

Actualisatie Inventarisatie BVM2 mogelijkheden tot terugdringen van de hinder op Eindhoven Airport (23-10-2018)

Vooraf gericht op terugdringen van de direct Vlieggebonden hinder en niet op de secundaire hinder (parkeeroverlast, verkeersoverlast, waardevermindering van onroerend goed ed.)

Allereerst is de vraag aan de orde of kwantitatieve groei wel nodig is en of een verdere ontwikkeling van de luchthaven niet meer kwalitatief moet plaatsvinden, bij een kwantitatieve stilstand of krimp van het aantal vliegbewegingen. Deze vraag wordt in deze notitie verder niet behandeld, maar moet uiteraard anderszins in de proefcasus aan de orde komen.

Het uitgangspunt van BVM2 bij de verdere ontwikkeling van EA is relatief eenvoudig:

Eindhoven Airport moet elke verdere groei na 2020 verdienen door eerst de hinder meetbaar en merkbaar terug te dringen. De hinder heeft 3 hoofdcomponenten: geluid in relatie tot openingstijden, toxische emissies en klimaat. Daarbij komt, volgens de regeringsverklaring, 50% van de hinderafname aan het verbeteren van de leefomgeving van de omwonenden ten goede en wordt de resterende 50% als ontwikkelruimte aan de luchthaven beschikbaar gesteld.

Indien uiteindelijk wordt gekozen voor kwantitatieve stilstand of krimp wordt hinderafname vanzelfsprekend eenvoudiger, maar ook dan is deze niet of onvoldoende vanzelfsprekend en blijft onderstaand pakket van mogelijkheden tot hinderbeperking relevant. Uiteraard zijn dit in dit stadium voorstellen, die nog nader moeten worden getoetst, bediscussieerd en uitgewerkt.

Het is daarbij uitermate te betreuren dat het eerder door de regering toegezegde onderzoek naar hinderbeperkende maatregelen nooit serieus is uitgevoerd, dat zou nu veel tijdswinst hebben opgeleverd.

1. **Geen geplande landingen na 23.00 en geen vertrek voor 08.00 in het weekend:** Vooral de late landingen na 23.00 in combinatie met de vroege starts vanaf 07.00 geven veel overlast bij omwonenden. 8 uur aaneengesloten nachtrust is niet mogelijk, omdat men of door vertrekkende vliegtuigen die naar de betreffende zijde opstijgen wordt gewekt of door het lage gebulder van vertrekkende vliegtuigen op afstand, indien die naar de andere zijde opstijgen. Dit resulteert er altijd in dat voor de omwonenden aan welke zijde de laatste vluchten na 23.00 landen, geen 8 uur nachtrust resteert. De enige uitzondering voor landingen na 23.00 mag zijn vertragingen in vluchten, waarvan de landing voor 23.00 was gepland en waarvan de vertraging redelijkerwijs vanaf het moment van Boarden op de vertrekkende luchthaven niet was te voorzien
 - Het bestaansrecht voor landingen na 23.00 is in het verleden onderbouwd met onderzoeken, waarbij discussie erover feitelijk niet mogelijk was, ondanks gedetailleerd commentaar erop. Waarom is 1 euro ticketprijsverhoging niet mogelijk, wat uit dit eerdere onderzoek naar nut en noodzaak van vluchten na 23.00 werd afgeleid als de benodigde economische compensatie voor vliegmaatschappijen om het verlies van landingen na 23.00 te compenseren? Zijn de 3 slagen p/dag, wat toen bij de Alders tafel irt gemiddelde afstand van het toenmalige bestemmings pallet het uitgangspunt was en als gevolg waarvan de late landingen voor Home Carriers na

23.00 nodig waren, nog wel reëel, gezien de toevoeging van verder weg gelegen zonbestemmingen aan het bestemmingspalet de laatste jaren?

- In dit licht is heronderhandeling met Transavia van de late landingsslots na 23.00 noodzakelijk, kunnen deze niet worden gepland voor 23.00 en welke compensatie of nieuwe afspraken zijn daarvoor nodig? Wat kan de luchthaven betekenen voor bv. verkorting van de transitietijd tijd tussen aankomst en vertrek, waardoor overdag tijd wordt gewonnen ten gunste van het terugdringen van landingen na 23.00. Heronderhandeling van vroege en late slots met Ryanair is sowieso nodig gezien het besluit tot sluiting van de base op Eindhoven Airport. Indien deze slots vervallen, dan deze niet opnieuw uitgeven aan andere maatschappijen, maar sturen naar slots op een minder overlastgevende tijd, cq niet op de randen van de dag.
- Aansluitend op het vervroegen van de geplande landingen tot voor 23.00 moet ook de boeteregeling worden vervroegd, als prikkel om late landingen die bij vertraging na 23.00 plaatsvinden zoveel mogelijk te voorkomen. Nu begint deze vanaf 24.00, deze moet ook worden vervroegd naar 23.30. Daarmee blijft er een uitloop van een half uur (die er nu ook is) voor vertragingen, die onvermijdbaar altijd zullen optreden en waarvoor late landingen ook voor de omgeving acceptabel zijn.
- Daarnaast is tenminste het verschuiven van het openingstijdstip van 07.00 tot 08.00 in het weekend gewenst, teneinde omwonenden in het weekend 1 uur meer ochtendrust te gunnen, als compensatie voor de ook in het weekend sinds het uitgevoerde Alders Advies fors toegenomen geluidshinder en dus verstoorde weekendrust.
- Differentieer in combinatie met het voorgaande landingsgelden door het invoeren van een weekendtoeslag, waardoor het vliegen in het weekend wordt ontmoedigd. (Zoals mbt differentiatie landingsgelden in de randen van de dag zie punt 4)

