

De tien geboden voor Eindhoven Airport (vs0)

- 1) Schiphol blijft op de achtergrond. Onze regio blijft zelf de baas op Eindhoven Airport.
- 2) De bestaande regionale overeenkomst blijft onverkort van kracht tot er een nieuwe is.
- 3) GLOBE blijft borg staan voor de uitvoering van de bestaande en een nieuwe Regionale Overeenkomst.
- 4) Het vliegveld wordt selectief gebruikt: eerst komt zakelijk verkeer aan de beurt, dan pas vakantievluchten.
- 5) De geluidsruimte voor de burgerluchtvaart blijft zo ver mogelijk onder de 4,74 km².
- 6) De geluidsruimte voor de burgerluchtvaart en het militaire verkeer samen blijft onder de 8,0 km².
- 7) Het geluid wordt daadwerkelijk gemeten door een onafhankelijke instantie.
- 8) Vluchten in de vroege ochtend en de late avond op zaterdag en zondag zijn niet nodig voor een zakelijk vliegveld. Nachtvluchten blijven verboden.
- 9) De milieueffecten van de groei van het luchtverkeer op Eindhoven Airport worden op korte termijn volledig gecompenseerd. Binnen 10 jaar wordt alle vliegverkeer naar en van Eindhoven Airport klimaatneutraal.
- 10) Eindhoven Airport dient op de eerste plaats een maatschappelijk doel, zoals bij een Nutsbedrijf

(voor een toelichting zie ommezijde)

Deze verklaring wordt gesteund door K. Kopinga (voorzitter Belangenvereniging Omwonenden Welschap), B.Elkerbout (Brabantse Milieufederatie), B.Gerard (SP Eindhoven), W. de Jonge (CDA Veldhoven), J. van Zijl (Groen Links Eindhoven), H.Daalder (Trefpunt Groen Eindhoven), M. van Lisdonk-Jacobs (CDA Veldhoven), T.Peer (PvdA Veldhoven), N.Piket (Belangenvereniging Grasrijk Oost), D. van Lith-Woestenburg (CDA Eersel), M-Schreurs (D66 Eindhoven), E.Roemer (2^{de} Kamerlid SP), J.Rooijackers (PvdA Veldhoven), J.Martens (Groen Links Prov.Staten); N.Heijmans (SP Prov. Staten), G.Jonkers (GBV Veldhoven), H. vd Looij (GBV Veldhoven), L.Kanen (SP Veldhoven), M.Kootkar (Fractie Kootkar Veldhoven), A.Vliegthart (1^{ste} Kamerlid SP); Dwaaltuin 't Oerse Zand; A. de Jong (VSA Veldhoven), J. van Ham (CDA Eersel), S.Putmans (SP Oirschot), H. van Summeren-van Aken (CDA Eersel), E.Stravers (CDA Eersel), Rik Spooren (CDA Eersel),

[\(zie website\)](#)

Ook ik steun deze verklaring (opsturen naar het adres op ommezijde)

Naam :

Adres :

Woonplaats :

Email :

Kijk en reageer op www.de10gebodenvoorea.nl

Toelichting:

Welschap is een militair vliegveld met burgermedegebruik door Eindhoven Airport. Dat is een NV waarvan Schiphol 51% van de aandelen heeft, en Eindhoven en de provincie elk 24,5%.

Bovenop de landelijke wetten is er rond Eindhoven Airport een Regionale Overeenkomst. Dat is een contract tussen de gemeenten Eindhoven, Veldhoven, Best, Eersel en Oirschot, de provincie, Eindhoven Airport, de Belangenvereniging Omwonenden Welschap en de Brabantse Milieu Federatie. Daarin mag de burgerluchtvaart binnen zekere grenzen groeien. Om de overeenkomst uit te voeren hebben de contractanten het overlegorgaan GLOBE opgericht. Daarin geldt unanimititeit van besluitvorming.

Sterke economische en politieke krachten willen de burgerluchtvaart uitbreiden.

Eenzijds zijn deze krachten in onze regio zelf geworteld. Ze hanteren dan vooral economische argumenten, bijv. Brainport. Hiervoor begrip voor op te brengen. De vraag is wel hoever dat begrip gaan moet. Een nieuwe Regionale Overeenkomst is bespreekbaar. De oude loopt in 2014 af en bevat geen milieubepalingen over stof en broeikasgassen. Deze discussie moet op een nette manier gevoerd worden met ALLE contractanten van GLOBE. Het kan dus niet zo zijn dat een deel van de contractanten eenzijdig probeert een nieuwe overeenkomst door te drukken, zoals begin 2008 gebeurde. Het overleg over een nieuwe overeenkomst moet zich richten op de belangen van ONZE regio. Het gaat dan over ONZE kosten en ONZE baten.

Anderzijds roert ook Schiphol zich krachtig. Schiphol bereikt de grenzen van de groei. Daarom wil Schiphol, gesteund door het kabinet en de meeste politieke partijen, verdere groei opvangen op regionale luchthavens. Dat betekent tienduizenden extra vluchten op Welschap. Het gaat dan om de categorie waar Schiphol zelf het minste aan heeft, met name goedkope charters. Deze krachten hebben hun basis in Amsterdam en Den Haag. Het gaat dus om ONZE kosten en HUN baten.

Vandaar dat de hamvraag is wie er straks op Eindhoven Airport de baas is.

De geluidsruimte rond vliegvelden wordt gemeten in Kosteneenheden (Ke). De oppervlakte binnen de 35 Ke-lijn in km² heet de geluidsruimte. (Binnen de 35 Ke-lijn heeft 25% van de bevolking ernstige hinder, binnen de 20 Ke-lijn is dat 10% enz.).

Wat Defensie in praktijk gebruikt is officieel niet bekend, maar wordt op ca 3 km² geschat. (Wat Defensie **mag** gebruiken is overigens veel meer.)

Eindhoven Airport gebruikt nu in praktijk 3,35 km². Dat mag in de bestaande overeenkomst doorgroeien naar 3,85 km² in 2014. De nieuwe wetgeving staat 4,74 km² toe. De inzet van deze verklaring is om daar in een nieuwe regionale overeenkomst zover mogelijk onder te blijven. Een beperkte groei wordt aanvaard.

Een postzegel
is niet nodig
(mag wel)

Aan de actie

“De tien geboden van Eindhoven Airport”

Antwoordnummer 10594

5600 WB Eindhoven