

Aan de gemeenteraadsleden en de bestuurders van de gemeenten rond vliegveld Eindhoven, aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van Brabant

Hieronder treft u de onlangs verschenen Nieuwsbrief aan van het Beraad Vlieg hinder Moet Minder (BVM2).

Behalve kennisnemen van de Nieuwsbrief kunt u ook zelf, als individu, of kan uw organisatie ondersteuner worden van BVM2.

Mocht u op enigerlei wijze contact met ons willen, dan staan wij daar uiteraard voor open.

Met vriendelijke groeten, namens BVM2,

Bernard Gerard

[View in browser](#)

Nieuwsbrief april 2020

Stilte voor de storm?

In deze nieuwsbrief leest u meer over:

- * Knegselbijeenkomst in voorbereiding
- * Reactie op tussenrapport POS
- * Uitstel Lelystad Airport
- * De nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050
- * Luchtvaartsector als 1e aan Corona-geldinflux
- * Petitie 'voorwaarden overheidssteun luchtvaart'

[BVM2.NL](https://bvm2.nl)

Geachte volksvertegenwoordiger en bestuurder

Dat het Corona-virus een enorme impact op onze samenleving heeft, hoeft geen verder betoog. De consequenties zijn voor de langere termijn nog niet te overzien. We hopen op de eerste plaats dat iedereen gezond is en blijft. In deze nieuwsbrief houden wij u op de hoogte van een aantal ontwikkelingen 'achter de schermen'.

De oorverdovende stilte in deze crisistijden lijkt immers een spreekwoordelijke **'stilte voor de storm'**.

Want blijven meerdere zaken onze onverminderde aandacht vragen. Zoals onze reactie op de nog te publiceren Luchtvaartnota 2020-2050, de ontwikkeling van de NRD (Notitie

Reikwijdte en Detailniveau) betreffende het Luchthavenbesluit voor Eindhoven Airport en de vorming van een POS (Permanente Overleg Structuur) voor inspraak en samenspraak tussen alle partijen. We blijven voorlopig binnen, maar actief en waakzaam...

Meer informatie omtrent de ontwikkelingen rondom vlieghinder, Eindhoven Airport en luchtvaart in het algemeen vindt u op onze website www.bvm2.nl.

Knegselbijeenkomst in voorbereiding

De genomen maatregelen in verband met het Coronavirus hebben meerdere effecten; positief en negatief. De kwaliteit van de leefbaarheid is wrang genoeg wel beter geworden mede omdat er minder tot nagenoeg geen vliegverkeer is. Maar wij kijken wel verder vooruit, zoals naar onze eerstvolgende Knegselbijeenkomst. Gelet op de ontwikkelingen en maatregelen rondom de coronacrisis vragen wij ons af of het haalbaar is om in **juni** een datum te plannen. Wij houden u op de hoogte en sturen u tijdig de uitnodiging met voorinformatie toe.

Permanente Overleg Structuur (POS): een tussenrapport

Op 24 april 2019 presenteert Pieter van Geel zijn advies over de ontwikkeling van Eindhoven Airport 2020-2030 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het advies, getiteld "Opnieuw Verbonden" kende 5 speerpunten. Een daarvan was "Vertrouwen vanuit de omgeving", daarin adviseerde hij te komen tot EEN Permanente Overleg Structuur (POS) voor overleg, dialoog, kennisdeling en betrouwbare informatie-uitwisseling tussen Eindhoven Airport en haar "Omgeving".

Dit speerpunt moest body krijgen onder leiding van een door de Stuurgroep Eindhoven Airport te benoemen kwartiermaker, met begeleiding van de zogenaamde Challenge Group (waaraan door alle betrokkenen, ook bewonersvertegenwoordigers waaronder BVM2, werd deelgenomen). Voor ons onverwacht, werden het twee kwartiermakers die gingen nadenken over het vormgeven van deze nieuwe POS.

Onlangs hebben de kwartiermakers een concept-tussenrapport het licht doen zien hoe de nieuwe POS er uit zou kunnen zien. Ook werd gevraagd om er op zeer korte termijn op te reageren. (Maanden hoor je niks dan moet er ineens met "duvels geweld" gereageerd worden.)

Het is een lang rapport dat we binnenkort op onze site zullen bespreken. Maar het was een verrassing voor ons. De eenduidige integrale overlegstructuur die Van Geel adviseerde, bleek te zijn vertaald in 3 verschillende overlegpaden die alle drie

afzonderlijk met adviezen en aanbevelingen kunnen komen.

