

Zitting 1976–1977

14 359

Vliegveld Welschap

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN DEFENSIE¹

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 4 februari 1977

Overeenkomstig eerdergedane toezeggingen zou door de ondergetekenden overleg worden gepleegd met uw commissie, alvorens een definitieve beslissing wordt genomen met betrekking tot de aanwijzing van het luchtvaartterrein Eindhoven, verband houdende met het voorstel tot aanleg van een gedraaide baan.

Ten behoeve van dat overleg bieden wij u hierbij aan een Nota betreffende Welschap, waarin een uitgebreid overzicht van de onderhavige kwestie is gegeven.

De ondergetekenden zullen het op hoge prijs stellen indien het in de aanhef bedoelde overleg spoedig kan plaatsvinden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. E. Westerterp

De Minister van Defensie,
A. Stemerdink

¹ Deze brief is oorspronkelijk gericht aan de vaste Commissie voor Defensie, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Waterstaat en Milieuhygiëne en aan de bijzondere commissie voor wetsontwerp 13 130 (wijziging luchtvaartwet).

NOTA BETREFFENDE WELSchAP

A. Voorgeschiedenis

De vliegbasis Eindhoven was reeds vroeg een bron van klachten over geluidhinder, veroorzaakt door het militaire luchtverkeer.

In 1968 heeft de toenmalige Minister van Defensie, mede naar aanleiding van deze klachten, als uitgangspunt voor nader overleg aangegeven dat de vliegbasis Eindhoven tot 1981 door de Koninklijke Luchtmacht overeenkomstig de bestaande bestemming in gebruik zou blijven; daarna zou worden afgezien van het gebruik van deze vliegbasis in vreedstijd behoudens incidenteel medegebruik. Vervolgens heeft het gemeentebestuur van Eindhoven, onder aanbod van de benodigde gronden, verzocht om, in plaats van de bestaande baan te renoveren, een nieuwe, gunstiger baan aan te leggen, waardoor de vorenbedoelde klachten zouden worden weggenomen. Navo-gelden bestemd voor de renovatie konden eveneens worden aangewend voor de aanleg van de gedraaide baan. Dit initiatief resulteerde in 1969 in de oprichting van de Stichting Vliegveld Welschap, met als doel het bevorderen van de ontwikkeling van het vliegveld Welschap voor de burgerluchtvaart met inachtneming van zo groot mogelijke waarborgen voor de veiligheid en de milieuhygiëne. Tussen de stichting en de toenmalige Ministers van Defensie, van Financiën en van Verkeer en Waterstaat, werd een aantal afspraken gemaakt over:

- a. de aanleg van een nieuwe baan in plaats van renovatie van de bestaande baan;
- b. de financiële consequenties;
- c. de overname van de exploitatie door de stichting op 1 januari 1981.

B. Financiële consequenties aanleg gedraaide baan

Overeengekomen werd, dat de Staat in casus het ministerie van Defensie:

- a. tegen betaling van een bedrag ad ± 3 644 000 aan de gemeente Eindhoven zou doen verkopen 100 ha van de niet meer benodigde rijksgrond van het bestaande vliegveld + 68 ha voor f 4 142 000 aan NV Philips. De overdracht hiervan zou geschieden voor een deel terstond na de gereedkoming van het nieuwe banenstelsel en voor wat betreft het resultaat in 1980;
- b. op door de gemeente Eindhoven en NV Philips nieuw verworven grond (± 150 ha) en voor een gedeelte op eigen grond (± 40 ha) zou aanleggen een banenstelsel met een startbaan ter breedte van 45 meter;
- c. de betaling van de bouwkosten van dit banenstelsel zou verrichten groot op ± f 23 000 000. De financiering hiervan zou als volgt geschieden:

Opbrengst verkoop rijksgrond ±	f	7 786 000
Een onverplichte bijdrage à fonds perdu van de NV Philips	f	4 214 000
Nato-bijdrage, oorspronkelijk bestemd voor renovatie van het bestaande banenstelsel	f	6 000 000
Bijdrage van de Stichting Vliegveld Welschap wegens verbreding en verzwaaring van de baan	f	5 000 000
	f	<hr/> 23 000 000

