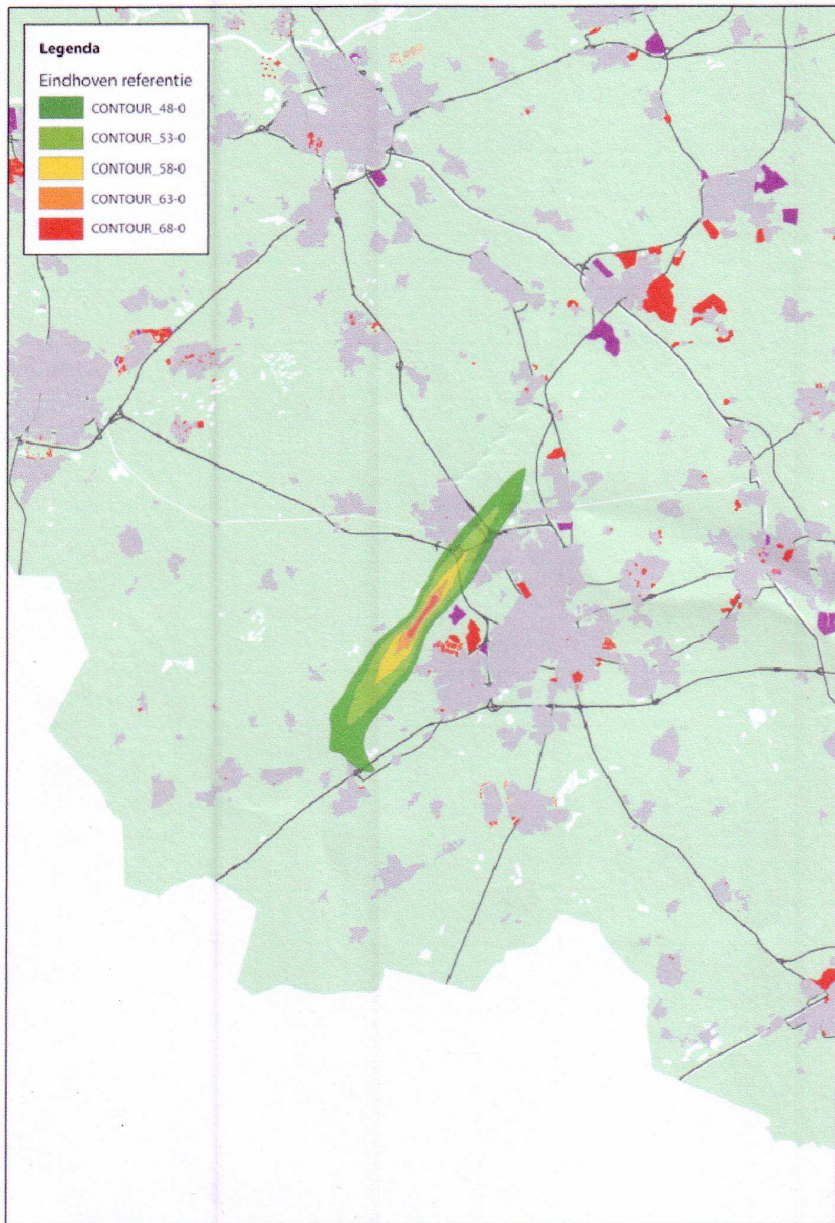
Bovenstaande analyse leidt mij tot de volgende vragen aan uw College:

