

Informatiebijeenkomst CDA Eersel

Manifest BVM2 over
Eindhoven Airport

06 sept 2017

Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)

Initiatiefnemers:

- Belangenvereniging Omwonenden Welschap
- Brabantse Milieu Federatie
- Aktiegroep Geen Vluchten na Elven

Doel:

- Krachtenbundeling en verbreding van aandacht naar alle hinderfacetten en milieuschade
- Tegenwicht aan dominant economisch belang
- Informatieverstrekking (www.bvm2.nl)

B E R A A D



V L I E G H I N D E R

M O E T M I N D E R

De "hinder" van Eindhoven Airport

- Geluidsoverlast
- Uitstoot ultrafijnstof door zwavelhoudende kerosine
- Uitstoot roet
- Uitstoot CO2 en andere broeikaseffecten
- Kosten Gezondheidsschade
- Waardevermindering Onroerend Goed (en dus ook WOZ waarden) in directe omgeving en onder aanvliegeroutes
- Lagere OZB opbrengst, waterschapslasten en successierechten
- Parkeeroverlast
- Koopkrachtafvloeiing naar het buitenland
- Verkeersoverlast
- Fiscale schade door fiscale vrijstelling kerosine

Beraad “Vlieghinder moet Minder”

- Zal continu en professioneel aandacht vragen voor de noodzaak om de vlieghinder terug te dringen
- Door nieuwsbrieven, persberichten, mailings, social media ea publiciteit
- Naar publiek, politiek en alle leden van het beraad
- Dat kunnen zijn buurt- en wijkorganisaties, actiegroepen, belangengroepen, politieke partijen ea
- Het Manifest is op 20 mei 2017 in Knegsel vastgesteld
- Allereerst tbv opstellen programma’s gemeenteraadsverkiezingen. Een door velen gedeelde tekst in de programma’s zou erg helpen.
- Maar vooral:
 - Geen herhaling “Alders Drama” in aanloop naar 2020
 - KEIHARD: Geen verdere hindertoename na 2020



Het Manifest van BVM2

1. Eindhoven Airport moet zich gedragen als een nutsbedrijf ten dienste van de ontwikkeling van de regio in brede zin. Groei en economisch resultaat zijn daarbij geen doel in zichzelf, maar dienen altijd in balans te worden gebracht met de leefomgeving waarin de luchthaven opereert.
2. De hinder bij het in 2020 te bereiken aantal van 43.000 civiele vliegbewegingen en de daarbij te gebruiken geluidsruimte van 11 km² is het maximaal aanvaardbare.
3. Indien echter de totale milieubelasting afneemt door stillere en schonere vliegtuigen of door een minder overlastgevende verdeling van vliegbewegingen over de week zal 50% van deze milieuwinst als minder vliegbewegingen aan de omwonenden ten goede komen en mag 50% voor extra vliegbewegingen worden benut.
4. Vanaf 2020 vinden er geen geplande landingen meer plaats na 23.00 uur.
Er vertrekken in het weekend geen vliegtuigen voor 08.00 uur, en door de week niet voor 07.00 uur.
5. Er moet blijvend worden gestreefd naar routeoptimalisatie, die de overlast voor omwonenden minimaliseert
6. De beschikbare vliegcapaciteit moet selectiever worden benut. Er moet worden gestuurd op voorrang voor zakelijke en sociaal-maatschappelijke vluchten.
7. Er wordt naar gestreefd om de internationale vervoersvraag zoveel mogelijk per trein af te wikkelen. Daartoe moeten de kwaliteit van het railnet en de internationale verbindingen verbeterd worden.
8. Het verkeer naar en van de luchthaven vindt zoveel mogelijk per bus of taxi plaats. De omringende wijken en omwonenden worden beschermd tegen verkeers- en parkeeroverlast zonder extra lasten in welk opzicht dan ook.
9. Civiele en militaire geluids- en milieugegevens worden voor het publiek op transparante wijze toegankelijk.
10. Economisch nadeel dat door omwonenden wordt geleden als gevolg van de groei van Eindhoven Airport na 2009 moet worden gecompenseerd door de overheid of door Eindhoven Airport zelf.
11. Eindhoven Airport zet zich binnen de nationale en internationale verhoudingen zo sterk mogelijk in om luchtvervuiling en klimaateffecten door vliegtuigmotoren terug te dringen. Zuivering en fiscalisering van vliegtuigbrandstoffen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.
12. Defensie streeft naar stillere vliegtuigen en programmeert zijn vluchten zo vriendelijk mogelijk voor de omgeving. De ongebruikte militaire gebruikruimte zal niet worden omgezet in ruimte voor extra civiele vliegbewegingen.

