

2^e fase groei Eindhoven Airport

Klaas Kopinga

Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap

Wim Scheffers

Actiegroep Geen Vluchten Na Elven



De "Alderstafel Eindhoven"

- 1) Gestart in 2009 vanuit opdracht kabinet tot overheveling 70.000 vluchten van Schiphol naar Eindhoven en Lelystad
- 2) Zeer onevenwichtige samenstelling met sterke dominantie luchtvaartsector en aandeelhouders
- 3) Tegenwicht vanuit omgeving door 1^e en 2^e rings gemeenten, BOW en BMF
- 4) 1e fase groei 2010–2015 van 18.000 naar 30.000 vliegbewegingen
- 5) Evaluatie 1^e fase in 2015 t.b.v. 2^e fase groei 2016–2020 van 30.000 naar 43.000 vliegbewegingen
- 6) Cruciaal element voor omwonenden en randgemeenten in evaluatie was 2^e GGD belevingsonderzoek in 2014–2015



Het 2^e GGD belevingsonderzoek 2015

- 1) Toename hinder bijna rechtlijnig met toename aantal vluchten
- 2) Volgens plan 2e fase van 30.000 naar 43.000 vluchten, dus nog 45% extra
- 3) Landingen na 23.00 van 1 à 2 in 2014 tot mogelijk 8 in 2020
- 4) Daardoor geraamde ontwikkeling aantal ernstig gehinderden van circa 17.000 in 2012 naar circa **30.000 in 2020**
- 5) Daardoor geraamde ontwikkeling aantal slaapgestoorden van circa 6.000 in 2012 naar circa **11.000 in 2020**, door vliegen aan dagranden
- 6) Dit was **onaanvaardbaar voor omwonenden**



Luchthavenbesluit 2014 zeer ruim kader

- Openstellingstijden 07.00 – 24.00 (alle dagen) voor landend luchtverkeer
 - ✓ Tussen 23.00 en 24.00 mogen maximaal 8 vliegtuigen van een home-carrier landen
- Openstellingstijden 07.00 – 23.00 (alle dagen) voor vertrekkend luchtverkeer
- Eventuele beperkingen via medegebruiksvergunningen
- Oppervlak binnen 35 Ke geluidscontour max. 10.8 km²
- Geen maximum in aantal vliegbewegingen



Toetspunten evaluatie

- A. Business case (aandeel brainportbestemmingen en marktaandeel Eindhoven Airport in de eigen catchment area in termen van aantal vliegtuigbewegingen)
- B. Hinderbeperking (randvoorwaarden voor CDA-aanvliegen, optimaliseren vertrekroutes, idle reverse thrust, reduced flaps, prikkels voor inzet geluidsarme vliegtuigen)
- C. Duurzaamheid en leefbaarheid (hoogste ACI-accreditatie voor CO2-neutraliteit, monitoring, gezondheid, duurzame landzijdige ontsluiting)
- D. Verplaatsing militaire functies (inclusief financiering)



'Afspraken' evaluatie (I)

1. Het aantal bestemmingen dat voor Brabant en de Brainportregio van belang is, is aanzienlijk uitgebreid en voldoet aan de met de regio afgesproken normen: 75% van de vliegtuigbewegingen vindt plaats naar zogenaamde combi-bestemmingen, een mengvorm van zakelijke en toeristische reizigers; het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen regio is gestegen van 23% naar 36%.
2. De afgesproken hinderbeperkende maatregelen zijn ingevoerd, waaronder CDA-landingen, het optimaliseren van routes, idle reverse thrust (landen zonder gebruik van een motor) en het inbouwen van prikkels voor de inzet van geluidsarme vliegtuigen.
3. Op het gebied van duurzaamheid is de hoogst mogelijke accreditatie behaald, waarbij de luchthaven volledig CO2-neutraal opereert.



'Afspraken' evaluatie (II)

4. De leefbaarheidsonderzoeken zijn conform afspraak uitgevoerd.
5. Op het gebied van landzijdige bereikbaarheid is een bestuursovereenkomst afgesloten door het Rijk met de regio. Hierin zijn afspraken opgenomen om de bereikbaarheid van Eindhoven Airport met de auto en het openbaar vervoer de komende jaren te verbeteren. In totaal is hiermee een investering gemoeid van ruim 80 miljoen euro, waarvan het Rijk 40 miljoen voor zijn rekening neemt.
6. Bezuinigingen bij het Ministerie van Defensie hebben de verdere invulling van de afspraak over de verplaatsing van de militaire functies van de basis Eindhoven naar elders overbodig gemaakt.

