

Van: Bernard Gerard [<mailto:bjmgerard@gmail.com>]

Verzonden: dinsdag 19 mei 2015 0:52

Aan: STATENGRIFFIE; Miriam van Kampen - Verlangen

Onderwerp: Motie ontwikkeling EA Verdrag FaseerConditioneer Toelichting concept 17-5-2015 (3)

Geachte leden van GS en PS, geachte medewerkers van de griffie

de afgelopen maanden hebben het platform De10gebodenvoorEA, de BOW, de BMF en GVNE een drietal raadsinformatiebijeenkomsten georganiseerd over de ontwikkeling van Eindhoven Airport.

Centraal thema hierbij vormden de verschillende elementen die een rol zouden moeten spelen bij de komende evaluatie van de eerste fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het Aldersadvies. Deze evaluatie wordt afgerond op 22 juni aanstaande (!).

Veel aanwezige raads- en collegeleden hebben tijdens de laatste bijeenkomst gevraagd om (elementen voor) een raadsmotie, waarmee een goede balans zou kunnen worden bereikt tussen de lusten en lasten van het vliegveld voor onze regio. Deze motie zou een ruggensteun kunnen zijn voor de vertegenwoordigers aan de Alderstafel van deze raden en ook het kader moeten aangeven waarbinnen zij zouden kunnen opereren.

Ook de provincie Noord-Brabant is partij in de ontwikkeling van Eindhoven Airport. De provincie is mede-aandeelhouder en is vertegenwoordigd aan de Alderstafel.

Daarom zenden ondergetekenden u ter informatie de motie en de toelichting bij de motie, zoals die aan de raden en Colleges van gemeenten rond Eindhoven Airport voorgelegd is.

U treft dus als bijlage aan::

- 1) Een voorstel voor een motie, waarin we hebben geprobeerd de gewenste elementen zo goed mogelijk te verwerken
- 2) Een toelichting op het hoe en waarom van de motie, voorzien van de nodige achtergrondinformatie.

Ondergetekenden willen graag een nadere toelichting geven op de motie en de toelichting. Voor de meesten van u zal het om een onbekend probleem gaan. We zouden dan ook graag op vragen ingaan.

Daarom vragen ondergetekenden bij deze een gesprek aan met leden van PS en/of GS. Gezien de datum van de voorziene afronding van de Alderstafel zou dat op tamelijk korte termijn moeten plaatsvinden. Wij hopen dat u hiervoor tijd kunt inruimen.

Met vriendelijke groet,

Namens

Platform De10gebodenvoorEA

Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap

Geen Vluchten na Elven

Bernard Gerard

secretaris Platform De 19 geboden voor Eindhoven Airport

bjmgerard@gmail.com

040-2454879

Motie ontwikkeling Eindhoven Airport

VERTRAAG, FASEER EN CONDITIONEER

De raad van de Gemeente, in vergadering bijeen op

Overwegende dat:

1. In 2015 door de Alders Tafel de evaluatie van de 1e fase van de groei van Eindhoven Airport wordt uitgevoerd,
2. Veel randgemeenten van Eindhoven Airport in het Alders Advies hun goedkeuring aan de 2^e fase van de groei (met nog 13.000 extra vluchten van 2015 tot 2020) hebben onthouden en afhankelijk hebben gesteld van de resultaten van deze evaluatie.
3. De geluids- en milieuoverlast als gevolg van de al in de 1^e fase gerealiseerde groei tot momenteel 30.000 vliegbewegingen voor omwonenden zeer substantieel en ingrijpend is.
4. De ontwikkeling van Eindhoven Airport in de periode na 2020 in duister is gehuld en dat deze onduidelijkheid voor de omgeving nieuwe, ongewenste en langdurige onzekerheid met zich brengt.

Brengt het college in herinnering dat de Gemeenteraden van Best, Bergeijk, Bladel, Eersel, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven en Waalre al eerder stelling hebben genomen tegen het oprekken van de openingstijden en het aantasten van de nachtrust van hun inwoners

en is van mening dat:

1. Een verdere groei van Eindhoven Airport met 13.000 extra vluchten tot 2020 bij ongewijzigd beleid de geluids- en milieuoverlast ten opzichte van het huidige niveau nog met ca 45% zal laten toenemen, hetgeen onaanvaardbaar is
2. Derhalve met kracht stelling moet worden genomen tegen het realiseren van de 2^e fase van de groei van Eindhoven Airport op de wijze zoals deze in het Alders Advies van 2010 wordt voorgesteld.
3. De verdere groei van Eindhoven Airport meer in evenwicht moet worden gehouden met een voor de omgeving aanvaardbare geluids- en milieuoverlast op zowel korte (tot 2020) als op langere termijn (tot 2030 en verder).
4. Daartoe de voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van deze verdere groei moeten worden geherformuleerd en betrekking moeten hebben op de periode 2015 tot 2030.

5. Een toename van de extra geluids- en milieuhinder in 2030 met 22,5 % ten opzichte van het huidige niveau maximaal aanvaardbaar is,
6. Een verdere toename van de geluids- en milieuoverlast na 2030 moet worden uitgesloten, en een eventueel daarna behaalde extra milieuwinst (bijvoorbeeld behaald door het inzetten van stillere vliegtuigen) 50/50 tussen luchthaven en omgeving moet worden verdeeld, volgens het model wat ook bij Schiphol wordt gehanteerd.
7. Door het verlengen van de duur van het groeipad tot 2030 voor Eindhoven Airport de tijdsruimte wordt gecreëerd om in haar verdere ontwikkeling op een innovatieve wijze invulling te geven aan de noodzakelijke beheersingsmaatregelen met betrekking tot geluids- en milieuoverlast, door bv omschakeling naar stillere en meer milieuvriendelijke vliegtuigen en het ontzien van de randen van de dag

Spreekt als raadsopvatting uit dat:

1. Niet kan worden ingestemd met de realisatie van de 2^e fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport, zoals deze in het Alders Advies van 2010 is verwoord
2. De randvoorwaarden voor een verdere ontwikkeling herformulering behoeven als volgt:
 - a. **Vertraag** de ontwikkeling via een geleidelijke groei vanaf de huidige 30.000 tot ca. 43.000 vliegbewegingen in 2030
 - b. **Faseer** de ontwikkeling in 3 fasen met ongeveer een gelijk aantal vliegbewegingen elk, en met tussentijdse evaluaties in 2020 en 2025.
 - c. **Conditioneer** de ontwikkeling door de navolgende randvoorwaarden:
 - i. In elk van deze groeifasen een significant minder dan evenredig toenemende, en stapsgewijs afbouwende extra geluids- en milieuhinder als gevolg van genoemde extra vliegbewegingen,
 - ii. Een aldus gemaximeerde toename van de extra geluids- en milieuhinder voor de 1e fase (2015- 2020) met ca 10% , resp. voor de 2e fase (2020-2025) met ca 7,5 % en voor de 3e fase (2025 tot 2030) met ca 5% (alle percentages steeds berekend van het huidige niveau) , optellend tot 22,5% in totaal
 - iii. Geen verdere afname van het procentuele aandeel zakelijke passagiers (ten behoeve van de brainport ontwikkeling) van het totale aantal passagiers
 - iv. Een harde en eenduidige openstelling voor reguliere vliegbewegingen van 07.00 tot 23.00 door de week en van 08.00 tot 23.00 in het weekend, met borging door een bijpassende boeteregeling.
 - v. De beschikbaar stelling van de ontwikkelingsruimte in een volgende fase is steeds afhankelijk van een positieve evaluatie van de voorafgaande fase op voornoemde randvoorwaarden

En draagt het college op:

- A. Deze randvoorwaarden te hanteren als basis voor de verdere participatie aan de Alders-tafel en het verlenen van medewerking aan de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport
- B. Deze randvoorwaarden uit te werken in eenduidige en meetbare normeringen en de ontwikkeling daarvan ten behoeve van de evaluaties in 2020 en 2025 nauwkeurig te monitoren.
- C. Dit standpunt door te laten klinken in alle relevante Gremia

Waarna zij over gaat tot de orde van de dag.