Indien de werkelijke bouwkosten meer zouden bedragen, zou de Staat in die meerdere kosten bijdragen voor 18/23 deel en de Stichting voor 5/23 deel;

- d. het beheer en het onderhoud voor zijn rekening zou verzorgen tot 1981;
- e. het civiele medegebruik van het nieuwe banenstelsel tot 1981 zou continueren;
- f. het banenstelsel in 1981 zou verkopen aan de Stichting Vliegveld Welschap tegen betaling van f 12 000 000 en om niet zou overdragen het Rijks-terrein, waarop het banenstelsel mede is aangelegd (vide punt b);

g. bij effectief gebruik als DOB² na 1980 landings- en startgelden zou betalen.

De gemeente Eindhoven, de NV Philips en de Stichting Vliegveld Welschap hebben zich daartegenover, ieder voor wat haar aangaat, verplicht:

I. de nu en te zijner tijd vrijkomende rijksgronden van de bestaande basis aan te kopen en daarvoor te betalen f 7 786 000;

II. de grond, benodigd voor het nieuwe banenstelsel, op de kortst mogelijke tijd te verwerven (voor zover die al niet verworven was); met uitzondering van de gronden in eigendom bij de gemeente Veldhoven zijn de voor het luchtvaartterrein benodigde gronden reeds verworven. Voor wat betreft de gronden van de gemeenten Veldhoven wordt opgemerkt dat reeds op 19 augustus 1970 de gemeente Veldhoven aan het bestuur van de Stichting Vliegveld Welschap heeft medegeedeeld in beginsel bereid te zijn tot de grondtransactie.

III. de Staat de bevoegdheid te verlenen op de onder II bedoelde grond een banenstelsel aan te leggen;

IV. de kosten aan de verbreding van de startbaan tot 45 meter begroot op ± 5 000 000 te betalen;

V. een bijdrage à fonds perdu te betalen van f 4 214 000;

VI. het 5/23 gedeelte te betalen van de werkelijke bouwkosten voor zover die de f 23 000 000 overschrijden;

VII. rente te betalen over f 12 mln. vanaf 1 september 1970 tot datum waarop zal worden betaald i.c. tijdstip waarop vaststaat dat project gerealiseerd wordt;

VIII. het banenstelsel in 1981 over te nemen tegen betaling van een bedrag ad f 12 000 000;

IX. na 1980 het onderhoud overeenkomstig de ICAO (International Civil Aviation Organization) voorschriften te verrichten en het beheer over het banenstelsel te voeren;

X. de geschiktheid van het banenstelsel na 1980 voor gebruik als DOB te handhaven;

XI. start- en landingsgelden voor het militair medegebruik na 1980 af te stemmen op het civiel medegebruik van militaire bases.

Ten slotte hebben Rijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), provincie, gemeente en bedrijfsleven toegezegd te participeren in het nadelig saldo van de exploitatiekosten van het vliegveld door de Stichting voor respectievelijk elk 25%.

Nieuwe kostenraming

De stijging van de bouwkosten heeft geleid tot de volgende nieuwe raming op basis van 1976:

² DOB = Deployment Operation Base, d.w.z. een vliegbasis, die in vreedetijd niet permanent belegd is met een gevechtseenheid, maar waarvan de plannen voorzien in een belegging door gevechtsvliegtuigen in bijzondere omstandigheden; voorzieningen voor het alsdan opereren zijn getroffen.

Bouwkosten			Hfl	40 000 000
Nato bedrage ¹	Hfl	3 800 000		
Verkoop Staatsgrond inclusief rente		18 000 000		
Bijdrage stichting oorspronkelijk		5 000 000		
	Hfl	26 800 000		
Verhoging bijdrage stichting i.v.m. meerkosten 5/23 x 17 mln. (zijnde 40–23 mln.)		3 700 000		
	Hfl	30 500 000	Hfl	30 500 000
Tekort			Hfl	9 500 000

¹ Aangezien bepaalde renovatiewerken aan het oude banenstelsel (te weten de parallelbaan, een gedeelte van de rijbaan en de drainage) geen langer uitstel gedoogden is van de oorspronkelijke Nato-bijdrage ter grootte van Hfl 5 691 364 een bedrag van Hfl 1 891 035 verbruikt, zodat thans nog resteert een bedrag van Hfl 3 800 329.

