



03 nov 2021

Aan de volksvertegenwoordigers en de bestuurders van de gemeenten rond het vliegveld

Geachte mevrouw, meneer

Het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) heeft een document opgesteld dat bedoeld is voor de partijprogramma's en de campagnes voor de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart 2022.

BVM2 hoopt dat u deze informatie in uw programma en uw campagneplannen betreft. Desgewenst staan wij u uiteraard gaarne te woord.

Houd u er ondertussen vast rekening mee dat op zaterdag 29 januari de volgende Knegselbijeenkomst zal plaatsvinden!

Voor vragen en opmerkingen kunt u terecht op onderstaand adres:

Namens BVM2,

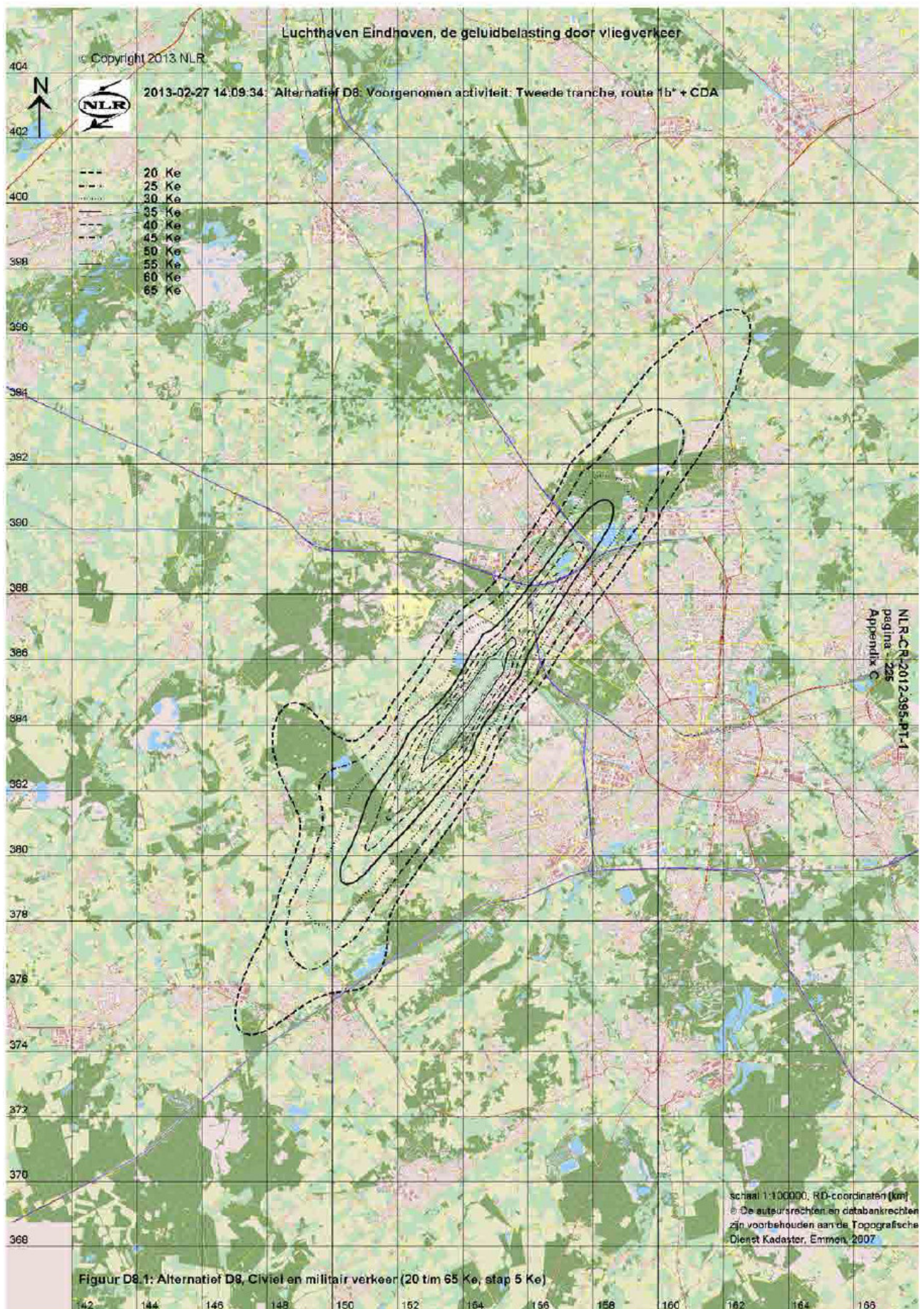
Bernard Gerard

secretaris

bjmgerard@gmail.com

06-81315549 (voorkeur)

040-2454879





Op 16 maart 2022 kiezen we nieuwe gemeenteraden.