1. Eindhoven Airport als nutsbedrijf

Eindhoven Airport moet zich gedragen als een nutsbedrijf ten dienste van de ontwikkeling van de regio in brede zin. Groei en economisch resultaat zijn daarbij geen doel in zichzelf, maar dienen altijd in balans te worden gebracht met de leefomgeving waarin de luchthaven opereert.

2. Hinder 43.000 vluchten is maximum

De hinder bij het in 2020 te bereiken aantal van 43.000 civiele vliegbewegingen en de daarbij te gebruiken geluidsruimte van 11 km² is het maximaal aanvaardbare.

3. Bij afnemende hinder 50/50.

Indien echter de totale milieubelasting afneemt door stillere en schonere vliegtuigen of door een minder overlastgevende verdeling van vliegbewegingen over de dag zal 50% van deze milieuwinst als minder vliegbewegingen aan de omwonenden ten goede komen en mag 50% voor extra vliegbewegingen worden benut.

4. Terugdringen eind en begintijden.

Vanaf 2020 vinden er geen geplande landingen meer plaats na 23.00 uur.

Evenzo vertrekken er dan in het weekend geen vliegtuigen voor 08.00 uur, en door de week niet voor 07.00 uur.

5. Voortdurende routeoptimalisatie

Er moet blijvend worden gestreefd naar routeoptimalisatie, die de overlast voor omwonenden minimaliseert

6. Sturen op zakelijk/sociaal verkeer

De beschikbare vliegcapaciteit moet selectiever worden benut. Er moet worden gestuurd op voorrang voor zakelijke en sociaal-maatschappelijke vluchten.

7.Voorkeur voor rail boven vliegen

Er wordt naar gestreefd om de internationale vervoersvraag zoveel mogelijk per trein af te wikkelen. Daartoe moeten de kwaliteit van het railnet en de internationale verbindingen verbeterd worden.

8. Terugdringen verkeers- en parkeeroverlast

Het verkeer naar en van de luchthaven vindt zoveel mogelijk per bus of taxi plaats. De omringende wijken en omwonenden worden beschermd tegen verkeers- en parkeeroverlast zonder extra lasten in welk opzicht dan ook.

9. Geluids- en vlieggegevens openbaar

Civiele en militaire geluids- en milieugegevens worden voor het publiek op transparante wijze toegankelijk.

10. Nadeelcompensatie voor omwonenden.

Economisch nadeel dat door omwonenden wordt geleden als gevolg van de groei van Eindhoven Airport na 2009 moet worden gecompenseerd door de overheid of door Eindhoven Airport zelf.

11. Luchtvervuiling en klimaateffecten terugdringen

Eindhoven Airport zet zich binnen de nationale en internationale verhoudingen zo sterk mogelijk in om luchtvervuiling en klimaateffecten door vliegtuigmotoren terug te dringen. Zuivering en fiscalisering van vliegtuigbrandstoffen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten

12. Geen omzetting van militaire geluidsruimte naar burgerruimte

Defensie streeft naar stillere vliegtuigen en programmeert zijn vluchten zo vriendelijk mogelijk voor de omgeving. De ongebruikte militaire gebruiksräume zal niet worden omgezet in ruimte voor extra civiele vliegbewegingen.