C. Verloop aanwijzingsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet

De aanwijzingsprocedure is overeenkomstig de vigerende wettelijke bepalingen uitgevoerd. De Commissie Aanwijzing Luchtvaartterreinen Eindhoven heeft in 1972 advies uitgebracht met betrekking tot de voorgenomen aanwijzing van het luchtvaartterrein Eindhoven, waarin onder meer een aantal beperkende voorwaarden zijn voorgesteld. Deze voorwaarden zijn:

- 2.1. door het beperken van het aantal en de soort van burgervliegtuigen die van het vliegveld Welschap gebruik maken, de lawaaibelasting buiten het op een kaart aangegeven gebied niet boven 35 Ke te laten uitstijgen;
- 2.2. het verbieden van burgervluchten tussen 23.00 en 06.00 uur;
- 2.3. het verbieden van burgervluchten op zaterdag en zondagen, met uitzondering van de geregelde lijndiensten en beperkt zakenverkeer, met dien verstande dat op deze dagen het aantal bewegingen niet hoger mag zijn dan een derde van het gemiddelde aantal bewegingen op een door-de-weekse-dag;
- 2.4. het nemen van technische maatregelen waardoor de lawaaibelasting zoveel mogelijk wordt beperkt.

De toepassing van sommige van deze voorwaarden roept bezwaren op aangezien deze ontwikkeling van het veld zodanig ernstig zou kunnen belemmeren dat geen uitzicht meer bestaat op een enigszins redelijke exploitatie.

Met betrekking tot het voorstel van genoemde commissie zij het volgende opgemerkt:

Ad 2.1

Tegen deze voorwaarde (normering 35 Ke) is door de eerstondergetekende aanvankelijk als bezwaar aangevoerd dat het onjuist was, vooruitlopend op de wettelijk te hanteren geluidhindernormen bij de toekomstige zonering rond luchtvaartterreinen alvast tot een incidentele norm te komen voor een bepaald luchtvaartterrein. Ten einde tegemoet te komen aan het te dien aanzien door de regio naar voren gebrachte verlangens, hebben de ondergetekenden tijdens het overleg met de regio op 30 maart 1976 medegedeeld dat zij bereid zijn als beleidsvoornemen de 35 Ke als grenswaarde voor aaneengesloten bebouwing te hanteren. Mede namens de tweede ondergetekende

is door de eerste ondergetekende bij brief onder kenmerk RLD/LT/L 22868 dd. 15 juni 1976 (copie bijgesloten) aan de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne onder meer medegedeeld dat wordt gedacht aan een grenswaarde van 35 Ke voor de geluidbelasting veroorzaakt door burgervliegtuigen voor de aaneengesloten bebouwing; een en ander in aansluiting op de circulaire van de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne aan de Provinciale besturen d.d. 19 juli 1974.

Ad 2.2

Ten aanzien van de voorwaarden voor het nachtgebruik hebben de ondergetekenden in bovengenoemd overleg met de regio een feitelijk verbod voor burgervliegverkeer tussen 23.00 en 06.00 uur toegezegd.

Ad 2.3

De derde voorwaarde is uit een oogpunt van het burgergebruik niet acceptabel daar – nog afgezien van de vraag of het praktisch uitvoerbaar is om te bepalen wie wel of niet op de weekenden van het veld gebruik mag maken – dit terrein door deze beperkingen slechts ten dele zal kunnen voldoen aan de regionale behoefte aan luchttransport.

Ad 2.4

Voorwaarde 2.4 is in zijn algemeenheid aanvaard.

D. Betekenis van het vliegveld Welschap voor de burgerluchtvaart

De vraag naar luchtvervoer in de diverse regio's van ons land heeft ertoe geleid dat momenteel beschikt wordt over een aantal infrastructurele voorzieningen voor de burgerluchtvaart in deze regio's. Het beleid is er dan ook reeds lang op gericht tegemoet te komen aan de behoefte zoals deze zich ter plaatse manifesteert. Er bestaat geen aanleiding dit beleid, dat wordt ondersteund door de betrokken regionale overheden, te wijzigen.

