**Nieuwsbrief januari 2016
Platform de 10 geboden voor Eindhoven Airport
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------Geachte ondersteuner van het Platform de 10 geboden voor Eindhoven Airport**

**Het bestuur van ons Platform biedt u op onregelmatige momenten een nieuwsbrief aan ontwikkelingen rond vliegveld Eindhoven/Eindhoven Airport. Er is genoeg gebeurd om u even bij te praten. Wij hebben niet stil gezeten.**

**U kunt ons door het jaar heen volgen op** [**www.de10gebodenvoorea.nl**](http://www.de10gebodenvoorea.nl)[**http://www.b-o-w.nl/**](http://www.b-o-w.nl/)

**Bernard Gerard heeft ook een eigen site, waarop inmiddels zo’n 200 milieu-, klimaat- en energieartikelen staan, waarvan vele over het vliegen🡪** [**www.bjmgerard.nl**](http://www.bjmgerard.nl)

**Mensen kunnen nog steeds ondersteuner van het Platform worden! Dat kost niets, men hoeft er op de site alleen maar een sympathiebetuiging voor in te vullen. Maak hier reclame voor!**

**Inhoudsopgave
- (blz1) De uitkomst van het Aldersproces en de Tweede Kamer-behandeling
- (blz2) De uitvoeringstafel
- (blz3) Wat is er bereikt?
- (blz3) Meedoen!
- (blz4) Klimaat en luchtvaart – *doe mee aan een petitie over klimaat, luchtvaart en treinen!*
- (blz5) Fijn stof rond vliegvelden**

**---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------De uitkomst van het Aldersproces en de Tweede Kamer-behandeling**

In juli 2015 heeft Hans Alders zijn eindadvies op tafel gelegd na voltooiing van de evaluatie van de afspraken uit 2010. Hij is er niet in geslaagd om een document te schrijven dat door iedereen gedragen werd. Uiteindelijk stond “onze” kant (randgemeenten minus Eindhoven, BOW, BMF) tegenover de “andere” kant (vliegwereld, bedrijfsleven, Eindhoven, provincie).

Alders stelde het volgende voor:
- Het aantal civiele vliegbewegingen op Eindhoven mag groeien tot 43000 in 2020. Over de periode na 2020 worden geen uitspraken gedaan.
- Het vliegveld gaat voor niet-homecarriers op alle dagen om 08.00 uur open. Homecarriers mogen jaarlijks gemiddeld 4 en dagelijks maximaal 6 vliegtuigen laten starten vanaf 07.00 uur.
- Het vliegveld sluit voor niet-homecarriers om 23.00 uur. Homecarrier mogen jaarlijks gemiddeld 4 en dagelijks maximaal 6 vliegtuigen laten landen tussen 23.00 en 23.30 uur
- De boeteregeling blijft bestaan, maar gaat pas om 24.00 uur in
- Er komt in 2016 en 2017 een overgangsregeling naar het hogere aantal vliegbewegingen voor 08.00 en na 23.00 uur
- Een aantal technische maatregelen voor hinderbeperking blijft van kracht
- De gebouwen en installaties van het vliegveld zelf worden energieneutraal

Omdat de partijen aan de Alderstafel het niet eens waren geworden, moest (ex)staatssecretaris Mansveld de knoop doorhakken. De belangrijkste toevoeging van Mansveld was de bepaling dat, als er jaargemiddeld meer dan 3 landingen na 23.30 uur plaatsvinden, het groei-tempo in het jaar erop met 1500 vliegbewegingen verminderd wordt. Dat is een rem, zij het een zwakke.
Verder heeft Mansveld een “uitvoeringstafel” voorgesteld. Daarin “*zal, in aanvulling op het Aldersadvies, in overleg met partijen de mogelijkheden worden verkend om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren naar flankerende voorstellen die de overlast in de regio verder kunnen terugdringen. Dit onderzoek zal zich niet alleen op de periode tot 2020 richten, maar ook op de periode daarna. Hierbij zal in aanvulling op de bekende hinderbeperkende maatregelen zoals geluidsisolatie, het leefbaarheidsfonds en het verleggen van vliegroutes, ook naar minder voor de hand liggende opties worden gekeken.*” Aldus Mansveld. Deze tafel moet onder leiding komen van de provincie.
De monitoring van de hinderbeleving wordt voortgezet.
Er wordt, in verband met Wintelre, opnieuw gekeken naar route 1b.

