



15-10-2022 Kneegsel 15



WAT IS DE TOEKOMST VAN EINDHOVEN AIRPORT ALS VAKANTIELUCHTHAVEN?





Programma



1. Programma (Wim Scheffers/Hans Horsten) 11.00-11.05

2. Inleidingen:

- Paul Peeters, professor duurzaam toerisme 11.05-11.15
- Frank van Oostdam, directeur ANVR 11.15-11.25
- Bram van Liere, campaigner Milieudefensie 11.25-11.35
- Jan van Burgsteden, wethouder Meierijstad 11.35-11.45

5. Koffiepauze 11.45-12.00

6. Rondetafelgesprek

- leiding Hans Horsten
- met inleiders en Wim Scheffers 12.00-12.40

7. Discussie met en vragen vanuit de zaal 12.40-13.00



Inleidingen



Paul Peeters

Professor Duurzaam Toerisme
Breda University of Applied Sciences



Het einde van de groei

Paul Peeters, lector Breda University of Applied Sciences
Knegsel, 15-10-2022

DISCOVER YOUR WORLD

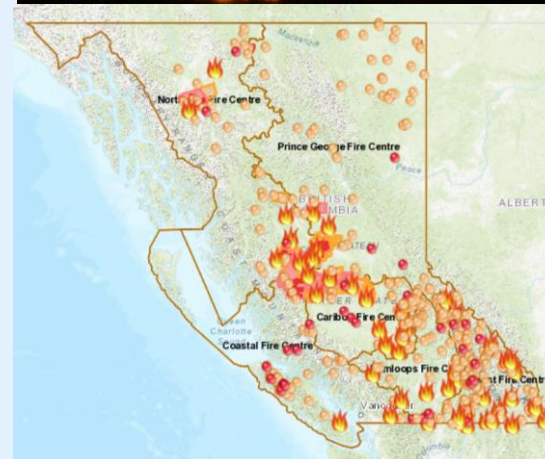
Waar gaat het om? Tipping-points



<https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-global-sea-level>

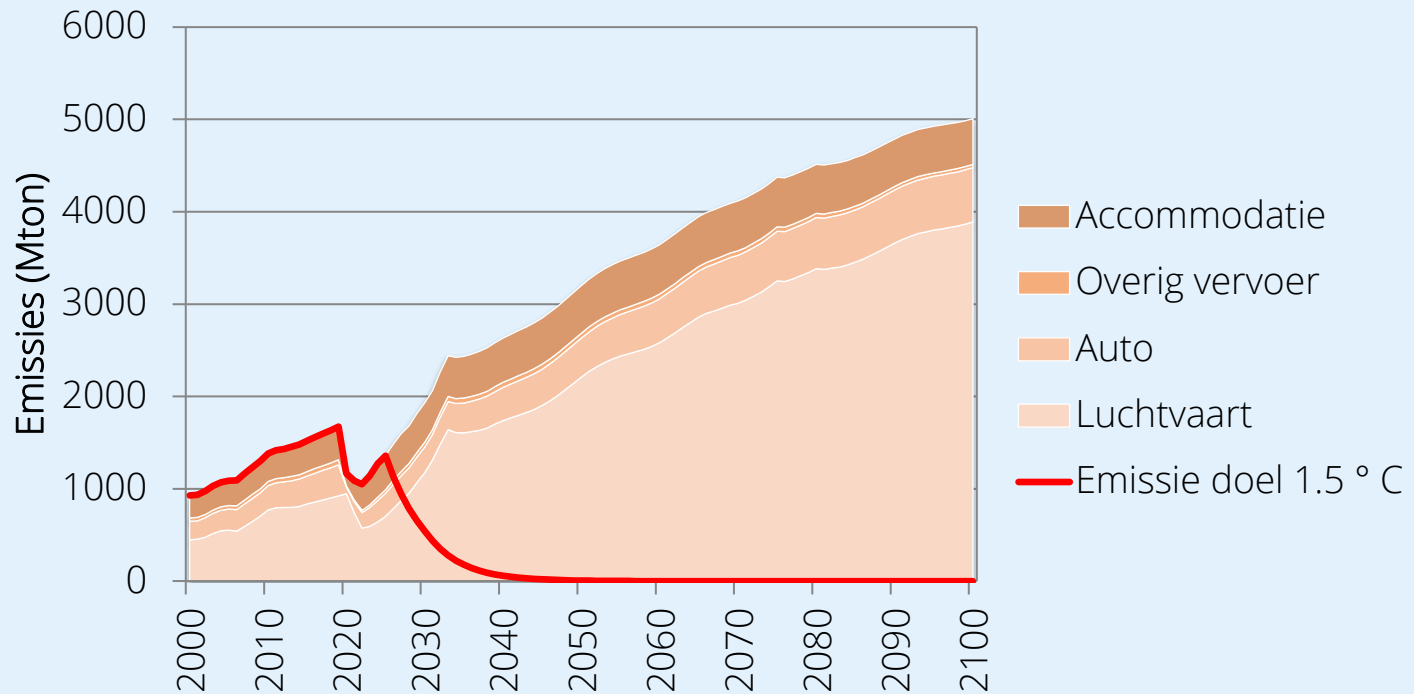


<https://www.nationalgeographic.com/environment/article/methane>

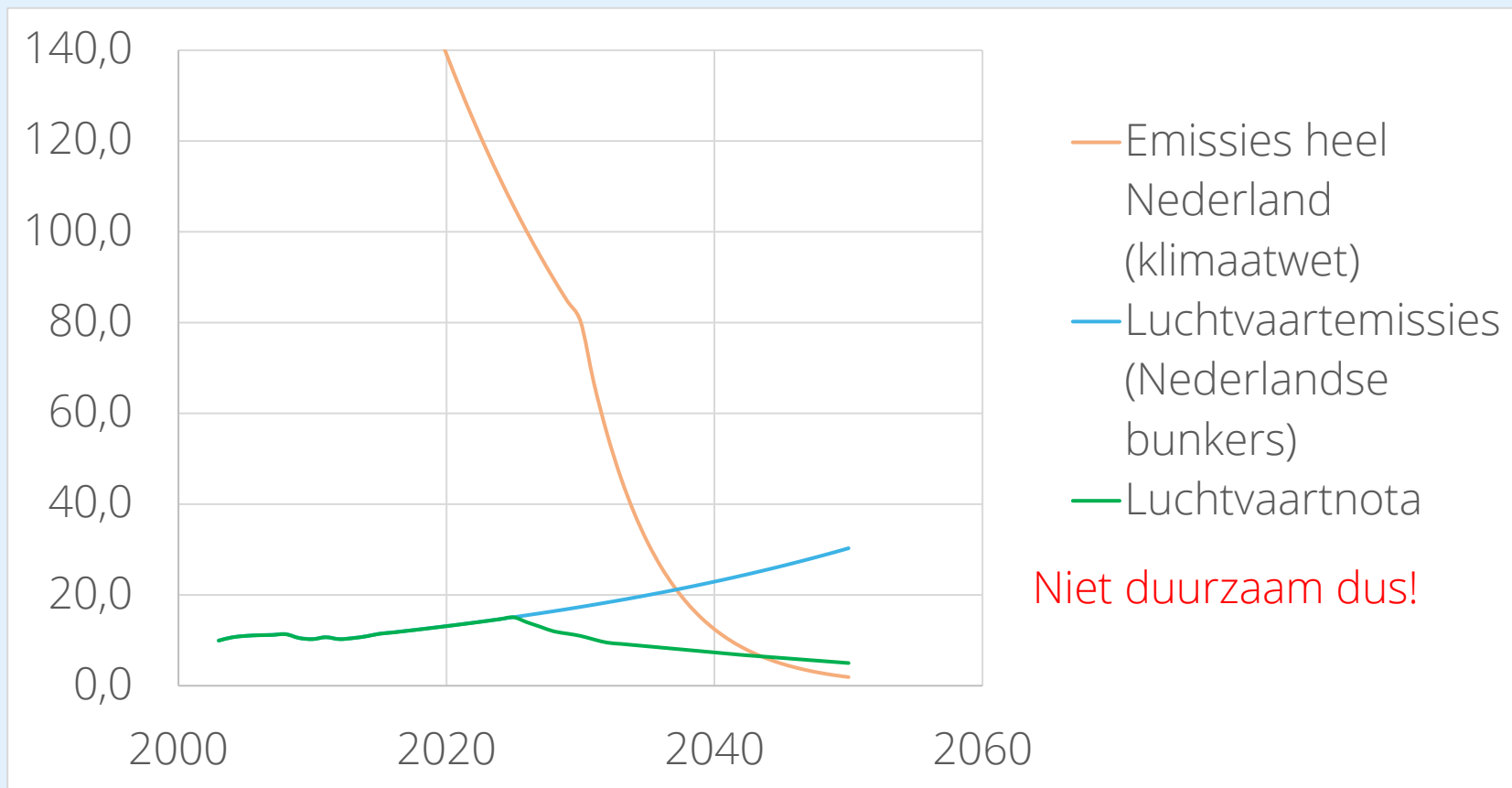


<https://lineadirectportal.com/internacional/rusa-en-emergencia-por-gran-incendio-en-siberia-20190801-777240/>
and
<https://northcoastreview.blogspot.com/2018/08/state-of-emergency-declared-as-wildfire.html>