- 2. Omschakeling naar synthetische kerosine:** De huidig gebruikte kerosine bevat teveel zwavel en benzeen en geeft dus door verbranding veel fijnstof en roet uitstoot. Door over te schakelen op synthetische kerosine kan deze uitstoot zeer substantieel tot bijna nul worden beperkt. Nu is bijmenging tot maximaal 50% technisch haalbaar, en op termijn technisch wellicht nog meer. Wel is deze brandstof nu substantieel duurder. Inschattingen voor biokerosine variëren van 2 tot 4 keer zo duur. Op termijn zal deze hogere kostprijs ongetwijfeld dalen, naarmate synthetische kerosine meer wordt gebruikt. Als vliegveld in een regio met een innovatief karakter zou EA in deze transitie naar een schonere brandstof een leidende ambitie moeten formuleren, door bv als doel te stellen dat in 2025 is omgeschakeld naar die 50% synthetische kerosine. De lucht in de omgeving van EA wordt daardoor meetbaar en merkbaar schoner
- De kosten daarvan kunnen worden opgebracht door een brandstof toeslag in te voeren die is gericht op het terugdringen van zwavel en fijnstof uitstoot en dient ter compensatie van de extra kosten van synthetische kerosine. Uitgaande van 50% bijmenging wordt de brandstof gemiddeld ca. 2 x zo duur. In 5 jaarstappen van 20% elk worden de extra brandstof kosten via een toeslag kostendekkend aan passagiers in rekening gebracht. Door dit in te voeren tussen 2021 tot 2025, betaalt de passagier mee aan het schoner maken van het vliegen vanaf EA en brengt EA zijn ambitie van duurzame luchthaven concreet in praktijk.
 - EA heeft zo ruim de tijd om zich op deze transitie technisch voor te bereiden. Daarbij is het mechanisme van brandstoftoeslag bij passagiers al bekend en ontmoet een toeslag op milieutechnische gronden vergezeld van een goede voorlichtings- en bewustwordingscampagne waarschijnlijk meer sympathie dan een toeslag puur op grond van prijsstijging van fossiele brandstoffen

- De hoogte van de brandstof toeslag kan jaarlijks worden bijgesteld afhankelijk van de prijsontwikkeling van synthetische kerosine, en zal daardoor waarschijnlijk afvlakken in de tijd
 - Het bijmengingspercentage kan verder worden verhoogd, zodra daar technische oplossingen voor worden gevonden
3. **Terugdringen van CO2 uitstoot:** Vooralsnog zullen elektrische of hybride-elektrische vliegtuigen niet de bulk van het vliegverkeer gaan vervangen. Terugdringen van CO2 uitstoot moet dus komen uit vlootvernieuwing van de op EA actieve luchtvloot, waardoor de hoeveelheid gebruikte brandstof en dus de CO2 uitstoot afneemt. Uitgaande van een gemiddelde innovatiesnelheid van 1,5 % per jaar is een brandstofreductie van grofweg 20% in 2030 tov 2018 haalbaar. Dat kan alleen worden bereikt door actief te sturen op vlootvernieuwing. De aanname uit de analysefase dat tot 2030 maar 60% vlootvernieuwing kan worden bereikt is erg behoudend en past niet bij het vooruitstrevende en innovatieve karakter van de brainport regio. Op EA moet tenminste het gemiddelde innovatietempo van de sector worden gehaald in het terugdringen van de CO2 uitstoot.
- Dat betekent in combinatie met de 50/50 regeling in het regeerakkoord dat het brandstofverbruik op EA in 2030 maximaal 90 % (50% van 20% is 10%) mag zijn van het niveau in 2018. Daardoor wordt de CO2 uitstoot all-over met 10% terug gebracht.
 - Ter stimulering tot versnelde vlootvernieuwing is een differentiatie van landingsgelden naar CO2 uitstoot noodzakelijk, in aanvulling op de andere al genoemde differentiatiegronden. Vliegtuigen met een hoger brandstofverbruik en dus een hogere uitstoot moeten zwaarder worden belast dan relatief zuiniger toestellen, waardoor vervuilende toestellen op EA worden geweerd en vlootvernieuwing wordt gestimuleerd
 - De aanwending van de andere 10% is ter beslissing aan Eindhoven Airport. Zij kan die naar eigen inzicht aanwenden voor bv een trager vlootvernieuwingstempo, een ander dichterbij gelegen bestemmingspallet (wat in totaal minder brandstof vraagt maar feitelijk inefficiënter is gezien het hogere aandeel LTO verbruik), maar ook desgewenst een hoger aantal vliegbewegingen, indien passend binnen de overige randvoorwaarden.
 - Als laatste blijft de landelijke en internationale discussie over fiscalisering van het vliegverkeer, het invoeren van een ticketbelasting en het ETS systeem van belang, al is deze niet specifiek voor EA. Wel kunnen deze bijdragen aan een meer reële kostprijs voor vliegverkeer en daardoor een beter level playing field met alternatieve minder milieubelastende vervoersmogelijkheden en mogelijk daardoor kwantitatieve vraagvermindering.
4. **Terugdringen geluidshinder voor omwonenden:** De geluidshinder voor omwonenden wordt bepaald door de hoeveelheid vliegbewegingen, wanneer deze worden uitgevoerd en met welke toestellen wordt gevlogen. De belangrijkste factor in het terugdringen van de geluidshinder is de aanstaande vlootvernieuwing. Nieuwe toestellen zoals de Airbus 320 NEO en de Boeiing 737 MAX geven substantieel minder geluidsoverlast. Daarvan uitgaande moet in 2030 een verlaging van de geluidsbelasting met gemiddeld 6 dbA mogelijk zijn. Wederom uitgaande van de 50/50 regeling moet de geluidsbelasting in 2030 met 3 dbA afnemen ten opzichte van 2018. Daartoe moet de vlootvernieuwing op EA sneller worden doorgevoerd dan de 60% aanname uit de analysefase in combinatie met een betere sturing in de tijdstippen waarop wordt gevlogen, waardoor de wegingsfactoren minder zwaar doorwegen. Bv. landingen na 23.00 (zie punt 1) worden nu met een faktor 10 gewogen ten opzichte van een landing net voor 23.00 met een faktor 3,16. Het is derhalve ook in het belang van EA om landingen voor 23.00 te plannen.