Na het besluit van Mansveld moest de Tweede Kamer er nog wat van vinden. Sommige partijen (PvdA, GrLinks, SP, Partij v oor de Dieren, D66, CU) hebben, mede op aandringen van ons Platform, geprobeerd er met moties nog bepalingen aan te plakken, en wel:
- geen vluchten op zon- en feestdagen voor 08.00 uur
- het laten ingaan van de boeteregeling om 23.30 uur (zoals het er nu staat kunnen krijgen laat landende vliegtuigen pas een boete na 24.00 uur)
-- een tragere groei, zodat de home carriers, die op Eindhoven Airport overnachten en die aan de randen van de dag voor de meeste overlast zorgen, op stillere vliegtuigen kunnen overgaan (technisch betekent dat dat geluidscategorie C-vliegtuigen op termijn niet meer op Eindhoven vliegen, en dat er alleen nog geluidscategorie A- en B-vliegtuigen komen)
Andere partijen (VVD, PVV) wilden de uitkomst nog verder verslechteren.
Geen van beide is gelukt.

Het besluit van Mansveld is nu wet en heet officieel “medegebruiksvergunning”.

------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**De uitvoeringstafel**

De taak om een uitvoeringstafel op te richten is neergelegd bij de provincie. Gedeputeerde Van der Maat heeft aan een provinciale en een Eindhovense ambtenaar gevraagd een eerste schets voor zo’n tafel op papier te zetten. Deze twee ambtenaren zijn beide rabiate “vliegveld-lovers” en het eerste concept is dan ook zeer slecht.
Met deze tekst is een buitenstaander op pad gestuurd (Tom Smit, vice-voorzitter van de commissie MER). Die moest gaan praten met alle, als lid van de tafel genoemde, organisaties, waaronder met BOW, BMF en de randgemeenten. In die gesprekken kwam Smit over als een alleszins redelijk figuur.
Ons Platform heeft een reactie op deze onaanvaardbare eerste concept-schets uitgebracht. Daarin werden o.a. redelijke getalsverhoudingen aan tafel geëist met een sterke positie voor de direct belanghebbenden, openbaarheid en transparantie van besluitvorming, een goede manier van werken, en zijn ook enkele categorieën gedefinieerd die besproken moesten kunnen worden, zoals stillere vliegtuigen en zwavelvrije kerosine.

Ons Platform en de daarin vertegenwoordigde organisaties voelen er weinig voor om op basis van deze eerste concept-schets aan deze uitvoeringstafel mee te werken. Het is echter denkbaar dat het eind-ontwerp beter is dan het eerste concept. Daarover valt op dit moment (eind december) nog niets te zeggen.
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Wat is er bereikt?**

Vooropgesteld moet worden dat de mensen van ons Platform, en van de BOW en BMF en Geen Vluchten Na Elven (GVNE), en ook sommige politici uit de randgemeenten en uit Provinciale Staten, heel hard gewerkt hebben om er uit te halen wat er in zat in de strijd tegen een van de sterkste lobby’s op aarde, de vliegtuiglobby. Terwijl het Aldersproces liep, hebben we met GVNE 5100 handtekeningen opgehaald en aangeboden. Er zijn voorlichtingsbijeenkomsten in Knegsel geweest voor gemeenteraden en Provinciale Staten. Na het Aldersadvies hebben we druk contact gehad met Mansveld en de Tweede Kamer, en ondertussen hebben we zo goed mogelijk geprobeerd de randgemeenten op één lijn te houden met onze standpunten.

Het uiteindelijke resultaat is dat de medegebruiksvergunning (waarin staat wat er feitelijk kan) een stuk beter is dan het voorafgaande Luchthavenbesluit, waarin staat wat er maximaal gekund had en wat er gebeurd zou zijn als er geen verzet geweest was. Door het verzet van de bevolking, van de randgemeenten, van een deel van de politiek en van ons is de medegebruiksvergunning een stuk beter dan het Luchthavenbesluit. Aan de andere kant is het ook een stuk slechter dan wat wij als een goed eindresultaat gezien hadden.
Als er geen verzet geweest was, waren er acht start voor 08 uur en 8 landingen tussen 23 uur en 24 uur mogelijk geweest, met uitloop tot 01 uur. Nu staat er “maximaal zes en gemiddeld 4” tussen 23.00 uur en 23.30 uur, met een rem op vluchten na 23.30 uur.
Het boetesysteem is blijven bestaan (voordeel), maar begint pas om 24.00 uur te werken (nadeel – het had om 23.30 uur moeten beginnen).

Onze mensen vinden het eindresultaat niet goed genoeg, maar zijn trots op onze inzet en op wat we eruit hebben kunnen slepen.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Meedoen!**Tegelijk constateren we dat de uitkomst van een strijd tegen een dergelijke lobby sterk bepaald wordt door hoe sterk onze kant is. Niet alleen de mensen in het bestuur van BOW en BMF en het Platform, maar ook die talloze mensen in onze achterban. Wij roepen hen op:
- versterk ons Platformbestuur en/of het BOW-bestuur
- **blijf vlieghinder melden**!
- maak reclame in uw eigen persoonlijke kring en vraag uw vrienden en bekenden om op [www.de10gebodenvoorea.nl](http://www.de10gebodenvoorea.nl) de eisen van het Platform te ondertekenen en om lid te worden van de BOW en/of BMF.
Voor vragen kunt u terecht bij Bernard Gerard, bjmgerard@gmail.com, 040-2454879

De luchtvaart groeit nog steeds explosief, in Nederland met name op Eindhoven Airport. Vroeg of laat zullen de grenzen van Eindhoven Airport weer ter discussie gesteld worden.
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Andere invalshoeken**

De hele proces is uiteindelijk geëindigd in een uitspraak van de Tweede Kamer. Vooralsnog valt niet te verwachten dat die in ons voordeel opengebroken kan worden. Het is op dit moment afwachten welke mogelijkheden en onmogelijkheden de Uitvoeringstafel zal bieden.