Voor ons aanleiding om af te stemmen met onze collega-bewonersvertegenwoordigers en samen met hen in overleg te gaan met de wethouders Van Schuppen (Best) en Beex (Eersel) die ook participeren in de Stuurgroep Eindhoven Airport namens de omringende gemeenten.

Onze eerste reactie:

1. Het voortzetten van de huidige stuurgroep (een van de drie bovengenoemde overleggroepen) in een bestuurlijk overleg naast de POS is onacceptabel. In dit overleg participeert Eindhoven Airport wel, maar andere belanghebbenden zoals de omwonenden niet. Gekker kun je het niet maken. Daarnaast heeft het er alle schijn van dat dit bestuurlijk overleg een tweede zelfstandige advieslijn richting de bevoegde ministers kan worden, waarmee de POS wordt gedegradeerd tot bezigheidstherapie en een gezellige praatclub. Wat ons betreft moet er sprake zijn van EEN advieslijn richting de betrokken ministers en dat is via de POS.
2. In tegenspraak met het advies van Van Geel (EEN overlegkanaal) wordt ook voorgesteld de COVM te laten bestaan.
(COVM is een al bestaand advieskanaal bestaande uit wethouders van de randgemeenten, de gemeente Eindhoven, burgerveregenwoordigers uit die gemeenten, de directeur van Eindhoven Airport, de commandant van de luchthaven en voorgezeten door de Brabantse gedeputeerde. De COVM rapporteert aan de minister van Defensie.)
Opnieuw een gemiste kans: De POS rapporteert en adviseert aan de ene minister en het andere overleg aan een andere, zonder dat ze mogelijk van elkaars adviezen op de hoogte zijn. We hebben voorstellen gedaan hoe het COVM simpel in de POS kan worden geïntegreerd, zoals ook door van Geel voorgesteld.
3. De voorgestelde naamgeving (HET OMGEVINGSHUIS) van de nieuwe POS zien wij niet zitten. De geloofwaardigheid van een overleg is mede afhankelijk van de naamgeving.

Er komt nu een aangepaste conceptversie van het POS-rapport waarin alle opmerkingen gehoord en/of verwerkt zijn. Als deze er is zal hij wederom door ons van commentaar worden voorzien. De wethouders hebben toegezegd dat zij ook dan weer met ons zullen afstemmen.

Wij houden u op de hoogte.

Uitstel Lelystad Airport

Minister van Nieuwenhuizen van I&W liet op 31 maart 2020 weten dat de opening van Lelystad Airport weer wordt uitgesteld, nu naar november 2021.

De brief met een stikstofstudie als bijlage is te vinden op

<https://rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/03/31/besluitvorming-over-lelystad-airport>.

De minister geeft in haar brief aan de Tweede Kamer een dubbele argumentatie.

- Enerzijds zegt ze dat de luchtvaart nu zo druk bezig is met overleven – dat ze überhaupt nog kunnen vliegen – dat het hoofd op de korte termijn niet naar Lelystad Airport staat. De luchtvaart is een marginale sector die heel weinig reserves heeft en veel vaste lasten. Zie het bericht verderop in deze nieuwsbrief "Luchtvaartsector als eerste aan het Corona-geldinfuus".

Het gebruikelijke kanongebulder van Schiphol en de KLM blijft deze keer uit.

Men kan moeilijk ontkennen dat de minister hier een punt heeft.

- Anderzijds heeft de minister een fors probleem met stikstof, specifiek op Lelystad, maar ook algemeen op de andere luchthavens. De minister wil nog steeds dat Lelystad open gaat en schrijft over de oplosbaarheid van het stikstofprobleem in optimistische termen, maar dat kon wel eens tegenvallen. In elk geval geeft ze de aanleiding van de stikstofdiscussie, het advies van de Commissie MER, slechts weer voor zover dat over Lelystad gaat. Maar het advies gaat indirect ook over andere luchthavens.

Lees het hele artikel (plus "Stikstofadvies Remkes bemoeilijkt groei luchtvaart – geen onmiddellijke consequenties voor Eindhoven") op onze

website: <https://bvm2.nl/featured/uitstel-lelystad-airport-corona-en-stikstof/>

Nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050

Nu de opening van Lelystad Airport is doorgeschoven naar november 2021 is het de vraag hoe het proces om te komen tot een nieuwe Luchtvaartnota er uit gaat zien. In de kamerbrief waarin het uitstel werd gemeld is met geen woord gesproken over de nieuwe Luchtvaartnota.