Afspraken gehaald: start fase 2



Inbreng omwonenden (1^e en 2^e ring, BMF, BOW, GVNE) gericht op beperking hindergroei

1. Geen toename van het aantal geplande landingen na 23.00
(3 al onherroepelijk vergund, 1 tijdelijk)
2. Geen vluchten in het weekend voor 08.00
3. Een vertraging van het groeitempo tot 43.000 in 2023
i.p.v. 2020 t.b.v. afvlakking hindertoename, bijvoorbeeld
door omschakeling naar stillere vliegtuigen
4. Geen verdere hindertoename na 2020
5. Binnen deze randvoorwaarden instemming met 2e fase



Aldersadvies 2^e fase

1. Op jaarbasis maximaal gemiddeld 4 geplande vliegbewegingen per dag tussen 23.00–**23.30** uur met voor de jaren 2016–2017 een maximum van 5 geplande bewegingen per dag en voor de jaren erna een maximum van 6 geplande vliegbewegingen per dag
2. De home-carrier mag op zondag gemiddeld op jaarbasis met 4 vliegtuigen per dag starten met een maximum van 6 per dag tussen 7.00 en 7.30 uur. De overige toestellen van de homecarrier, met een maximum van 8 vliegtuigbewegingen tussen 7.00 en 8.00 uur, starten op zondag vanaf 7.30 uur
3. Geen groeivertraging, geleidelijke groei tot 43.000 in 2020
4. Start evaluatie van de vliegroute 1b in januari 2016
5. Boeteregeling gehandhaafd vanaf 24.00



Opdracht Mansveld tot hernieuwd overleg

1. Geen instemming door "omwonenden" met concept Aldersadvies
2. Opdracht Mansveld aan Alders tot "ultieme poging" tot verbreding draagvlak
3. "Omwonenden" bereid tot compromis:
 - ✓ Maximaal 4 i.p.v. 3 geplande landingen na 23.00, geen "gemiddelde"
 - ✓ Alleen op zondag geen vluchten voor 08.00
 - ✓ Indien geen groeivertraging dan andere beperking van hindertoename
4. Geen enkele compromisbereidheid van Alders en andere partijen
5. Alders brengt zijn concept advies ongewijzigd definitief uit
6. Discussie verplaatst zich naar 2^e Kamer



Besluit Mansveld 18-10-2015

- Het uitvoeren van een onafhankelijk onderzoek naar flankerende voorstellen om overlast in de regio verder terug te dringen, niet alleen tot maar ook na 2020:
 - ✓ Naast geluidsisolatie, leefbaarheidsfonds en verleggen vliegroutes
 - ✓ Ook "minder voor de hand liggende opties"
- Het monitoren van de hinderbeleving door middel van een "standaard-set vragen" in het periodieke reguliere GGD-gezondheidsonderzoek
- De boeteregeling blijft gehandhaafd op 24.00
- Groei deels afhankelijk van beperking aantal vluchten na 23.00 voorgaande jaar tot maximaal gemiddeld 3 per dag



2016	2017	2018	2019
33.500	35.500 onvoorwaardelijk	39.000 onvoorwaardelijk	41.500 onvoorwaardelijk
	1.500 voorwaardelijk	1.500 voorwaardelijk	1.500 voorwaardelijk
	37.000 maximaal	40.500 maximaal	43.000 maximaal
	gerealiseerde aantal vliegbewegingen tussen 23.00–24.00 uur in 2016 was niet meer dan 3 per dag gemiddeld op jaarbasis	gerealiseerde aantal vliegbewegingen tussen 23.00–24.00 uur in 2017 was niet meer dan 3 per dag gemiddeld op jaarbasis	gerealiseerde aantal vliegbewegingen tussen 23.00–24.00 uur in 2018 was niet meer dan 3 per dag gemiddeld op jaarbasis

Conform het Aldersadvies mogen er geen vluchten worden ingepland die landen na 23.30 uur.