Nu de “klassieke” invalshoeken - geluid en openingstijden - op zijn minst tijdelijk “in de wacht staan”, heeft ons Platform meer aandacht gekregen voor twee andere invalshoeken, nl klimaat en luchtkwaliteit. Wij willen onze insteek kort schetsen, en verwijzen u daarna door naar sites waar dit uitvoeriger aan de orde komt. Mogelijk kunnen we deze onderwerpen aan de orde stellen aan de Uitvoeringstafel.

**Klimaat**De internationale lucht- en scheepvaart zijn erin geslaagd zich op de recente Klimaatconferentie in Parijs zo ongeveer als enige onder alle afspraken uit te draaien. We zeiden niet voor niets dat het een sterke lobby is….

Er loopt een petitie om vliegreizen binnen West-Europa te vervangen door de trein, waar mogelijk de Hoge Snelheids Lijn (HSL). Tot ca 600 km is de reistijd van stadscentrum naar stadscentrum kleiner of gelijk aan die per vliegtuig. Het lawaai rond de vliegvelden wordt een stuk minder en het transport is zeer veel schoner en zuiniger. Treinen draaien steeds meer op groene stroom.

De petitie wordt georganiseerd door de Werkgroep Toekomst Luchtvaart, een denktank van omwonenden van Schiphol. Ons Platform heeft een band met deze WTL. Voor Eindhoven betekent de petitie dat er een goede internationale treinverbinding moet komen met Düsseldorf en Luik, naast Breda de dichtstbijzijnde HSL-stations. Die internationale verbinding is sowieso nodig.

De petitie is te vinden op

[**http://petities.nl/petitie/maak-reizen-in-west-europa-klimaatvriendelijk**](http://petities.nl/petitie/maak-reizen-in-west-europa-klimaatvriendelijk)

en de bijbehorende teksten op <http://www.toekomstluchtvaart.nl/> .

**Wij nodigen u van harte uit deze petitie te ondertekenen. U doet de WTL en ons er een plezier mee en het is in uw eigen en in ons regionale belang!**

**Luchtkwaliteit**Er zijn in de afgelopen jaren veel onderzoeken gedaan naar de door vliegtuigen veroorzaakte luchtvervuiling, met name door fijn stof, en de gezondheidseffecten daarvan. Het voert te ver om dat hier uitvoerig weer te geven.
Samenvattend is het oordeel dat in de onmiddellijke omgeving van luchthavens de bijdrage van de vliegtuigen niet te verwaarlozen is. Ze zijn daar een bijkomende bron van schade, ziekte en dood. Andere bronnen, zoals het autoverkeer, zijn echter groter.

In dicht op de baan gelegen wijken als Wintelre, Oerle, De Kelen, Zandrijk bijvoorbeeld wordt de natuurlijke achtergrond van ultrafijn stof flink verhoogd door vliegtuigemissies.

De SP heeft in de provincie vragen gesteld over dit onderwerp. Zeer onlangs zijn die beantwoord. Het College van Gedeputeerde Staten (dat is in de provincie wat B&W in de gemeente is) heeft gezegd mee te zullen werken aan een onderzoek naar ultrafijn stof rond vliegveld Eindhoven en om bij het Rijk aan te dringen op de ontzwaveling van kerosine (zwavel is een belangrijke bron van ultrafijn stof).
GS willen dit thema aan de orde stellen bij de uitvoeringstafel, en daarvoor ook Defensie uitnodigen.

Een kort bericht over ultrafijn stof rond vliegbasis Eindhoven vindt u op onze eigen site [www.de10gebodenvoorea.nl](http://www.de10gebodenvoorea.nl) . Een wat verder uitgewerkte tekst vindt u op <http://www.bjmgerard.nl/?p=2175> (vanwaar u verder kunt klikken).
Een studie over de gezondheidseffecten van fijn stof (PM2.5) rond vliegvelden vindt u op <http://www.bjmgerard.nl/?p=1534> .

U vindt een artikel waarin het geluidsclassificatiesysteem van vliegtuigen (het verhaal van de C-, B- en A-vliegtuigen) wordt uitgelegd op <http://www.bjmgerard.nl/?p=1172> .

--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------