Toelichting op de motie ontwikkeling Eindhoven Airport

VERTRAAG, FASEER EN CONDITIONEER

1. Inleiding

Het Aldersadvies van 2010 is bedoeld om Schiphol te ontlasten en de business case van Eindhoven Airport mogelijk te maken. Het bevat een ontwikkelingstraject voor Eindhoven Airport in 2 fasen.

- Fase 1 loopt van 2010 tot 2015. Het aantal vliegbewegingen groeit van 18.000 tot circa 30.000 en de geluidsruimte (de oppervlakte binnen de 35 Ke contour, zie hieronder) groeit van circa 3.5 km² naar circa 6.5 km².
- Fase 2 loopt van 2015 tot 2020. Het aantal vliegbewegingen groeit van circa 30.000 naar maximaal 43.000 en de geluidsruimte van circa 6.5 km² naar circa 10.5 km².

Na afloop van fase 1 (in 2015, dus nu) vindt een evaluatie plaats. Hierin wordt getoetst of aan een aantal vooraf bepaalde criteria wordt voldaan of naar verwachting met aanvullende maatregelen alsnog kan worden voldaan. Bij een positieve evaluatie kan ook de 2^e fase worden gerealiseerd.

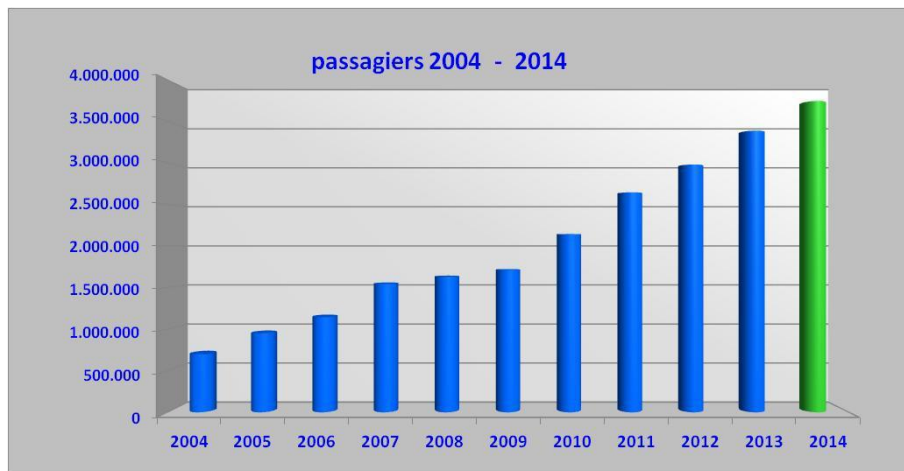
Door de meeste deelnemers aan de zogenaamde Alderstafel (waaronder ook de Gemeente Eindhoven en de Provincie Noord-Brabant), is ingestemd met zowel het aangegeven ontwikkeltraject als de opzet van de evaluatie. Drie deelnemers aan de Alderstafel hebben echter hun goedkeuring aan de 2^e fase onthouden en in elk opzicht afhankelijk gesteld van de situatie ten tijde van de evaluatie. Dit waren de zogenaamde 1^e rings gemeenten (Best, Eersel, Oirschot, Veldhoven, Son en Breugel), alsook de BOW (Belangenvereniging Omwonenden Welschap) en de BMF (Brabantse Milieu Federatie).

Inmiddels zijn ook de zogenaamde 2^e rings gemeenten (Valkenswaard, Waalre, Bladel, Bergeijk, Laarbeek en Sint-Oedenrode) zelfstandig aan de Alderstafel vertegenwoordigd. Deze hebben zich niet eerder over het Aldersadvies uitgesproken en zullen dus alsnog een standpunt over de eventuele realisatie van de 2^e fase moeten innemen.

De oorspronkelijk business case van Eindhoven Airport is in de tabel hieronder weergegeven.

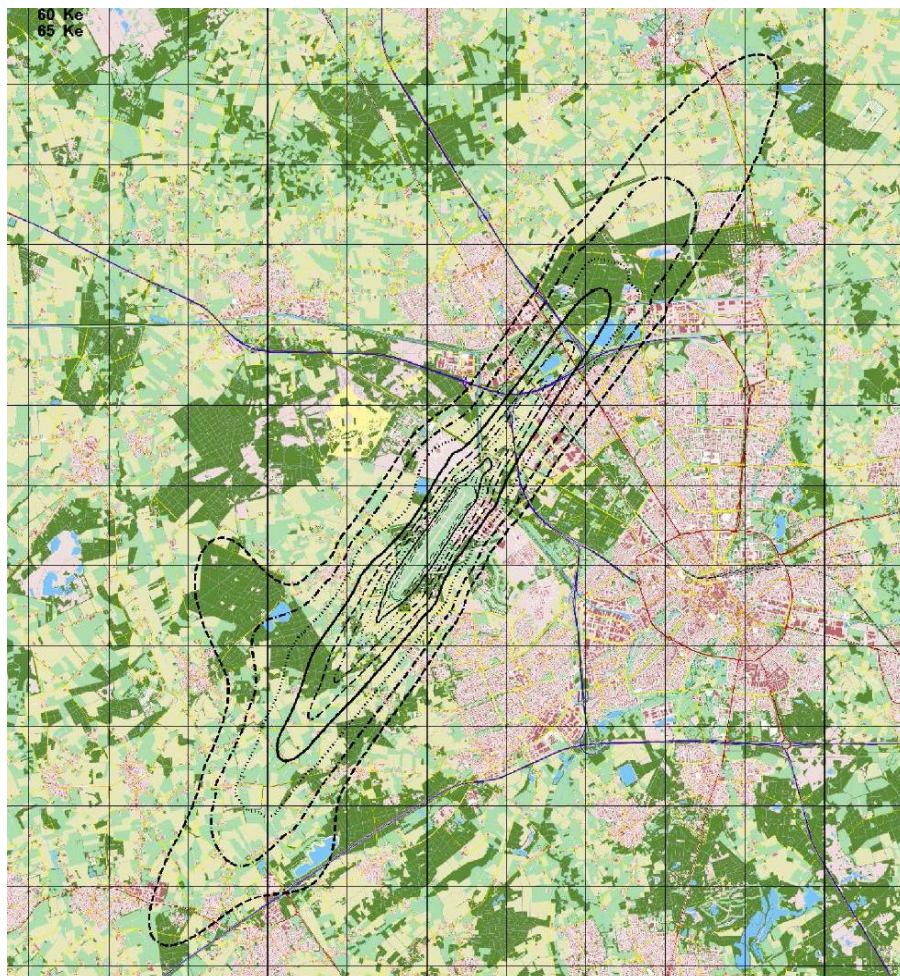
Jaar	vliegbewegingen	passagiers
2012	21.000	2.293.510
2013	23.000	2.365.640
2014	25.000	2.633.640
2015	28.000	3.035.640
2016	34.000	3.878.340
2017	36.000	4.152.790
2018	38.000	4.453.040
2019	40.000	4.721.040
2020	43.000	5.155.290

De ontwikkeling van het aantal passagiers over de afgelopen jaren is in de figuur hieronder weergegeven. Deze figuur laat zien dat wat het aantal passagiers betreft de doelstelling voor 2016 al in 2014 is bereikt. Het jaarlijks aantal vliegbewegingen eind 2014 bedroeg circa 30.000.



2. De beschikbare geluidsruijnte

De geluidsbelasting van Eindhoven Airport wordt uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke), omdat Eindhoven een militair vliegveld is. Hierbij speelt de zogenaamde 35 Ke contour een belangrijke rol, omdat op deze contour het huidige (wettelijke) handhavingsbeleid is gebaseerd. Deze contour is de grens van het gebied waarbinnen minimaal 25% van de omwonenden (volgens enquêtes rond 1970) aangeeft ernstige hinder van het vliegtuiggeluid te ondervinden.



