## Zienswijze van het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Luchtvaartnota 2020-2050

Eindhoven, 02 april 2019

 **Het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) is de koepelorganisatie die zich keert tegen de ongebreidelde groei van Eindhoven Airport en de daaruit voortvloeiende problematische effecten.
Bij de koepel zijn 33 organisaties aangesloten en ca 2000 natuurlijke personen.
BVM2 werkt met andere organisaties samen in het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL).
Opinies van BVM2 zijn te vinden op** [**www.bvm2.nl**](http://www.bvm2.nl) **.
Contactpersoon van BVM2 t.b.v. onderstaande zienswijze op de NRD Luchtvaartnota 2020-2050 is Bernard Gerard, secretaris BVM2,** **beraad@bvm2.nl** **, Hulstbosakker 21, Eindhoven.**

**Inleiding**

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan-Mer van de Luchtvaartnota wordt als volgt aangekondigd op het Platform Participatie van IenW (met cursivering onzerzijds):

“De luchtvaart groeit, nationaal en internationaal. *Dit moet* op een veilige manier *gebeuren*, in balans met duurzaamheid, leefbaarheid en economie. Daarom werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan een *nieuwe visie* op de luchtvaart. Die komt in de luchtvaartnota 2020 – 2050.”

De indieners van deze zienswijze maken ernstig bezwaar tegen deze visie waarin het ministerie als vanzelfsprekend veronderstelt dat de luchtvaart blijft groeien (zij het op een veilige manier en in balans met duurzaamheid, leefbaarheid en economie). Daarmee negeert de minister het ontbreken van het draagvlak onder een groeiend deel van de bevolking voor luchtvaartgroei. Dit ontbreken houdt direct verband met de onevenredig grote impact op leefomgeving en klimaat, die de bevolking van Nederland bij het huidige volume luchtverkeer ondervindt. Luchtvaartgroei heeft de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart decennialang gedomineerd. Voortzetting daarvan zou betekenen dat het beleid meer van hetzelfde (business as usual) zou zijn, geen vernieuwing. Deze blikvernauwing verkleint de kansen op een echt goede balans. Groei van de luchtvaart is geenszins in ‘balans’ met de steeds scherpere eisen aan de reductie van broeikasgassen door de luchtvaart.

Het is denkbaar dat een nieuwe visie op het (betrekkelijke) economische nut van zakelijke- en vrijetijds-vliegreizen de conclusie oplevert dat de luchtvaart in algemene zin niet meer hoeft te groeien, en misschien zelfs moet krimpen. Dit ter wille van eisen aan duurzaamheid en leefbaarheid die thans veel grotere beperkingen opleggen dan ooit in het verleden het geval was.

Wij stellen de minister daarom een nieuwe visie in de luchtvaartnota op de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland voor, die zich openstelt voor de best mogelijke balans tussen duurzaamheid, leefbaarheid en economie, uitdrukkelijk zonder vooruit te lopen op luchtvaartgroei. Een visie die (zij het veel minder scherp) ook in het regeerakkoord 2017 kan worden aangetroffen. Dit is het uitgangspunt van de suggesties die de indieners van deze zienswijze aan de minister van IenW voorstellen, met de verwachting dat ze serieus worden overwogen en ingevoerd.

De vraag naar luchtvaart zal ongetwijfeld blijven groeien (zeker mondiaal), maar de regering zal, gezien de Nederlandse situatie, daar zeer selectief op moeten inspelen om die goede balans te bereiken en in stand te houden. Dat zou een wezenlijke vernieuwing van het beleid in de luchtvaartnota betekenen.

De civiele luchtvaart, vormgegeven door de onderneming Eindhoven Airport, functioneert in een situatie van medegebruik van de militaire Vliegbasis Eindhoven. Zowel het militaire als het civiele vliegverkeer hebben een uitwerking op het klimaat en op het woon- en leefklimaat in de omgeving. BVM2 vraagt dan ook nadrukkelijk om een beleid dat beide gebruikers aanzet tot een reductie van hun footprint.

