



Verantwoord vliegen naar 2050?

Zienswijze van BVM2

(Beraad Vlieghinder Moet Minder)

op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050

Eindhoven, 22 juni 2020



1. Ter introductie

De luchtvaart gaat door de coronacrisis door een van de zwaarste crises uit haar bestaan.

De coronacrisis toont haarscherp aan dat de luchtvaart niet zelfredzaam is en dat veel luchtvaartmaatschappijen permanent op de rand van de afgrond balanceren. De sector blijkt slechts te kunnen bestaan op basis van smalle marges als het goed gaat, en van het de hand ophouden voor steun uit de staatskas als het slecht gaat.

De Nota kijkt dertig jaar vooruit - een wankelende onderneming. Wellicht zijn we dan al enkele pandemieën verder, niemand die het weet.

De Nota leunt sterk op het optimisme dat de technische vooruitgang alle problemen gaat oplossen. Ongetwijfeld zal er technische vooruitgang zijn, maar wanneer en hoeveel en tegen welke condities, dat moet allemaal nog blijken. De Nota spreekt hier soms een Sinterklaas-magisch optimisme uit.

Gezegd moet worden dat de Luchtvaartnota de publieke belangen goed benoemt, waarvan enkele tot nu toe niet eerder benoemd zijn. In zoverre is er vooruitgang:

- Nederland veilig in de lucht en op de grond
- Nederland goed verbinden
- Een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving
- Nederland duurzaam

Velen ervoeren in Nederland het ontbreken van geluidhinder van vliegtuigen, het horen van zingende vogels, de schone lucht en de vermindering van broeikasgassen als een verademing. Dit zou daarom een 'wake-up call' moeten zijn om na te denken over hoe verder na de pandemie. Krimp van de luchtvaart in combinatie met een gerichte aanpak van de resterende verplaatsingsbehoefte per vliegtuig, wordt dan een serieuze mogelijkheid. Maar de minister schuift dit vergezicht weg met algemeenheden, vluchtwoorden en afschuifhandelingen en motiveert niet waarom ze dat doet.

Feitelijk is de Nota vooral gericht op de terugkeer naar Business As Usual (BAU), terwijl vele politici en vooraanstaande wetenschappers uit alle relevante disciplines van mening zijn dat die Business As Usual niet langer vol te houden is. BVM2 is van mening dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 daarom de titel 'Verantwoord vliegen' niet verdient. De luchtvaart

moet net zo behandeld wordt als alle andere bedrijvigheid in ons land – wat bijvoorbeeld ook de Raad voor de Leefomgeving geadviseerd heeft. Het aantal vliegbewegingen moet het gevolg zijn van wat de vele beperkingen toestaan. Groeien als doel op zichzelf (BAU) is misplaatst.

Deze zienswijze bevat vooral de specifieke kanttekeningen, die rond Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven gemaakt horen te worden. Voor kanttekeningen op een hoger niveau volgt BVM2 de zienswijze van het LBBL (Landelijk Burger Beraad Luchtvaart). BVM2 is lid van het LBBL.



2. Het advies – Van Geel

De minister geeft (4.1.2, blz 47) de in het kader van de Proefcasus Eindhoven Airport gemaakte afspraken, zoals weergegeven in het advies-Van Geel, onvolledig weer.

Ze beperkt zich tot het benoemen van het draagvlak in de regio, maar laat achterwege (zoals ze dat tot nu toe consequent doet) steun uit te spreken aan de belangrijkste bouwsteen onder dit draagvlak, namelijk dat de oppervlakte binnen de 35Ke-contour in 2030 met tenminste 30% gedaald moet zijn ten opzichte van peiljaar 2019.

Voor BVM2 is de volledige uitvoering van het advies-Van Geel een absolute en keiharde voorwaarde om dit advies te blijven steunen.

In het verlengde van het (ook van rijksweg gesteelde) Van Geel-advies dient zich in de periode na 2030 (of eerder indien de 30% reductie al eerder wordt bereikt) een nieuw probleem aan.

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 ademt nog steeds de gedachte van groei, al wordt daarbij aangegeven dat die groei “verdiend” moet worden door overlast terug te dringen. Maar nergens in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt zelfs maar gesuggereerd hoe het evenwicht wordt gevonden tussen de afnemende hinder door onder andere innovatie enerzijds en de toenemende hinder door de nieuwe groei anderzijds.

