

Eindhoven, 12

juni 2019

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Brabant

Geachte volksvertegenwoordiger,

Op vrijdag 14 juni 2019 bespreekt u de voorgenomen brief, die het College van GS wil sturen aan de minister in reactie op het eindrapport 'opnieuw Verbonden' van de Proefcasus Eindhoven Airport, van door dhr. Van Geel.

Inleiding

Het Beraad Vlieg hinder Moet Minder (BVM2) is een platform waarin 33 maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd zijn die belang hebben bij het inperken van de vlieg hinder van vliegbasis Eindhoven/Eindhoven Airport. Daarnaast hebben zich ook ca 2000 natuurlijke personen als ondersteuner aangesloten. De organisaties en de natuurlijke personen komen uit het gehele gebied rond het vliegveld. Hiermee is BVM2 de natuurlijke vertegenwoordiger van de gehinderde omwonenden van het vliegveld.

BVM2 heeft ernstige bezwaren tegen de reactie van het College van GS.

De bezwaren van BVM2 betreffen een mogelijke 'Alleingang' van GS, en betreffen de inhoud van enkele standpunten. GS doen aan selectief shoppen binnen het advies van dhr. Van Geel.

De 'Alleingang'

Dhr Van Geel heeft zijn eindadvies aan de minister aangeboden, en die heeft het advies vervolgens bij de Stuurgroep neergelegd, die het Proefcasusproces begeleidde.

De wijze waarop dhr. Van Geel zijn werk gedaan heeft, blijkt tot grote waardering te leiden. Ook GS hebben deze waardering uitgesproken.

Vervolgens blijkt de inhoud van het advies op een breed draagvlak te kunnen rekenen. In enkele, op de presentatie van het eindrapport volgende bijeenkomsten zagen de aanwezige bestuurders en volksvertegenwoordigers het als hun voornaamste prioriteit om de neuzen één kant op te krijgen, zodat de minister moeilijker om dit breed gedragen advies heen kan.

Het is daarom onbegrijpelijk, en politiek controversieel, dat het College van GS nu zijn eigen standpunt wil ventileren. Het zou logischer zijn, en beter passen bij het breed gedragen politieke gevoel in de regio, als er een collectief standpunt zou verschijnen van de Stuurgroep als geheel.

GS zouden er beter aan doen om überhaupt niet een eigen brief aan de minister te sturen, maar om zich te voegen in een gezamenlijk standpunt van de regionale partijen.

Sturen op hinderbeperking - geluid

Anders dan GS onderaan blz 1 van hun conceptbrief schrijven, heeft dhr. Van Geel er als eerste uitgangspunt voor gekozen om de hinderbeperking te vertalen in geluidstermen, maar heeft hij het daar niet bij gelaten. Dhr. Van Geel heeft er nadrukkelijk voor gekozen om ook de toxische emissies en de klimaateffecten van het vliegverkeer een plaats te geven.

Anders dan GS op blz 2 zeggen, is er geen onduidelijkheid over de geluidsnorm. Het vliegverkeer wordt wettelijk beperkt door het (voor onbepaalde tijd) Luchthavenbesluit 2014, en meer

specifiek door de daarin neergelegde geluidscontour van 35 Kosteneenheden (Ke) – in de volksmond de ‘sigaar’. Deze mag 10,3km² zijn.

Het enige onduidelijke is, is dat onlangs bleek dat deze norm overschreden is tot een feitelijke omvang van 12,1km². Dat zoiets kan, voedt het algemene wantrouwen tegen beweringen en het vliegveld, de deskundige bureau's en de hen dekkende bestuurders. Veeleer dan het bestaan van een legale en illegale situatie als bron van onzekerheid op te voeren, zou de reactie van de overheid moeten zijn om tot een heldere handhaving van de regels over te gaan. Dit is niet gebeurd.

Dhr. Van Geel heeft ook zeer duidelijk gezegd dat een hinderbeperking van 30% betekent dat de oppervlakte binnen de 35Ke-contour moet worden teruggebracht tot 70% van wat hij was. De politieke keuze is of dat 70% van de legaal vergunde situatie is (dus 70% van 10,3km²) of 70% van de illegale situatie (dus 70% van 12,1km²).

Wat BVM2 betreft is dit 70% van 10,3km². Het kan niet zo zijn dat de overheid het gevolg van eigen handhavingfalen vervolgens gebruikt om mist te verspreiden over wat de bedoeling is.

Anders dan GS stellen, hoeft de haalbaarheid van 30% reductie van de ‘sigaar’ niet meer onderzocht te worden, want deze is al in de loop van de Proefcasus onderzocht. Er is in de Proefcasus veel onderzocht en deskundigen hebben zich hiermee al bezig gehouden. Ze stellen dat dit kan (mogelijk zelfs meer). Het is dus niet nodig om het kabinet te vragen deze bewering alsnog opnieuw te onderzoeken.