Mede vanwege de medegebruikssituatie gelden er voor Eindhoven Airport meer beperkende documenten dan alleen het (voor onbepaalde tijd geldige) Luchthavenbesluit (2014).
Binnen de grenzen van het Luchthavenbesluit is een Gebruiksvergunning voor de civiele luchtvaart van kracht, waarin, bovenop de beperkingen die het Luchthavenbesluit oplegt, nadere beperkingen geformuleerd worden. Deze Gebruiksvergunning loopt t/m 31 december 2019.
In deze gebruiksvergunning is bijvoorbeeld een grens opgenomen aan het jaarlijks aantal vliegbewegingen (over 2019 43000), wordt het aantal vliegbewegingen aan de randen van de dag beperkt, en zijn de openingstijden beperkter vastgesteld.
Daarnaast is er indertijd aan de Alderstafel (advies 2010) bestuurlijk afgesproken dat er binnen de 20Ke-zone niet gebouwd wordt.
Ook bestaat er een boeteregeling tegen te laat landende vliegtuigen, die effectieve handhaving van de landingstijden mogelijk maakt.
De beschrijving van de referentiesituatie op blz. 16 bovenaan in de NRD kan op meerdere manieren worden gelezen. De meest logische interpretatie is dat hier slechts het Luchthavenbesluit als referentie wordt genomen. BVM2 wil dat het geheel aan regelgeving rond Eindhoven Airport als referentiesituatie gezien wordt, en niet alleen het Luchthavenbesluit.

Beleid dat beoogt om een ingewikkeld vraagstuk als de Nederlandse luchtvaart tot 2050 in te kaderen vereist noodzakelijkerwijs mogelijkheden om tussentijds bij te sturen. Het is logisch dat op Blz. 6 van de NRD (onderaan) ruimte ingebouwd wordt voor een adaptieve aanpak.
Voor BVM2 echter is de in deze voorliggende zienswijze weergegeven richting essentieel. Het inperken van de luchtvaart en zijn gevolgen moet gezien worden als een lange termijn-doel. De hier bepleite flexibiliteit geldt niet het te bereiken einddoel, maar slechts de middelen waarmee dit doel wordt nagestreefd.

**Betreft 1.3 Denkrichtingen**

Deze denkrichtingen zijn niet alleen een uitwerking van het huidige regeerakkoord. Ze zijn bepalend voor het overheidsbeleid over een veel langere termijn. Dit perspectief moet als uitgangspunt voor volgende regeerakkoorden derhalve veel concreter omschreven worden. Voorstellen:

Invoegen in de **derde alinea** na “weer ‘*fit for the future’* is.”:

De impact op de leefomgeving, gezondheid en het klimaat moet daartoe zoveel beperkt worden als redelijkerwijs mogelijk is. Dit principe moet het tot nu toe gebruikelijke streven naar ‘maximaal gebruik van milieuruimte’ vervangen. Aangezien het verkeersvolume van de luchtvaart (aantal vliegbewegingen) in Nederland in het algemeen en Eindhoven in het bijzonder, een grote invloed heeft op de omvang van elk soort impact, moet het streven naar maximale beperking ook op het volumebeleid worden toegepast. Daarmee moet de overheid niet langer het accommoderen van de volledige marktvraag naar luchtvervoer als automatisch uitgangspunt van beleid nemen. Dit geldt a fortiori voor het extra aanwakkeren van die marktvraag als bedrijfsmodel van luchtvaartmaatschappijen.

Invoegen in de **derde alinea** na ”integrale leefomgeving van Nederland”:

en het klimaat.

Invoegen onder **Veiligheid als basis** na “die moet veilig gebruikt kunnen worden”:

Externe veiligheidsrisico’s (vooral groepsrisico’s) moeten beperkt worden conform de normen voor grondgebonden risicovolle activiteiten.

Invoegen onder **Denkrichting vanuit** **thema** **leefomgeving** na “minimaliseren van de hinder”:

volgens het principe van een maximaal haalbare vermindering, toegepast op oorzaken van hinder en op het verkeersvolume.

Vervang onder **Denkrichting vanuit** **thema klimaat** de term“(vertrekkende vluchten)” door:

(op Nederlandse luchthavens gebunkerde fossiele kerosine)

Invoegen onder na “brandstofproducenten”:

, beide conform de reductie-eisen gesteld aan de sector mobiliteit in het Klimaatakkoord 2019, dan wel de eisen van de EU (EC en EP) aan de reductie van broeikasgassen door de luchtvaart in, van en naar de EU.

Vervang onder **Denkrichting vanuit** **thema economie** de term“beperkte of aanzienlijke ruimte van groei” door:

Afname of geen, beperkte of aanzienlijke ruimte voor groei.

Voeg daarna toe:

Het huidige netwerk van intercontinentale bestemmingen vanaf Schiphol moet kennelijk versterkt worden binnen de beschikbare ruimte. Daartoe moet eerst nauwkeurig worden vastgesteld in hoeverre de huidige bestemmingen binnen deze beschikbare ruimte passen, en welke ruimte voor ontwikkeling van het beoogde netwerk beschikbaar komt door optimalisering van het huidige netwerk. Pas daarna kan de noodzaak blijken of meer capaciteit van de luchthaven(s) nodig is voor verdere versterking van het economisch best mogelijke netwerk.

