



25-5-2024 Knegsel 18



De open einden van Van Geel en wat er sindsdien veranderd is



Naar een kleiner, maar fijner Eindhoven Airport???



Programma Knegsel 18



- Programma (dagvoorzitter Willemiek Arts) 11.00-11.05
- Stand van Zaken van Geel 11.00-11.50
 - Geluid Klaas Kopinga
 - Klimaat en Luchtkwaliteit Bernard Gerard
 - Stikstof Femke Dingemans
 - Meerwaarde voor / Dienstbaar aan regio Wim Scheffers
 - Samenvatting en conclusie Wim Scheffers
- Koffiepauze 11.50-12.05
- Vragen vanuit en discussie met de zaal 12.05-12.40
- Mogelijke vervolgacties 12.40-13.00
 - Publiekscampagne "Minder vliegen"
 - Werkgroep Weekendregeling
 - Werkgroep Crowdfunding
 - Werkgroep verbreding BVM2
 - Werkgroep Juridisch
 - Wat vergeten we???



Advies Van Geel april 2019



- Speerpunten ontwikkelrichting par 2.2:
 - Een luchthaven die:
 1. actief stuurt op minder geluidbelasting;
 2. structureel bijdraagt aan de klimaatdoelstelling (CO2-reductie) en koploper is voor wat betreft het stimuleren van de inzet van duurzame brandstoffen;
 3. actief stuurt op verbetering van de luchtkwaliteit;
 4. meerwaarde voor de regio biedt, een innovatief karakter heeft en gericht is op het ontwikkelen van een bestemmingennetwerk dat aansluit bij regionale ambities;
 5. het vertrouwen van de omgeving heeft met betrekking tot aangeleverde informatie gegevens. Een luchthaven die de omgeving actief betreft bij besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling.
- Wat is na 5 jaar de stand van zaken?
- Wat zijn ervaringen en nieuwe inzichten?
- Moet het advies van Geel worden herijkt of bijgesteld?



Stavaza 2024 geluid



1. Actief sturen op minder geluidsbelasting:

- De 35 Ke geluidscontour moet 30 % lager in 2030 dan in 2019
- Was in 2019 10,3 km² incl. meteo marge (9,39 excl.)
- In 2024 door vlootvernieuwing verlaagd tot 8,9 km² (= 5 %)
 - Nog steeds onduidelijkheid over referentiescenario 2019
 - Berekende startprofielen wijken af van werkelijke (NADP1 vs. 2, starten met verlaagde stuwkracht)
 - Nieuwe vliegtuigspecificaties geven hogere geluidsbelasting
- Bij gebrek aan sturingsmodel geluid ook sturing op aantal vliegbewegingen (“dubbel slot”) nodig
- Nog steeds discussie over:
 - Wel of geen boetes voor vertragingen na 23.00
 - Weekendregeling geen vluchten voor 08.00
- Tempo en effect Vlootvernieuwing (VV) is (te) laag
- Positieve intentie EA 100 % VV i.p.v. 60 % VV in 2030



Stavaza 2024 klimaat



2. Structureel bijdragen aan CO2 doelstelling en koploper inzet duurzame brandstoffen:

- Nog steeds geen CO2 plafond Nederlandse luchthavens, dus ook niet voor EA
 - Onduidelijke toekomst politiek draagvlak
 - Geen monitoring ontwikkeling uitstoot
 - Zie <https://bvm2.nl/een-co2-plafond-op-alle-luchthavens-hoe-staat-het-er-voor/tps://bvm2.nl/een-co2-plafond-op-alle-luchthavens-hoe-staat-het-er-voor/enhttps://bvm2.nl/5218-2/>
- Van Geel 2019 mikt op 14-20% bijmenging bio-kerosine
 - Geeft 11-16% CO2 reductie in 2030 tov 2019
 - Ambitie Schiphol en EA: 30% reductie in 2030 tov 2019 tbv klimaatakkoord Parijs
 - NLR rapport Schiphol: bijmenging onvoldoende, krimp noodzakelijk.
 - Ook voor EA is 30% reductie alleen via krimp haalbaar (25.000-30.000?)
 - Zie <https://bvm2.nl/moet-eindhoven-airport-over-15-jaar-dicht-omdat-het-koolstofbudget-op-is-3/>
- Commitment EA: “Versneld verduurzamen 2030”
 - Klimaatfonds Van Geel gesneuveld.
 - Jaarlijkse bijdrage EA bijmengen SAF (Sustainable Aviation Fuel)
 - Goed initiatief, maar onvoldoende SAF beschikbaar
 - Zie <https://bvm2.nl/versnelde-verduurzaming-eindhoven-airport-is-een-stap-vooruit-maar-die-stap-is-niet-groot-genoeg-en-kent-veel-onzekerheden/>
- **T.b.v. klimaat is een kleiner EA onvermijdelijk**



Getallenoverzicht bij klimaat



Kengetallen, reken op:

- -0,8% minder CO₂ per % fossiele brandstof
- -0,13% minder CO₂ per % vlootvernieuwing
- Vlootvernieuwing EU 40%, Van Geel 60%, EhvA 100% (aannames)
- Beetje effect van luchtruimherziening + trein + tickettax

Wens en werkelijkheid t.a.v. CO2 in 2030 tov 2019

- -45% (Shellvonnis) of -55% (Green Deal), all-in (taak)
- Nationale politieke beleid wil + nul of + een beetje
- Commitment EhvA heeft ambitie -30% (all-in)
- Van Geel -11 a 16% (vanwege SAF) (wens) en -8% (vlootvernieuwing, lijkt mogelijk)
- Planning EU -4% (SAF, is een ambitie) en -5% (vlootvernieuwing, misschien mogelijk)
- Feitelijke situatie: momenteel -0,04% (alleen SAF) en langzame vlootvernieuwing
- **Elektrisch vliegen levert tot 2030 geen bijdrage**
- **Conclusie:**
EhvA haalt zijn Commitment alleen als er minder gevlogen wordt. Iets vergelijkbaars zegt ook het NLR over Schiphol.
- **Juridisch:**
De EU-wetgeving beschermt bestaande rechten in de luchtvaartsector



Stavaza 2024 luchtkwaliteit (1)



3. Actief sturen op verbetering luchtkwaliteit

- Vooral terugdringen uitstoot stikstofoxiden en fijnstof nodig
- Analyse 2019 Van Geel
 - 220 ton NOx en 3,7 ton fijnstof
 - Buiten krimp weinig mogelijkheden tot reductie
- Ook schade uitstoot (ultra)fijnstof wint aan betekenis
 - Nauwelijks gegevens beschikbaar
 - Regionaal Meetnet operationeel, nog onvoldoende inzicht in bijdrage EA
 - Maatregelen EA “op de grond” positief, maar niet “in de lucht”
 - Zie <https://bvm2.nl/nieuw-onderzoek-naar-luchtkwaliteit-op-en-rond-vliegvelden/> en <https://bvm2.nl/luchtmetingen-op-en-rond-eindhoven-airport-in-2022/>
- Nauwelijks inhoud gegeven aan “Actief sturen op verbetering luchtkwaliteit”
- **Sturing alleen via terugdringen brandstofgebruik , dus minder vliegbewegingen**



Stavaza 2024 luchtkwaliteit (2)



3. Actief sturen op verbetering luchtkwaliteit

– Stikstofcrisis in volle omvang aanwezig

Nederlandse stikstofuitstoot is de hoogste van Europa: per hectare stoten we ongeveer 4 keer zoveel uit als het EU-gemiddelde. Van de uitstoot naar de lucht bestaat ongeveer 65% uit ammoniak (NH₃) en 35% uit stikstofoxiden (NO_x) (bron: Milieu Centraal)

– Brabant zit ondertussen 'op slot'

- Geen vergunningverlening mogelijk voor projecten die stikstof uitstoten
- Brabantse Ontwikkelaanpak Stikstof (BOS) 2.0. moet ervoor zorgen dat Brabant weer 'open gaat'
- Uitgangspunt: evenredige bijdrage van alle sectoren: ook luchtvaart moet stikstofuitstoot verminderen

– Stikstofcrisis in de luchtvaart

- Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport hebben géén natuurvergunning
- Zie <https://bvm2.nl/rechter-eindhoven-en-rotterdam-airport-moeten-krimpen-wegens-stikstofuitstoot/> en <https://bvm2.nl/meeste-vliegtuigstikstof-op-natura2000-gebieden-komt-van-boven-de-3000-voet/> en <https://bvm2.nl/masterthesis-over-stikstofdepositie-door-vliegtuigen/>
- Schiphol heeft sinds sept. 2023 een natuurvergunning; deze wordt aangevochten (mede i.v.m. aankoop stikstofrechten van boeren)



Stavaza 2024 luchtkwaliteit (3)



3. Actief sturen op verbetering luchtkwaliteit

– Hoofdlijnenakkoord PVV, VVD, NCS, BBB

- “De komende jaren moet voor wat betreft de luchtvaart de inzet gericht zijn op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidhinder), met behoud van de netwerkqualiteit van Schiphol. Zo is op langere termijn doorgroei mogelijk met stillere en schonere vliegtuigen.”
- Gevolgen van het regeerakkoord voor Eindhoven Airport?

– Stikstofcrisis en Eindhoven Airport

- Uitspraak rechtbank Gelderland (16 april 2024): natuurvergunning is nodig, maatregelen minister zijn onvoldoende
- Gevolgen van deze uitspraak: huiswerk voor de minister

– Hoe nu verder

- Gedogen?
- Verder procederen?
- Inkrimpen?