Observaties 1

- ✓ Het 'gesloten front' van de BOW, de BMF en de randgemeenten uit de eerste en tweede ring heeft veel invloed gehad op de besluitvorming aan de Alderstafel
- ✓ Het feit dat ook bestuurlijke vertegenwoordigingen grote bezwaren hadden maakte – ook in Den Haag – veel indruk
- ✓ De druk aan de Alderstafel en in den Haag werd vergroot door 'buitenparlementaire' groepen, vooral de actiegroep GVNE
- ✓ Deze druk werd minder toen de randgemeenten aan de Alderstafel te kennen gaven 'aan tafel te zullen blijven', ongeacht de uitkomst van de evaluatie
- ✓ Deze druk viel nagenoeg weg toen namens de randgemeenten deze 'overgave' in een brief werd vastgelegd



Observaties 2

1. Eindresultaat is grotendeels oorspronkelijke "Alders inzet"
2. Inbreng "omwonenden" is nooit serieus genomen, werd steeds ondergesneeuwd door "objectieve" onderzoeken, in opdracht van en betaald door EA
3. EA, Gemeente Eindhoven en Provincie hechten weinig belang aan leefbaarheid van omwonenden, de economische luchtvaartbelangen zijn continu dominant
4. De wel getroffen maatregelen (leefbaarheidsfonds, beperking vluchten op zondagochtend) hebben een sterk "schaamlap" karakter.
5. De hinder zal zich dan ook verder rechtlijnig toenemen met de toename van het aantal vluchten.
6. De situatie na 2020 is volledig onduidelijk, de discussie daarover **BEGINT NU ! HERHALING ALDERS PROCES DREIGT**



Uitvoeringstafel 1

Aldersadvies:

1. Het is een uitvoeringsoverleg en geen onderhandelingstafel
 2. Het kabinetsbesluit is een gegeven en wordt door de deelnemende partijen als ononderhandelbaar uitgangspunt gerespecteerd;
 3. De agenda bestaat uit de onderwerpen zoals die in dit advies geagendeerd worden voor verder overleg.
- “Aan deze tafel kunnen de voor partijen belangrijke onderwerpen worden geagendeerd. Wij achten het van belang dat alle partijen die deel hebben genomen aan de Alderstafel Eindhoven ook deelnemen aan de uitvoeringstafel. Deze partijen zullen dan ook voor deelname worden uitgenodigd. Wij zijn verheugd dat de provincie Noord-Brabant heeft aangegeven het initiatief te willen nemen om tot een uitvoeringstafel te komen”.



Uitvoeringstafel 2

- Hoofdbelang is de sturing richting de periode na 2020
- Balans economie en leefbaarheid moet centraal staan:
 - ✓ De toename van de hinder en slaapverstoring voor omwonenden moet drastisch worden beperkt / verminderd
- Deze balans moet tot uitdrukking komen in de samenstelling van de voorgestelde stuurgroep (dus niet zoals de Alderstafel)
- De omwonenden doen niet mee als hun aanwezigheid alleen maar dient om de acties van de luchthaven en direct daarbij belanghebbenden (aandeelhouders) te legitimeren
- Eind 2015 zijn de verwachtingen van de mogelijke deelnemers in kaart gebracht en een advies aan de provincie uitgebracht
- Sindsdien is niets meer vernomen



De hoofdaandachtspunten

1. Minder de hinder:
 - ✓ Geen toename van de civiele geluidsruimte na 2020
 - ✓ Stillere toestellen
 - ✓ Afbouwen van vliegbewegingen na 23.00; afbouwen van vluchten voor 08.00 op de zondagen
 - ✓ Optimalisatie vliegroutes
 - ✓ Beperking fijnstof en CO₂ emissie
 - ✓ Minder verkeers- en parkeeroverlast omgeving
2. Objectieve monitoring geluids- en milieuhinder
3. In elk opzicht verduurzaming luchtvaart
 - ✓ Tragere groei
 - ✓ Ontwikkeling alternatieve mobiliteit
 - ✓ Fiscale hinder en emissie ontmoediging



Hoofdvoorwaarden voor succes

- Schiphol en het Rijk willen de ontwikkeling van regionale luchthavens op nationaal niveau gaan regelen
- De belangen van de regio verschuiven daardoor naar de achtergrond
- Nodig is dus op zijn minst:
 1. Een continue eendrachtige samenwerking tussen 1^e en 2^e rings gemeenten, BMF, BOW en actiegroepen
 2. Een continue informatievoorziening naar de raads- en statenleden omtrent de ontwikkelingen
 3. Een transparante en navolgbare werkwijze aan de uitvoeringstafel
 4. Aanspreken Eindhoven en Provincie als 'sociaal' aandeelhouder
 5. Een continue en brede verbondenheid met 2^e Kamerleden, hun fracties en hun specialisten



2015