Bij Schiphol wordt de 50/50 regel van Alders concreet genoemd. Bij Eindhoven Airport wordt geen verdeelsleutel genoemd. Dat laat de mogelijkheid open dat na de uitvoering van het Van Geel-advies alle verdere geluidwinst zou worden ingevuld met extra vliegbewegingen. Dan zou er na uitvoering van het Van Geel-advies (de 30%) geen verdere geluidshinderreductie meer zijn.

Dit is voor BVM2 onaanvaardbaar. Daarom wil BVM2 dat er in de Luchtvaartnota voor Eindhoven Airport een verdeelsleutel moet worden opgenomen. Minstens 50% van milieuwinst (vooral geluidshinder), die geboekt wordt in de jaren na de voltooiing van het Van Geel-advies, moet aan de omgeving ten goede komen.

BVM2 eist overigens ook voor het overige de volledige uitvoering van het advies-Van Geel .

De tekst van het advies is bij het Ministerie bekend en wordt hier niet herhaald.

3. De positie van Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven in Nederland

De passage “...regionale luchthavens zich moeten ontwikkelen in lijn met de regio’s waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens zijn immers verbonden aan hun regio. De luchthaven moet regionaal verankerd zijn en passen binnen de regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar.” heeft de instemming van BVM2.

Zo ook de passage “de luchthavens met de regionale overheden, bewoners en bedrijfsleven moeten inventariseren welke maatregelen de kwaliteit van de leefomgeving kunnen versterken”.

Een en ander betekent dat Eindhoven Airport zich moet beperken tot een aantal vliegbewegingen dat past bij de regionale functie.

Informatief is het dat uit het onderzoek van Van Geel bleek dat slechts een klein deel van de passagiers uit de regio komt en dat het bij het overgrote deel van de passagiers om vakantieverkeer van buiten de regio gaat, dat geen enkele relatie heeft met deze regionale functie.

BVM2 is dan ook van mening dat de nota een juist uitgangspunt formuleert maar in gebreke blijft bij het formuleren van de consequentie hiervan, namelijk dat het gebruik op termijn moet worden teruggebracht tot deze regionale functie.

De gewenste bereikbaarheid van de Brainportregio wordt gediend door de luchthaven maar kan ook worden gediend met een verbetering van het nationale en internationale spoornetwerk, zeker voor de korte en middellange afstanden. BVM2 wil een meer actieve steun van de nationale overheid voor deze verbetering.

BVM2 houdt afstand tot de passage “...De regionale luchthavens samen met Schiphol intensiever willen samenwerken en voor een systeembenadering pleiten”. De diepere bedoeling van deze passage, met name wat Schiphol daarmee wil, is onhelder. BVM2 wil hier eerst een verduidelijking. Pogingen om langs een omweg vliegbewegingen van Schiphol naar Eindhoven over te planten zijn voor BVM2 onaanvaardbaar.

Hoewel de Ontwerp-Luchtvaartnota niet over de militaire luchtvaart gaat, is deze militaire luchtvaart in het specifieke geval van Eindhoven Airport wel van belang.

De geluidsproblematiek in de omgeving wordt niet alleen maar door civiele maar ook door militaire vliegbewegingen bepaald (oude transportvliegtuigen, tankers, AWACS'en, helikopters, F16's – en straks de JSF's ?).

Eindhoven Airport is medegebruiker is van een militaire luchthaven. Hier is een navigatiesysteem in gebruik dat wel geschikt is voor Defensie, maar niet voldoet aan de eisen van de moderne luchtvaart. BVM2 wil een dergelijk state of the art-systeem en betere bijbehorende navigatieafspraken.

Deze zijn mede nodig omdat er bij de komende luchtruimherziening spanning kan ontstaan tussen de civiele belangen en die van de vijf militaire luchthavens in Brabant. Routerings- en openstellingsafspraken bijvoorbeeld rond vliegbasis Volkel hebben een direct effect op civiele vliegroutes op Eindhoven.

BVM2 wil begrip en medewerking in deze problematiek.



4. Bestuurlijke, maatschappelijke betrokkenheid, governance

Het COVM bij Eindhoven Airport wordt aangestuurd en voorgezeten door het bevoegd gezag. De wisselwerking met de bevolking is daarbij gering.