In het kader van de onderzoeken, die aan de gang zijn ten behoeve van het uitstippelen van het toekomstig luchtvaartbeleid wordt aan deze regionale vraag uiteraard de nodige aandacht besteed. De resultaten van het onderzoek naar de potentiële vraag naar luchtvervoer in een aantal regio's, dat in opdracht van het Rijk door het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut is verricht, werden de Tweede Kamer bij brief van 3 december 1975 onder kenmerk RLD/LT/L 25881 ter kennis gebracht; ook de regio werd hiervan op de hoogte gebracht. Deze resultaten zijn zodanig, dat reeds nu kan worden gesteld dat een regionaal burgervliegveld in de regio Eindhoven wenselijk is. En om aan deze regionale behoefte te kunnen voldoen is het uit veiligheidsredenen noodzakelijk dat Welschap over een 45 m brede baan beschikt overeenkomstig de eisen van de «International Civil Aviation Organization». Deze baanbreedte is ook op de overige regionale velden in ons land gerealiseerd.

Een vervoersomvang die boven de regionale behoefte uitgaat kan uit de resultaten van het NVI-onderzoek zeker niet worden afgeleid. Er is dan ook geen grond voor de vrees dat een nieuw Welschap tot een zodanig peil zal uitgroeien, mede gezien de limiteringen die de vaststelling van een zonering rond het luchtvaartterrein met zich meebrengt.

Het beleid is er bovendien niet op gericht dat Welschap een bovenregionale functie zou moeten gaan vervullen. Er moge voorts op worden gewezen dat bedrijfs-economische overwegingen van de luchtvaartmaatschappijen een dergelijke ontwikkeling reeds weinig waarschijnlijk maken; de praktijk der afgelopen jaren heeft dit bevestigd. Het aandeel der regionale luchthavens in het totale luchtverkeer in Nederland heeft steeds rond de 10 % geschommeld. Nog zij opgemerkt dat volgens de huidige inzichten de capaciteit van de beschikbare regionale velden – vooral met het oog op de in acht te nemen voorwaarde ter bescherming van het milieu – altijd zo beperkt zal

blijven dat het vervullen van een bovenregionale functie niet redelijk uitvoerbaar mag worden geacht.

Bovenstaande zienswijze is in overeenstemming met enkele van de conclusies van het overleg met de regio met betrekking tot de Welschap-problematiek op 30 maart 1976, namelijk:

- tussen de vertegenwoordigers van de diverse instanties bestaat overeenstemming over het gewenst zijn van een vliegveld met een regionale functie;
- hiervoor is, hoezeer men ook van oordeel kan zijn dat Welschap planologisch gezien misschien niet optimaal is gelegen, op dit ogenblik Welschap de enige oplossing.

E. Militaire behoefte

De ter visie gelegde concept-aanwijzingsbeschikking voorziet in een beëindiging van de militaire status van het luchtvaartterrein op 1 januari 1981; tevens voorziet die beschikking in een aanwijzing tot burgerluchtvaartterrein vanaf die zelfde datum. Om verschillende redenen staat op dit moment nog niet vast waar de militaire vliegtuigen, die thans op de vliegbasis Eindhoven gestationeerd zijn, eind 1980 gestationeerd zullen worden en óf zij inderdaad eind 1980 zullen vertrekken, dan wel eerder of later.

Zoals bekend is de in de Defensienota 1974 aangekondigde overplaatsing naar de vliegbasis Gilze-Rijen niet doorgestaan; de tweede ondergetekende heeft meerdere malen bevestigd dat een overplaatsing van het squadron 314 van de vliegbasis Eindhoven naar de vliegbasis Gilze-Rijen niet tijdens deze kabinetsperiode zal plaatsvinden. Een onderzoek naar een alternatief voor deze overplaatsing heeft – uitgaande van de huidige taak van het squadron en de prestaties van het vliegtuig waarmee het is uitgerust – vooralsnog niet tot een definitief besluit kunnen leiden. Een dergelijk besluit is namelijk onder meer afhankelijk van de uitkomsten van een tweetal projecten, te weten het Vliegveldbeleggingsplan, dat de procedure van een planologische kernbeslissing zal doorlopen en waarin de nationale vliegveldbelegging in zijn geheel ter discussie wordt gesteld, en de door de ambtsvoorganger van de tweede ondergetekende toegezegde studie over het toekomstig defensiebeleid waarin – voor zover hier van belang – met name aandacht wordt geschonken aan de toekomstige ontplooiing van de militaire luchtvaart in nationaal en internationaal verband.