- 1) Kan het College instemmen met de feitelijke inhoud van bovenstaande beschrijving van het doel, de aannames en de bevindingen van het Decisiorapport?
- 2) Heeft het College een politiek oordeel over een basisgedachte onder het rapport, namelijk dat de groei van de luchtvaart vraagvolgend (en dus niet vraagafremmend) geaccommodeerd moet worden op Nederlandse vliegvelden?
- 3) Heeft het College een politiek oordeel over een andere basisgedachte onder het rapport, namelijk dat binnen dit uitgangspunt een rangorde moet worden vastgesteld door allerlei zaken om te rekenen tot geld?
- 4) Is het College het eens met de manier waarop dat gebeurt?
- 5) Het Decisiorapport is gebaseerd op een aantal aannames van algemene maatschappelijke aard, zoals hierboven weergegeven in aanname 1,2 en 3. Heeft het College een politiek oordeel over de zinvolheid ervan in de huidige economische omstandigheden?
- 6) De varianten waar Eindhoven bij betrokken is, scoren het slechtst. Is dit voor het College geen reden om er bij het Rijk op aan te dringen de overloop van Schiphol in Lelystad te concentreren?
- 7) De netto contante waarde – berekening over 100 jaar wordt gedomineerd door de in geld omgerekende reistijd naar vakantiebestemmingen, de exploitatie van het vliegveld en van de luchtvaartmaatschappijen. Daardoor valt de balans positief uit. Alle andere kosten, die op de diverse overheden of op de omwonenden drukken, vallen negatief uit, m.u.v. een bescheiden bijdrage aan werkgelegenheid (zie vraag 8). De lusten liggen dus bij een geheel andere doelgroep dan de lasten. Vindt het College dit politiek aanvaardbaar?

- 8) De netto contante waarde van de werkgelegenheid (opgeteld over 100 jaar +196 miljoen Euro) is een stuk kleiner dan de (op dezelfde manier bepaalde) maatschappelijke kosten (- 354 miljoen). Het gaat dan om ca 700 werkelijk nieuwe, laaggeschoolde, banen. Van alle getallen moet ca 60% aan Eindhoven toegerekend worden.
Is het College het met de SP eens dat het effectiever lijkt om dezelfde werkgelegenheid zonder uitbreiding van het vliegveld te realiseren, dus rechtstreeks?
- 9) Is het College verrast door de stelling van het Decisiorapport dat de uitbreiding van het vliegverkeer geen aantoonbare verbetering van het vestigingsklimaat en de vastgoedmarkt in onze regio met zich meebrengt?
- 10) Hoe gaat het College om met de eenmalige waardedaling van de grond binnen de 58 Lden-contour van 23 miljoen? Heeft dit consequenties voor het Eindhovense grondbedrijf en voor de OZB-opbrengst? Worden particulieren hiervoor gecompenseerd?
- 11) Medische problemen „ veroorzaakt door het toegenomen lawaai, worden in geld “gewaardeerd” doordat de woning, waarin dit probleem optreedt, minder waard wordt. Een opmerkelijk verband, dat leidt tot een collectieve eenmalige waardedaling van woningen van 79 miljoen. Heeft het College een politiek oordeel over de aanvaardbaarheid van deze boekhoudkundige aanpak?
- 12) Leidt deze waardedaling tot een lagere OZB-opbrengst? Kunnen er planschadeclaims binnenkomen?
- 13) Wat vindt het College van de gedachte om de GGD advies uit te laten brengen over de blijvende hinder en slaapverstoring, waar ca 10.000 mensen permanent extra last van krijgen?
- 14) Hoe gaat het College de bestrijding van de drie emissiegassen CO₂, NO_x en SO₂ financieren? En welke aanpak van Vluchtige Organische Stoffen en fijn stof staat het College voor ogen?
- 15) Het Decisiorapport baseert zich aan de ene kant op de aanname dat de voorgenomen groei van het vliegverkeer binnen de bestaande militaire geluidsruimte (22,2 km²) kan plaatsvinden. Aan de andere kant echter publiceert het rapport nieuwe civiele contouren, die veel groter zijn dan de bestaande militaire contouren. Het verschil wordt in het rapport niet uitgelegd. Een interpretatie mijnerzijds is dat de discrepantie enerzijds voortvloeit uit de overstap van de Kosteneenheden (Ke) naar de nieuwe, in de burgerluchtvaart verplichte, eenheid Lden. De discrepantie lijkt er echter ook uit voort te vloeien dat het Decisiorapport niet gelooft dat Defensie plaats wil maken. Er is hier blijkbaar verschil tussen de woorden “kan” en “zal” plaatsvinden. Een andere reden zou kunnen zijn, dat Defensie weigert op de Lden over te gaan en in de Ke blijft hangen, waardoor de geluidszones niet op te tellen zijn. Er is hier veel onduidelijk.
Kan het College uitleggen waarom de nieuwe civiele contouren niet binnen de bestaande militaire geluidsruimte getekend zijn, en wat in de onderhandelingen de ervaringen met Defensie zijn?
- 16) De 58 Lden – contour komt ongeveer overeen met de vroegere 35 Ke – contour. Daaraan zijn strakke ruimtelijke beperkingen verbonden. Binnen deze contour liggen geen voorgenomen woningbouwlocaties, zegt Decisio, en dat kan kloppen.
De 48 Lden – contour kan ongeveer gelijkgesteld worden met de oude 20 Ke – contour. Aan deze contour zijn geen wettelijke consequenties in ruimtelijke zin vastgeknoopt. De gemeente Eindhoven echter gaat er tot nu toe bovenwettelijk van uit, dat zij niet binnen genoemde 20 Ke-zone nieuwbouw neerzet. Binnen deze contour echter ligt de westrand van Waterrijk, een groot deel van Acht en het Noordwestelijk deel van de Achtse Barrier. Betekent dat nu dat deze wijken geheel of gedeeltelijk op slot gaan voor nieuwbouw?
- 14) Bij ons weten wordt er over het wel of niet realiseren van nieuwbouwwijken binnen de oude 20 Ke-norm/nieuwe 48 Lden-norm binnen verschillende gemeentes in de regio verschillend gedacht. Gegeven het verloop van de nieuwe 48 Lden - contour, kan de BOR-lokatie Sonniuswijk nog gebouwd worden?
- 15) Bij de commissiebehandeling van de nota “visie externe veiligheid – de risico’s de maat genomen” verdedigde wethouder Fiers de in de nota opgenomen aanbeveling, dat de 10⁻⁶ contour plaatsgebonden risico binnen de perceelsgrens van de inrichting moest komen te vallen. Dat is in lijn met de ambities van de categorie B – inrichtingen, waartoe het vliegveld in deze nota gerekend wordt. Bij de behandeling zei de wethouder, waarschijnlijk grappenmakend, dat ze daartoe het hek op de perceelsgrens zou verplaatsen. Nu ligt de meest noordoostelijke punt van de

