

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

Wat of wie is BVM2 ?

- BVM2 is het **Beraad Vlieghinder Moet Minder**
- Initiatiefnemers BVM2:
 - Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW)
 - Brabantse Milieu Federatie (BMF)
 - Platform 10 geboden voor Eindhoven Airport
 - Aktiegroep Geen Vluchten na Elven (GVNE)
- Ondersteund door ca. 30 wijk-, buurt-, actie, belangengroepen en politieke fracties, en nu al ruim 2000 inwoners van Brabant
- Gericht op kennisontwikkeling, publieksinformatie, politieke en andere netwerkontwikkeling, medeoprichter LBBL

Geschiedenis Eindhoven Airport

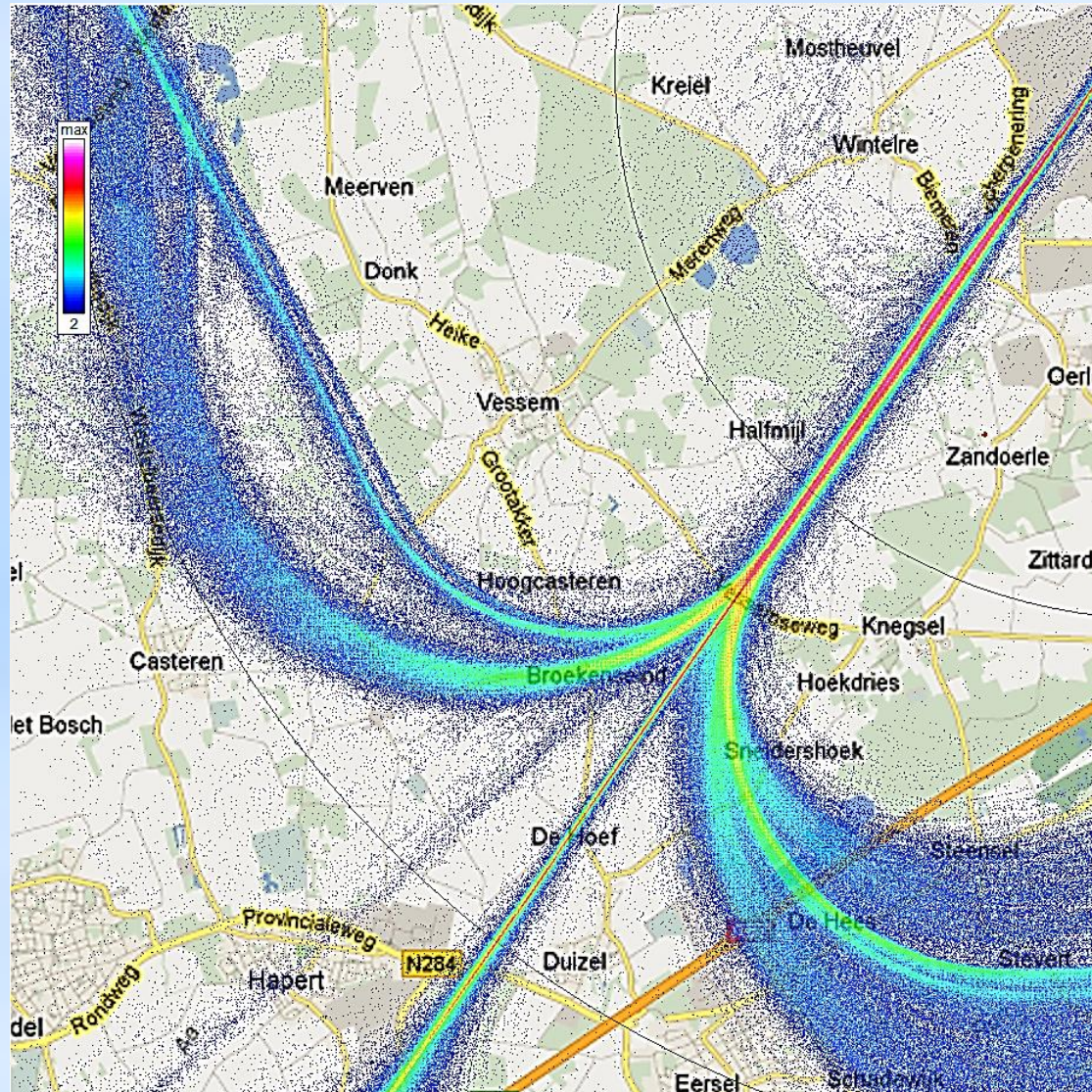
- Eindhoven Airport (EA) is een militaire vliegbasis met burgermedegebruik
- Groei burgerluchtvaart:
 - ✓ Tot 2010 < 18.000 civiele vliegbewegingen
 - ✓ Opdracht Alderstafel: groei met 35.000 vliegbewegingen
 - ✓ Resultaat: groei met 25.000 naar maximaal 43.000 vliegbewegingen in 2019

