Geachte raadsleden en andere aanwezigen. Dank voor de gelegenheid die ik gekregen heb om hier vanavond in te spreken.

Om te beginnen denk ik dat het goed is om te benadrukken dat het advies van Pieter van Geel over de ontwikkeling van Eindhoven Airport geen onderhandelingsresultaat is. Het is een advies dat gebaseerd is op talloze gesprekken die Pieter van Geel tijdens de proefcasus met de verschillende belanghebbenden en met deskundigen heeft gevoerd. Deze gesprekken waren soms een op een, vaak in kleine groepen, en soms plenair.

Uit eigen ervaring kan ik u vertellen dat het proces dat tot het advies heeft geleid uiterst zorgvuldig is uitgevoerd. Ik ben er van overtuigd dat er goed naar ons en naar andere partijen is geluisterd. Veel zaken die de omwonenden hebben ingebracht zijn bijvoorbeeld in het advies terug in te vinden.

Tijdens de proefcasus zijn door de verschillende betrokkenen allerlei vragen gesteld, die in veel gevallen hebben geleid tot aanvullend onderzoek. Uit dit onderzoek zijn extra gegevens beschikbaar gekomen over de “plussen” en “minnen” van Eindhoven Aiport. Ook is er een duidelijk overzicht gemaakt van mogelijke hinderbeperkende maatregelen en is opnieuw een GGD gezondheidsbelevingsonderzoek uitgevoerd. Hierdoor is een actueel beeld ontstaan van de hinder van het vliegveld die op dit moment door de omgeving wordt ervaren.

In het advies wordt een serieuze trendbreuk voorgesteld: na een lange periode van soms explosieve groei van het aantal vliegbewegingen op Eindhoven Airport wordt dit aantal vooralsnog begrensd op 41.500, iets minder dan de 43.000 vliegbewegingen die zijn opgenomen in het Luchthavenbesluit.

Verder moet in de periode tot 2030 de geluidshinder (uitgedrukt in de oppervlakte binnen de 35 Ke contour) met 30% afnemen. Dit leidt (in theorie) ongeveer tot de hinder die we ondervonden bij het begin van de tweede fase van het Aldersadvies, ongeveer 4 jaar geleden. Afname van de geluidshinder is mogelijk door vlootvernieuwing, waarbij de huidige toestellen worden vervangen door stillere (en zuiniger) types. Het advies stelt hier een doel van 60% in 2030. Los hiervan is afname van de geluidshinder mogelijk door minder te vliegen aan de randen van de dag.

Met dit advies hebben niet alle partijen gekregen wat ze graag zouden willen. Zo zegt Eindhoven Airport groeiruimte nodig te hebben voor een kwaliteitsslag naar een luchthaven die meer ten dienste staat van de regio. Wij hebben hier zo onze twijfels over.

Sinds 2012 is het aantal vliegbewegingen ruwweg verdubbeld, maar dat heeft alleen maar geleid tot een luchthaven, waar de bestemmingen bepaald worden door de wensen van de luchtvaartmaatschappijen. Omdat instrumenten om het gedrag van deze prijsvechters te sturen voorlopig nog ontbreken, steunen wij de in het advies voorgestelde groeistop.

Hier en daar worden de messen al geslepen om het advies de grond in te boren. Zo wordt beweerd dat een groeistop slecht zou zijn voor de economie. In dit verband is het goed om te melden dat uit onderzoek tijdens de proefcasus is gebleken dat er – economisch gezien – geen verband aangetoond kan worden tussen de groei en bloei van onze Brainport-regio en de aanwezigheid van een luchthaven. In het advies wordt zeer waarschijnlijk om deze reden niet uitgebreid ingegaan op de economische voor- en nadelen.

Wij vinden het advies een goede balans tussen de belangen van de alle betrokken partijen. Wij weten echter niet wat er in Den Haag zal gebeuren. Als we willen dat het advies wordt opgevolgd, dan moeten we als regio laten blijken dat we het breed steunen. De verleiding is groot om steun aan het advies af te laten hangen van allerlei persoonlijke wensen, die niet of onvoldoende zijn gehonoreerd. Dat geldt ook voor ons, maar wij hebben besloten het advies te omarmen, en daarbij te melden dat sommige punten ons pijn doen, maar dat we daar begrip voor hebben.

Ik zou u willen vragen te vermijden dat Eindhoven en de omliggende regiogemeenten een verschillende visie op het advies uitdragen. Als alle politieke en maatschappelijke organisaties in deze regio er eensgezind naar streven de uitvoering van het advies te bevorderen, wordt het moeilijker om dit – of belangrijke delen daarvan – te negeren. Zoals gezegd doet het advies alle betrokken partijen wel ergens pijn, maar het betekent tegelijk een stap naar vermindering van vliegtuiglawaai, naar vermindering van de bijdrage van vliegverkeer aan de luchtverontreiniging en ook een stap(je) naar vermindering van de schadelijke klimaateffecten van de luchtvaart.

Klaas Kopinga, 7 mei 2019