De recentelijk voorgestelde overleg- en participatiestructuur rond Eindhoven Airport als vormgeving van de aanbevelingen in het advies-Van Geel kan aanvaardbaar zijn voor BVM2 als de invloed van omwonenden serieus vorm krijgt en deze structuur de enige advieslijn naar het Rijk is met betrekking tot alle zaken die Eindhoven Airport betreffen. De COVM is daarin niet meer dan een deel van deze participatiestructuur en beschikt niet over concurrerende andersoortige advieslijnen.

Op deze basis ondersteunt BVM2 de voorgestelde nieuwe overleg- en participatiestructuur.

BVM2 wil financiële ondersteuning ten behoeve van communicatie- en kantoorkosten om zijn werk goed te blijven doen. Ook na invoering van de nieuwe overleg- en participatiestructuur blijft de inzet van BVM2 nodig. De nieuwe opzet biedt een podium voor belangenorganisaties om met elkaar te spreken, maar vervangt deze organisaties niet.

Bij Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven verdient de rol van de provincie nadere aandacht (blz. 93). Anders dan de Ontwerp-Luchtvaartnota stelt, is de provincie hier geen bevoegd gezag. De provincie is echter, samen met de gemeente Eindhoven, wel medeaandeelhouder en daarmee belanghebbend in de, buiten coronatijd, winstgevende onderneming Eindhoven Airport. Een ideale voedingsbodem voor potentieel conflicterende belangen tussen de Provincie en de gemeente Eindhoven enerzijds en de omliggende gemeenten anderzijds. Naar de mening van BVM2 moet de aandelenstructuur van Eindhoven Airport dan ook worden aangepast in die zin, dat hooguit 50% in handen moet blijven van Schiphol BV en minstens 50% in handen moet komen van de regio (provincie en betrokken gemeenten in een nader te bepalen verhouding). Aldus wordt ook in de aandeelhoudersstructuur een evenwicht van zeggenschap en gelijk gerichtheid van belangen bereikt tussen landelijke en regionale belangen enerzijds en de regionale belangen onderling anderzijds.

Er zal bestuurlijk overleg plaatsvinden tussen de ministeries van I&W en Defensie, de provincie, de gemeente Eindhoven met de andere omliggende gemeenten en Eindhoven Airport.

BVM2 wil dat hier heldere politieke en bestuurlijke verhoudingen opgebouwd worden waarbinnen de op te richten overleg- en participatiestructuur een reële invloed heeft.

De Luchtvaartnota lijkt een thematische tweedeling te willen: lokale aspecten bij de lokale groep; klimaat en connectiviteit op landelijk niveau.

BVM2 verwerpt deze tweedeling, omdat de bewonersorganisaties in deze een belangrijke agendasettende en activistische functie hebben, zowel op lokaal als ook op landelijk niveau.

BVM2 is het ermee eens dat voor burgers en dus ook voor bewonersorganisaties tegen Luchthavenbesluiten een gang naar de bestuursrechter mogelijk moet zijn. Het is BVM2 echter onduidelijk waarom een dergelijk elementair recht van de Nederlandse burgers überhaupt nog onderzocht moet worden. Deze op losse schroeven zettende bepaling moet geschrapt worden.

Het is volstrekt onduidelijk hoe de Nationale Klankbordgroep Luchtvaart wordt opgezet en gaat functioneren (bijvoorbeeld hoe men zich het “informeel overleg” moet voorstellen). Nergens blijkt bijvoorbeeld uit de tekst dat het de bedoeling is dat georganiseerde bewoners in deze klankbordgroep welkom zijn.

Zolang er niet meer bekend is spreekt BVM2 reserves uit ten aanzien van deze constructie.

In de Luchtvaartnota wordt een rol toegekend aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Tot nu toe heeft de omgeving van Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven niets van deze organisaties vernomen. Het doet BVM2 deugd dat nu in elk geval de intentie is uitgesproken de uitvoering van de regels te bewaken. De gesuggereerde versterking van deze Inspecties is dan inderdaad onontkoombaar.



5. Afsluitende samenvatting

Afsluitend en samenvattend is BVM2 van mening dat de luchtvaartnota in zijn beleidsuitgangspunten een goed uitzicht biedt voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport maar dat deze geen of in ieder geval te weinig handvatten biedt voor een consequente praktische uitwerking van deze uitgangspunten in de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot 2050. Dit vooral in relatie tot het realiseren van de klimaatopgave waaraan Nederland zich in het Akkoord van Parijs heeft gebonden (zie de zienswijze van het LBBL) en het ombuigen van de functie van Eindhoven Airport naar een regionale functie zoals hiervoor betoogd.

Eindhoven, 22 juni 2020