Stavaza 2024 meerwaarde regio (1)



4. Meerwaarde voor de regio, een innovatief karakter, gericht op het ontwikkelen van een bestemmingen-netwerk dat aansluit bij regionale ambities

- EA reizigersmonitor mei-oktober 2023 (n=5104)
- 39% passagiers Brabant, 35% Zuid-Holland +Gelderland+Limburg, 20% Overig NL
- 5% België
- 14% zakelijk, 53% Vakantie, 33% VFR (Visiting Friends en Relatives)
 - Alleen VFR deels economisch dienstbaar aan de regio,
 - Vooral vakantieluchthaven voor passagiers buiten regio
 - Zie <https://bvm2.nl/onduidelijke-reizigersmonitor-levert-toch-paar-essentiele-inzichten-op/>
- Uitgaand verkeer 82% (export koopkracht ?), inkomend 18%
- Economische meerwaarde voor de regio zeer gering tot nul
 - Ca 10 mio p/jr resultaat voor Provincie en Ehv
 - Beperkte meerwaarde werkgelegenheid via VFR
 - Voor regio veel hinder en weinig meerwaarde
- **EA veel te groot voor regio behoefte**



Stavaza 2024 meerwaarde regio (2)



4. Meerwaarde voor de regio, een innovatief karakter, gericht op het ontwikkelen van een bestemmingennetwerk dat aansluit bij regionale ambities
 - EA modern, beperkt innovatief in eigen bedrijfsprocessen.
 - Geen aantoonbare meerwaarde voor innovatiekracht regio
 - Bestemmingennetwerk blijft Zon en VFR
 - Nauwelijks zakelijke bestemmingen, geen regionale ambitie
 - Ca. 90 bestemmingen, vooral in Zuid- en Oost-Europa
 - Eigen PR EA goed, “goede buur” alleen via burenappl en burendagen:
 - Nog steeds veel “vertragingen” na 23.00
 - Nog steeds geen invulling weekendregeling
 - Geen enkele aandacht of tegemoetkoming voor overlast bewoners 20 K
 - **Geen Meerwaarde voor regio**
 - **Geen “Goede Buur”**



Stavaza 2025 LEO



5. Vertrouwen van de omgeving met betrekking tot aangeleverde informatie gegevens. Een luchthaven die de omgeving actief betreft bij besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling
 - Informatievoorziening via website “Samen op de hoogte” en LEO (Luchthaven Eindhoven Overleg) sterk verbeterd.
 - Ook RIC (Regionaal Informatie Centrum) opgezet.
 - Klachtenregistratie en analyse sterk verbeterd, maar geen concreet effect
 - Inhoudelijke voortgang stroperig, sterk procedureel, vertraging op vertraging
 - Ingewikkelde structuur van militair met burgermedegebruik belemmert voortgang
 - Afspraken interpretatie en uitleg “bevoegd gezag” geeft geen vertrouwen
 - “bevoegd gezag” moeilijk aanspreekbaar op monitoring en handhaving
 - Voortgang nieuw LHB nauwelijks navolgbaar
 - **“Ruimte voor Defensie” maakt situatie nog onduidelijker en meer ongrijpbaar**



Stavaza samenvatting



- Bereikt is:
 - LEO en Samen op de Hoogte
 - RIC klachteninzicht en registratie verbeterd
 - Vlootvernieuwing is (langzaam) lopend
 - “Versneld Verduurzamen 2030” positieve richting
- Maar niet genoeg:
 - Geen meerwaarde voor de regio, alleen hinder en overlast
 - Bestemmingennetwerk blijft zon en Oost-Europa, niet zakelijk
 - Zonder sturingsmodel geluid geen grip op geluidsreductie
 - Dus ook niet op blokkade woningbouw
 - **Klimaatdoel 2030 wordt niet gehaald**
 - **Stikstof en fijnstof uitstoot niet verminderd**
 - **Geen invulling “goede buur” naar directe omwonenden**
 - **“Versneld verduurzamen 2030” niet wettelijk geborgd**



De conclusie



- Klimaatstap Eindhoven Airport positief, maar niet genoeg
- Teveel open einden en niet gerealiseerde elementen
Advies Van Geel
 - Ingehaald door milieu- en klimaat realiteit en nieuwe inzichten
 - Dwingt tot terugdringen aantal **fossiele** vliegbewegingen,
 - Afname tot **25.000-30.000 VB in 2030 tov huidige 40.500**
- **Veel minder overlast en milieuschade op alle fronten**
 - Ruim voldoende voor regionale behoefte vakantie en VFR
 - Prijs **fossiel** vliegen binnen Europa moet fors omhoog (x2 tot 4)
tbv bewustere mobiliteitsconsumptie en temperen vraagdruk
 - Positief resultaat daarbij nog steeds ruim mogelijk
 - Positieve stap past bij voorlopen in innovatieve Brainpoort regio
 - Daarna milieuwinst 50/50 verdelen tussen minder overlast en hernieuwde groei vliegbewegingen
- **Voor een kleiner en fijner Eindhoven Airport**
- **Voor een duurzame toekomst**



Vervolgacties



- **Publiekscampagne “Minder vliegen”**
- **Werkgroep Weekendregeling**
- **Werkgroep Crowdfunding**
- **Werkgroep verbreding BVM2**
- **Werkgroep Juridisch**
- **Wat nog meer, wat vergeten we???**