F. Milieuaspecten

Het scheppen van waarborgen voor een aanvaardbare geluidbelasting rond een luchtvaartterrein kan worden verwezenlijkt door het instellen van zones gekoppeld aan maximale waarden voor de geluidbelasting ten aanzien van bepaalde bestemmingen. De instelling van dergelijke zones is opgenomen in het thans bij de Tweede Kamer in behandeling zijnde wetsontwerp nr. 13 130. Gezien de urgentie van een beslissing in deze zaak zien de ondergetekenden zich genoodzaakt indien tot baanverdraaiing wordt besloten, ten aanzien van Welschap op deze wettelijke regeling te anticiperen.

Gelet op de planologische situatie rond Welschap is het realiseren van een zonering wel zeer kostbaar bij renovatie van de huidige baan. Nochtans zal in dit geval niet kunnen worden ontkomen aan een vergaande beperking van het luchtverkeer op Eindhoven, welke geen uitzicht biedt op een enigszins redelijke exploitatie van dit terrein als burgerluchthaven.

Bij de aanleg van een gedraaide baan met een breedte van 45 m is de situatie beduidend gunstiger. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium heeft berekeningen uitgevoerd omtrent de te verwachten geluidbelasting bij verschillende denkbare gebruiksvarianten. De kaarten behorend bij het thans voorgestelde gebruik van het luchtvaartterrein zijn als bijlagen bijgevoegd. De ondergetekenden merken hierbij op dat bij maximaal gebruik van Welschap als burgerluchtvaartterrein de berekende geluidbelastinglijn

van 35 Ke voor het jaar 1985 nagenoeg binnen het gebied blijft dat door de regio werd aangegeven (zie voornoemde kaarten).

Overigens hebben de ondergetekenden het voornemen ter uitvoering van de toezeggingen als vermeld onder IIc van de nota enige voorwaarden aan de aanwijzing te verbinden indien tot die aanwijzing wordt besloten.

Deze voorwaarden zullen neerkomen op het volgende:

a. het uitvoeren van oefen- en proefvluchten met burgerlijke luchtvaartuigen is afhankelijk van de toestemming van de verkeersleidingsdienst en kan door de exploitant worden beperkt tot bepaalde gedeelten van een etmaal;

b. het uitvoeren van vluchten met burgerlijke luchtvaartuigen tussen 23.00 en 06.00 uur plaatselijke tijd, kan door de exploitant worden beperkt c.q. worden verboden. (Dit sluit niet uit dat in bijzondere omstandigheden en ten behoeve van noodgevallen van deze regel zou kunnen worden afgeweken);

c. de geluidbelasting door landende en opstijgende burgerluchtvaartuigen berekend volgens de zgn. Kostenformule mag buiten een gebied dat in hoofdlijnen overeen komt met de door het Samenwerkingsorgaan van de Agglomeratie Eindhoven in de brief van 10 augustus 1971 geadviseerde planologische grens niet hoger zijn dan 35 Ke. Deze bepaling komt te vervallen wanneer de wet tot wijziging van de Luchtvaartwet met betrekking tot de aanwijzing van luchtvaarterreinen (wetsontwerp nr. 13 130) van kracht is geworden en de daaruit voortvloeiende maatregelen ter zake zijn genomen;

d. nabij het luchtvaarterrein moeten voorzieningen worden getroffen om de geluidproductie te registreren.

G. Voltooiing aanwijzingsprocedure

Door de regio is meermalen verzocht om een spoedige beslissing inzake de aanwijzing van het luchtvaarterrein Eindhoven. Tijdens overleg met de betrokkenen in de regio is door ondergetekenden toegezegd dat de beslissing over de aanwijzing in het voorjaar van 1977 kan worden verwacht.

