

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

Geschiedenis Eindhoven Airport

- Eindhoven Airport (EA) is een militaire vliegbasis met burger medegebruik
- Groei burgerluchtvaart:
 - tot 2010 < 18.000 vliegbewegingen;
 - opdracht Alderstafel: groei met 35.000
 - Resultaat: groei met 25.000 naar max. 43.000 vliegbewegingen in 2019
- Ontwikkeling na 2020 onduidelijk, discussie is in 2017 gestart
 - Analysefase (5 onderzoeken) tot medio 2018
 - Besluit proefcasus juli 2018

Proefcasus

- Centrale vraag: *"welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 is wenselijk en realiseerbaar?"*
- Formele vraag: *"De Proefcasus moet concreet invulling geven aan de transitie naar een slimmere en duurzamere, en meer op kwaliteit gestuurde luchtvaart- en luchthavenontwikkeling. Hoe kan Eindhoven Airport als een toekomstbestendige en duurzame luchthaven ontwikkeld worden, waarbij er een goede balans is tussen de economische groei en de belasting van de leefomgeving?"*
- Proefcasus is gestart 10-10-2018 met Evoluon bijeenkomst
- Verkenner is **Pieter van geel**
- Eindadvies na 6 maanden cq in April 2019

Wat of wie is BVM2 ?

- BVM2 is het **Beraad Vlieghinder Moet Minder**
- Initiatiefnemers BVM2:
 - Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW)
 - Brabantse Milieu Federatie (BMF)
 - Platform 10 geboden voor Eindhoven Airport
 - Aktiegroep Geen Vluchten na Elven (GVNE)
- Ondersteund door ca. 30 wijk-, buurt-, actie, belangengroepen en politieke fracties, en nu al ruim 2000 inwoners van Brabant
- Gericht op kennisontwikkeling, publieksinformatie, politieke en andere netwerkontwikkeling , medeoprichter LBBL
- **Manifest** betreft alle hinderaspecten van Eindhoven Airport:
 - Primair vlieggebonden hinder: CO₂, toxisch, geluid, slaap
 - Secundair afgeleide hinder: verkeer, parkeren, waardedaling

Standpunt Proefcasus

- BVM2 is **“Terughoudend Positief”**
- **Terughoudend:**
 - Vertrouwen in het verleden vaak geschonden
 - Toezeggingen niet nagekomen, bv *“Het uitvoeren van een onafhankelijk onderzoek naar flankerende voorstellen om overlast in de regio verder terug te dringen”*
 - Continu vertraging en onduidelijkheid in procesgang
 - Geen betrokkenheid omwonenden of reactiemogelijkheid op processtart, bv onderzoeksafbakening
 - Geen of zeer summiere publieksvoorlichting
- **Positief:**
 - Kwaliteit van Leefomgeving en Kwaliteit van Participatie worden als dimensie proefcasus erkend,
 - Omwonenden (via BVM2) als gesprekspartner erkend
 - Een mogelijke (beperkte) groei is geen uitgangspunt
 - Een proefcasus geeft openheid voor denken en creativiteit, zonder oude “ja maar” randvoorwaarden vooraf

Presentatie 10-10 "Analysefase"

- 4 scenario's onderzocht tot in 2030: 43.000, 52.000, 73.000 en 100.000 vliegbewegingen
- 5 (+1 aanvullend) Deelrapporten opgeleverd:
 1. Airport Infrastructuur (Eindhoven Airport)
 2. Luchtruim/Luchtzijdige bereikbaarheid (ministerie Infrastructuur en Waterstaat)
 3. Economische spin-off (provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport)
 4. Leefbaarheid, Milieu en Duurzaamheid (gemeente Eindhoven)
 5. Landzijdige bereikbaarheid (provincie Noord-Brabant)
 - 6. Aanvullend** :onderzoek stikstofdepositie en uitstoot tijdens totale vlucht ipv LTO (Gemeente Eindhoven)

Basis Aanname is **60% vlootvernieuwing tot 2030**

Tekortkomingen "Analysefase"

1. Alsnog onderzoek naar effecten "Krimpscenario (bv 35.000)"
2. Zeer eenzijdig onderzoek "Economische spin-off" aanvullen met meer evenwichtige **"Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)"**
3. Alsnog uitvoeren **"van een onafhankelijk onderzoek naar flankerende voorstellen om overlast in de regio verder terug te dringen"** geeft het gereedschap voor de proefcasus
4. Actualisatie en herhaling van het GGD gezondheid onderzoek uit 2016 nodig

Wat wil BVM2?

