Verslag

Genodigden:	Raadsleden van de gemeenten rond de Luchthaven Eindhoven Statenleden van de Provincie Noord-Brabant Pieter van Geel Meeluisteren: wethouders Luchthaven, omwonendenvertegenwoordigers, directie Eindhoven Airport, ministerie van Defensie en ministerie van IenW
Voorzitter:	Staf Depla
Datum:	Woensdag 19 januari 2022
Tijd:	20:00 – 21:30 uur
Locatie:	MS Teams

Agendapunt	**Verslag**
1. Opening door Staf Depla	Staf Depla opent de digitale informatiebijeenkomst. Hij is per 1 januari 2022 de voorzitter van het Luchthaven Eindhoven Overleg, dat is voortgekomen uit *Opnieuw Verbonden*. Programma van de bijeenkomst: - Pieter van Geel geeft een toelichting op zijn advies *Opnieuw Verbonden* en de belangrijkste discussies van dit moment. - Er is ruimte om hier vragen over te stellen. - Een toelichting over op welke manier Raads- en Statenleden de komende tijd meer van het LEO gaan zien. Voor de procedure van de avond: - Het publiek zijn Raads- en Statenleden. Er zijn meerdere andere betrokken aanwezig bij de bijeenkomst. Zij hebben de mogelijkheid om mee te luisteren, maar het is niet de bedoeling dat zij vragen gaan stellen. - Het woord vragen kan door een digitaal handje op te steken. Op dat moment krijgen de personen de mogelijkheid hun microfoon aan te zetten.
2. Toelichting door Pieter van Geel	In 2019 is het advies *Opnieuw Verbonden* uitgebracht door Pieter van Geel. In 2020 is hij gevraagd een aanvullend advies uit te brengen ten aanzien van de 30% reductie van geluidshinder. Dit aanvullend advies is het eerste punt dat hij toelicht vanavond. Het tweede punt is: van welk referentiepunt ga je uit bij de reductie van geluidbelasting van 30% in 2030 ten opzichte van 2019. Doel van de toelichting van Pieter van Geel is deze twee punten toelichten, zodat iedereen dit zelf kan wegen en meenemen bij afwegingen vanuit in eigen positie. **30% reductie geluidbelasting in 2030 ten opzichte van 2019** In *Opnieuw Verbonden* is Pieter van Geel uitgegaan van het toepassen van het ALARA-principe (As Low As Reasonable Achievable). Oftewel: Eindhoven Airport moet heel erg haar best doen om het gestelde doel te halen, maar het moet wel haalbaar zijn. Drie mogelijkheden om tot de 30% reductie te komen: - Minder vliegen. Dit is expliciet niet het uitgangspunt in *Opnieuw Verbonden*. Dan blijft over:

- Vliegtijden aanpassen, zoals na 23:00 uur geen geplande vluchten meer of schuiven met vliegschema over de dag.
- En de belangrijkste maatregel: vlootvernieuwing. Wanneer 60% van de vloot in de periode 2019-2030 wordt vernieuwd is de reductie van 30% daarmee realiseerbaar.

Wat nu als er geen/ niet voldoende vlootvernieuwing is? Dan moet er worden gekeken naar het aanpassen van de vliegtijden of minder vliegen.

In 2020 heeft Pieter van Geel een aanvullend advies over uitgebracht met achterliggend vraagstuk: heeft corona invloed op de vlootvernieuwing? En komen er wel vliegtuigen die vlootvernieuwing tot stand brengen? Conclusie in dit aanvullend advies: 30% reductie is nog steeds een haalbaar doel, maar het is niet eenvoudig. Het aanvullen advies: laat het doel in 2030 staan en stel een norm voor 2026. Ga vervolgens goed evalueren met objectieve externe expertise, buiten een politieke context. Dit is overgenomen door de minister van IenW.

Referentiejaar 2019
Toen *Opnieuw Verbonden* werd opgesteld werden er studies opgeleverd op basis van analyses. Deze analyses gingen uit van 43.000 vliegbewegingen in 2019. De adviezen in *Opnieuw Verbonden* zijn gebaseerd op deze studies.

Advies gaat uit van geluidsbelasting in de omgeving (uitgedrukt in een contour) en niet het aantal vluchten. Ook in het Luchthavenbesluit 2014 was zo'n contour al opgenomen. Het aantal vluchten was echter leidend in de gesprekken over de Luchthaven.

Pieter van Geel adviseert in *Opnieuw Verbonden* een standstill van het aantal vluchten vanaf 2019 op 41.500 vluchten. De twee daarna moeten gebruikt worden om het model uit te werken waarmee na de standstill gewerkt wordt aan vermindering van geluidbelasting. Hierbij hoort een contour die dient als basis voor de reductie van geluidbelasting in 2019.