De Vlieghinder moet Minder

- Komende gemeenteraadsverkiezingen zijn bepalend voor ontwikkelingsperspectief Eindhoven Airport.
- Krachtige en kritische opstelling randgemeenten is nodig

- Ondersteun:



Ondersteuning van BVM2

- **Vertaal het Manifest in verkiezingsprogramma's**
- Aanmelding voor informatie en ondersteuning via **www.bvm2.nl/supporter**
- Aanmelding als plaatselijk contactpersoon per (deel)gemeente via **beraad@bvm2.nl**
- Aanmelding als vrijwilliger, (op korte termijn behoefte aan specialisten sociale media en ICT) via **beraad@bvm2.nl**
- Financiële ondersteuning/crowdfunding via email of storting op rek nr. **NL18 INGB 0003 6190 57 tnv BJM Gerard**

Voorbeeld van technische mogelijkheden: de A320NEO vs de A320CEO

Let wel: technische oplossingen kunnen wel wat, maar niet alles! Tegen de huidige exponentiele groei is geen kruid gewassen.

Benefit of Current Airbus A/C Developments
SA NEO : EIS in 2015 for A320 NEO

The new eco-efficient single-aisle
The New Engine Options for the A320 NEO offer high bypass ratio engines (PW GTF and CFM Leap 1A) with latest propulsion system acoustic design and technologies.

~ 19 EPNdB below Chapter 4

Sharklets
Improved aerodynamic performance

Air Flow Deflectors
Cavity noise suppression



New engines
Bypass ratio 9 to 12
Up to 81 inch fan diameter
Lower noise levels
Latest nacelle liners technology

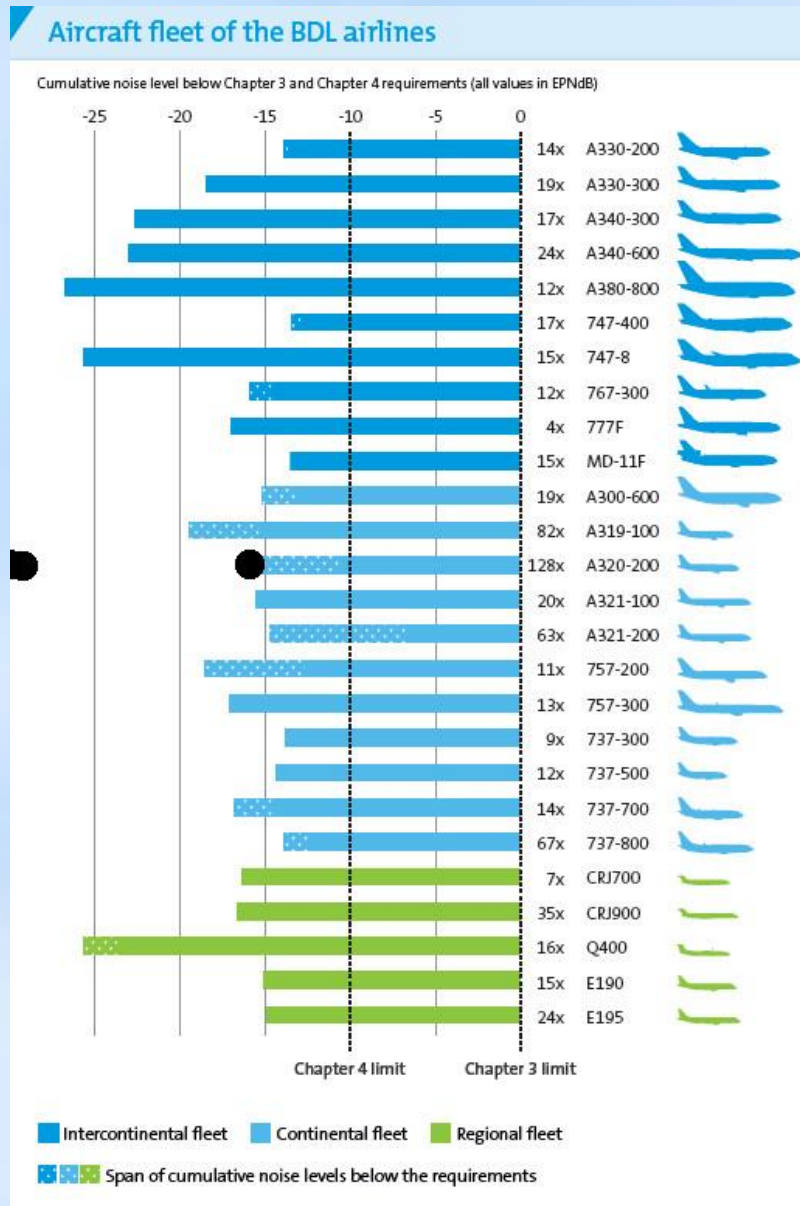
cfm Leap 1A
PW GTF

Page 14

© AIRBUS Operations S.A.S. All rights reserved. Confidential and proprietary document.