- Een **meetbare** en **merkbare** afname van de hinder vanaf 2018, als voorwaarde voor verdere ontwikkeling Eindhoven Airport
- De regeringsverklaring is daarbij leidend:
 - Focus op hinder i.p.v. vliegbewegingen
 - Groei alleen door slimmer en schoner
 - Milieuwinst wordt 50/50 gedeeld tussen hiderafname en ontwikkelruimte
- Ten minste uitgaan van gemiddelde innovatietempo luchtvaart van 1,5% p/jaar, een proefcasus vraagt hogere ambitie

Wat betekent dat primair?

1. CO2 uitstoot is direct afhankelijk van **hoeveelheid** gebruikte kerosine:
 - 1,5% p/jr. is ca 20% tot 2030 t.o.v. 2018
 - 50% is minimaal 10% minder kerosine op EA in 2030
2. Toxische uitstoot (ultrafijnstof en roet) is direct afhankelijk van de **samenstelling** en hoeveelheid van de kerosine:
 - Synthetische kerosine bevat geen benzeen en zwavel
 - Nu al bijmengen tot 50% mogelijk, in 2030 moet 100% benzeen en zwavelvrij mogelijk zijn
 - Dus minimaal 50% van kerosine op EA in 2030 zwavel en benzeenvrij
3. Terugdringen **geluidshinder** door vlootvernieuwing:
 - A320 Neo / B737 MAX 2 klassen lager => 6dB reductie
 - In 2030 100% doorgevoerd, tenminste alleen klasse A op EA, 50% tenminste 3 dB(A) **meetbare** reductie
 - Minder slaapverstoring d.m.v. sluiting na 23.00 en weekendstart vanaf 08.00 geeft verder **merkbare** reductie

Wat betekent dat secundair?

4. Terugdringen verkeer- en parkeeroverlast:
 - Meer aandacht voor trein en OV, o.a. fiscalisering vliegverkeer t.b.v. level playing field
 - Terugdringen uitwaaiering parkeeroverlast omringende wijken, geen extra kosten voor omwonenden via bv. parkeervergunningen
5. Compensatie omwonenden voor waardevermindering
 - Nadeelcompensatie door rijk afgewezen
 - Dus compensatie door EA
6. Sturen op en prioriteit voor zakelijk vliegverkeer t.b.v. ontwikkeling regio i.p.v. vakantieverkeer en pretvluchten

Het voorgaande is **tenminste** en **een en ondeelbaar**

Een proefcasus vraagt vooral op milieu een hogere ambitie !!!

Akties BVM2 proefcasus tot nu:

1. Presentatie standpunt BVM2:
 - Aan wethouders Gemeente Eindhoven
 - Aan raads- en collegeleden randgemeenten, statenleden, ambtenaren, ondersteuners BVM2 en omwonenden (**Knegsel 9**)
 - Aan Gedeputeerde Cristophe vd Maat
2. Aanvraag subsidie ondersteuning opbouwfase BVM2
 - Aanvraag provincie afgewezen, doorverwezen naar proefcasus en leefbaarheidsfonds
 - Aanvraag leefbaarheidsfonds is ingediend
3. Kennismaking met en introductie bij projectleiding Proefcasus, startnotitie becommentarieerd
4. Actualisatie BVM2 inventarisatie mogelijkheden tot hinderbeperking

Actualisatie opties hinderbeperking vlieggebonden hinder

1. Heronderhandeling geplande landingen na 23.00
2. Vervroeg boeteregeling naar 23.30
3. In het weekend geen starts voor 08.00
4. Invoeren weekendtoeslag in landingsrechten
5. Geleidelijk invoeren "brandstoftoeslag" voor "**ambitie 50% synthetische kerosine in 2025**"
6. Totale brandstofgebruik **10% minder in 2030** tov 2018
7. Differentiatie landingsgelden naar CO2 uitstoot tgv zuinige toestellen
8. Fiscaliseer vliegverkeer (BTW, ticketbelasting, ETS ed)
9. Stimuleer vlootvernieuwing via groeiende differentiatie landingsgelden naar geluidscategorie (**naar 100% in 2030**)
10. Ontmoedig vroege ochtend en late avondvluchten via differentiatie landingsgelden naar vluchttijdstip.
11. Voor Home-Based toestellen alleen nieuwe toesteltypen toestaan zodra deze er zijn. (2021 ev)
12. Verdere optimalisering (aan)vliegroutes bv via GBAS



Aanmelding via:
[www. bvm2.nl/supporter](http://www.bvm2.nl/supporter)

Financiële ondersteuning via:
NL18 INGB 0003 6190 57
tnv BJM Gerard

Aanmelding als contactpersoon/ vrijwilliger
via:
beraad@bvm2.nl