Een week vóór publicatie: past de situatie 2019 wel binnen de in 2014 vastgelegde contour van 10,3km^2? Uit de bovengenoemde studies bleek dat de contour 12,1km^2 zou kunnen zijn. Deze discussie staat verwoord op pagina 32 in *Opnieuw Verbonden*. Feitelijk: meer dan 10,3km^2. Stel dan nu op basis van de nieuwste gegevens de daadwerkelijke contour in 2019 vast. Dit moet je doen in overleg met alle stakeholders.

Vervolgens de vraag: hoe komt dat verschil tussen 2014 en 2019? Oorzaken daarvan vanuit het perspectief van Pieter van Geel:

- In de discussies is altijd veel gesproken over de aantallen vliegbewegingen en de contour speelde daarbij geen primaire rol;
- In het Luchthavenbesluit 2014 staat dat de op dat moment gebruikte gegevens voor het bepalen van de contour gedurende de looptijd van het Luchthavenbesluit gebruikt

moeten worden voor handhaving. Na drie jaar zouden deze moeten worden geëvalueerd. De gegevens zijn steeds gebruikt, de evaluatie heeft echter niet plaatsgevonden;
- Er zijn in 2019 andere stijgprofielen gebruikt dan waar in 2014 mee is gerekend bij het bepalen van de contour;
- Er hebben wijzigingen plaatsgevonden in de samenstelling van de zogenoemde vlootmix.

Op dit moment wordt binnen het LEO bekeken hoe we hieruit kunnen komen, door samen goed te kijken naar de Milieueffectrapportage (M.e.r.) die wordt opgesteld voor een vernieuwd Luchthavenbesluit. Daarbij is het gezamenlijke uitgangspunt dat we uitkomen bij een scenario met zo laag mogelijke geluidbelasting voor de omgeving van de Luchthaven. Daarmee zouden we voor de referentiecontour van 2019 wel weer eens heel dicht in de buurt van de 10,3km^2 kunnen komen.

De samenwerking in het LEO is goed, op alle onderdelen van *Opnieuw Verbonden* wordt via werkgroepen en de brede bijeenkomst van stakeholders vooruitgang geboekt.

3. Vragenronde

Eef van Turnhout (Raadslid Son en Breugel): Perceptie van advies in 2019: geluidreductie bereiken door inzet van techniek (nieuwe vliegtuigen). Daar leek iedereen toen achter te staan. Nu lijkt het beeld te ontstaan dat de partijen het in 2019 niet met elkaar eens waren. Hoe zit dit?

Pieter van Geel: Als je met de resultaten uit de M.e.r. kunt afspreken dat de referentiecontour voor 2019 zo dicht mogelijk bij de 10,3km2 komt te liggen, is een heel groot deel van de discussie rond de referentie in 2019 opgelost. De gesprekken binnen het LEO gaan die richting in.

Willemieke Arts (Statenlid): De 10,3km2 had door Defensie gehandhaafd moeten worden is de conclusie van mevrouw Arts. Wordt dit de komende tijd wel gehandhaafd? En gaat dit op basis van metingen of berekeningen?

Pieter van Geel: De kern van het advies gaat uit van de geluidsruimte die er jaarlijks is wanneer je uitgaat van een reductie van 30% in 2030 ten opzichte van 2019. Het goed vastleggen, bewaken en beheren, en open en transparant communiceren hierover, is essentieel voor het slagen van het model. Anders vormt het model een basis voor wantrouwen in de toekomst. Het reductiepad richting 2030 is aangegeven. We evalueren consequent de voortgang en het model kent geen mogelijkheid om contour of aantal vliegbewegingen naar boven bij te stellen. Consequentie van niet aan de kaders voldoen is anders vliegen of minder vliegen.

Bart Habraken (Raadslid Eindhoven): Waarom nu de geluidsruimte nog wat oprekken en daarna reduceren. Waarom niet de 10,3km2 die in 2014 vastleggen als maximum?

Pieter van Geel: In het advies *Opnieuw Verbonden* is de gevoeligheid rond de contour verwoord. Daarbij is ook aangegeven dat de contour groter zal zijn dan 10,3km^2. In het advies wordt uitgegaan van de actuele situatie (vlootmix, vliegschema, etc…). Als nu 10,3km2 als uitgangspunt wordt gepakt en daar 30% vanaf haalt kom je uit op meer reductie dan 30% van de situatie in 2019. Dat is niet het advies in *Opnieuw Verbonden*. Op dat moment is het ALARA-principe niet meer van toepassing. Het advies is nu om een pragmatische oplossing met elkaar te zoeken en niet het hele overleg onder druk te zetten.

Het is heel jammer dat de afspraken uit 2014 niet eerder zijn geëvalueerd. We moeten er echter voor waken dat we daar te lang in blijven hangen en vooruitkijken naar onze gezamenlijke doelen.