Het netwerk van bestemmingen van de gezamenlijke Nederlandse luchthavens in Europa omvat naast economische ook typische vrijetijdsbestemmingen. Dit netwerk is nu al dermate dicht dat verdere versterking niet noodzakelijk is.

Door het inzetten van vervangend grondvervoer (treinen en bussen) kunnen veel nabije luchtvaartbestemmingen worden vervangen door grondvervoerbestemmingen met een substantieel lagere klimaatbelasting. Deze blijven, qua internationale bereikbaarheid, deel uitmaken van het totale Europese bestemmingennetwerk.
De internationale verbindingen van Eindhoven met het buitenland en met het net van Hoge Snelheids-treinen laten te wensen over. Dit moet verbeterd worden.

Het overgrote deel van het vliegverkeer op Eindhoven Airport betreft bovengenoemde vrijetijdsbestemmingen, waarmee klanten worden getrokken uit een veel groter gebied dan de Brainportregio zelf. Voor zover toeristisch, betreft het vooral uitgaand toerisme.
De economische voordelen van het vliegveld voor de Brainportregio zelf zijn beperkt, zoals onlangs nog in de Tweede Kamer uitgesproken is. Bovendien bestaan er naast voordelen ook nadelen, zoals koopkrachtverlies door uitgaand toerisme, de waardedaling van vastgoed, de blokkade op woningbouw in een groot gebied rond de luchthaven, en het aantasten van het leefklimaat.
Het bestemmingenpakket van Eindhoven Airport wordt volledig bepaald door de wensen van de luchtvaartmaatschappijen. De wettelijke mogelijkheden om bestemmingen gerealiseerd te krijgen, die de economie van de regio dienen in plaats van de economie van de luchtvaartmaatschappijen, zijn te gering. De regio moet een zekere wettelijk geregelde invloed op het bestemmingenpakket krijgen.

Uit onderzoek is gebleken, dat de aanwezigheid van Eindhoven Airport slechts een beperkte invloed heeft op de invulling van nabij het vliegveld gelegen bedrijfsterreinen. Veel bedrijven (zo blijkt uit economisch structuuronderzoek) hebben voor hun locatie nabij het vliegveld gekozen op basis van andere overwegingen dan hun luchtvaartgebondenheid, namelijk prestige en ontsluiting.

Het Eindhovense vliegveld is in economische zin naast een positieve, ook negatieve vestigingsfactor.

**Betreft 1.4 Proefcasus Eindhoven Airport**

De een na laatste regel in deze tekst (“En hoe gekomen kan worden tot een goede balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving”) suggereert

* Dat de regio economisch moet groeien
* Dat die gewenste groei iets te maken heeft met het vliegveld
* En dat dit een rechtvaardiging vormt voor een toename van de belasting van de leefomgeving

Echter: bij de verschillende bijeenkomsten, die plaatsgevonden hebben in het kader van de Proefcasus, is meerdere maken luid en duidelijk gezegd dat groei niet voorop staat noch uitgangspunt is.
Vast staat inmiddels ook dat het economisch wedervaren van de Brainportregio geen groei van het aantal vliegbewegingen vereist, en dat deze groei mogelijk zelfs economisch schadelijk is.
Inmiddels zijn ook de effecten van krimp van het aantal vliegbewegingen doorgerekend (van 43000 naar 30000).

BVM2 stelt voor om de zin “*En hoe gekomen kan worden tot een goede balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving*” te schrappen.

**Betreft Bijlage C Concept toetsingskader**

Commentaar bij de Indicator **Gezondheid/Geluidshinder**:

Het is rond vliegveld Eindhoven nauwelijks mogelijk om op basis van openbaar toegankelijke metingen te verifieren of de gebruikte modellen om de geluidshinder te berekenen, in de praktijk correct zijn. De resultaten van de meetstations, die bij het vliegveld in beheer zijn, moeten openbaar toegankelijke cijfers afleveren voor het aantal Lden en Ke.
Bij het berekenen van aantallen gehinderden cq slaapverstoorden worden oude dosis-effect relaties gebruikt, die blijkens enkele recente GGD-enquêtes de werkelijkheid sterk onderschatten. Toekomstige besluiten aangaande de geluidshinder door het vliegveld moeten op recent geverifieerde dosis-effect relaties gebaseerd worden.

Toevoegen aan de Indicator **Gezondheid/Geluidshinder** de specificatie:

Aantasting gezondheid door slaapverstoring en overlast en ergernis ten gevolge van passerende vliegtuigen.