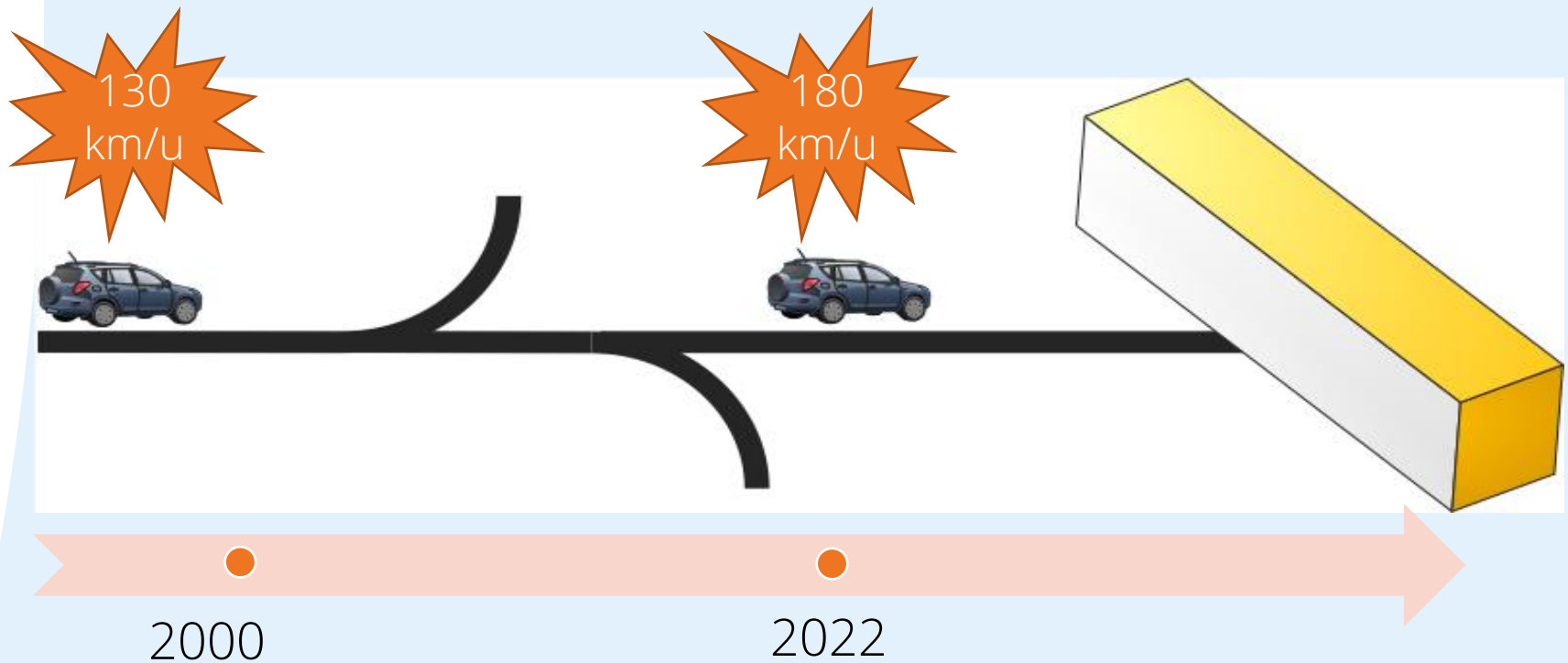
Toerisme in business-as-usual



Ontwikkeling Nederlandse luchtvaart



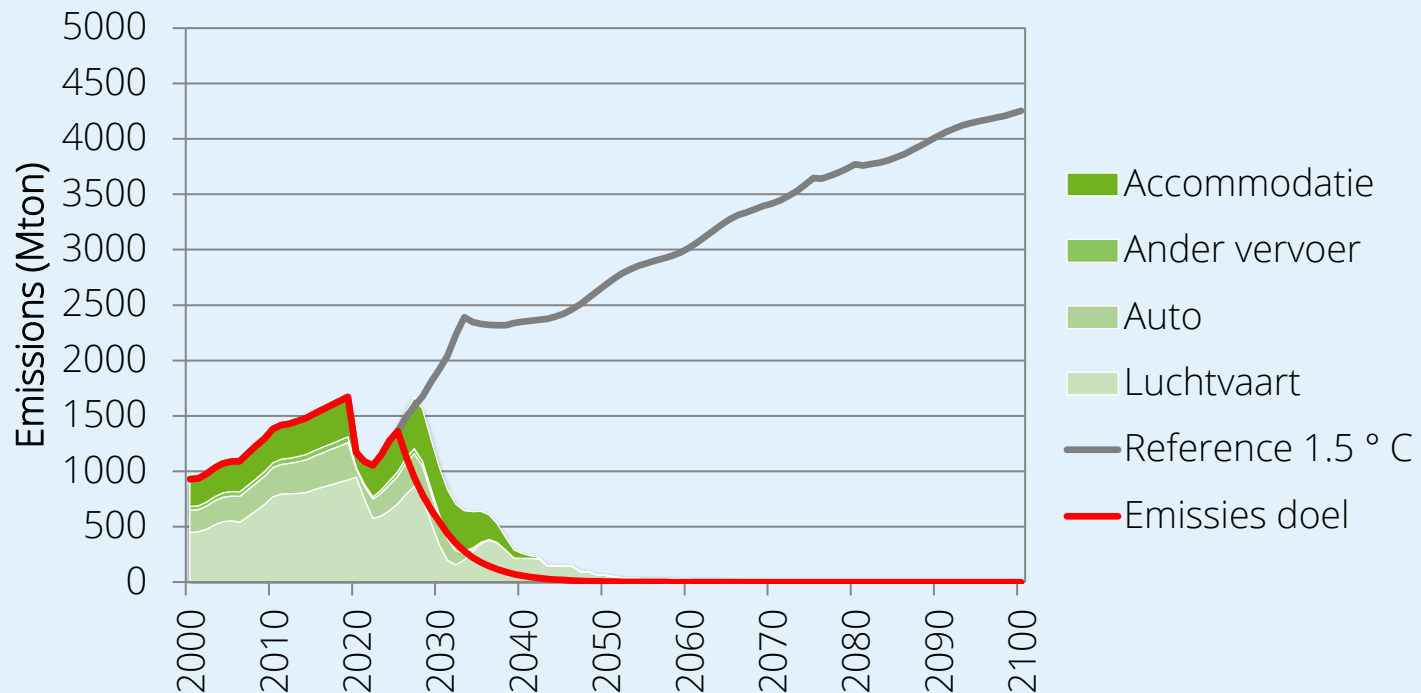
Kortom, luchtvaart en toerisme....



Vier veelgenoemde opties

- Klimaat compensatie/CORSIA
 - *Je kunt jezelf niet naar nul compenseren als iedereen op nul zit*
- Techniek (elektrisch vliegen)
 - *Nul-emissies maar veel te laat (eind van de eeuw)*
- Alternatieve brandstoffen (bio, afval, e-fuel)
 - *E-fuel levert bijna emissiereductie maar gelimiteerd door beschikbare duurzame energie*
- Belastingen en subsidies
 - *Zelfs extreme belastingen op wereldschaal leveren geen emissiereductie*

Alle maatregelen + geringe groei luchtvaart (wereldwijd)



Een scenario vol kansen!

- Ten opzichte van *business-as-usual* groei van toerisme:
 - Even vaak op reis
 - Zelfs iets meer overnachtingen
 - Evenveel omzet en banen
 - Veel meer elektrische auto, trein, bus
 - Tot 2050 geringe groei luchtvaart, daarna weer 2-4%
 - De gemiddelde afstanden groeien niet meer
- **En geen emissies vanaf 2050**; de schaamte voorbij

Nederlands beleid

- Er komt een CO₂-plafond in 2030 op niveau 2005
- Er komt een alternatieve brandstof
bijmengverplichting (14% waarvan 2% e-fuel)