Belangrijk is dat er duidelijkheid komt wanneer de ontwerp-luchtvaartnota wordt gepubliceerd, want daarna begint er een heel proces van indienen van zienswijzen, het inwinnen van adviezen en uiteindelijk het vaststellen door de Kamer.

In deze fase is er kans om invloed uit te oefenen in een voor ons belangrijke richting. Belangrijk is ook de vraag of de Luchtvaartnota inhoudelijk moet worden aangepast in het licht van de Coronacrisis.

De nieuwe Luchtvaartnota behelst de periode 2020 tot 2050. Een merkwaardig lange periode gezien de vele veranderingen die op ons afkomen. De verwachting is daarom dat de Luchtvaartnota nadrukkelijk luchtvaart en duurzaamheid aan elkaar zal koppelen en dat de bescherming van het woon- en leefklimaat op de grond een belangrijke plaats zal krijgen. Het is aannemelijk dat de huidige Coronacrisis en de rol die de luchtvaart hierbij speelt bij de mondiale verspreiding een grote invloed zal hebben op de uiteindelijke Luchtvaartnota. Het ongebreidelde reizen komt meer en meer onder druk. Niet alleen vanwege het klimaat maar nu ook als belangrijk element van de mondiale

gezondheid.

De meest aannemelijke planning om te komen tot de definitieve Luchtvaartnota lijkt ons: Publicatie van de ontwerp-luchtvaartnota eind april/begin mei. Afronding van het proces van indienen zienswijzen, inwinnen van adviezen etc. zo'n twee maanden later. Vaststellen van de Luchtvaartnota in de Tweede Kamer: rond de jaarwisseling.

Luchtvaartsector als eerste aan het Corona-geldinfuus

“Nog voor de scholen en de kroegen dicht moesten”, aldus Follow The Money op 21 maart, “vroeg de KLM bij minister Cora van Nieuwenhuizen om overheidssteun” waarna de onderneming meteen 1500 tot 2000 mensen op straat zette (zie NCR-publicatie: <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/03/13/klm-schrapt-1-500-tot-2000-banen-vanwege-coronacrisis-a3993770>). Schiphol vroeg enkele dagen later om steun.

De IATA (International Air Transport Association) wil mondiaal 150 tot 200 miljard dollar voor de sector.

Follow the Money analyseert dat de gebreken van de sector structureel zijn en legt in zes pijnpunten uit hoe dat komt:

1. De luchtvaart is niet crisisbestendig
2. De hyperconcurrerende markt heeft een prijs
3. Luchtvaartmaatschappijen kochten eigen aandelen op
4. Werknemers incasseren de eerste klappen
5. Ook de belastingbetaler draagt complexe risico's
6. De geldstroom gaat van niet-vliegers naar vliegers en van arm naar rijk

Lees het hele artikel, de opties voor opbouwen van reservebuffers, de rol van vliegtickettax en de online petitie die de regering verzoekt om voorwaarden te stellen aan de staatssteun die de luchtvaartsector ontvangt.

(zie: <https://bvm2.nl/featured/luchtvaartsector-als-eerste-aan-het-corona-geldinfuus/>)

Het initiatief is recent door onder andere SchipholWatch genomen.

Onderin de nieuwsbrief leest u meer over de online petitie voor voorwaarden aan de staatssteun en hoe u deze kunt ondertekeken.

Petitie: stel voorwaarden aan staatssteun!

Er staat sinds kort een petitie online die de regering verzoekt om voorwaarden te stellen aan de staatssteun die de luchtvaartsector binnenkort gaat

ontvangen.

De overheid moet strenge eisen stellen aan die steun. Krimp van de zeer vervuilende en sterk overlastgevende luchtvaart is keiharde noodzaak voor mens, dier en klimaat. Het initiatief is gisteren door onder andere SchipholWatch genomen.

Laat je horen en onderteken de petitie

De petitie is te vinden en te ondertekenen op <https://petities.nl/petitions/stel-voorwaarden-aan-staatssteun-luchtvaart/>

BVM2 manifesteert zich graag op jaarvergaderingen, buurtbijeenkomsten en dergelijke

Mocht uw wijkorganisatie, Dorpsraad, milieuclub enzovoort tijdens een bijeenkomst behoefte hebben aan een spreker namens BVM2, neemt u dan contact op via beraad@bvm2.nl

Met vriendelijke groeten,
Bernard Gerard
Secretaris BVM2

www.bvm2.nl