Wat betekent dit voor Vessem?

Geschiedenis Eindhoven Airport

Vliegpaden
2012

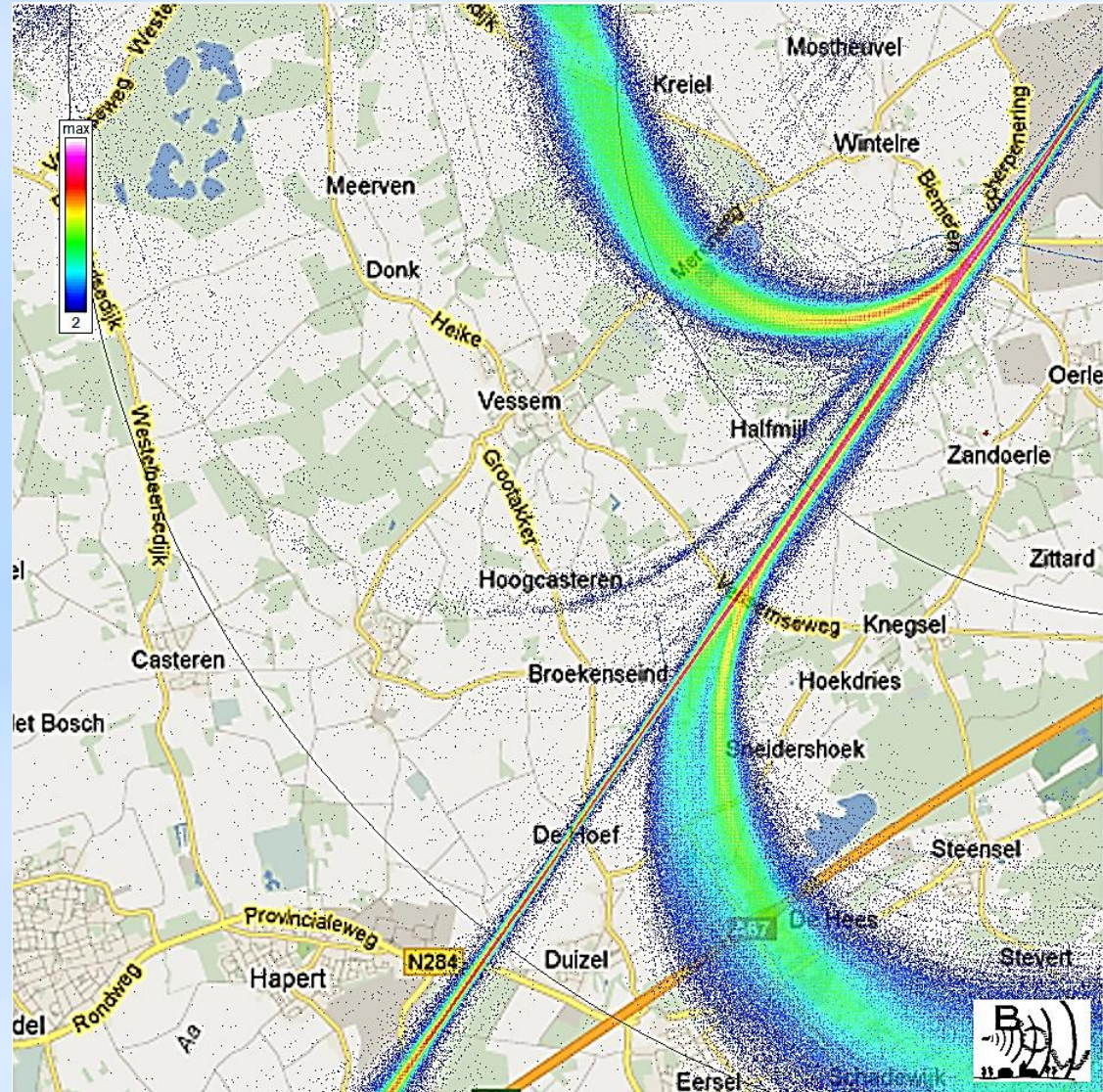
24.000
vliegbewegingen