- Er is al een verhoogde ticket taks
- Stikstof, luchtkwaliteit en geluid beperken
maximum *aantal* vluchten
- CO₂ beperkt de *gevlogen afstanden*

Luchtvaart zou *financieel* moeten compenseren!

- Schade aan topbestemming Zuid-Limburg: half miljard
- Eifel/Ardennen: vele miljarden
- *Heeft NL luchtvaartsector al €50 miljoen in een schadefonds gestort?*



Tour operators hebben de sleutel

- Gemiddelde CO₂ uitstoot voor vervoer bij pakketreis vijf keer groter dan zelf-georganiseerde reis
- Nog steeds TV-reclames voor vliegreizen!?
- Elektrische auto en trein/busreizen vormen grote kans
- De meeste toeristen reizen korte afstand/binnenlands
- Er is veel denkkraft: gebruik die voor echte oplossingen niet voor maatregelen ondermijnende lobby en het zaaien van twijfel

Ten slotte

- Het is onmogelijk om gevaarlijke klimaatverandering te voorkomen bij ongelimiteerde groei van de luchtvaart
- Nederlands beleid anticipeert daarop: een groeistrategie voor Eindhoven Airport is daarom riskant en onverstandig
- De luchtvaartlobby zou zich moeten richten op internationale afspraken voor CO₂-plafonds, e-fuel bijmengverplichting en eerlijke verdeling van het volume en de opbrengsten, i.p.v. ertegen te lobbyen

Dank voor uw aandacht!





