

Informatiebijeenkomst Ontwikkeling Eindhoven Airport

Veldhoven

22 Februari 2018

Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)

Initiatiefnemers:

- Belangenvereniging Omwonenden Welschap
- Brabantse Milieu Federatie
- 10 Geboden voor Eindhoven Airport
- Aktiegroep Geen Vluchten na Elven

Doel:

- Krachtenbundeling en verbreding van aandacht naar alle hinderfacetten en milieuschade
- Tegenwicht aan dominant economisch belang

B E R A A D



V L I E G H I N D E R

M O E T M I N D E R

Het Manifest van BVM2

1. Eindhoven Airport moet zich gedragen als een nutsbedrijf ten dienste van de ontwikkeling van de regio in brede zin. Groei en economisch resultaat zijn daarbij geen doel in zichzelf, maar dienen altijd in balans te worden gebracht met de leefomgeving waarin de luchthaven opereert.
2. De hinder bij het in 2020 te bereiken aantal van 43.000 civiele vliegbewegingen en de daarbij te gebruiken geluidsruimte van 11 km² is het maximaal aanvaardbare.
3. Indien echter de totale milieubelasting afneemt door stillere en schonere vliegtuigen of door een minder overlastgevende verdeling van vliegbewegingen over de week zal 50% van deze milieuwinst als minder vliegbewegingen aan de omwonenden ten goede komen en mag 50% voor extra vliegbewegingen worden benut.
4. Vanaf 2020 vinden er geen geplande landingen meer plaats na 23.00 uur. Evenzo vertrekken er dan in het weekend geen vliegtuigen voor 08.00 uur, en door de week niet voor 07.00 uur.
5. Er moet blijvend worden gestreefd naar routeoptimalisatie, die de overlast voor omwonenden minimaliseert
6. De beschikbare vliegcapaciteit moet selectiever worden benut. Er moet worden gestuurd op voorrang voor zakelijke en sociaal-maatschappelijke vluchten.
7. Er wordt naar gestreefd om de internationale vervoersvraag zoveel mogelijk per trein af te wikkelen. Daartoe moeten de kwaliteit van het railnet en de internationale verbindingen verbeterd worden.
8. Het verkeer naar en van de luchthaven vindt zoveel mogelijk per bus of taxi plaats. De omringende wijken en omwonenden worden beschermd tegen verkeers- en parkeeroverlast zonder extra lasten in welk opzicht dan ook.
9. Civiele en militaire geluids- en milieugegevens worden voor het publiek op transparante wijze toegankelijk.
10. Economisch nadeel dat door omwonenden wordt geleden als gevolg van de groei van Eindhoven Airport na 2009 moet worden gecompenseerd door de overheid of door Eindhoven Airport zelf.
11. Eindhoven Airport zet zich binnen de nationale en internationale verhoudingen zo sterk mogelijk in om luchtvervuiling en klimaateffecten door vliegtuigmotoren terug te dringen. Zuivering en fiscalisering van vliegtuigbrandstoffen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.
12. Defensie streeft naar stillere vliegtuigen en programmeert zijn vluchten zo vriendelijk mogelijk voor de omgeving. De ongebruikte militaire gebruiksruimte zal niet worden omgezet in ruimte voor extra civiele vliegbewegingen.