Geschiedenis Eindhoven Airport

Vliegpaden
2017

37.000
vliegbewegingen



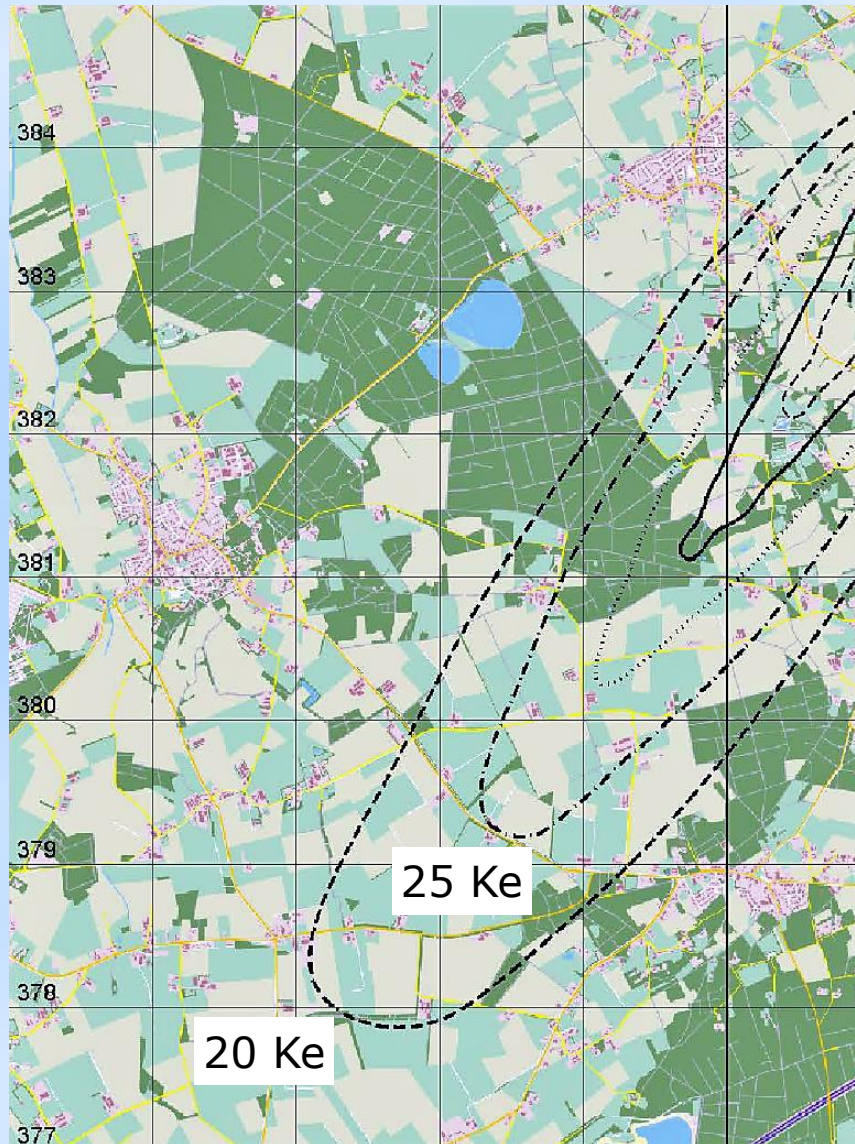