Inleidingen



Frank van Oostdam

Directeur Algemene Nederlandse
Vereniging van Reisondernemingen
(ANVR)

Toekomst eindhoven airport als (vakantie) luchthaven
Frank Oostdam ANVR
Oktober 2022



Buikgevoel

FACTS



HOE BELANGRIJK ZIJN DE LEISUREPASSAGIERS OP SCHIPHOL VOOR DE LUCHTVAARTSECTOR EN DE NEDERLANDSE SAMENLEVING?

Luchtvaartmaat-
schappijen en het
Schipholnetwerk zijn
in toenemende
mate afhankelijk van
leisurepassagiers



74%

In 2021 reisde 74% van de
passagiers op Schiphol met
een leisuremotief

Point-to-pointmaat-
schappijen genereren
per vlucht € 16.500
euro aan welvaart voor
de Nederlandse
samenleving, tegen-
over € 6.500 per vlucht
voor netwerkmaat-
schappijen. Ruim de
helft daarvan kan
worden toegeschreven
aan leisurepassagiers

WELVAARTSBIJDRAGE PER VLUCHT

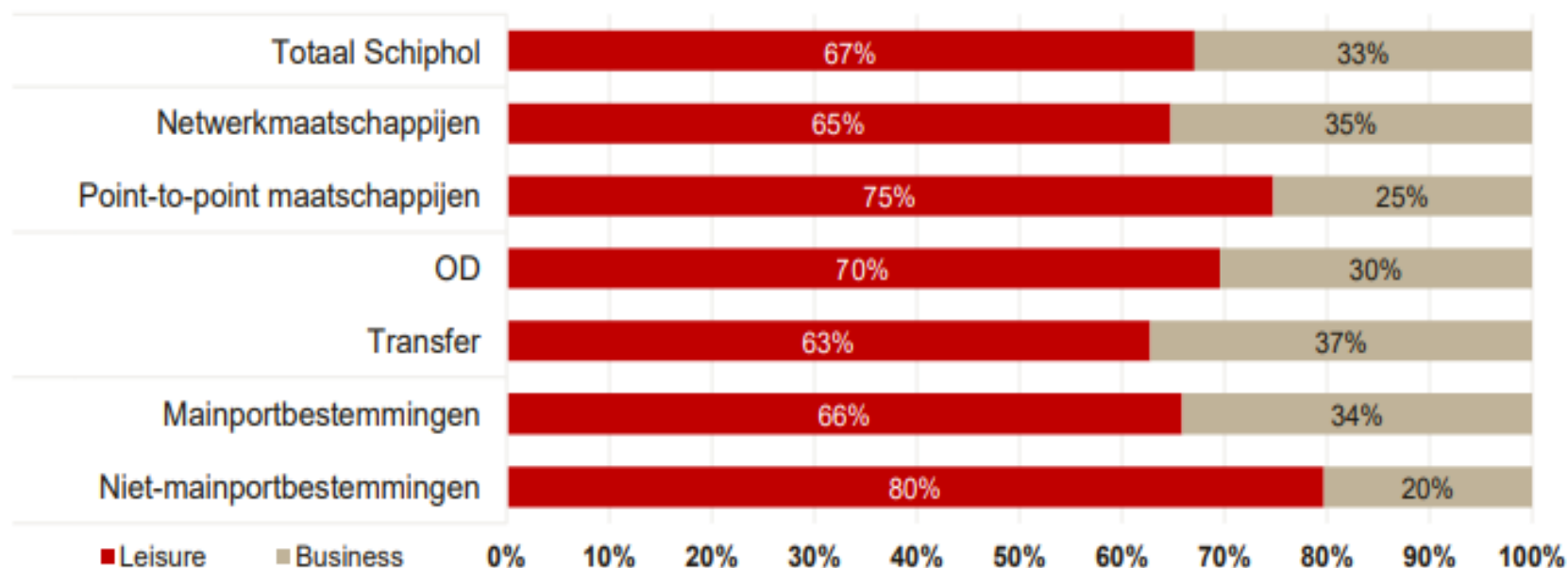


De totale nationale welvaart kan worden verhoogd door 56.700 vluchten met een kleine welvaartsbijdrage – waarvoor een alternatief bestaat per spoor – te vervangen door vluchten met een grotere welvaartsbijdrage