Gemeenteraden hebben een belangrijke stem bij het inperken van de hinder door het vliegverkeer op Eindhoven Airport (EA).

Kiezers willen iets te kiezen hebben.

Negen suggesties voor (de toekomst van) EA om op te nemen in het verkiezingsprogramma.

Het advies “Opnieuw Verbonden” van Pieter van Geel uit 2019 is door de regio breed onderschreven en moet in de komende jaren richtinggevend blijven voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Dat vindt het platform van omwonendenorganisaties BVM2.

De luchthaven heeft zeker meerwaarde voor de Brainport regio en haar inwoners, maar tast ook het woongenot van veel omwonenden aan en bedreigt hun gezondheid door geluidshinder en luchtvervuiling. De luchthaven leidt zo tot een waardedaling van hun woningen en beperkt daarnaast de mogelijkheden voor nieuwe woningen in de wijde omgeving. Een goede leefomgeving voor ouderen en kinderen is essentieel voor het gemeenschapsgevoel in de regio en dus voor de toekomst van Brainport.

Bij de uitvoering van het advies Van Geel is daarom op een negental punten heroriëntatie noodzakelijk.

- 1. In het huidige luchthavenbesluit is de geluidsbelasting wettelijk begrensd door een 35 KE contour met een oppervlakte van 10,3 km². Dit is de grondslag voor de 30% geluidsreductie die moet worden bereikt in 2030, zoals vastgelegd in het advies Van Geel.**

De begrenzing blijkt in 2019 (het “peiljaar” uit het advies Van Geel) fors te zijn overschreden. Dat had meerdere oorzaken: (a) kleine vliegtuigen (zoals cesna’s) zijn in de loop van de jaren vervangen door grote Boeings en Airbussen en deze toestellen werden geleidelijk ook nog zwaarder, (b) in geluidberekeningen is met ‘stillere’ startprofielen gerekend dan waarmee feitelijk werd gevlogen, (c) handhaving en toezicht door de bevoegde instanties vond onvoldoende of niet plaats. De overschrijding van de begrenzing in 2019 bedroeg maar liefst zo’n 25%.

Men dreigt nu niet de maximale wettelijke geluidcontour in 2019 maar de fors overschreden contour als startpunt te nemen voor het berekenen van de 30% geluidsreductie. Daarmee wordt feitelijk de onwettelijke overschrijding in 2019 met terugwerkende kracht gelegaliseerd, waardoor de toegestane geluidsruimte eerst met deze 25% wordt verhoogd om daarna in 10 jaar met 30% te worden verlaagd! Dit is niet beoogd en niet uit te leggen aan omwonenden, die op deze manier worden GEBRAINFOPT.

2. Deze 35 KE contour met een oppervlakte van maximaal 10,3 km² moet het maximum blijven in het nieuwe luchthavenbesluit van 2023. In dit nieuwe besluit moet ook de jaarlijkse verkleining worden vastgelegd van (de oppervlakte van) de contour met als resultaat 30% geluidsreductie in 2030.

In 2023 krijgt Eindhoven Airport een nieuw luchthavenbesluit. Als de oppervlakte van de 35KE contour (10,3 km²) wordt vergroot, betekent dit ook een aanzienlijke vergroting (van de oppervlakte) van de 20KE contour. Kortom: meer geluidhinder in een nog groter gebied. Dit zou een ernstige inbreuk op het leefklimaat van omwonenden zijn. Door de ligging van de startbaan treft dit vooral de inwoners van de randgemeenten rondom Eindhoven. Binnen de 20 KE contour mogen geen nieuwe woningen gebouwd worden, stelde het regiobestuur vast, vanwege de te grote geluidhinder. Een grotere geluidscontour tast dus niet alleen de mogelijkheden voor nieuwe woningbouw in de regio Eindhoven aan, maar daardoor komen ook steeds meer bestaande woningen binnen deze 20KE contour te liggen, met een verdere waardedaling voor deze woningen als gevolg. Dat zou dus een heel verkeerde keuze zijn.