Geschiedenis Eindhoven Airport

Civiele
geluidscontouren
2007

Aantal ernstig
gehinderden
=

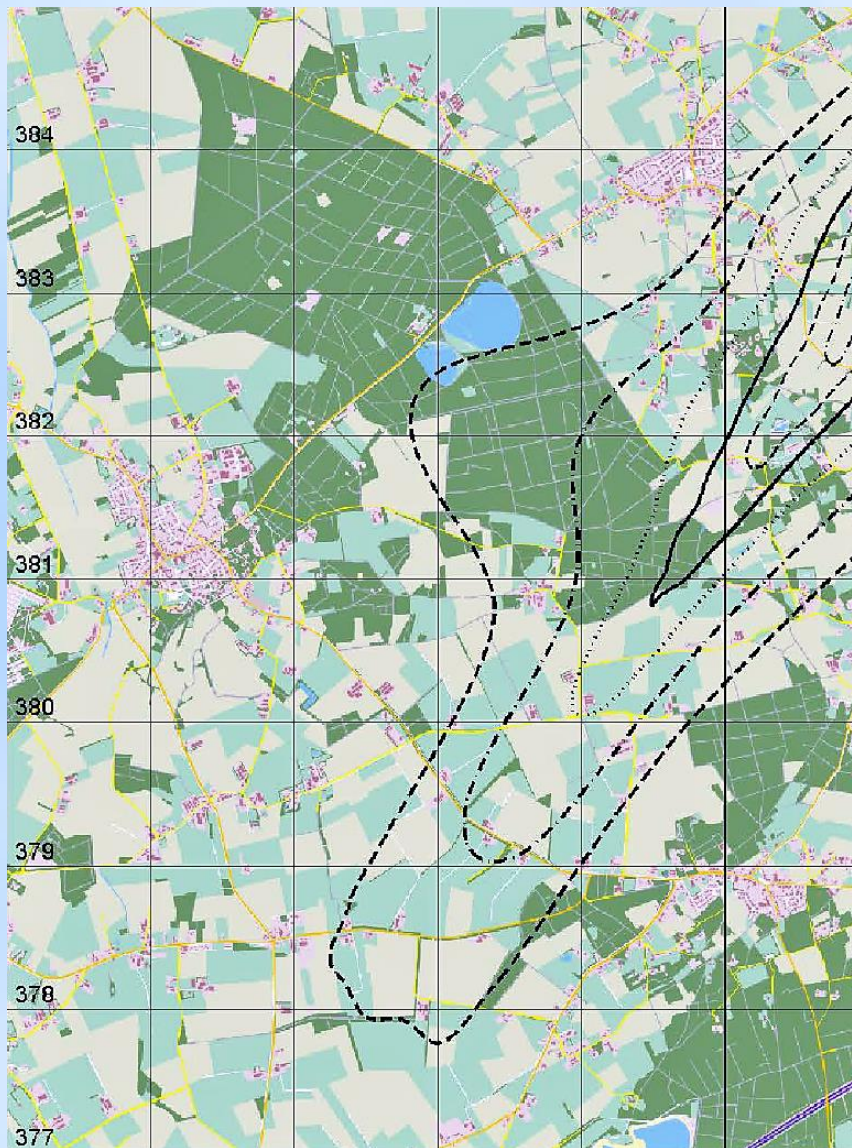
Ke - 10

(1967)