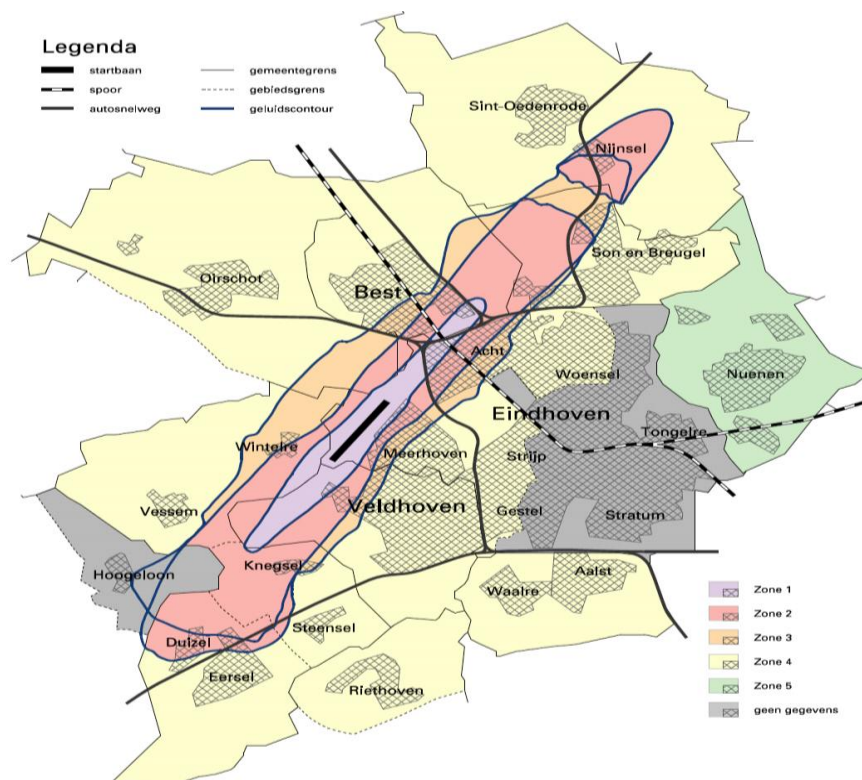
Recente studies geven aan dat het werkelijke aantal (ernstig) gehinderden veel hoger ligt dan uit deze Ke methodiek zou volgen. Niettemin is het een bruikbare methodiek voor het afschatten van de relatieve toename van de geluidsbelasting. In het bovenstaande plaatje zijn de maximale geluidscontouren (militair + civiel) voor het vliegveld Eindhoven aangegeven. De buitenste stippellijn is de 20 Ke contour, waarover later meer, en de getrokken lijn de 35 Ke contour. Voor alle duidelijkheid: de ruimte binnen de 35 Ke contour is niet de geluidsruimte die op dit moment “vol gevlogen” wordt, maar de ruimte die vol gevlogen mag worden als er geen nadere afspraken worden gemaakt. De oppervlakte van deze ruimte bedraagt circa 18 km². Voor het civiele luchtverkeer (Eindhoven Airport) is 10.8 km² beschikbaar. De rest van de ruimte is militaire geluidsruimte, waarvan meer dan de helft niet daadwerkelijk wordt gebruikt.

Wat er met deze ongebruikte geluidsruimte na 2020 gaat gebeuren is ongewis, maar het is niet uit te sluiten dat een deel ervan beschikbaar zal worden gesteld voor verder groei van Eindhoven Airport. Dat betekent dat de geluidsbelasting ten opzichte van het huidige niveau (ca. 6,5 km²) nog meer dan een factor 2 zou kunnen toenemen. Dat is aanzienlijk meer dan de groei in de 2^e fase, zoals in het Aldersadvies voorzien. Dit advies houdt een toename van de geluidsruimte in tot 10,8 km², ofwel een groei met “slechts” ($10,8 / 6,5 =$) ongeveer 65% ten opzichte van nu. Ook deze beoogde groei in km² geluidsruimte is al ruim bemeten en gaat uit boven een rechtevenredige groei die vanuit de toename van het beoogde aantal vliegbewegingen in de 2^e fase te verwachten zou zijn.

3. De huidige hinderbeleving

3.1. Het GGD onderzoek

Om de hinderbeleving van de omgeving te monitoren is in de periode eind 2011 – begin 2012, toen de groei van Eindhoven Airport al was ingezet, een GGD onderzoek uitgevoerd onder omwonenden van het vliegveld. De resultaten van dit onderzoek zijn gegroepeerd volgens zones die geïnspireerd zijn door de Ke contouren. Deze zijn hieronder geïllustreerd.



De resultaten van dit eerste onderzoek zijn in de onderstaande tabel samengevat.

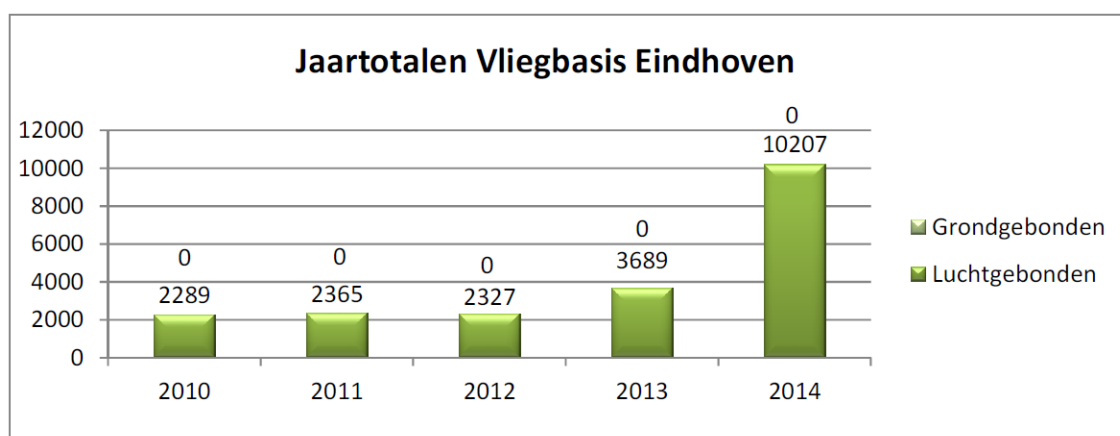
	zone 1	zone 2	zone 3	zone 4	zone 5
inwoners 18+	220	7.813	10.825	164.691	17.547
respondenten	106	1.833	1.676	5.419	497
ernstige geluidshinder (%)	70	39	22	7	2
ernstige geluidshinder (N)	154	3.047	2.382	11.528	351

Uit deze tabel blijkt dat van de circa 200.000 inwoners van zone 1 t/m 5 circa 8 % (ongeveer 17.000 mensen) ernstige hinder heeft van vliegtuiggeluid. Dit is veel meer dan uit de Ke systematiek volgt en bij de totstandkoming van het Luchtvaartbesluit Eindhoven in 2014 (!) werd gesteld (namelijk circa 1200 mensen in zones 1 t/m 3; de rest werd niet “meegewogen”).

Eind 2014 is een nieuw GGD onderzoek uitgevoerd, wat qua onderzoeksgebied en -opzet bewust gelijk is gehouden aan het onderzoek uit 2011-2012 (zodat de resultaten vergelijkbaar zijn en de ontwikkeling van de hinderbeleving tussen 2012 en 2015 kan worden gevolgd). De resultaten van dit onderzoek zijn helaas nog niet beschikbaar. De eerste berichten die doorsijpelen geven aan dat de hinderbeleving groeit naarmate het aantal vliegbewegingen zich verder ontwikkelt. Ervan uitgaande dat het aantal vliegbewegingen ten opzichte van 2011 met ongeveer 30% is toegenomen (van circa 22.000 tot circa 29.000) mag een forse toename van het aantal ernstig gehinderden worden verwacht (met meerdere duizenden).

