

Voorstel verrijking Aldersadvies ontwikkeling E.A.

Preambule

Al geruime tijd is de BOW met verschillende partijen in overleg op welke wijze een goede balans tussen ontwikkeling van Eindhoven Airport en leefbaarheid van de omgeving in de toekomst kan worden geborgd. In de loop van dit proces zijn voor de BOW een aantal elementen blijven liggen, die van groot belang zijn voor haar positie ten opzichte van de Alderstafel tot 2015 (fase 1) en haar beslissing in welke mate zij – na een eigenstandige afweging van de verschillende aspecten – in de periode daarna (fase 2) het Aldersadvies kan steunen.

Een uitwerking van deze elementen, die hieronder nader worden toegelicht, kan leiden tot een verrijking van het zogeheten evaluatiemoment van de eerste fase van het Aldersadvies. Dit opent voor de BOW mogelijkheden om bij de genoemde eigenstandige afweging in 2015 tot continuering van deelname aan de Alderstafel te komen.

De hieronder weergegeven elementen zijn (al dan niet afzonderlijk) al bij eerdere gelegenheden door de BOW benoemd. Tijdens de laatste Alderstafel (d.d. 1 juni 2012) hebben wij gemeend ze nogmaals in samenhang te moeten adresseren teneinde een gelegenheid te creëren afspraken te maken over de te hanteren strategieën ten aanzien van deze onderwerpen. Bij die gelegenheid is geopperd de verschillende elementen te bespreken met de betrokken regionale partijen.

Om een en ander te bespoedigen en zo snel mogelijk tot een resultaat te komen hebben wij ervoor gekozen de voorstellen eerst te bespreken met Eindhoven Airport. Het resultaat daarvan, een set van afspraken over een (voor ons) samenhangende set van acties en aanpassingen, waarover de BOW en Eindhoven Airport overeenstemming hebben kunnen bereiken, vindt u hieronder. Wij hopen hiermee, als we het over deze set afspraken met elkaar eens kunnen worden, een goede basis te kunnen vinden om ook in de verdere toekomst in harmonie samen te kunnen werken aan de groei en bloei van luchthaven en leefklimaat.

De afspraken gelden als verrijkende elementen op het Aldersadvies. Indien de afspraken betrekking hebben op specifieke jaren dan wordt dat in de tekst gemeld. Deze afspraken hebben geen invloed op (de inhoud van) het nieuwe luchthavenbesluit zoals dat door het Ministerie van Defensie en I&M op dit moment in voorbereiding is, en waarvan de contouren zijn geschetst in de onlangs verschenen Notitie Reikwijdte & Detailniveau. Voor zover het luchthavenbesluit eerder dan eind 2014 van kracht wordt, dienen deze afspraken beschouwd te worden als een aanvullende set van afspraken. Deze afspraken kunnen worden betrokken bij de evaluatie van het Aldersadvies en vormen, zoals eerder gemeld, als zodanig een verrijking van het evaluatiemoment in 2015. Met in acht neming van deze extra set afspraken, is er overeenstemming tussen partijen over het in werking treden van de eerste fase van het Aldersadvies en is enig conflict hierover van de baan. De lopende juridische procedures over de Beschikking Eindhoven Airport 2012 – 2013 zijn met deze aanvullende afspraken eveneens van de baan.

De regionale partijen zien de navolgende afspraken als een verrijking van het Aldersadvies en een bijstelling van de eerder overeengekomen Regionale Overeenkomst. De Regionale Overeenkomst eindigt eind 2014.

Voorstel Verrijking afspraken Aldersadvies

1. Geen structurele nachtvluchten

Tussen 23.00 uur en 24.00 uur is slechts landing van een beperkt aantal vliegtuigen van een home carrier toegestaan. Dit beperkte aantal is tot en met 2014 gemaximeerd op 3. Het beperkte aantal zal in de evaluatie in 2015 zoals genoemd in het Aldersadvies opnieuw worden gezien. Er zal op worden toegezien dat deze vluchten een landingsprocedure kennen waarvan een Continuous Descend Approach, het remmen op de remmen en het gebruik van reduced flaps standaard onderdeel uitmaken. Eén en ander alleen als dit kan geschieden conform de veiligheidsvereisten, ter beoordeling van de gezagvoerder/luchtverkeersleiding. De extensiemogelijkheid na 24.00 uur zal alleen in uitzonderingsgevallen worden gebruikt. Om vast te stellen of er door een vliegtuig terecht gebruik is gemaakt van de extensieregeling zal gebruik gemaakt worden van het bekende en al in gebruik zijnde stroomdiagram. Het bestaande systeem van boeteclausules blijft van kracht.