Figuur 20 – Geplande en in voorbereiding zijnde woningbouwlocaties ten opzichte van de L_{den} geluidbelasting (civiel plus militair verkeer).

3. De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil een evaluatie van het Van Geel advies in 2026. Dit mag niet leiden tot oprekken of uitstellen van de geluidsreductie van 30% in 2030.

Nadat het Van Geel advies door de regio breed is ondersteund en ook door de Tweede Kamer is omarmd, heeft Van Geel op verzoek van de minister een nader advies uitgebracht over de haalbaarheid van de 60 % vlootvernieuwing. Vlootvernieuwing is een belangrijk maar zeker niet het enige middel waarmee

geluidsreductie kan worden bereikt. Minder vliegbewegingen, vooral aan de randen van de dag, heeft Van Geel ook als sturingsmiddel in zijn advies opgenomen, juist voor de situatie dat andere middelen tekort schieten om de 30% geluidsreductie in 2030 te halen. In zijn ‘nadere advies’ beschouwt Van Geel de 30% geluidsreductie in 2030 nog steeds als haalbaar, maar heeft wel de tussenevaluatie in 2026 meer gewicht gekregen. Daardoor heeft de minister de mogelijkheid gecreëerd om de overeen gekomen geluidsreductie in 2030 alsnog af te zwakken of uit te stellen. Dit is opnieuw niet verdedigbaar naar of uit te leggen aan omwonenden.

4. In het weekend worden vluchten vóór 08.00 niet meer toegestaan, waardoor omwonenden één uur meer nachtrust wordt gegund.

Er mag nu gevlogen worden vanaf 07.00 tot 23.00. Het advies van Geel stelt daarbij dat vliegen aan de randen van de dag moet worden ontmoedigd. Een eerste stap daarin kan zijn dat omwonenden in het weekend 1 uur langer mogen slapen en dus met hun huisgenoten niet al om zeven uur door de eerste vliegtuigen worden gewekt. Het openingsvenster moet daarvoor in het weekend worden beperkt naar van 08.00 tot 23.00, zodat er dan pas vanaf 08.00 mag worden gevlogen.

5. De ingangstijd van de boeteregeling voor vertraagde vluchten wordt vervroegd van 24.00 naar 23.30.

Conform het Van Geel advies zijn geplande landingen na 23.00 inmiddels niet meer mogelijk. Alleen bij vertraging zijn landingen na 23.00 nog toegestaan, maar ter ontmoediging daarvan geldt een boeteregeling. De boeteregeling is in het verleden zeer effectief gebleken in het beperken van vertraagde landingen. De ingangstijd is daarbij wel van groot belang. Op dit moment is het tijdvak waarin na 23.00 uur boetevrij kan worden geland te ruim. De huidige boeteregeling is pas vanaf 24.00 uur van kracht, een uur na de sluitingstijd voor geplande vluchten. Voorheen was het boetevrij landen mogelijk tot een half uur na sluitingstijd voor geplande vluchten. De huidige boeteprikkel blijkt onvoldoende effectief en moet dus vanwege de nachtrust (=gezondheid) van de omwonenden gecorrigeerd worden. Dit kan door het tijdvenster voor boetevrij landen bij vertraging te beperken tot de periode van 23.00-23.30 uur en dus de boeteregeling te laten ingaan om 23.30. Eventuele opbrengsten van deze regeling moeten via het leefbaarheidsfonds ten gunste komen aan het leefklimaat van omwonenden.

6. De handhaving van de grenzen die zijn vastgelegd in het huidige en nieuwe luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunning moet voortaan stringenter. De resultaten van de waarnemingen, het eventuele optreden van handhavingsdiensten en toegepaste sancties worden elk kwartaal openbaar gemaakt.

De geleidelijke verzwaring van de samenstelling van de luchtvloot sinds 2013 is door de verantwoordelijke instanties, zoals de Militaire Luchtvaart Autoriteit, onvoldoende gemonitord en openbaar inzichtelijk gemaakt. De handhaving van wettelijk gestelde grenzen heeft mede daardoor niet naar behoren plaatsgevonden. Dit doet afbreuk aan het vertrouwen van omwonenden in het bevoegd gezag. Omwonenden moeten er op kunnen rekenen dat overheidsinstanties waken over de kwaliteit van hun leefomgeving en gezondheid en dat zij daadwerkelijk ingrijpen als daar aanleiding toe is.