Geschiedenis Eindhoven Airport

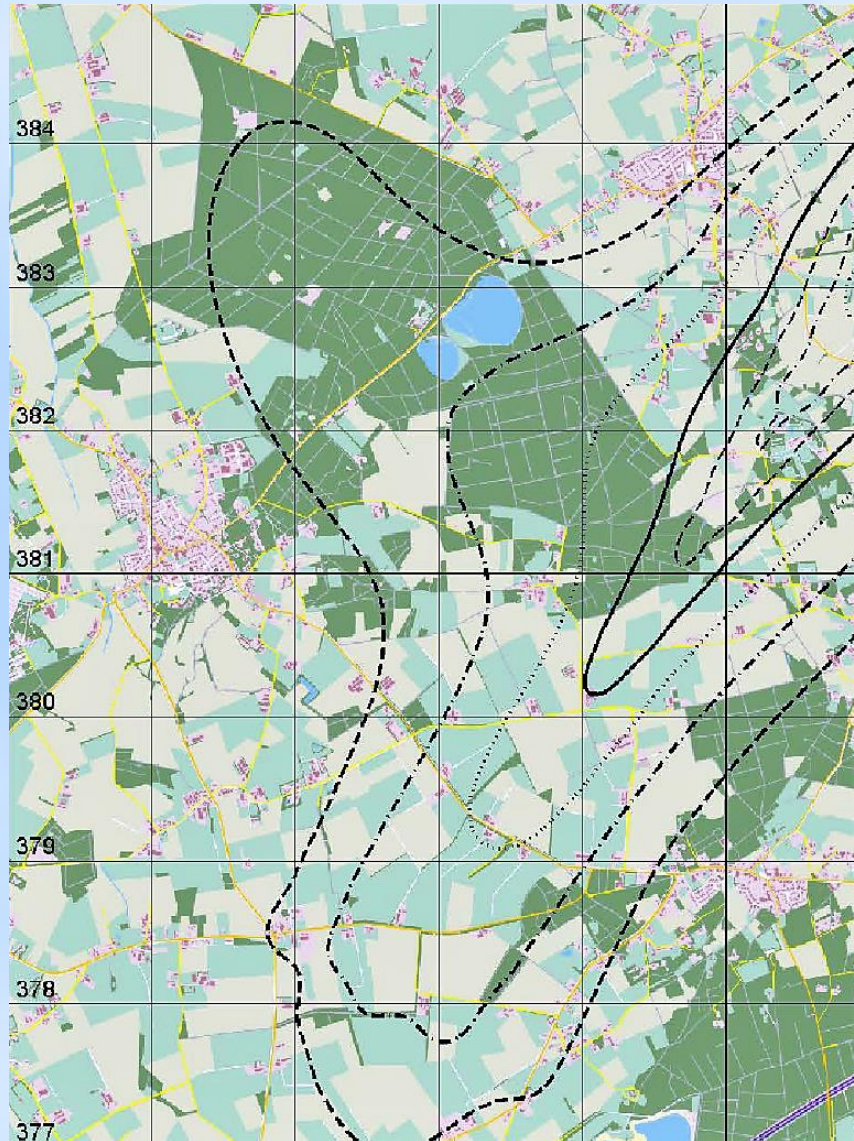
Civiele
geluidscontouren
2015



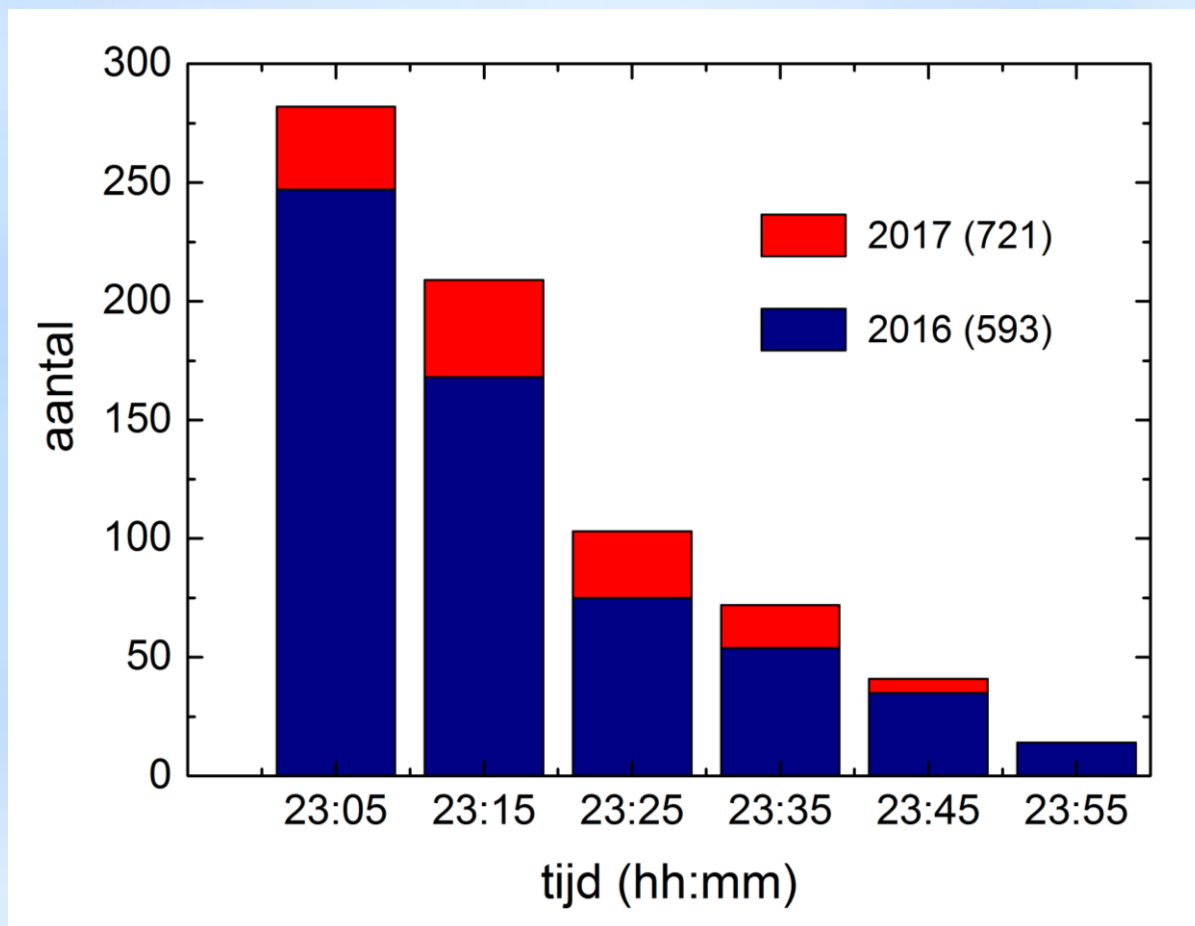
Geschiedenis Eindhoven Airport

Civiele
 geluidscontouren
 2019

In Vessem zouden
 tussen 5% en 10%
 van de mensen
 op dit moment
 ernstige geluidshinder
 moeten ervaren



Geschiedenis Eindhoven Airport



Landingen na 23:00 uur

Meer dan geluid alleen!

- Wij onderscheiden 3 soorten directe hinder:
 - ✓ Geluidsoverlast en slaapverstoring
 - ✓ Uitstoot toxische stoffen (NO_x, ultrafijnstof, roet)
 - ✓ Klimaatschade t.g.v. uitstoot CO₂
- Verder is er indirecte hinder:
 - ✓ Waardedaling onroerend goed
 - ✓ Parkeer- en verkeersproblemen

Geschiedenis Eindhoven Airport

- Eindhoven Airport (EA) is een militaire vliegbasis met burgermedegebruik
- Groei burgerluchtvaart:
 - ✓ Tot 2010 < 18.000 civiele vliegbewegingen
 - ✓ Opdracht Alderstafel: groei met 35.000 vliegbewegingen
 - ✓ Resultaat: groei met 25.000 naar maximaal 43.000 vliegbewegingen in 2019
- Ontwikkeling na 2020 onduidelijk, discussie in 2017 gestart
 - ✓ Analysefase (5 onderzoeken) tot medio 2018
 - ✓ Besluit proefcasus juli 2018

Proefcasus

- **Centrale vraag:** *"Welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 is wenselijk en realiseerbaar?"*
- **Formele vraag:** *"De Proefcasus moet concreet invulling geven aan de transitie naar een slimmere en duurzamere, en meer op kwaliteit gestuurde luchtvaart- en luchthavenontwikkeling. Hoe kan Eindhoven Airport als een toekomstbestendige en duurzame luchthaven ontwikkeld worden, waarbij er een goede balans is tussen de economische groei en de belasting van de leefomgeving?"*
- Proefcasus is gestart 10-10-2018 met Evoluon-bijeenkomst
- Verkenner is **Pieter van Geel**
- Eindadvies na 6 maanden c.q. in april 2019

Standpunt Proefcasus

BVM2 is “terughoudend positief”

Terughoudend:

- Vertrouwen in het verleden vaak geschonden
- Toezeggingen niet nagekomen, bv.
“Het uitvoeren van een onafhankelijk onderzoek naar flankerende voorstellen om overlast in de regio verder terug te dringen”
- Continu vertraging en onduidelijkheid in procesgang
- Geen betrokkenheid omwonenden of mogelijkheid te reageren op start proces, bv. afbakening onderzoeken
- Geen of zeer summiere publieksvoorlichting

Standpunt Proefcasus

BVM2 is “terughoudend positief”

Positief:

- Kwaliteit van leefomgeving en kwaliteit van participatie worden als dimensie proefcasus erkend
- Omwonenden worden als gesprekspartner erkend
 - ✓ (BOW, BVM2, Dorpen-Zuid, Wintelre, Woensel-Noord)
- Een mogelijke (beperkte) groei is geen uitgangspunt
- Een proefcasus geeft openheid voor denken en creativiteit, zonder oude “ja maar” randvoorwaarden vooraf

Presentatie 10-10 "Analysefase"

- Vier scenario's onderzocht met in 2030: 43.000, 52.000, 73.000 en 100.000 vliegbewegingen
- Vijf (+1 aanvullend) deelrapporten opgeleverd:
 1. Airport Infrastructuur (Eindhoven Airport)
 2. Luchtruim/Luchtzijdige bereikbaarheid (ministerie I&W)
 3. Economische spin-off (provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport)
 4. Leefbaarheid, Milieu en Duurzaamheid (gem. Eindhoven)
 5. Landzijdige bereikbaarheid (provincie Noord-Brabant)
 6. **Aanvullend:** onderzoek stikstofdepositie en uitstoot tijdens totale vlucht i.p.v. LTO (Gemeente Eindhoven)

Tekortkomingen “Analysefase”

1. Alsnog onderzoek naar effecten “krimpscenario” (bv. 35.000 vliegbewegingen in 2030)
2. Zeer eenzijdig onderzoek “Economische spin-off” aanvullen met een meer evenwichtige analyse van de toegevoegde economische waarde van Eindhoven Airport
3. Alsnog uitvoeren van *“een onafhankelijk onderzoek naar flankerende voorstellen om overlast in de regio verder terug te dringen”* geeft het gereedschap voor de proefcasus
4. Herhaling van het GGD gezondheidsbelevings onderzoek uit 2016 nodig

Wat wil BVM2?

Een meetbare en merkbare afname van de hinder vanaf 2018, als voorwaarde voor verdere ontwikkeling Eindhoven Airport

- De regeringsverklaring is daarbij leidend
- Focus op hinder i.p.v. aantal vliegbewegingen
- Groei alleen door slimmer en schoner
- Milieuwinst wordt 50/50 gedeeld tussen hinderafname en ontwikkelruimte
- Ten minste uitgaan van gemiddeld innovatietempo luchtvaart van 1,5% p/jaar, een proefcasus vraagt hogere ambitie

Wat betekent dat primair?

- Terugdringen geluidshinder door o.a. vlootvernieuwing:
 - ✓ A320 Neo / B737 MAX => 5 à 6 dB(A) reductie
 - ✓ In 2030 100% doorgevoerd, alleen geluidsklasse A en/of stiller op Eindhoven Airport
 - ✓ 50% = tenminste 3 dB Lden meetbare reductie
- Minder slaapverstoring d.m.v. sluiting na 23:00 uur
- Weekendstart vanaf 08:00 uur geeft verdere reductie
- Terugdringen CO₂ uitstoot
- Terugdringen toxische uitstoot (NO_x, ultrafijnstof en roet)

Wat betekent dat secundair?

- Terugdringen verkeer- en parkeeroverlast:
 - ✓ Meer aandacht voor trein en OV, o.a. fiscalisering vliegverkeer t.b.v. level playing field
 - ✓ Terugdringen uitwaaiering parkeeroverlast omringende wijken, geen extra kosten voor omwonenden via bv. parkeervergunningen
- Compensatie omwonenden voor waardevermindering
- Sturen op en prioriteit voor zakelijk vliegverkeer t.b.v. ontwikkeling regio i.p.v. vakantieverkeer en pretvluchten

Het voorgaande is de minimale inzet van BVM2

Een proefcasus vraagt vooral qua milieu een hogere ambitie !!!