Bovendien kan deze wens wellicht al in de landingsrechten van het vliegveld dwingend worden opgenomen.

De bespiegelingen in de GS-brief over de eenheden Ke en Lden zijn op deze plaats irrelevant en verspreiden slechts mist.

Het wettelijk vigerende kader (het Luchthavenbesluit 2014) werkt met de eenheid die tot nu toe bij militaire luchthavens gebruikelijk is, de Ke. Dat elders in de wereld de Lden de maat der dingen is, klopt, maar is irrelevant want niet van toepassing op militaire luchthavens in Nederland. Als het Luchthavenbesluit in Lden geweest zou zijn (quod non), had dat niets uitgemaakt want dan zou de juridisch begrenzend oppervlakte die geweest zijn binnen de met 35Ke gelijkwaardige Lden-contour, en dus nog steeds dezelfde 10,3 km².

Sturen op hinderbeperking – fijn stof en klimaat

GS doen het voorkomen alsof de fijn stof-problematiek van het vliegveld nog iets is wat onderzocht moet worden (blz 2 bovenaan).

Dit is onjuist. Als onderdeel kende de Proefcasus een aparte tafel Duurzame Brandstoffen waarvan de beraadslagingen vertaald zijn in het eindadvies.

De emissie van zowel zwavelhoudend fijn stof als roet, alsmede de emissie van CO₂, hangen af van het aantal vliegbewegingen, het kerosineverbruik per vliegtuig, en de aard van de kerosine.

Het kerosineverbruik per vliegtuig kan dalen als de vloot moderniseert.

Synthetische kerosine (vooralsnog biokerosine) dringt zowel de fijn stof- als de klimaateffecten ver terug ten opzichte van conventionele kerosine. Dit is onomstreden en aan de Proefcasustafel vastgelegd.

Vandaar dat het advies van dhr. Van Geel concrete bijmengpercentages van biokerosine noemt in concrete jaren (5% in 2023 en 14%, liefst 20% in 2030).

Deze concrete cijfers komen niet voor in de GS-reactie.

In het advies van dhr. Van Geel worden weliswaar gedachten gewijd aan de ontwikkeling van

synthetische brandstof (met name elektrofuels) als onderzoekssubject van de industriepolitiek van Brainport, maar deze koppeling wordt niet als voorwaarde gezien voor het behalen van de streefpercentages in de genoemde jaren. Met andere woorden, 5% in 2023 en 14%, liefst 20% in 2030 staat als advies, ongeacht wat Brainport met het onderwerp gaat doen (wat nog in het geheel niet duidelijk is).

Door opnieuw onderzoek te vragen, wordt een aanbeveling, die concreet de longen van de omwonenden en het klimaat dient, in een mistige toekomst geschoven.

Bij dhr. Van Geel dient het Klimaatfonds (te voeden met voorlopig €1 per ticket) drie doelen: compensatie van CO₂ -emissies, het stimuleren van de ontwikkelfase voor de inzet van duurzame brandstoffen, en de implementatie van deze duurzame brandstoffen.

In de reactie van GS (blz 3, verbinding met de regio) blijft van deze drie doelen slechts het tweede over en is dit Klimaatfonds alleen nog een financiering van de (nog onduidelijke) industriepolitiek van Brainport.

BVM2 kan niet instemmen met deze geruisloze doelverschuiving van door het publiek op te brengen financiële middelen.

Overigens mist BVM2 een reactie van de kant van GS op de door dhr. Van Geel voorgestelde CO₂ – compensatieprojecten.

De 2,5% groei

Dhr van Geel houdt de mogelijkheid open om, als meer dan het doel van 30% hinderreductie gehaald wordt, daarna een bescheiden groei toe te staan van 2,5% per jaar. GS vinden dit inconsequent en stellen voor dit percentage te schrappen en willen een ander (niet uitgewerkte) methode.

BVM2 is het perse niet met GS eens.

Het 'inconsequentie-argument' zou slechts gelden als geluid het enige criterium was. GS doet wel alsof geluid het enige criterium is, maar klimaat en fijn stof zijn dat even goed.

Omdat dhr Van Geel (daarin gesteund door GS) de toekomst van het vliegveld koppelt aan de toekomst van Brainport, koppelt dhr. Van Geel ook de eventuele groei van het vliegen op Eindhoven Airport aan de eventuele groei van Brainport. Met enig optimisme zou men die op 2,5% per jaar kunnen prikken.

BVM2 roept u op om GS geen toestemming te geven te geven de brief te versturen, en, zo u daar anders over denkt, om hem in elk geval niet met deze inhoud te versturen.

Met vriendelijke groeten,
en bereid tot nadere onderbouwing,

Bernard Gerard
secretaris BVM2
bjmgerard@gmail.com