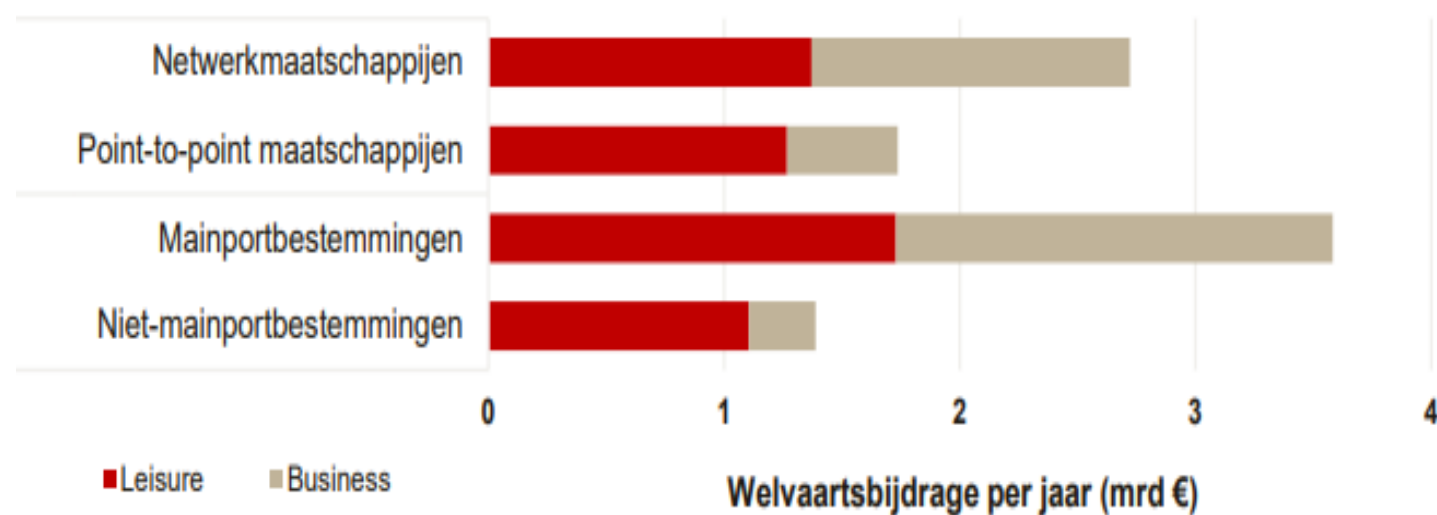
Dit vereist investeringen in extra spoorcapaciteit en een nauwere samenwerking tussen spoorvervoerders en luchtvaartmaatschappijen

Figuur S.1 Alle segmenten op Schiphol zijn afhankelijk van leisurepassagiers



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Figuur S.2 Welvaartsbijdrage voor ruim de helft veroorzaakt door leisurepassagiers



Bron: SEO Economisch Onderzoek

*Elektrisch vliegen is de toekomst
maar wat doen we in de tussentijd ?*



Stoppen met oud denken



kortom

- Krimp is slecht idee
- Connectiviteit en hoogwaardig netwerk op andere manier definiëren
- Diversiteit ipv selectiviteit (duurzaamheid en welvaartsbijdrage)
- Zet Nederlandse reiziger centraal in toekomstig beleid
- Milieukosten moeten in de prijs van het ticket
- We moeten minder vliegen en in ieder geval niet vliegen tot 500 km



Bram van Liere

Campaigner Klimaat
Rechtvaardigheid en Verkeer
Milieudefensie

Milieudefensie c.s. vs Shell



Shell: Netherlands court orders oil giant to cut emissions

© 26 May 2021



milieudefensie
Friends of the Earth Netherlands

30 Bedrijven, 29 Brieven

ABN Amro
ABP
Aegon
AholdDelhaize
AkzoNobel
Atradius
BAM Groep
Boskalis Westminster
BP
Dow
ExxonMobil
FrieslandCampina
ING
KLM
LyondellBasell

NN Group
PfZW
Rabobank
RWE
Schiphol
Shell *
Stellantis
Tata Steel
Unilever
Uniper
Vion
Vitol
Vopak
Yara



milieudefensie

Een gezond bedrijf heeft **een klimaatplan**.

Uit het vonnis in de zaak tegen Royal Dutch Shell volgt volgens Milieudefensie dat iedere grote uitstoter minstens een verplichting heeft om zijn emissies te reduceren in lijn met de mondiale opgave die volgt uit het Klimaatakkoord van Parijs. En dat is wat wij van u vragen.



Hoe geeft uw onderneming (of de groep waarvan uw onderneming deel uitmaakt) **concreet en verifieerbaar invulling** aan de vereiste veranderingen tussen nu en 2030?