- Stimuleer de vlootvernieuwing door vanaf 2020 de landingsgelden te differentiëren naar geluidsbelasting, cq die voor geluidsarme toestellen te verlagen (categorie A en nog meer voor A+) en die voor C te verhogen. Verscherp deze differentiatie geleidelijk en stapsgewijze tussen 2020 en 2030.
- Ontmoedig vluchten in de avond en de randen van de nacht door landingsgelden te differentiëren naar vluchttijdstip. Daardoor worden vluchten op tijdstippen waarbij geluidshinder als extra belastend wordt ervaren ontmoedigd. Als differentiatiefactoren kan bv aansluiting worden gezocht bij de wegingsfactoren die bij de Ke en/of Lden berekening worden gehanteerd:

Tabel 4-1 Etmaalweegfactoren Ke en Lden.

| | Lokale tijd | | | | | | | | | |
|------|-------------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 0:00 | 6:00 | 7:00 | 8:00 | 18:00 | 19:00 | 20:00 | 21:00 | 22:00 | 23:00 |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 6:00 | 7:00 | 8:00 | 18:00 | 19:00 | 20:00 | 21:00 | 22:00 | 23:00 | 0:00 |
| Ke | 10 | 8 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 | 8 | 10 |
| Lden | 10 | 10 | 1 | 1 | 1 | 3,16 | 3,16 | 3,16 | 3,16 | 10 |

- Vanaf 2030 geen toestellen categorie C meer toestaan op EA.
 - Met Homebase Carrier maatschappijen moeten afspraken worden gemaakt om de nieuwe categorie toestellen als Home based toestel als eerste op EA te stationeren, vanaf het moment dat die beschikbaar komen. Juist deze toestellen gaan als eerste weg en komen als laatste terug en geven derhalve het meeste geluidshinder en slaapverstoring. Derhalve moet als eerste de geluidsbelasting van deze toestellen worden verlaagd.
5. **Verdere optimalisering (aan) vliegroutes:** Satellietcommunicatie (bv GBAS) kan de nauwkeurigheid en variabiliteit van de aanvliegroete bij starts en landingen verbeteren. De woongebieden rond het vliegveld kunnen daardoor beter ontzien worden (Zie bijvoorbeeld voor een eerste indruk https://en.wikipedia.org/wiki/Performance-based_navigation of www.faa.gov/nextgen/update/progress_and_plans/pbn/)
- Een dergelijk systeem moet het bestaande ILS Cat.1 systeem op vliegveld Eindhoven vervangen of aanvullen. In samenhang hiermee moet de routing van vluchten rond het vliegveld verder geoptimaliseerd worden, gericht op het verder verminderen van overlast in de aan vliegroutes grenzende woonkernen (zoals nu aan de orde is tussen Eersel en Steensel).
 - Daarbij moet ook worden nagegaan of bv door meer variabele of versmalde aanvliegroetes niet zoveel geconcentreerde overlast voor specifieke omwonenden wordt gecreeerd, dat daarvoor speciale compenserende maatregelen nodig zijn (isolatie-, schadevergoeding of -tegemoetkoming)