

Politiek bericht

Mogelijk conflict over uitvoering Van Geel-advies Eindhoven Airport

Aan de bestuurders en de volksvertegenwoordigers in de regio rond Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven

Geachte bestuurder, volksvertegenwoordiger

er was brede steun voor het vliegveldadvies "Opnieuw verbonden" van Pieter van Geel dd april 2019.

Nu het om de uitvoering gaat, ontstaan er in het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) spanningen tussen de luchtvaartwereld en het kabinet aan de ene kant en de omwonenden anderzijds. BVM2 heeft deze spanningen met zijn achterban besproken in de afgelopen vergadering in Kneegsel dd 09 oktober 2021, voor welke u ook een uitnodiging gehad heeft.

De brede steun aan 'Van Geel' vloeide vooral voort uit het advies om de geluidsruimte van het vliegveld (zijnde de oppervlakte binnen de 35Ke-contour) met 30% te verminderen. Die oppervlakte is in het vigerende Luchthavenbesluit 2014 (LHB) gemaximeerd op 10,3 km², welke ruimte opgesoupeerd mocht worden door 43000 vliegbewegingen.

Feitelijk echter vlogen over 2019 41.500 vliegtuigen 12,7km² vol. Het is een ingewikkeld verhaal waarom dat zo is. Simpel verteld is het dat er sinds de bij het LHB2014 horende MER kleine vliegtuigen zijn vervangen door grote vliegtuigen, de grote vliegtuigen zwaarder zijn geworden, en dat er een andere startprocedure gehanteerd wordt dan eerder aangegeven, waardoor de vliegtuigen langer laag vliegen. Voor meer uitleg zie de bijlage.

In dit verband moet gemeld worden dat de minister (toen nog van Nieuwenhuizen, VVD) het advies Van Geel slechts overgenomen heeft voor zover het haar uitkwam. De minister heeft zich bijvoorbeeld nooit op concrete reductiegetallen vastgelegd.

De ene onenigheid is nu in hoeverre deze overschrijding juridisch toegestaan is.

De andere onenigheid is of de geluidsruimte in 2030 70% van 10,3km² moet zijn, of 70% van 12,7km².

De omwonenden vatten de zaak op als dat de luchtvaartwereld en het kabinet eerst de geluidsruimte met een kwart willen uitbreiden, om daarop vervolgens misschien 30% in mindering te brengen. Dit zou onaanvaardbaar zijn. De omwonenden houden vast aan 70% van 10,3km² als omvang van de geluidscontour in 2030.

De discussie binnen LEO is nog niet afgerond.

BVM2 roept politiek en bestuur, en de maatschappelijke organisaties in de regio op om duidelijk stelling te nemen ten gunste van 70% van 10,3km².

Nadere inlichtingen bij, en met vriendelijke groeten namens BVM2 van

Bernard Gerard

secretaris BVM2

bjmgerard@gmail.com

<https://bvm2.nl/>

06-81315549 (voorkeur)

040-2454879

Persbericht

Mogelijk conflict over uitvoering Van Geel-advies Eindhoven Airport

Eerst een kwart uitbreiden en dan 30% krimp?

Tijdens de Knegselbijeenkomst van BVM2 dd 09 oktober 2021 werd een conflict zichtbaar waarover al maanden in het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) gesoebat wordt. Het vliegveld en de Rijksoverheid enerzijds, en de omwonenden anderzijds botsen over de geluidsruimte.

In zijn advies ‘Opnieuw verbonden’ dd april 2019 adviseerde dhr. Van Geel om in 2030 de geluidsruimte van het vliegveld (de oppervlakte binnen de 35Ke – contour) met 30% terug te dringen. Dit naast enkele andere aanbevelingen. Dit advies werd breed ondersteund.

Dit advies moet worden vastgelegd in een nieuw Luchthavenbesluit (LHB), wat in 2023 gaat gelden. Nu is het LHB van 2014 van kracht, gebaseerd op een Milieu Effect Rapport (MER) uit 2012.

In het nieuwe LHB, met MER, moet als uitgangspunt de geluidsruimte bij ongewijzigd beleid worden vastgesteld (het “referentiescenario”). Op dit referentiescenario zou dan de 30% vermindering van Van Geel in mindering worden gebracht.

Het conflict gaat er nu over op wat dat referentiescenario is. Met andere woorden, 30% van wat?

BVM2 en andere belanghebbenden in de regio gingen er als vanzelfsprekend van uit dat de geluidsruimte die was die het bestaande LHB 2014 toestaat. Dat is maximaal 10,3km².

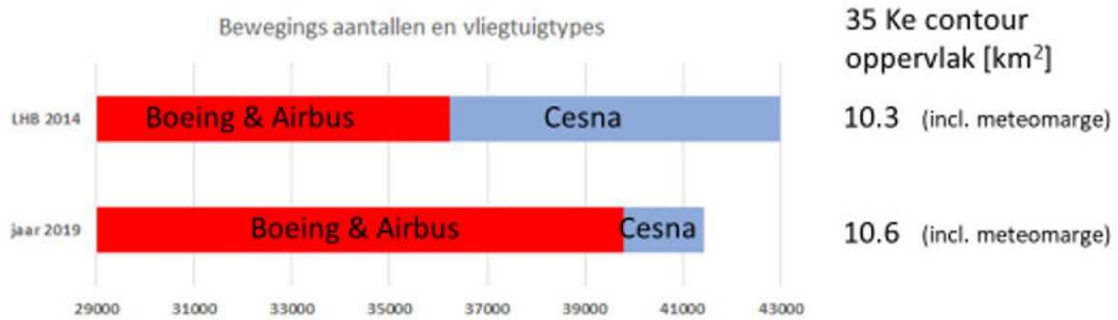
Toen “Opnieuw Verbonden” uit kwam, bleek echter dat Eindhoven Airport al in 2019 met zijn geluidsruimte op 12,7km² zat, als er met de juiste gegevens wordt gerekend Eindhoven Airport overschreed dus al in 2019 het LHB 2014. Vliegveld en rijksoverheid lijken er van uit te gaan dat die 12,7km² het referentiescenario moet zijn. Dat is dus veel hoger dan het toen geldende wettelijke maximum.