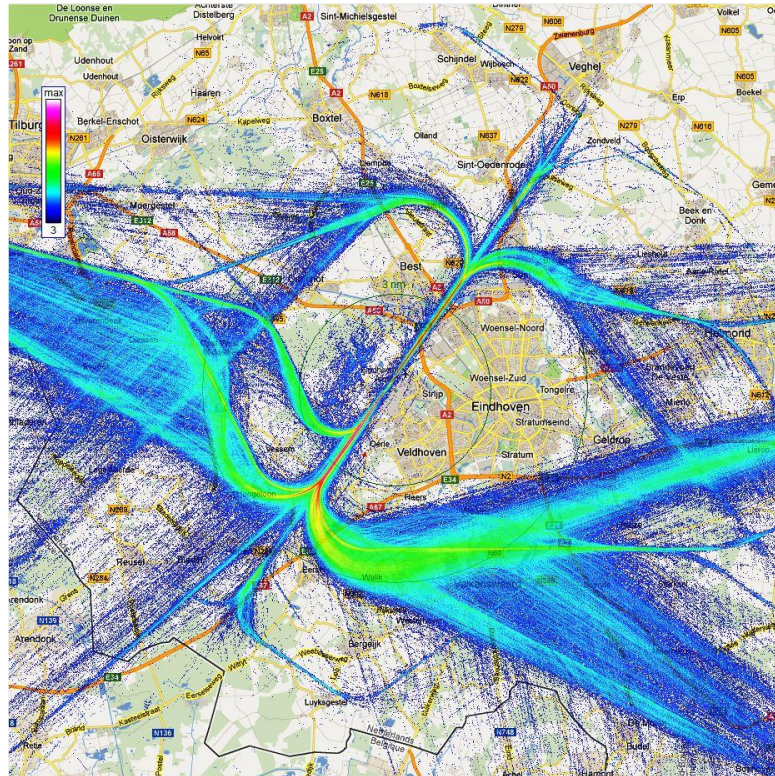
3.2. Het aantal klachtmeldingen

Dat de eerste fase van de groei van Eindhoven Airport al aanleiding heeft gegeven tot een enorme stijging van de ervaren geluidsoverlast, blijkt ook uit de sterke toename van het aantal klachten c.q. “meldingen”. Dit verloop is voor de afgelopen 5 jaar weergegeven in de onderstaande tabel.



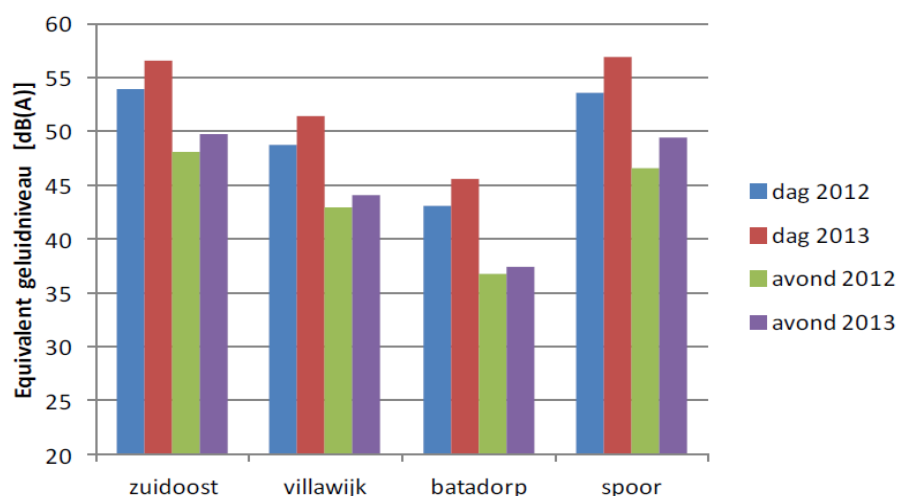
De grote toename van het aantal klachten gedurende de afgelopen twee jaar wordt door sommigen verklaard door het invoeren van een beter toegankelijk klachtensysteem. Bij de invoering van een dergelijk systeem bij Schiphol (in 2007) trad inderdaad ook een stijging van het aantal klachten op, maar deze bedroeg ongeveer 10% en was een jaar later weer verdwenen.

Relatief veel klachten komen uit de randgemeenten, dus minder uit Eindhoven zelf. Dit is te begrijpen, omdat Eindhoven zelf, met uitzondering van het noorden, sinds de verdraaiing van de start- en landingsbaan van het vliegveld begin jaren 80 van de vorige eeuw nagenoeg geheel wordt ontzien. Dit blijkt uit de routes van de opstijgende vliegtuigen, die voor het jaar 2014 in de figuur hieronder zijn afgebeeld.



3.3. Geluidsmmeetnet Best-Zuid

Door de Gemeente Best is in 2011 zelfstandig een geluidsmmeetnet opgezet voor Best-Zuid. De resultaten over 2012 (feb. 2012 tot feb. 2013) en 2013 (feb. 2013 tot feb. 2014) zijn intussen beschikbaar. In onderstaande grafiek is alleen de geluidsbelasting als gevolg van vliegtuiglawaai weergegeven.



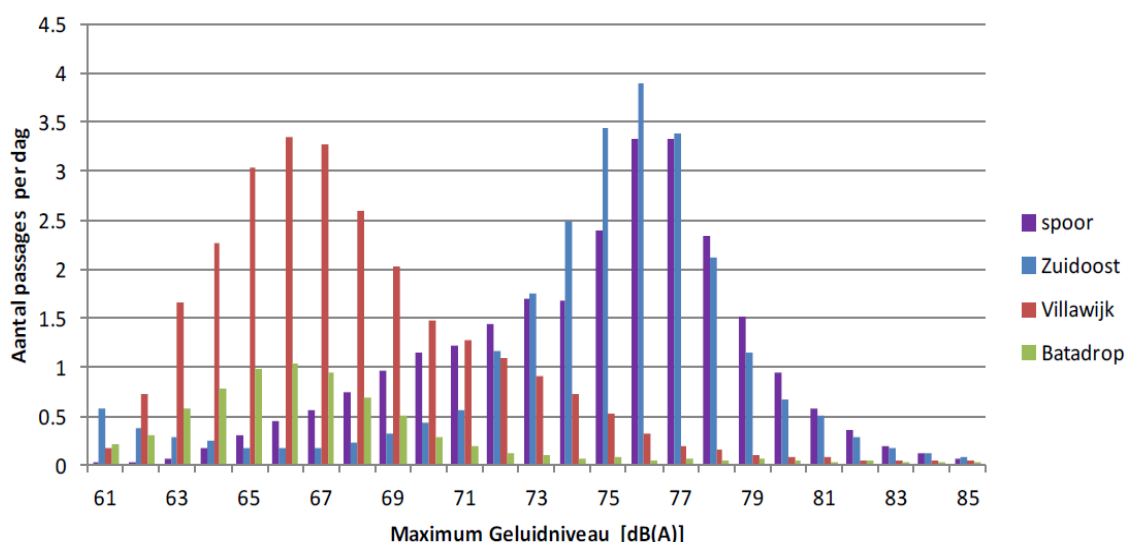
De meetpunten Zuidoost en Spoor liggen bijna direct onder de aanvliegroute, de daar gemeten gemiddelde geluidsbelasting is circa 55 dB(A) overdag en circa 47-48 dB(A) 's avonds. Het meetpunt Villawijk grenst aan de aanvliegroute, de daar gemeten waarden zijn circa 49 dB(A) overdag en circa 44 dB(A) 's avonds. Het meetpunt Batadorp is enkele kilometers verder weg gelegen, maar ook daar is het gemeten vliegtuiglawaai nog aanzienlijk.

Als referentiepunt in het denken kunnen de in de Wet Geluidshinder opgenomen grenswaarden voor de maximale gevelbelasting op woningen worden gehanteerd (ook al zijn deze formeel voor vliegtuiglawaai niet van toepassing). De voorkeurswaarde als gevolg van wegverkeerslawaai is 48 dB(A) en de maximale waarde (bij speciale ontheffing) is 63 dB(A). Voor spoorlawaai zijn deze waarden 53 respectievelijk 68 dB(A). De wet geluidshinder geeft geen waarden voor vliegtuiglawaai, ofwel omwonenden zijn voor dit type lawaai "vogelvrij". Alleen de eerder genoemde 35 Ke contour geeft omwonenden een "wettelijke bescherming", maar deze is, zoals al opgemerkt, dusdanig ruim dat die feitelijk voor hinderbeheersing weinig voorstelt.

De in 2012 en 2013 bij de aanvliegroute feitelijk gemeten waarden zaten toen al op de genoemde voorkeurswaarden, of overschreden deze al in lichte mate. Deze waarden golden bij circa 25.000 vliegbewegingen in 2012 en circa 27.000 in 2013 en zijn dus inmiddels al weer aanzienlijk hoger, als gevolg van de toename van het aantal vliegbewegingen tot circa 29.000 in 2014.