Voorbeeld: de A320 en de A320neo



Airbus beweert dat de nieuwe A320neo (uit 2016) 19EPNdB stiller is dan de Chapter4-limiet, en oude A320 ('ceo') 6EPNdB.

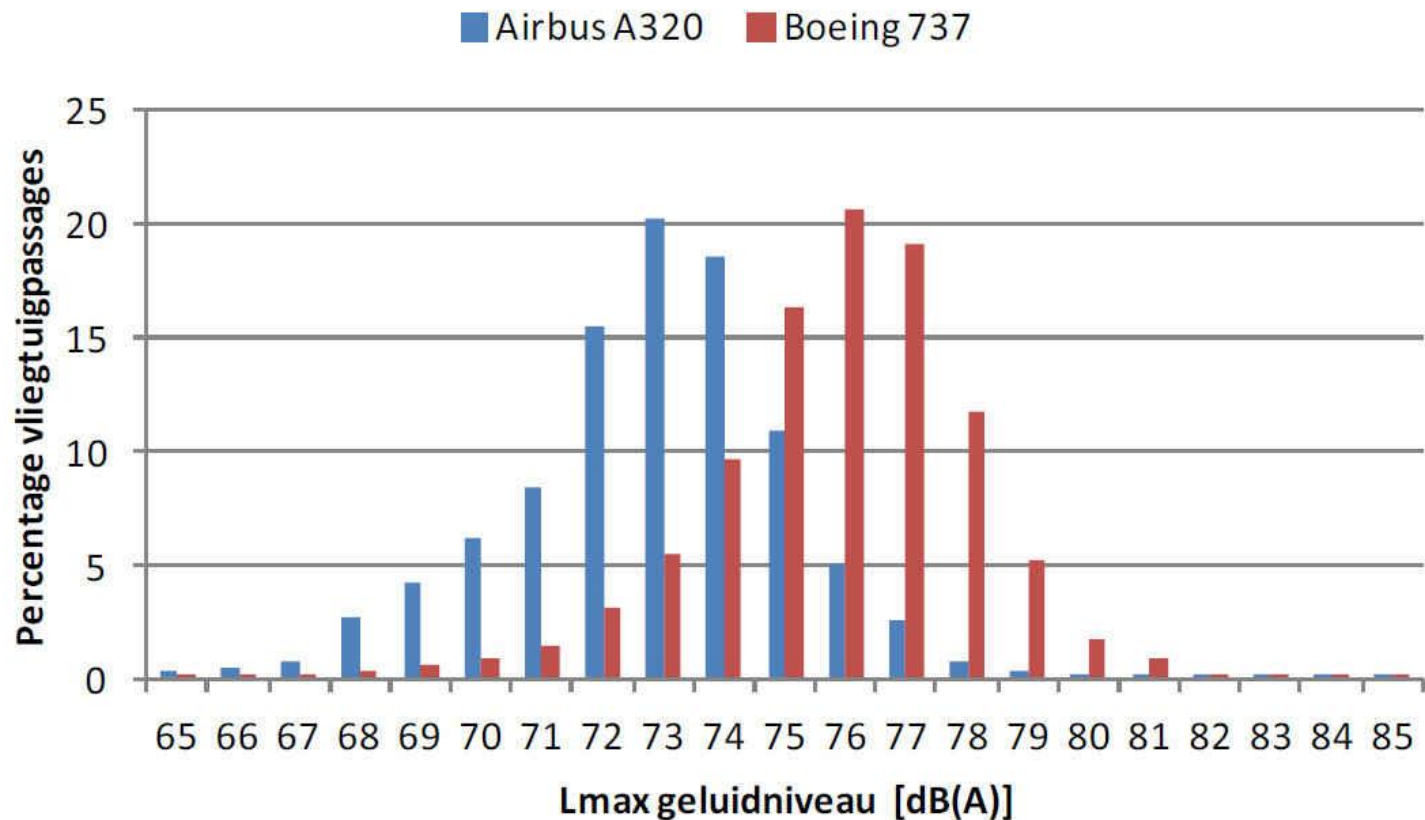
De EPNdB is een beetje "naar het gevoel toe" gerekend.