In het advies staat opgenomen dat in de komende periode we vaker zaken zullen meemaken die nog niet helemaal helder waren bij het opstellen van *Opnieuw Verbonden.* In Eindhoven zijn we bezig met een innovatieve manier van sturen van de luchtvaart. Dit wordt ook gebruikt in de Luchtvaartnota en is het voorbeeld voor andere luchthaven. Dat nieuwe sturingsmodel heeft nog veel innovatiekracht nodig. Koester het overleg en zorg dat je elkaar niet nu al kwijtraakt bij de eerste discussies.

Willem Rutjens (Statenlid): Met het steeds groter wordende inwoneraantal van Brabant en de groter wordende bedrijvigheid: zijn er ook scenario's om te groeien?

Pieter van Geel: Wanneer de norm in 2030 is vastgesteld is dat het uitgangspunt. In de beredenering in het advies is vervolgens aan de luchthaven om ervoor te zorgen dat ze slagen in het behalen van de norm. Halen ze dit niet is de consequentie krimp van het aantal vluchten. Slaagt de luchthaven erin om met meer innovatiekracht meer reductie te veroorzaken dan de norm, dan is er ruimte voor groei.

Jannie Visscher (Raadslid Eindhoven): Wat kan het LEO betekenen voor het goede samenspel tussen de verschillende belanghebbenden en dat iedereen zijn of haar verantwoordelijkheid neemt? Hierbij wordt het proces rond de natuurvergunning als voorbeeld genoemd.

Pieter van Geel: Het LEO heeft verschillende rollen en verantwoordelijkheden. Er zijn activiteiten die duidelijk te maken hebben met uitvoering en invulling van afspraken uit *Opnieuw Verbonden*. Verschillende werkgroepen werken adviezen uit. Die adviezen raken alle betrokken partijen. Er zijn ook vragen waar het LEO geen formele rol vervult, maar waar bevoegd gezagen voor aan de lat staan. In het LEO agenderen we dit, benoemen we dit en kan de voorzitter een signaal richting het bevoegd gezag geven. Die functie werken we nog verder uit.

4. Afsluiting door Staf Depla

Het Luchthaven Eindhoven Overleg is in september 2020 gestart. In meerdere werkgroepen worden de adviezen uit *Opnieuw Verbonden* uitgewerkt. Vier keer per jaar komt het overleg bij elkaar in de kamers COVM (militair) en Ontwikkeling Eindhoven Airport (civiel).

Onderwerpen waar op dit moment actief aan wordt gewerkt en die in 2022 zichtbaar worden:

- De werkgroep geluid vormt de klankbordgroep voor het milieueffectenonderzoek dat binnenkort wordt opgestart door het Rijk. Dit moet leiden tot een luchthavenbesluit waarin de 30% vermindering van geluidsdruk ligt vastgelegd. Volgende week donderdag wordt hierover een informatieavond georganiseerd.
- De werkgroep fondsvorming is bezig met een voorstel voor een fonds voor de omgeving waar het vervolg van het Leefbaarheidsfonds in terugkomt en waarin geld beschikbaar komt voor het oplossen van schrijnende gevallen. In juni 2022 wordt dit voorstel behandeld in de LEO-bijeenkomst.
- De werkgroep geluid komt dit jaar met een definitief voorstel voor het meten van vliegtuiggeluid rond de Luchthaven. Dit meetnet moet vervolgens in 2023 operationeel zijn.
- De werkgroep klachten & meldingen is een voorstel aan het voorbereiden over de positionering van het meldingenbureau. Dit wordt in Q2 2022 afgerond en moet eind 2022 operationeel zijn.
- De werkgroep communicatie heeft een communicatieplan opgesteld dat in december 2021 is vastgesteld. Dit jaar betekent dit het optuigen van de communicatiekanalen (met de naam Samen op de hoogte) en het organiseren van bijeenkomsten en masterclasses.
- Binnenkort starten we met nog twee nieuwe werkgroepen: de werkgroep klimaat en de werkgroep gezondheid.

Er worden over verschillende thema's informatiebijeenkomsten en masterclasses georganiseerd vanuit het LEO, waar ze actief voor worden uitgenodigd via de griffies.

De Colleges van de gemeenten/ Gedeputeerde Staten van een aantal gemeenten zullen in 2022 naar de Raden/ Staten komen met een voorstel tot het financieren van onderdelen die onder de vlag van het LEO worden uitgewerkt. Voor achtergrondinformatie zijn ze altijd welkom bij ons.

De adviezen van Pieter worden de komende jaren uitgewerkt in samenwerking met alle partijen die zich aan *Opnieuw Verbonden* hebben gecommitteerd. Balans blijven zien in alle adviezen is van groot belang.

	Via Samen op de hoogte wordt actief gecommuniceerd over de voortgang van het LEO en de andere actualiteiten rond de Luchthaven Eindhoven.