Deze meetgegevens hebben alleen betrekking op Best-Zuid, dus de noordoost zijde van de baan. Als gevolg van de heersende windrichting vertrekken er ongeveer 3 tot 4 maal zoveel toestellen naar de zuidwest zijde, als naar de noordoost zijde. Het aantal landingen is uiteraard precies omgekeerd. Vertrekkende toestellen generen aanzienlijk meer geluidsbelasting. Als gevolg daarvan zal de geluidsbelasting aan de zuidwest zijde van de baan 3 tot 4 maal zo hoog zijn als de in Best-Zuid gemeten waarden. Omdat de geluidsbelasting in dB(A) een zogenaamde logaritmische schaalindeling kent is 3 dB(A) ongeveer gelijk aan een verdubbeling van de geluidsbelasting. Een 3 tot 4 maal zo hoge geluidsbelasting aan de zuidwest zijde van de baan zal daar daarom resulteren in een geluidsbelasting die 4,5 tot 6 dB(A) hoger ligt dan de in Best-Zuid gemeten waarden.

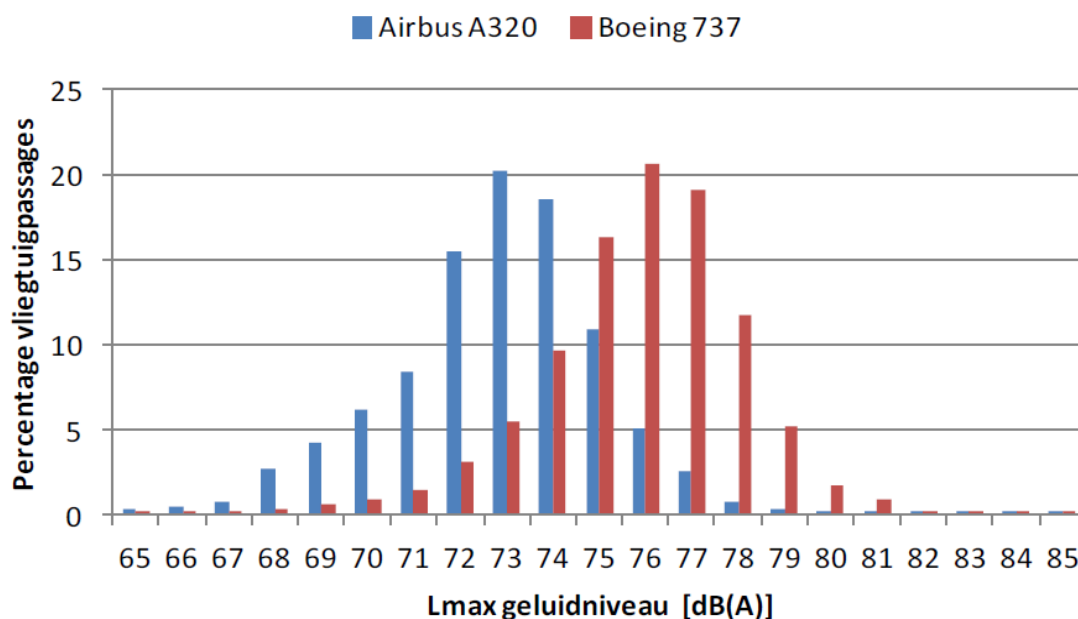
Niet alleen de gemeten gemiddelde geluidsbelasting over de dag en avond is van belang, maar ook de steeds terugkerende piekbelasting die zo kenmerkend is voor vliegtuiglawaai, en de belangrijkste reden is voor de sterke hinderbeleving bij dit lawaai type. In de onderstaande grafiek is deze voor 2013 inzichtelijk gemaakt.



Bij het meetpunt Villawijk wordt ongeveer 25 keer per dag een geluidsbelasting boven de 60 dB(A) gemeten met een gemiddelde waarde van 66-67 dB(A). Voor de meetpunten Spoor en Zuidoost, die dichterbij de aanvliegeroute liggen, is het aantal geluidspieken boven de 60 dB(A) ongeveer gelijk maar ligt de gemiddelde waarde op 75-77 dB(A), ofwel ruim boven de maximale waarden volgens de Wet Geluidshinder. Ook hierbij geldt dat deze aantallen aan de zuidwest zijde van de baan aanzienlijk hoger zullen zijn, als gevolg van het windrichtingseffect.

3.4. Stillere vliegtuigen

Verskillende vliegtuigtypen geven een aanzienlijk verschil in geluidsbelasting. Onderstaande grafiek illustreert het verschil in maximale geluidsbelasting tussen de Airbus 320 en de Boeing 737, zoals die in Best Zuid in 2013 is gemeten.



Beide toestellen zijn ongeveer vergelijkbaar qua aantal inzittenden en zwaarte. De Airbus 320 is echter een moderner toestel en wordt op Eindhoven Airport vooral door WizzAir gebruikt. De Boeing 737 wordt gebruikt door zowel Ryanair als Transavia, en was jaren terug inderdaad een zogenaamd Next Generation toestel, maar is intussen aardig gedateerd en verouderd. De geluidsbelasting van de Airbus 320 is circa 3dB(A) lager, ofwel ongeveer de helft van die van de Boeing 737. De technische mogelijkheden ontwikkelen zich zelfs nu al weer verder.

Stillere vliegtuigen zijn dus beschikbaar en concreet inzetbaar, met een zeer fors effect op de geproduceerde en door omwonenden ervaren geluidsbelasting. Gezien de gemiddelde levensduur van een dergelijk vliegtuig van circa 25 jaar en de vlootomvang van zowel Ryanair als Transavia, zal de vlootvernieuwing en omschakeling naar stillere vliegtuigen alleen geleidelijk kunnen plaatsvinden en een reeks van jaren in beslag nemen. Dat neemt niet weg dat al op kortere termijn begonnen zou kunnen worden met het omschakelen naar stillere vliegtuigtypen voor de zogenaamde Home-Carriers (de toestellen die op Eindhoven Airport overnachten). Juist deze vertrekkende 's morgens vroeg en komende 's avonds laat thuis en genereren daarmee voor de omwonenden de meest hinderlijke overlast.

3.5. Hinderbeleving Vluchten na Elven

Het voor Eindhoven Airport geldende luchthavenbesluit staat openingstijden toe van 07.00 tot 24.00 op alle dagen van de week, met de beperking tot 8 reguliere (dus geplande) landingen na 23.00. Ondanks fel verzet tegen deze landingen na 23.00 en het vliegen in het weekend voor 08.00 door zowel de BOW, de BMF als de actiegroep GVNE (Geen Vluchten Na Elven), daarbij ondersteund door raadsmoties van de Gemeenten Best, Bergeijk, Bladel, Eersel, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven en Waalre, is dit luchthavenbesluit in het najaar van 2014 door de Staatssecretaris vastgesteld. Eventuele beperkingen ten opzichte van dit besluit kunnen worden vastgelegd in zogenaamde medegebruiksvergunningen.

De Staatssecretaris heeft daarbij echter de Tweede Kamer toegezegd, dat nut en noodzaak van reguliere vluchten nog nader zal worden onderzocht en dat zij geen nieuwe gebruiksvergunningen voor vluchten na 23.00 of in het weekend voor 08.00 zal afgeven, voordat zij de Kamer over de resultaten van dit onderzoek heeft geïnformeerd.

Inmiddels is de studie naar nut en noodzaak van vluchten na elven uiteengevallen in een drietal deelonderzoeken:

3.5.1. Het ADECS onderzoek

In dit onderzoek wordt getracht inzicht te krijgen in het aantal slaapverstoorden als gevolg van reguliere vluchten na 23.00.

Volgens de systematiek die bij de MER (Milieu Effect Rapportage) voor Eindhoven Airport is gehanteerd bedraagt dit maximaal 38 omwonenden voor alle omringende woonkernen gezamenlijk (bij een gemiddeld geluidsniveau van 40 dB(A) L_{night} en 8 landingen na 23.00).

In hetzelfde onderzoek zijn echter ook tellingen uitgevoerd voor geluidspieken van 60 dB(A) LA_{max} , aangezien deze contourwaarde door de WHO (World Health Organization) gezien wordt als een richtwaarde voor kritische gezondheidseffecten bij slaapverstoring (waarbij de waarde geldt op de gevel van de slaapkamer met een raam open).