- bestaande contour in het bosgebied tussen Best en Son. Gaat de wethouder met deze buurgemeenten in overleg over het plaatsen van een Eindhovens hek?
- 16) De meest logische aanname is dat een verdrievoudiging van het aantal vliegbewegingen leidt tot een drie maal zo grote oppervlakte binnen de 10^{-6} contour PR. Anders dan in de ambitie, komt de contour dus nog verder van de perceelsgrens af te liggen. Binnen de contour gelden behoorlijk stringente beperkingen op het gebruik van de ruimte.
Kan het College uitleggen hoe de voorgenomen uitbreiding van het aantal vliegbewegingen past bij het Eindhovense externe veiligheid – beleid?
- 17) Bij het debat over de vestiging van een base op Eindhoven Airport (begin 2008) heeft de Raad formeel ingestemd met de volgende beperkingen op de openingstijden:
- a) Standaard is de luchthaven geopend van 07.00 – 23.00 uur
 - b) Alleen 3 tot 6 vliegtuigen van base-maatschappijen, die aan bepaalde strikte technische eisen voldoen, mogen op zaterdag, zondag en feestdagen om 07.00 uur vertrekken. Vliegtuigen van base-maatschappijen mogen tot 24.00 uur in glijvlucht landen.
- Houdt het College nog steeds vast aan deze raadsuitspraak?

Figuur 6.2: Geluidcontouren Eindhoven in het nulalternatief



35000 } incl. bestaand
 } es ma
 } civiel
excl. Defensie

ur 6.4: Geluidcontouren Eindhoven in alternatief 4a3