Het Manifest van BVM2

1. Eindhoven Airport moet zich gedragen als een nutsbedrijf ten dienste van de ontwikkeling van de regio in brede zin. Groei en economisch resultaat zijn daarbij geen doel in zichzelf, maar dienen altijd in balans te worden gebracht met de leefomgeving waarin de luchthaven opereert.
2. De hinder bij het in 2020 te bereiken aantal van 43.000 civiele vliegbewegingen en de daarbij te gebruiken geluidsruimte van 11 km² is het maximaal aanvaardbare.
3. Indien echter de totale milieubelasting afneemt door stillere en schonere vliegtuigen of door een minder overlastgevende verdeling van vliegbewegingen over de week zal 50% van deze milieuwinst als minder vliegbewegingen aan de omwonenden ten goede komen en mag 50% voor extra vliegbewegingen worden benut.
4. Vanaf 2020 vinden er geen geplande landingen meer plaats na 23.00 uur. Evenzo vertrekken er dan in het weekend geen vliegtuigen voor 08.00 uur, en door de week niet voor 07.00 uur.
5. Er moet blijvend worden gestreefd naar routeoptimalisatie, die de overlast voor omwonenden minimaliseert
6. De beschikbare vliegcapaciteit moet selectiever worden benut. Er moet worden gestuurd op voorrang voor zakelijke en sociaal-maatschappelijke vluchten.
7. Er wordt naar gestreefd om de internationale vervoersvraag zoveel mogelijk per trein af te wikkelen. Daartoe moeten de kwaliteit van het railnet en de internationale verbindingen verbeterd worden.
8. Het verkeer naar en van de luchthaven vindt zoveel mogelijk per bus of taxi plaats. De omringende wijken en omwonenden worden beschermd tegen verkeers- en parkeeroverlast zonder extra lasten in welk opzicht dan ook.
9. Civiele en militaire geluids- en milieugegevens worden voor het publiek op transparante wijze toegankelijk.
10. Economisch nadeel dat door omwonenden wordt geleden als gevolg van de groei van Eindhoven Airport na 2009 moet worden gecompenseerd door de overheid of door Eindhoven Airport zelf.
11. **Eindhoven Airport zet zich binnen de nationale en internationale verhoudingen zo sterk mogelijk in om luchtvervuiling en klimaateffecten door vliegtuigmotoren terug te dringen. Zuivering en fiscalisering van vliegtuigbrandstoffen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.**
12. Defensie streeft naar stillere vliegtuigen en programmeert zijn vluchten zo vriendelijk mogelijk voor de omgeving. De ongebruikte militaire gebruiksruijme zal niet worden omgezet in ruimte voor extra civiele vliegbewegingen.

Regeerakkoord luchtvaart:

1. *Een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats. De afgelopen jaren is de luchtvaart sterk gegroeid en die trend zet naar verwachting door. Dit leidt tot een aantal uitdagingen. Schiphol zit tegen het afgesproken vluchtenplafond tot 2020, regionale luchthavens groeien, omwonenden ervaren (geluid)hinder en de sector heeft een forse klimaatopgave.*
2. *Het kabinet maakt een nieuwe Luchtvaartnota (2020-2040). Slim en duurzaam zijn de kernbegrippen. Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen werken we aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten. Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat daarbij op één.*
3. *Het selectiviteitsbeleid moet beter. Op Schiphol geven we voorrang aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.*
4. *Het kabinet gaat de voorgenomen aanpassing van het luchtruim per 2023, of zoveel eerder als mogelijk realiseren om vliegroutes in het hele land te optimaliseren en verkorten. Dit leidt tot minder geluidsoverlast en CO2-uitstoot, en de mogelijkheid voor Schiphol en Lelystad Airport om zich goed te ontwikkelen*
5. *De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.*
6. *Op het terrein van klimaat is er op korte termijn winst te behalen met een meer gebruik van bio-kerosine. Dat vraagt inzet van de hele keten van producent tot eindgebruiker.*
7. *Nederland zet in Europees verband in op belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de klimaatdoelen van 'Parijs'. Ook wordt bezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd.*
8. *De groei van het aantal passagiers op Schiphol vraagt om een efficiënter proces van grenscontroles. We investeren daarom in de capaciteit van de Koninklijke Marechaussee en verdere digitalisering van paspoortcontroles.*

1. Eindhoven Airport als nutsbedrijf

Eindhoven Airport moet zich gedragen als een nutsbedrijf ten dienste van de ontwikkeling van de regio in brede zin. Groei en economisch resultaat zijn daarbij geen doel in zichzelf, maar dienen altijd in balans te worden gebracht met de leefomgeving waarin de luchthaven opereert

Regeerakkoord:

Het selectiviteitsbeleid moet beter. Op Schiphol geven we voorrang aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.

2. Hinder 43.000 vluchten is maximum

De hinder bij het in 2020 te bereiken aantal van 43.000 civiele vliegbewegingen en de daarbij te gebruiken geluidsruimte van 11 km² is het maximaal aanvaardbare.

Regeerakkoord:

Het kabinet maakt een nieuwe Luchtvaartnota (2020-2040). Slim en duurzaam zijn de kernbegrippen. Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen werken we aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten. Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat daarbij op één.

3. Bij afnemende hinder 50/50.

Indien echter de totale milieubelasting afneemt door stillere en schonere vliegtuigen of door een minder overlastgevende verdeling van vliegbewegingen over de week zal 50% van deze milieuwinst als minder vliegbewegingen aan de omwonenden ten goede komen en mag 50% voor extra vliegbewegingen worden benut.