Dit WHO criterium is veel scherper gericht op slaapverstoring en geeft tussen circa 3000 en 5500 omwonenden waarbij zich kritische gezondheidseffecten als gevolg van slaapverstoring kunnen en/of zullen voordoen. Deze bandbreedte ontstaat, omdat de tellingen per aanvliegroute zijn verricht en er daarom dubbeltellingen ontstaan bij de einden van de baan. Qua interpretatie van aantallen is deze correctie juist. Echter niet vergeten moet worden dat de slaapverstoring juist bij de omwonenden aan het einde van de baan dus het vaakst voorkomt, daar het meest ingrijpend is en dus juist bij hen het risico op gezondheidsschade ook het grootst is.

De door Eindhoven Airport tegengeworpen argumentatie dat van een 65 dB(A) LA_{max} contourwaarde moet worden uitgegaan (waardoor het aantal slaapverstoorden aanzienlijk daalt), omdat de gemiddelde Nederlander in ons klimaat niet met open raam slaapt, gaat allereerst voorbij aan het gegeven dat het overgrote deel van de vluchten na 23.00 zich juist in de zomermaanden voordoet en juist dan mensen met open raam willen slapen. Daarnaast zijn WHO normeringen zorgvuldig afgewogen en wereldwijd geldend. Het is niet aan Eindhoven Airport om daaraan haar eigen interpretatie te geven. Als laatste is het absoluut onaanvaardbaar dat vanuit economische motieven wordt “gespeeld” met de gezondheidsrisico’s van duizenden omwonenden.

3.5.2. Het M3 onderzoek

In opdracht en voor rekening van Eindhoven Airport is een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar de bedrijfsvoeringstechnische effecten voor vliegmaatschappijen, indien er geen reguliere landingen na 23.00 mogelijk zijn. Het onderzoek geeft inzicht in de wijze waarop de vluchtplanning van luchtvaartmaatschappijen tot stand komt, maar zowel de gehanteerde uitgangspunten als de conclusies zijn discutabel:

- In het Aldersadvies van 2010 werd een 4-tal vliegtuigen van Home Base Carriers (HBC) op Eindhoven Airport voorzien. HBC's zijn maatschappijen waarvan de toestellen op het vliegveld Eindhoven overnachten. Nu wil men de voorgenomen verdere groei in het aantal vliegbewegingen bijna geheel laten plaatsvinden door HBC's, waardoor het aantal vliegtuigen dat overnacht, toeneemt tot 8. De reden die hiervoor wordt opgegeven is dat "een thuisbasis van een HBC de kans vergroot op een bestemmingennetwerk dat aansluit op de ruimtelijk economische visie van de regio (inclusief de behoefte van zakelijke reizigers) en op de landelijke visie van het rijk op de selectieve verdeling van luchthavencapaciteit in Nederland". Dit mag dan zo zijn, maar als we de afgelopen periode bekijken, blijken van de hierboven genoemde gewenste bestemmingen er tijdens fase 1 van het Aldersadvies 6 te zijn ingevuld door Transavia (HBC), 4 door Ryanair (HBC) en 6 door Wizzair (niet HBC). De genoemde reden wordt dus niet door de praktijk gestaafd.
- Uiteraard zijn vliegtuigen meer winstgevend, naarmate er meer mee wordt gevlogen, wat betekent dat men zo vroeg mogelijk wil vertrekken en zo laat mogelijk wil aankomen. De keuze voor HBC's geeft zo een grote druk op "de randen van de dag", dus lijkt sterk ingegeven door de wens om de openstellingstijden van de luchthaven zo ver mogelijk verder op te rekken. Juist de vluchten in deze randen van de dag geven voor omwonenden echter het meeste overlast.
- Indien geen reguliere landingen na 23.00 worden toegestaan wordt vanuit het opgebouwde planningsmodel tot 24.00 een rendementsverlies voor vliegmaatschappijen becijferd van circa 20 %. Deze analyse is echter op diverse onderdelen voor discussie vatbaar, zoals de methode van modelbouw, opgerekte omschakeltijden en de gehanteerde reken kengetallen. Het werkelijke rendementsverlies zal naar verwachting lager zijn.
- Zelfs een rendementsverlies van 20% komt bij (een gemiddelde vliegtuigbezetting met ca 180 passagiers) neer op een maximaal prijseffect van ca. € 1,- per ticket (de winst per vliegbeweging bedraagt volgens het model gemiddeld € 900,-).
- Een eventuele verhoging van de ticketprijs met € 1,- wordt door Eindhoven Airport als volledig onhaalbaar en desastreus voor haar ontwikkeling afgewezen. Goede argumenten hiervoor ontbreken vooralsnog.
- Ook andere mogelijkheden om HBC's geheel of gedeeltelijk in dit rendementsverlies tegemoet te komen (bijvoorbeeld tariefdifferentiatie in landingsrechten), worden niet onderzocht en bij voorbaat afgewezen

De conclusies van het onderzoek zijn sterk gestuurd door het gekozen uitgangspunt voor verdere groei door HBC's. Het lijkt gericht op het motiveren van een zo ruim mogelijk openingsvenster voor Eindhoven Airport, en onderzoekt geen alternatieve mogelijkheden om reguliere vluchten na 23.00, ten behoeve van het ontzien van de nachtrust van omwonenden, te vermijden. Het dreigende rendementsverlies wordt als enig dominant criterium gepresenteerd.

3.5.3. Onderzoek openstellingstijden Prof. de Wit

Door Prof. De Wit is een onderzoek uitgevoerd naar de openstellingstijden van vergelijkbare luchthavens in Europa. De conclusie is kort en bondig dat er sprake is van een zeer grote variatie in openstellingregiems, waaruit, vanuit concurrentieoverwegingen, geen eenduidige richtlijnen of aanbevelingen voor een openstellingregime voor Eindhoven Airport kunnen worden afgeleid. Het staat Eindhoven Airport dus vrij op dat punt haar eigen beleid te hanteren en haar openstellingregime in een goed evenwicht tussen bedrijfseconomische afwegingen en leefbaarheid van haar omgeving vorm te geven.

4. Aandeel zakelijke passagiers

De oorspronkelijke opdracht van de regering aan de heer Alders was het uitplaatsen van 70.000 voor Schiphol niet-rendabele vluchten naar de regionale vliegvelden. Daarbij werd gedacht aan 35.000 vliegbewegingen naar Eindhoven en 35.000 vliegbewegingen naar Lelystad. De regio was echter van mening dat een “Brainport” zoals deze omgeving er niet mee gebaat was het “afvalputje” van Schiphol te worden. Waar deze regio behoefte aan had en nog steeds heeft is een vliegveld dat ten dienst staat van de regio en een bijdrage levert aan de verbinding van deze regio met andere interessante kenniscentra. Daarbij moet een goede invulling gegeven worden aan de behoefte aan zakelijk verkeer, wat inhoudt dat Eindhoven Airport moet vermijden alleen een vakantieluchthaven te worden met alleen zonbestemmingen.

In het Aldersadvies is daarom het extra aantal vliegbewegingen teruggebracht tot 25.000 in 2020 en is besloten het aandeel van het zakelijk verkeer te monitoren via enquêtes die 4 keer per jaar worden gehouden. Uit deze enquêtes blijkt dat het percentage zakelijke reizigers ten opzichte vakantiereizigers vanaf 2012 wat gedaald is en in 2014 ongeveer 16% bedroeg. Hoewel het absolute aantal zakelijke reizigers licht is toegenomen, moet er voor worden gewaakt dat de rol van het vliegveld voor de Brainport niet verder wordt uitgehold. Een aantal interessante zakelijke bestemmingen (bijvoorbeeld naar de overstap luchthavens Parijs, London, Frankfurt) is nog steeds niet ingevuld en is kennelijk voor de thans op Eindhoven Airport opererende luchtvaartmaatschappijen niet interessant.

5. Economische Aspecten

5.1. Werkgelegenheid Eindhoven Airport

De werkgelegenheid die door Eindhoven Airport wordt gecreëerd wordt vaak onderscheiden in directe werkgelegenheid (met de luchthaven verbonden) en indirecte werkgelegenheid (in verband te brengen met de luchthaven). Verschillende onderzoeken hebben laten zien dat de directe werkgelegenheid voor passagiersaantallen bij ca. 1 miljoen passagiers ongeveer 600 fte (voltijdse banen) bedraagt. Per miljoen passagiers komen daar tussen de 300 en 500 fte bij. In deze toename is de werkgelegenheid ten gevolge van Home Based Carriers al meegenomen. De indirecte werkgelegenheidseffecten zijn drie tot vier keer zo klein.