Door uitvoering van dit plan, vermindert de CO₂-uitstoot (**scope 1, 2 en 3** van uw bedrijf of van de groep waarvan uw bedrijf deel uitmaakt) **in 2030 met minimaal 45%** ten opzichte van 2019.



Oordeel NewClimateInstitute



We kunnen kwaliteit van de plannen van Schiphol Group (waarin ze claimen voor een CO₂-vrije luchtvaart in 2050 te gaan) niet beoordelen, omdat Schiphol nergens vertelt of deze doelstelling zowel uitgaande als inkomende vluchten omvat.

De plannen van Schiphol Group voor hun tussentijdse emissiereductiedoelstellingen hebben een lage kwaliteit.

De tussentijdse doelstelling van Schiphol Group om de CO₂-emissies van de luchtvaart met 10% te verminderen, spoort niet de route die noodzakelijk is voor de 1,5°C doelstelling van Parijs



milieudefensie

Oordeel NewClimateInstitute

- We are unable to evaluate the integrity of the Schiphol Group's commitment to zero-carbon aviation by 2050 as it is unclear whether this target covers both outgoing and incoming flights.
- We evaluate Schiphol Group's interim emission reduction targets to have low integrity
- The Schiphol Group's interim target of a 10% reduction in aviation carbon emissions is not aligned with specific milestones for the aviation sector to decarbonise in line with 1.5°C trajectories.



milieudefensie

En Eindhoven dan?

- Schiphol Group is 51% aandeelhouder
- Uitstoot CO₂ en non-CO₂ effecten in scope 3 Schiphol
- Schiphol Group moet 45% minder CO₂ uitstoten, dus dat kan en zal vermoedelijk effecten hebben in Eindhoven



Wat wil Milieudefensie?

- 8% mensen verantwoordelijk voor 40% vluchten
- Vliegen kunstmatig goedkoop (geen BTW of kerosinetax)
- Veelvliegerstax
- 3,8 megaton minder CO₂
- 23 procent minder vluchten



Vragen?

Wordt ook lid via
[Milieudefensie.nl](https://milieudefensie.nl) !!