Indien wordt besloten tot baanverdraaiing bestaat een andere – dringende – reden voor het op korte termijn nemen van die beslissing.

Na de inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen in de Luchtvaartwet betreffende de aanwijzing van luchtvaarterreinen, is het niet meer mogelijk de concept-aanwijzingsbeschikking, die immers de aanwijzingsprocedure onder de vigeur van de huidige wet heeft doorlopen, te tekenen.

Indien thans dan wel kort na het in werking treden van de wetswijziging opnieuw een aanwijzingsprocedure zou worden aangevangen zou daardoor een beslissing zolang moeten worden uitgesteld, dat waarschijnlijk niet kan worden ontkomen aan renovatie van de huidige baan. De uitkomst van de onder E (militaire behoefte) genoemde projecten is hierbij eveneens van invloed.

Na een renovatie van de huidige baan lijkt een baanverdraaiing in een later stadium nauwelijks haalbaar, althans is deze voor een aantal jaren uitgesloten.

H. Beheersvorm

Het overleg met betrokkenen over de wenselijke beheersvorm voor Wel-schap is sedert kort op gang gekomen. Het streven van ondergetekenden is er daarbij op gericht te komen tot een zodanige beheersvorm dat een juiste behartiging van alle betrokken belangen bij de exploitatie van het vliegveld is gewaarborgd.

I. Definitieve beslissing

Overeenkomstig de gedane toezeggingen zouden de ondergetekenden met de betrokken commissies uit de Tweede Kamer overleg plegen. Zij zijn thans tot een voorlopig oordeel gekomen.

Na het overleg met de kamercommissies zullen zij op korte termijn een definitieve beslissing nemen met betrekking tot de aanwijzing van het luchtvaartterrein Eindhoven verband houdend met het voorstel tot aanleg van een gedraaide baan.

In herinnering moge worden gebracht dat de oorspronkelijke plannen inhielden de aanleg van een nieuwe gedraaide baan met een breedte van 45 m; tot 1 januari 1981 werd daarbij gedacht aan een militair luchtvaartterrein met burgermedegebruik en na deze datum aan een civiel luchtvaartterrein met de naam Welschap met medegebruik door militaire luchtvaartuigen in incidentele gevallen tijdens oefeningen en in buitengewone omstandigheden.

Het voornemen bestaat, indien tot baanverdraaiing wordt overgegaan, de situering van de start- en landingsbaan ca. 4° te draaien ten opzichte van de aanvankelijk voorgestelde richting; de Adviescommissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet heeft hiertoe geadviseerd. Alvorens zij de definitieve beslissing nemen, zullen de ondergetekenden een laatste overleg voeren met de betrokken instanties in de regio, indien daaraan behoefte bestaat. Indien mogelijk zullen zij die beslissing projecteren tegen de achtergrond van de onder E genoemde studie over het toekomstige Defensiebeleid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. E. Westerterp

De Minister van Defensie,
A. Stemerdink

Aan de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne

's-Gravenhage, 15 juni 1976

Onderwerp: Vliegveld Welschap.

Mede namens de Staatssecretaris van Defensie deel ik u ter beantwoording van uw brief van 14 april 1976 (nr. 14 662 Dg.MH/SB/ HG) het volgende mede.

Nadat u de brief van het dagelijks bestuur van de Agglomeratie Eindhoven van 30 januari 1976 en ook de overige door u genoemde brieven, te weten die van het Gemeentebestuur van Eindhoven van 13 februari 1976 en die van de P.v.d.A., P.P.R. en P.S.P. te Eindhoven en omstreken van 9 februari 1976 had ontvangen, heeft op 30 maart 1976 te 's-Hertogenbosch door de ondergetekende en de Staatssecretaris Stemerding overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van gedeputeerde en provinciale staten van Noord-Brabant, van de Agglomeratie Eindhoven en van het Streekorgaan Kempenland, met de burgemeesters van Eindhoven, Veldhoven, Best en Oirschot en met de Stichting Vliegveld Welschap. Bij dit overleg is tevens aandacht geschonken aan de aspecten te berde gebracht in bovenvermelde brieven.