De 'oude' stip is net ACI-klasse B (R5), de nieuwe stip is A+(R7).

De 85dB(A)-contour, die 'met het vliegtuig meevliegt' is bij de NEO half zo groot.

Het verschil aan de grond

Meting Geluidsnet in Best-Zuid



Figuur 20: overzicht spreiding tussen type vliegtuigen

Satellietcommunicatie

Satellite navigation reduces aircraft noise



Source: forum flughafen & region – Gemeinnützige Umwelthaus GmbH; maps: OpenStreetMap.org

Satellietcommunicatie kan de nauwkeurigheid van de aanvliegroete verbeteren (onlangs ingevoerd op Brussel-Nationaal). Zie ook **Performance Based Navigation** op Wikipedia

Standaard kerosine

De A320neo verbruikt 15% minder brandstof dan de 'ceo'. Bij gelijke kerosinesamenstelling betekent dat 15% minder ultrafijnstof en roet.

Maar de kerosinesamenstelling kan veel gunstiger.

Synthetische kerosine

Maar de samenstelling van kerosine kan veel gunstiger.

Onderstaande HVO (van Neste Oil uit plantaardige olie) en GTL (Gas to Liquid) bevatten

- Geen aromatische verbindingen → weinig roet
- Zwavel als bij autobrandstof → weinig ultrafijn stof

Het bespaart ook CO₂.

Deze synthetische diesersoorten kunnen (nu al) 5 tot 10% bijgemengd worden in gewone kerosine.

Neste Oil concurreert niet met voedsel. (SAE-studie 2008 Helsinki)

Table 1. Typical properties of HVO, European EN 590:2004 diesel fuel, GTL and FAME. [1]

	HVO	EN 590 (summer grade)	GTL	FAME (from rape seed oil)
Density at 15 °C (kg/m ³)	775 ... 785	≈ 835	770 ... 785	≈ 885
Viscosity at 40 °C (mm ² /s)	2.5 ... 3.5	≈ 3.5	3.2 ... 4.5	≈ 4.5
Cetane number	≈ 80 ... 99	≈ 53	≈ 73 ... 81	≈ 51
Distillation range (°C)	≈ 180 ... 320	≈ 180 ... 360	≈ 190 ... 330	≈ 350 ... 370
Cloud point (°C)	-5 ... -25	≈ -5	-0 ... -25	≈ -5
Heating value, lower (MJ/kg)	≈ 44.0	≈ 42.7	≈ 43.0	≈ 37.5
Heating value, lower (MJ/l)	≈ 34.4	≈ 35.7	≈ 34.0	≈ 33.2
Total aromatics (wt-%)	0	≈ 30	0	0
Polyaromatics (wt-%) ⁽¹⁾	0	≈ 4	0	0
Oxygen content (wt-%)	0	0	0	≈ 11
Sulfur content (mg/kg)	< 10	< 10	< 10	< 10
Lubricity HFRR at 60 °C (μm)	< 460 ⁽²⁾	< 460 ⁽²⁾	< 460 ⁽²⁾	< 460
Storage stability	Good	Good	Good	Very challenging

⁽¹⁾ European definition including di- and tri+ -aromatics

⁽²⁾ With lubricity additive



Hybride-elektrisch vliegen

Nu al is de zware truck Nicola te koop, die elektrisch rijdt op een door waterstof aangedreven brandstofcel. Hetzelfde concept kan gebruikt worden voor propellervliegtuigen.



De HY4 (een vierzitter) is ontwikkeld door Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt. DLR werkt oa samen met Siemens en Airbus.



Zunum (midden) wordt gesteund door Boeing dat zelf ook hybride-elektrisch experimenteert. Er wordt gemikt op een propellervliegtuig dat over een jaar of vijf enkele tientallen passagiers over 1000km kan vervoeren (denk aan Dublin, Oslo etc). Stijgt geluidloos op en heeft weinig emissies.

Informatiebijeenkomst CDA Eersel

Dank u!