Non-CO₂: the hidden side of aviation's total climate impact

Contrails, NO_x, soot, water vapour, black carbon



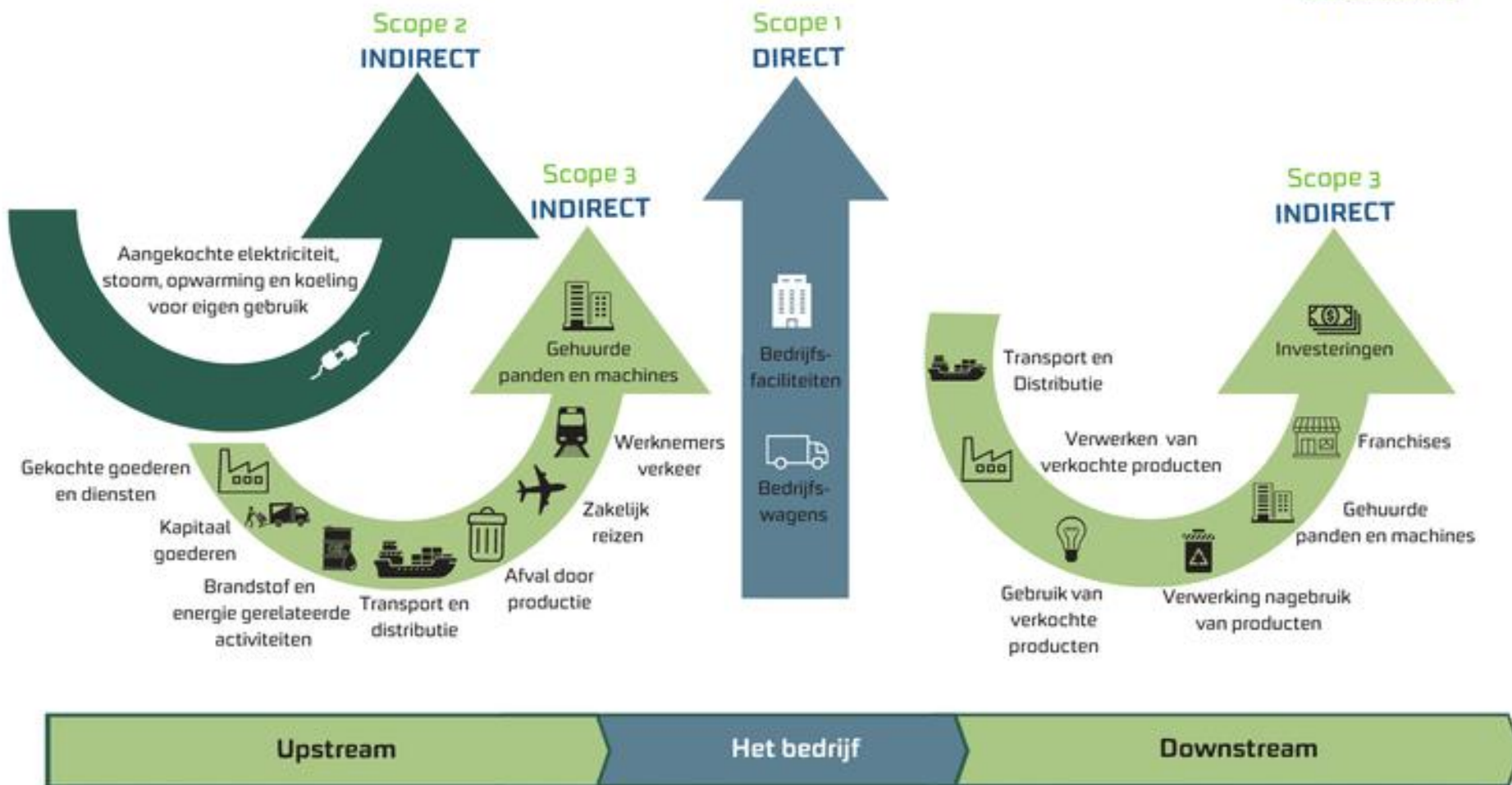
CO₂

1/3rd of aviation's
total climate impact

Totaal klimaateffect luchtvaart
is
3x dat van CO₂ alleen

non-CO₂

2/3rds of aviation's
total climate impact



milieudefensie



Inleidingen



Jan van Burgsteden

Wethouder ruimtelijke ordening en
infrastructuur Meierijstad

LUCHTHAVEN EINDHOVEN OVERLEG (LEO)



13 oktober 2022

LUCHTHAVEN EINDHOVEN OVERLEG (LEO)



13 oktober 2022

LUCHTHAVEN EINDHOVEN OVERLEG (LEO)



LEO geeft invulling aan 5 speerpunten van het advies “Opnieuw verbonden”

- 1. Actief sturen op minder geluidbelasting*
- 2. Structureel bijdragen aan de klimaatdoelstellingen*
- 3. Actief sturen op verbetering van de luchtkwaliteit*
- 4. Meerwaarde bieden voor de regio*
- 5. Vertrouwen vanuit de omgeving*

Voor omliggende gemeenten is een evenwichtige belangenafweging van belang: een goede balans tussen gezondheid, leefbaarheid en economie

13 oktober 2022

- 30% geluidreductie in 2030
- Meetnet luchtkwaliteit en geluid
- Iedere 3 a 4 jaar een GGD-belevingsonderzoek

13 oktober 2022

LEEFBAARHEID

- Oprichting leefbaarheidsfonds
- Verbetering leefomgevingskwaliteit
- Bijdragen aan klimaatdoelstellingen

13 oktober 2022

ECONOMIE

- Meerwaarde voor de regio
- Luchthaven die meegroeit met de economische ontwikkeling van de regio
- Proeftuin innovatie

13 oktober 2022

BELANG OMLIGGENDE GEMEENTEN

Kortom:

- Nu vasthouden aan uitvoering advies “Opnieuw verbonden”. In 2026 monitoringsmoment; dán bezien of aanpassing nodig is.
- Groei of krimp aantal vluchten is geen doel op zich: duurzame bedrijfsvoering passend in de regio is dat wel.

13 oktober 2022



15-10-2022 Kneegsel 15



Pauze 15 min.





Ronde tafel gesprek



Gespreksleiding Hans Horsten

Paul Peeters
Frank van Oostdam
Bram van Liere
Jan van Burgsteden
Wim Scheffers

Kerncijfers Eindhoven Airport (2019)

- 41.000 vliegbewegingen, 6,7 mio passagiers
- 10 airlines, 79 bestemmingen, 27 landen (2020)
- Vertrek 91%, inkomend 9% (2018)
- Motief Leisure/VFR 80%, zakelijk 20%
- Omzet 64,7 mio, Bruto Resultaat ca. 20 mio (Netto 14,3)
- Eigen vermogen 113 mio = 85% balanstotaal (1-1-2020)
- Investeringsplan ca. 150 mio
- Uitstoot: CO2 268 ton, Stikstof 217 ton, Fijnstof PM10 3,7 ton
- 7200 woningen=20.000 mensen in niet bebouwbare 20 KE zone



15-10-2022 Kneegsel 15



Vragen en Discussie