Samengevat zijn de conclusies van het tijdens genoemde bijeenkomst besprokene aldus door mij geformuleerd en medegedeeld:

1. tussen de vertegenwoordigers van de diverse instanties bestaat overeenstemming over het gewenst zijn van een vliegveld met een regionale functie;
2. hiervoor is, hoezeer men ook van oordeel kan zijn dat Welschap planologisch gezien misschien niet optimaal is gelegen, op dit ogenblik Welschap de enige oplossing;
3. uit dien hoofde zal men bijzondere voorzieningen moeten treffen om de overlast die door Welschap in de toekomst zal worden veroorzaakt, zoveel mogelijk te beperken. Gedacht wordt hierbij aan vaststelling voor de aangesloten bebouwing van een grenswaarde van 35 KE voor de geluidbelasting veroorzaakt door burgervliegtuigen, en het feitelijk verbod van nachtelijk vliegverkeer;
4. indien Welschap gehandhaafd wordt is verdraaiing van de baan gewenst, waarbij naar de mening van de ondergetekende deze baan, op gronden van verkeersveiligheid en om tot een enigszins redelijke exploitatie van het burgervliegveld te komen, een breedte van 45 m zal moeten hebben;
5. nader overleg zal plaats moeten vinden over de exploitatievorm van het op te richten burgervliegveld, en de mogelijkheden van burgerexploitatie in de toekomst;
6. de reeds voorbereide en op gang zijnde aanwijzingsprocedure zal worden voortgezet, doch daarbij zal nagegaan worden hoe met de normen van de gewijzigde Luchtvaartwet rekening kan worden gehouden.

Ten slotte is – omdat men dan meer inzicht in de militaire behoefte en vliegveldplanning in Nederland in het algemeen en in de financiële mogelijkheden tot realisatie van de in 1970 met de gemeente Eindhoven, de Stichting Vliegveld Welschap en Philips NV gemaakte afspraken zal hebben – besloten en aan de aanwezigen medegedeeld, dat de beslissing of tot baanverdraaiing op het vliegveld Welschap zal worden overgegaan, wordt uitgesteld tot uiterlijk voorjaar 1977.

Het ligt in het voornemen, voordat die beslissing wordt genomen, overleg te plegen met de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat, voor Defensie, voor Ruimtelijke Ordening en voor Milieuhygiëne.

Gezien het bovenstaande komt het Staatssecretaris Stemerding en mij voor dat u ter beantwoording mede namens ons van de aan u gerichte brieven – met name die van de Agglomeratieraad en eventueel die van Burgemeester en Wethouders van Eindhoven, die beide volledig op de hoogte zijn van dezerzijdse voornemens en conclusies – in dit stadium zou kunnen volstaan met verwijzing naar bovenvermeld te 's-Hertogenbosch gevoerd overleg en naar de toen door Staatssecretaris Stemerding en mij gedane mededelingen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Westerterp

Aan de heer Voorzitter van de vaste Commissie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal voor Verkeer en Waterstaat

's-Gravenhage, 3 december 1975

Naar aanleiding van nevenvermelde brief moge ik u het volgende berichten.

Het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut heeft in augustus 1975 een rapport uitgebracht in het kader van het onderzoek naar de potentiële mogelijkheden, welke de regionale vliegvelden – waaronder Welschap – in Nederland kunnen bieden bij de afwikkeling van de toekomstige omvang van het reizigersvervoer door de lucht.

De door dit instituut verrichte studie is erop gericht om te komen tot een zo verantwoord mogelijke methode voor het bepalen van de vraag naar luchttransport, gerelateerd aan de luchthavens, die in de verschillende regio's door de burgerluchtvaart kunnen worden gebruikt. Genoemd rapport is niet vertrouwelijk van karakter. Ten behoeve van uw commissie moge ik u hierbij 10 exemplaren ter kennisneming doen toekomen.

Wellicht heeft de berichtgeving in de pers aanleiding gegeven tot de veronderstelling als zou het NVI een afzonderlijk rapport over het vliegveld Welschap hebben uitgebracht. Ee moet hier sprake zijn van een misverstand.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Westerterp