Hiermee is BVM2 het fundamenteel oneens. BVM2 vindt dat de geluidsruimte op deze manier eerst met ca 25% opgehoogd wordt, waarna deze dan weer in 10 jaar met 30% verkleind zou worden.

Overigens heeft (inmiddels ex-)minister Van Nieuwenhuizen (VVD) consequent geweigerd het getal “30%” over te nemen.

De overschrijding heeft drie oorzaken.

- 1.



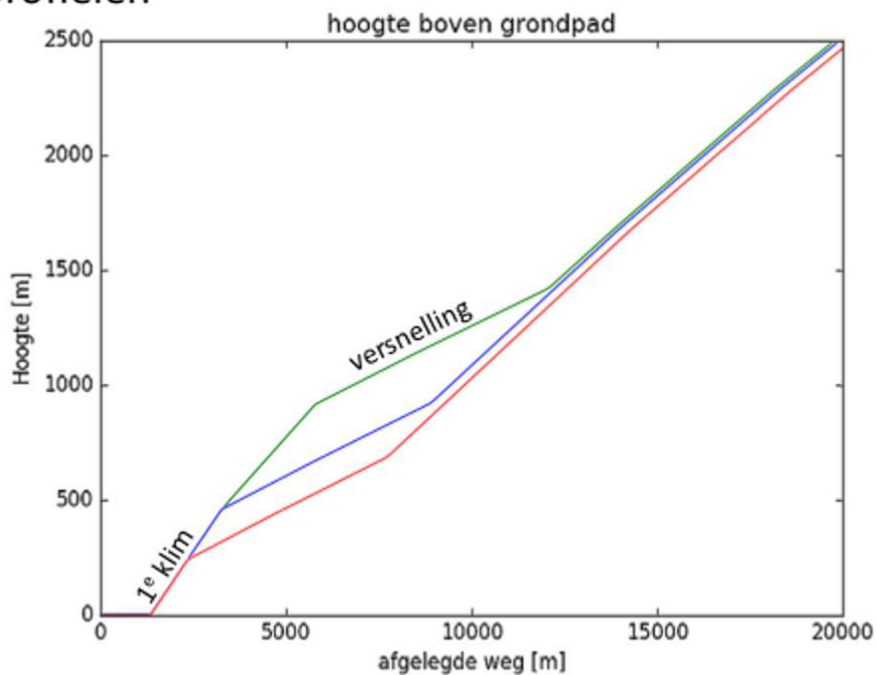
De 10,3km² is in de MER 2012 berekend op basis van wat er in 2012 rondvloog, en dat doorgerekend t/m 2020. Sindsdien is het aantal kleine vliegtuigen, als deel van het totale pakket van (toen nog) 43.000 vliegbewegingen, sterk gedaald en is het aantal grote vliegtuigen sterk gestegen.

Hierdoor alleen al overschreed Eindhoven Airport in 2019 de vergunde ruimte (bovenstaande 10,6km²), zelfs terwijl ondertussen het aantal vliegbewegingen al teruggebracht was naar 41.500.

2. De grote vliegtuigen zijn zwaarder geworden (de 737-300 werd 737-800).
3. Het vliegveld is overgegaan op een nieuwe startprocedure (een NADP2-variant), terwijl in de MER 2012 nog gerekend werd met NADP1 (het ICAO A-startprofiel in onderstaande figuur). De NADP2-variant blijft langer dicht bij de grond en maakt dus navenant meer herrie (en deponeert daarmee overigens ook meer stikstof die juridisch meetelt). Een aangepast startprofiel zou overigens de vergunningoverschrijding grotendeels kunnen afvangen, maar daar wil het vliegveld vooralsnog niet aan.

Met die andere oorzaken erbij ontstaat het getal 12,7km².

Startprofielen



- Hoogteprofiel van B738 bij de oorspronkelijk ICAO-A startprofielen (groen) en de startprofielen NADP2-1500 Foot (blauw) en NADP2-800 Foot (rood).
- **Hoe lager vlieghoogte tijdens de versnelling hoe meer lawaai op de grond.**



9/10/2021

Knegsel bijeenkomst

12



Hoewel directeur van het vliegveld Hellemons meldde dat partijen het op bijzaken wel eens waren (bijvoorbeeld de reductie van het aantal vliegbewegingen tot 41.500, geen geplande vluchten meer na 23.00 uur, prikkels in de havengelden en additionele criteria bij de slottoewijzing, en herstel van de correcte omgang met de meteomarge), blijft het fundamentele verschil van inzicht bestaan.

Dit zal de komende gesprekken in het LEO fors blijven belasten.