Deze cijfers zijn het resultaat van een methodiek waarmee alle activiteiten die te maken hebben met de luchthaven daar ook volledig aan worden toegerekend. Een voorbeeld hiervan is de Brigade van de Koninklijke Marechaussee, waarvan 150 personen in 2006 op het luchthaventerrein werkzaam

waren. Het is onwaarschijnlijk dat deze allemaal werden ingezet voor het controleren van de passagiers van Eindhoven Airport (destijds 1 miljoen per jaar, dus gemiddeld 3000 per dag, dit zou 1 'controleur' per 200 passagiers betekenen). Verder is verschuiving van de werkgelegenheid van elders naar de regio Eindhoven niet in mindering gebracht op de cijfers. Als bijvoorbeeld vliegtuigen van Transavia verplaatst worden van Schiphol naar Eindhoven, levert dit per saldo voor de Nederlandse economie geen voordeel op. Als deze effecten worden meegenomen, is Eindhoven Airport qua werkgelegenheid op dit moment te vergelijken met een bedrijf als Bavaria (ca. 1000)

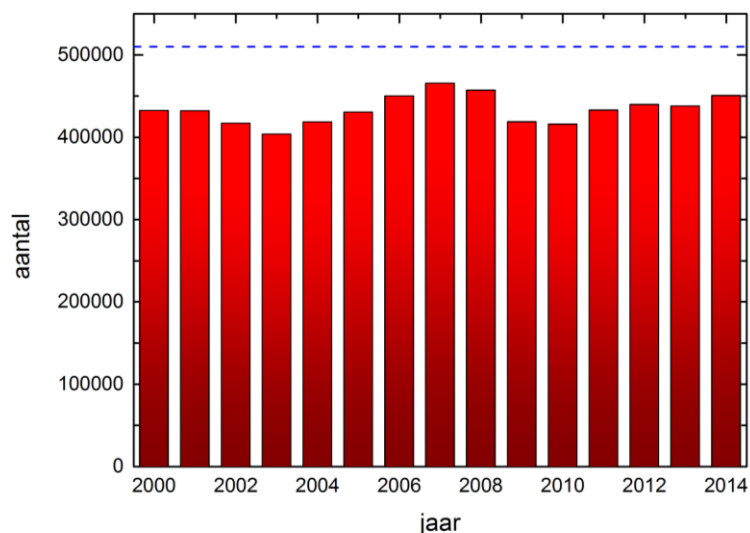
5.2. Overige economische effecten

In onderzoeken zoals hierboven genoemd worden negatieve effecten op de werkgelegenheid niet meegenomen. Te denken valt hierbij aan het verlies van arbeidsplaatsen in de horeca en de toeristenindustrie doordat een groot aantal vakanties en trips niet meer in de regio of in Nederland plaatsvinden, maar in het buitenland. Daarmee vloeit ook veel koopkracht weg naar het buitenland (in de wetenschap dat er veel meer mensen vanuit Eindhoven vertrekken en daar terugkeren, dan dat er mensen Eindhoven bezoeken). Beide effecten hiervan zijn nog nooit via serieus onderzoek in kaart gebracht.

Hierboven is al de 20 Ke contour genoemd (de buitenste stippellijn op het Ke kaartje). Dit is de grens van het gebied waarbinnen minimaal 10% van de omwonenden (volgens de enquêtes rond 1970) aangeeft ernstige hinder van het vliegtuiggeluid te ondervinden. Verschillende gemeenten hebben als beleid dat binnen deze contour geen nieuwe (grootschalige) woningbouw mag worden gerealiseerd. Ook rond Schiphol wordt dit beleid gevolgd. Concreet betekent dit dat binnen een gebied van 85 km² rond de luchthaven geen nieuwe woningbouwprojecten kunnen worden gerealiseerd, ook de komende decennia niet. Dit kan – ook op langere termijn – erg negatief uitpakken voor de werkgelegenheid binnen de bouwsector en werkt sterk blokkerend op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van randgemeenten.

Een laatste belangrijk aspect is de waardedaling van al het onroerend goed onder de aanvliegroutes. Zoals blijkt uit de eerdere figuur van het opstijgende vliegverkeer in 2014 zal dit effect zich in meerdere of mindere mate voordoen in een groot deel van de randgemeenten rondom Eindhoven. Dit effect is nog nooit goed in kaart gebracht en blijft voor rekening van de betreffende eigenaren, omdat de rijksoverheid, als aanspreekbaar bevoegd gezag voor nadeelcompensatie (of planschade), vooralsnog geen enkel compensatiebereidheid toont.

5.3. Ontwikkeling Schiphol



Het vertragen van de groei van Eindhoven Airport tot een lager tempo dan in het Aldersadvies van 2010 is aangegeven zou strijdig kunnen zijn met de oorspronkelijke opdracht van de regering aan de heer Alders om Schiphol voldoende te ontlasten. De ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen op Schiphol gedurende de afgelopen 15 jaar, die in de figuur hieronder is afgebeeld, geeft geen aanleiding om te veronderstellen dat dit op korte termijn (voordat de luchthaven Lelystad voldoende operationeel is) tot problemen gaat leiden. De limiet voor Schiphol (gestreepte horizontale lijn) laat nog minstens 50.000 extra vliegbewegingen op Schiphol toe.

5. De concept Motie

In het voorgaande zijn de meeste elementen toegelicht die bij de besluitvorming rondom de mogelijke 2^e fase van de groei van Eindhoven Airport een rol spelen.

Het meest in het oog springende aspect is de geluidsoverlast die Eindhoven Airport in haar omgeving teweeg brengt. Deze is zeer hoog en bereikt nu al, vooral aan de zuidwest zijde van de baan, dusdanige niveaus dat de leefbaarheid voor omwonenden ernstig onder druk staat. Het lijkt erop dat de impact daarvan ten tijde van de besluitvorming over het Aldersadvies in 2010 door de regio fors is onderschat.

Indien de 2^e fase conform het Aldersadvies uit 2010 onverkort wordt uitgevoerd, zal deze overlast nog met ca. 45% toenemen ten opzichte van het niveau van 2014. Dit is onaanvaardbaar en daarom kan niet worden ingestemd met de realisatie van de 2^e fase, zoals die in het Aldersadvies van 2010 wordt voorgesteld.

Daarnaast heeft het Alders Advies slechts betrekking op de periode tot 2020. Hoe Eindhoven Airport zich daarna gaat ontwikkelen is volledig in duister gehuld, daarover zijn nog in geen enkel opzicht afspraken gemaakt. De grootste bedreiging voor de leefbaarheid van de regio is de nog potentieel beschikbare geluidsruimte binnen de 35Ke contour, die een verdere groei tot zelfs 2 keer de huidige geluidsoverlast gemakkelijk kan absorberen. Daardoor wordt dan “slappende” geluidsruimte omgezet in nieuwe feitelijke geluidsoverlast, waaraan verder geen wettelijke beperkingen worden gesteld.

Deze onzekerheid met betrekking tot de ontwikkeling na 2020 geeft opnieuw onrust in de regio. Direct na de besluitvorming in 2015 rondom de evaluatie en de 2^e fase zal een discussie over de

ontwikkeling na 2020 losbarsten, met nieuwe onzekerheid en dreigende extra overlast voor omwonenden als gevolg. Dit moet worden voorkomen.

Zoals van Eindhoven Airport mag worden verwacht dat zij een open oog heeft voor beheersing van de overlast die zij naar haar omgeving teweeg brengt, zo mag van de omgeving worden verwacht dat zij oog heeft voor de economische belangen van Eindhoven Airport, de betekenis die deze heeft voor de economische ontwikkeling van de Brainport regio en de werkgelegenheid die deze ten behoeve van de regio genereert. Indien geen extra overlast ten opzichte van 2014 wordt geaccepteerd, komt de ontwikkeling van Eindhoven Airport abrupt tot stilstand en dus ook de ontwikkeling van voornoemde belangen. Dit kan niet als redelijk worden gezien.