7. Bij de tussenevaluatie in 2026 wordt een taakstelling voor de luchthaven geformuleerd voor de daling van de CO2 uitstoot door vliegverkeer op Eindhoven Airport.

Het recent verschenen IPCC rapport laat geen twijfel bestaan over de omvang en urgentie van de wereldwijde klimaatcrisis. Iedereen, dus ook onze regio, draagt verantwoordelijkheid om de CO2 uitstoot sterk te beperken. Voor het vliegverkeer op Eindhoven Airport is daarbij een duidelijke CO2- reductie taakstelling gewenst. Dit is meteen een positieve vertaling en uitwerking van het in de luchtvaartnota 2020-2050 aangekondigde voornemen om voor elke burgerluchthaven een CO2 plafond vast te stellen. Ook het Van Geel advies bevat voorstellen die toepassing verdienen, zoals de resp. 5% en 14% bijmenging van

(groene) synthetische brandstof in 2023 en 2030. Dit draagt bij aan vermindering van klimaatbelasting en bepaalde vormen van luchtvervuiling rond het vliegveld.

- 8. Het huidige aantal vliegbewegingen van 40.500 per jaar is het maximum. Daling is om allerlei redenen aan de orde, stijging absoluut niet. Korte afstandsvluchten voor funshoppen en dagtripjes worden ontmoedigd in plaats van aangemoedigd.**

De richtlijnen die de WHO (World Health Organisation) hanteert voor een gezonde luchtkwaliteit worden ook in onze regio overschreden. Het vliegverkeer op Eindhoven Airport draagt daaraan bij, maar is niet de enige 'boosdoener'. Vermindering van het aantal vliegbewegingen helpt om de overschrijding van de gezondheidsrichtlijnen te verminderen. Het heffen van accijns op vliegtuigbrandstof (zoals op autobrandstoffen) draagt zeker bij aan het ontmoedigen van vliegverkeer voor korte afstanden, funshoppen en dag- /stedentrips. Daardoor wordt de luchthaven ook meer dienstbaar aan het zakelijk Brainport verkeer, zoals door Van Geel werd geadviseerd. Daar hoort bij dat de treinverbindingen met belangrijke Europese bestemmingen tot voordelig en beter alternatief worden uitgebouwd.

- 9. Eindhoven Airport behaalt al jaren behoorlijke rendementen, de Corona periode niet meegerekend. Deze rendementen moeten in sterkere mate ten goede te komen aan de omliggende gemeenten.**

Op dit moment is 51% van de aandelen eigendom van Schiphol, 24,5% van de provincie Noord-Brabant en 24,5% van de gemeente Eindhoven. De dividendgerechtigheid (het aandeel in de lusten en lasten van Eindhoven Airport) is op dezelfde wijze verdeeld. Dit is op twee onderdelen onevenwichtig; bijstelling is noodzakelijk.

1. Met haar meerderheidsaandeel domineert Schiphol de zeggenschap over Eindhoven Airport. Een verdeling 50 / 50 tussen regionale en landelijke partijen waarborgt een meer evenwichtige afweging tussen deze belangen bij het vinden van overeenstemming.
2. In de regio Eindhoven is alleen de gemeente Eindhoven via haar aandeelhouderschap dividendgerechtigd en zij participeert als enige gemeente in de lusten van Eindhoven Airport. De lasten ervan worden echter in belangrijke mate gedragen door de bevolking in een aantal omringende gemeenten. Zij ervaren dagelijks de hinder, hun woningen verminderen in waarde door de achteruitgang van de kwaliteit van hun leefomgeving en hun gemeenten dragen financieel bij aan de infrastructurele werken ter ontsluiting van Eindhoven Airport. Een wijziging van de aandeelverhouding (in aanvulling op het vorige punt) naar 25% provincie enerzijds en 25% gemeenten (Eindhoven met randgemeenten) anderzijds, brengt ook regionaal zeggenschap meer in evenwicht en leidt automatisch ook tot een betere en eerlijker verdeling van lusten en lasten.

Beraad Vlieghinder Moet minder

Kijk voor meer informatie op www.bvm2.nl

E-mail: bestuur@bvm2.nl

3-11-2021