Toevoegen aan de Indicator **Gezondheid/Luchtkwaliteit** de specificatie:

(Naast NOx en (ultra)fijn stof) Vluchtige Organische Stoffen (VOS)

Commentaar bij het aspect **Klimaat**, **Indicatoren emissies** op nationaal, Europees en mondiaal niveau:

Het Europese Parlement ondersteunt het streven van de Europese Commissie naar nul uitstoot door alle sectoren en landen in de gehele EU van broeikasgassen in 2050. Het Parlement “*Underlines that in order to achieve climate neutrality for the EU economy as a whole, all sectors must contribute, including international aviation and shipping; notes that the Commission’s analysis shows that the current global targets and measures envisaged by the International Maritime Organisation and the International Civil Aviation Organisation respectively, even if fully implemented, fall short of the necessary emissions reductions, and that significant further action consistent with the economy-wide objective of net-zero emissions is needed;*”. Dit noopt Nederland tot een uiterst scherpe reductie van de klimaatimpact van de luchtvaart, die nu al 250 procent van die in 1990 bedraagt. Deze taakstelling dient in de luchtvaartnota als dwingend te worden opgenomen[[1]](#footnote-1).

Veranderen binnen de indicator **Klimaat/emissies mondiaal**

(fijnstof, NOx en wateruitstoot) door (NOx ,(ultra)fijn stof en roet, wateruitstoot en de daardoor veroorzaakte contrails en cirrusbewolking )

Onder **Natuur/Habitats** de tekst die er staat veranderen in:

Verandering in de belasting van de habitats rondom de luchthavens, onder meer door de depositie van stikstofverbindingen.

Commentaar bij dit aspect van stikstofdepositie:

Vooral door de intensieve veeteelt overschrijdt deze stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden de Kritische Depositie Waardes al zo ruim, dat er in ZO Brabant nauwelijks of geen ruimte is voor extra deposities. Elke toename van stikstofdepositie op de ene plaats, bijvoorbeeld door een groeiend luchtverkeer, verstikt economische activiteit en nieuwe infrastructuur op andere plaatsen.

Commentaar bij het aspect **Economische omgeving**, Indicator **Werkgelegenheid**:

Het ministerie van economische zaken heeft aangegeven naar aanleiding van de actieagenda dat de Nederlandse economie als geheel dynamisch is en dat meer banen in de ene sector minder banen in een andere sector betekenen (en andersom). Ook voor de Brainportregio kan deze uitspraak worden onderschreven.
Verandering (d.w.z. groei) van het aantal direct en indirect achterwaarts met luchtvaart verbonden banen is onwenselijk zolang de luchtvaart overheersend klimaatonvriendelijk is, want dit verhindert de groei van de werkgelegenheid in groene banen. Klimaatonvriendelijke banen zouden juist plaats moeten maken voor groene banen.

Commentaar bij het aspect **Economische omgeving**, Indicator **Verdienvermogen**:

Economische voordelen zoals voorwaartse effecten, indirecte effecten etc. worden niet ondersteund door de kennisscan zoals gedaan voor de Luchtvaartnota. Dit soort effecten komen uit studies in opdracht van de sector maar missen wetenschappelijke onderbouwing. Effecten zijn dan ook niet aannemelijk, zeker niet in de ontwikkelde economie van Nederland.

Tekstverandering bij het aspect **Economische omgeving**, Indicator **Verdienvermogen**:

 Verandering van de toegevoegde waarde *in positieve en negatieve zin*, …..

Commentaar bij het aspect **Economische omgeving**, Indicator **Kennis en Innovatie**:

Daarbij dient niet alleen innovatie en kennisontwikkeling in de luchtvaart te worden beschouwd. Indien andere sectoren meer worden gestimuleerd in plaats van luchtvaart, dan vindt innovatie en kennisontwikkeling plaats op andere gebieden. Er is geen reden om meer waarde toe te kennen aan kennisontwikkeling en innovatie in de luchtvaartsector dan in een andere sector.

Tekstwijziging bij **Woonomgeving**, aspect **Welzijn**, Indicator **Sociaal**, Specificatie financiële toegankelijkheid, waarbij de nieuwe tekst luidt:

De luchtvaart moet belasting betalen op dezelfde wijze als dat in andere sectoren
gebruikelijk is, waardoor een level playing field met andere vervoersmodaliteiten zoveel mogelijk wordt nagestreefd. Ook moeten de negatieve externe klimaat- en milieueffecten in de ticketprijs verwerkt worden.
Dit vraagt om verdelingsmechanismes die de meerkosten op een aanvaardbare wijze over de bevolking verdelen.

1. *European Parliament resolution of 14 March 2019* on climate change – a European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy in accordance with the Paris Agreement (2019/2582(RSP)) [↑](#footnote-ref-1)