Eindhoven Airport kan haar geluidsoverlast alleen terugdringen door het inzetten van stillere vliegtuigen in combinatie met verder hinderbeperkende vliegtechnieken. Stillere vliegtuigen komen in toenemende mate beschikbaar, maar de vlootvernieuwing naar deze toestellen, en dus de inzet ervan op Eindhoven Airport, zal slechts geleidelijk en over een reeks van jaren kunnen plaatsvinden.

Uit het voorgaande vloeit logischerwijze een oplossing voort die de voor de 2^e fase beoogde groei vertraagt over een langere periode, middels een geleidelijke groei tot 2030. Hierdoor wordt allereerst voor Eindhoven Airport de tijd gecreëerd om geleidelijk (voor zowel de extra vliegbewegingen na 2014 als de al bestaande) om te schakelen naar minder geluidshinder producerende vliegtuigen en -technieken. Daarmee en daardoor kan ook de extra geluidshinder naar de omgeving beter worden beheerst en geleidelijk worden verminderd. Ten tweede wordt de onzekerheid voor de regio over de ontwikkelingen na 2020 daardoor weggenomen.

De kernvraag is dan uiteraard welke extra geluidshinder na 2014 voor de omwonenden wel aanvaardbaar is. Daarop is in de afweging van de geschetste belangen geen eenduidig of te onderbouwen antwoord te geven. Daarom is aansluiting gezocht bij de zogenaamde 50/50 regeling die bij Schiphol als regiem voor de ontwikkeling na 2020 is overeengekomen. De regeling houdt in dat indien dan door stillere vliegtuigen en -technieken geluidsruijme wordt "vrijgespeeld", deze door Schiphol voor 50% in extra vliegbewegingen kan worden omgezet en voor 50% aan de omwonenden als minder geluidsoverlast ten goede komt. Overigens bevatte de zogenaamde Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport 2003, die op 1-1-2015 eindigde, ook zo'n regeling.

Een dergelijk "fifty-fifty" denkmodel kan ook voor Eindhoven Airport worden gebruikt om de extra te accepteren geluidshinder als gevolg van de ontwikkeling tot 2030 vast te stellen op 50% van de recht evenredige groei die uit de toename van het aantal vliegbewegingen zou voortvloeien. Dit geeft $(43000 / 30.000) \times 0,5 = \text{ca. } 22,5 \%$ meer als maximaal acceptabele extra geluidshinder in 2030 ten opzichte van het niveau 2014. Voor de periode na 2030 moet verdere toename van geluids- en milieuoverlast worden uitgesloten en kan voor verdeling van eventuele dan optredende "Milieuwinst" het Schiphol model 1 op 1 worden overgenomen, zodat voor omwonenden dan zelfs een (klein) perspectief op afnemende hinder ontstaat.

Tot heden is er nog nauwelijks aandacht geweest aan de mogelijke overige milieuoverlast als gevolg van het vliegverkeer van Eindhoven Airport. Te denken valt aan (ultra) fijn stof en zwavelresiduen van kerosine. Naar verwachting zal hiervoor in de periode tot 2030 ook een toenemende aandacht ontstaan, en ook daarvoor mag een recht evenredige relatie met de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen worden verondersteld. Daarom wordt steeds het begrip geluids- en milieuhinder gehanteerd.

Een periode tot 2030 vereist fasering en tussentijdse evaluatie. In de rede ligt een verdeling van de extra 13.000 vliegbewegingen over 3 fasen (van 5 jaar elk) met een enigszins gelijke omvang (ca. 4350 per fase). Omdat het effect van stillere vliegtuigen zich verder in de tijd steeds sterker zal voordoen (en dus ook de beïnvloedingsmogelijkheden door Eindhoven Airport in de tijd steeds

groter worden) wordt een afbouw van de extra geluids- en milieuoverlast over de 3 fasen voorgesteld van 10% extra in fase 1 van 2015 tot 2020, 7,5% extra in fase 2 van 2020 tot 2025, en 5% extra in fase 3 van 2025 tot 2030. Samen geven deze de genoemde 22,5% toename.

Een periode van 15 jaar en alle ontwikkelingen die zich daarin zullen voordoen is vanuit het heden niet geheel te overzien, zoals ook de huidige hinderbeleving bij het tot stand komen van het Aldersadvies in 2010 moeilijk kon worden voorzien. Daarom worden evaluaties voorgesteld in 2020 en 2025, waarvoor nog eenduidige en meetbare normeringen als afgeleide van de gestelde maximum randvoorwaarde van 22,5% moeten worden uitgewerkt.

Er is in de regio breed verzet tegen de mogelijkheid van reguliere vluchten na 23.00. Nut en noodzaak daarvan is door de uitgevoerde onderzoeken geenszins aangetoond, nog sterker, de twijfel daarover is eerder toegenomen door de wijze waarop vooral het M3 onderzoek door de gehanteerde uitgangspunten en aannames naar dit verruimde openingsvenster lijkt toe te werken. Ook de noodzaak daartoe vanuit concurrentieoverwegingen wordt niet door het onderzoek van Prof. de Wit onderbouwd. Wel wordt uit het ADECS onderzoek een gezondheidsrisico vanuit slaapverstoring voor ettelijke duizenden omwonenden aangetoond. Dit risico mag nooit vanuit economische motieven worden gelegitimeerd.

Dit alles kan slechts leiden tot het eenduidig ontzien van de nachtrust van omwonenden, door het definitief en onomkeerbaar vastleggen van een openingsvenster voor reguliere (dus geplande) vluchten tussen 07.00 en 23.00. Landingen van toestellen na 23.00 moeten alleen bij vertraagde thuiskomst van toestellen van HBC's en overmacht situaties mogelijk zijn.

Dit moet gekoppeld worden aan handhaving van de huidige boetereling (die formeel per eind 2015 afloopt) en waarvan de effectiviteit in het M3 onderzoek is bewezen. In aanvulling daarop kan voor HBC's kan een aangepaste (klim) boetereling worden uitgewerkt, die hen niet "straft" bij vertragingen bij overmacht, maar tevens prikkelt om vertraging dan zoveel mogelijk te beperken.

De ochtend openstelling in het weekend vraagt speciale aandacht. Al enkele jaren wordt vanuit de BOW en GVNE, op basis van reacties van omwonenden, gevraagd om een vertraagde openstelling vanaf 08.00 in het weekend, waardoor de omwonenden op die dagen iets meer leef comfort in de vroege ochtend wordt geboden. Dit is niet teveel gevraagd, in ruil voor alle extra geluidshinder die door omwonenden de komende jaren nog moet worden geaccepteerd. Eindhoven Airport lijkt de omwonenden hierbij in geen enkel opzicht tegemoet te willen komen en is juist vanaf 1-1-2015 ook begonnen met reguliere vluchten vanaf 07.00 op de zondagochtend, tot grote irritatie van omwonenden.

Het bestemmingspalet van Eindhoven Airport ontwikkelt zich geleidelijk met de groei van het aantal vliegbewegingen. Daarbinnen tekent zich duidelijk een beweging af naar verder weg gelegen zonbestemmingen, met een steeds langere gemiddelde vliegduur. Deze ontwikkeling heeft positieve kanten, omdat daardoor de capaciteit van de luchthaven steeds efficiënter wordt benut en beter wordt tegemoet gekomen aan de toenemende marktvraag naar leisure vluchten, al dan niet uit de regio. Voorkomen moet echter worden dat de beoogde doelstelling om het vliegveld dienstbaar te laten zijn aan de zakelijke ontwikkeling van Brainport, volledig uit het oog wordt verloren. Daarom moet een percentage zakelijke passagiers dat tenminste gelijk is aan dat van 2014, ook beleidsmatig worden verankerd, zodat daarop door Eindhoven Airport kan worden gestuurd en dit in de evaluaties kan worden getoetst.

Samengevat worden zo de randvoorwaarden voor een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport op een dusdanige wijze geherformuleerd, dat allereerst een gezond evenwicht tussen de economische belangen van de Brainport regio, inclusief (de werkgelegenheid van) Eindhoven Airport, en de leefbaarheid van de directe omgeving voor omwonenden wordt hersteld. Daarbij is

het minstens zo belangrijk dat de randvoorwaarden daarvoor binnen een langer tijdsvenster worden geformuleerd, waarbinnen de ontwikkeling transparant en toetsbaar kan worden vormgegeven. Ook daarmee is de ontwikkeling en leefbaarheid van deze voor Nederland zo belangrijke regio zeer gediend.