Regeerakkoord:

De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.

4. Terugdringen eind en begintijden.

Vanaf 2020 vinden er geen geplande landingen meer plaats na 23.00 uur.

Evenzo vertrekken er dan in het weekend geen vliegtuigen voor 08.00 uur, en door de week niet voor 07.00 uur.

Regeerakkoord:

Het kabinet maakt een nieuwe Luchtvaartnota (2020-2040). Slim en duurzaam zijn de kernbegrippen. Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen werken we aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten. Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat daarbij op één.

11. Luchtvervuiling en klimaateffecten terugdringen

Eindhoven Airport zet zich binnen de nationale en internationale verhoudingen zo sterk mogelijk in om luchtvervuiling en klimaateffecten door vliegtuigmotoren terug te dringen. Zuivering en fiscalisering van vliegtuigbrandstoffen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten

Regeerakkoord:

Op het terrein van klimaat is er op korte termijn winst te behalen met een meer gebruik van bio-kerosine. Nederland zet in Europees verband in op belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de klimaatdoelen van 'Parijs'. Ook wordt bezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd.

De "hinder" van Eindhoven Airport

- Geluidsoverlast
- Uitstoot Fijnstof
- Giftige Zwaveluitstoot kerosine
- CO2 Uitstoot
- Kosten Gezondheidsschade
- Waardevermindering Onroerend Goed (en dus ook WOZ waarden) in directe omgeving en onder aanvliegroutes
- Lagere OZB opbrengst, waterschapslasten en successierechten
- Parkeeroverlast
- Koopkrachtafvloeiing naar het buitenland
- Verkeersoverlast
- Fiscale schade door fiscale vrijstelling kerosine en BTW

De Vlieghinder na 2020 moet Minder

- Bij regeringsbesluit (10-2015) Alders Advies is voorstel om groei te vertragen tot 43.000 vliegbewegingen in 2023 ipv 2019 niet overgenomen.
- Als tegemoetkoming is additionele hinderbeperkende maatregel toegezegd: **Het uitvoeren van een onafhankelijk onderzoek naar flankerende voorstellen om overlast in de regio verder terug te dringen**
- Na 2,5 jaar nog steeds niet uitgevoerd: kastje-muur discussie Ministerie en Uitvoeringstafel.
- Proces Eindhoven Airport na 2020 sluipend al gestart obv 4 scenario's: 43.000 (**0%**), 55.000 (**28%**), 73.000 (**70%**), 100.000 (**132%**)
- Beoogd worden 4 fasen:
 - 1) Objectieve Joint Factfinding (03-2018)
 - 2) Consultatie en Weging (12-2018)
 - 3) Besluitvorming (medio 2019)
 - 4) Procedurele vertaling (medio 2020)

Opnieuw **FALSE START** ??

- Geen consultatie vooraf of mogelijkheid reactie op gekozen procesaanpak of "factfinding aanpak".
- Opnieuw wordt top-down ingezet op (meer of minder) forse groei
- Uitgangspunt moet zijn: **Eindhoven Airport moet zijn groei verdienen**, vanuit 50/50 regeling
- Dus groei aantal vliegbewegingen maximaal 50% van de bereikte hinderafname
- Onderzoek naar mogelijkheden hinderbeperking is daarvoor cruciaal, moet alsnog zsm worden uitgevoerd.
- Hinder is van 2009 tot 2020 fors gegroeid ($43.000/18.000 = 2,4 \text{ X}$)
- Hinderafname door technische innovatie kan nooit leiden tot 1 van de drie groeiscenario's, zelfs niet tot laagste scenario 55.000
 - Zou neerkomen op $(28\% \times 2 / 11) =$ minimaal 5% p/jr!!!
 - Innovatie vliegindustrie is maximaal 1-1,5% p/jr

Ondersteuning van BVM2

- Aanmelding voor informatie en ondersteuning via **www.bvm2.nl/supporter**
- Aanmelding als plaatselijk contactpersoon per (deel)gemeente via **beraad@bvm2.nl**
- Aanmelding als vrijwilliger, (op korte termijn behoefte aan specialisten sociale media en ICT) via **beraad@bvm2.nl**
- Financiële ondersteuning/crowdfunding via email of storting op rek nr. **NL18 INGB 0003 6190 57 tnv BJM Gerard**

2016