2. Duidelijkheid over het zakelijk verkeer

Een belangrijk punt dat al vanaf het begin van de Alderstafel Eindhoven door de omwonenden is ingebracht is het gewenste profiel van Eindhoven Airport. Zeker nu veelvuldig gesproken wordt over de luchthavenprofielen van andere luchthavens in Nederland (met name Eindhoven en Lelystad, in relatie tot het "selectiviteitbeginsel" van Schiphol) is het van belang het standpunt van de regio actief uit te dragen. Ter illustratie van het gewenste profiel van Eindhoven Airport wordt verwezen naar hetgeen hierover is opgenomen in het Aldersadvies (75% van de vliegbewegingen naar zakelijke en combibestemmingen/25% van de vliegbewegingen naar zonbestemmingen). Hierover bestaat overeenstemming en is geen onduidelijkheid. De omwonenden en andere regionale partijen zullen op voorhand betrokken worden bij de gebruikte methodologie en de gehanteerde vraagstelling van het onderzoek om vast te stellen welk deel van het verkeer geldt als zakelijke en combibestemmingen. Het doel hiervan is om vast te stellen of dit gehanteerde onderzoek op een juiste wijze vaststelt of het feitelijke gebruik al of niet overeenkomt met het gewenste profiel zoals in het Aldersadvies is beschreven.

3. Geluidmonitoring

Door de groei van het aantal vliegbewegingen neemt het belang van objectieve geluidmetingen toe. Bovendien staat het ontbreken van een objectieve nulmeting een goede beoordeling van het effect van hinderbeperkende maatregelen in 2015 in de weg. Vanaf 1 september 2012 zullen in een nader te bepalen frequentie rapportages conform de aan de Alderstafel gepresenteerde Einomos rapportage plaatsvinden. Deze zullen aangevuld worden met "berekend" geluid versus "gemeten" geluid op jaarbasis per geluidmeetpaal. In eerste instantie zal dit geschieden voor het civiele verkeer. In overleg met het Ministerie van Defensie zal worden getracht zo snel mogelijk het Militaire verkeer in de jaarrapportages op te nemen. Deze rapportages en berekeningen zullen niet worden gebruikt voor handhaving. Handhaving op geluidbelasting vindt plaats op de reguliere wijze en dat betekent op basis van het berekende geluid uitgedrukt in Ke.

4. Milieuwinst en gebruiksmogelijkheden

Een belangrijk punt voor de omwonenden is de mogelijke verdeling van 'milieuwinst' die bereikt wordt door bijvoorbeeld de inzet van stillere vliegtuigen en maatregelen in de exploitatie. Maatgevend is de geluidsruimte die hoort bij het oppervlak van de 35 Ke zone. Zowel de luchthaven als de omwonenden hebben de sterke voorkeur om daarop te doen handhaven. Tevens zijn beide partijen bereid om een afspraak te maken over een verdeling van eventueel te behalen milieuwinst, omdat deze voor beide partijen

– exploitant en omgeving – voordelen biedt. Een eerste verdeling van de eventuele milieuwinst zal worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015. Tijdens deze evaluatie zal worden bezien of er al milieuwinst is opgetreden in de eerste fase of naar verwachting zal optreden in de periode tot 2020. Ook zal dan worden nagegaan hoe (in Ke, Lden, aantallen of anderszins) die kan worden verdeeld tussen de omgeving en de luchthaven, zodat beide partijen daar op gelijke wijze voordeel bij hebben (fifty-fifty).

In 2013 en 2014 geldt voor de gebruiksmogelijkheden het navolgende: In 2013 zal een zogenaamd “dubbelslot” gelden voor het maximale gebruik van Eindhoven Airport. Dit betekent dat voor het aantal vliegbewegingen een maximum zal gelden van 28.050. Het hierbij behorende oppervlak van de 35 Ke zone bedraagt 5,5 km² zonder meteomarge en met afkap. In 2014 zal binnen het geldende maximale geluidoppervlak van de 35 Ke zone van 6,0 km² (zonder meteomarge en met afkap) geen maximum gelden voor het aantal vliegbewegingen. De milieuwinst, zoals hierboven omschreven, zal voor de evaluatie van 2015 worden geagendeerd.

5. Bescherming weekend

De BOW heeft aangegeven mogelijkheden te zien om de gewenste bescherming van de omwonenden tegen extra geluidsoverlast gedurende het weekend te bereiken, door de extra groei van het vliegverkeer voornamelijk te laten plaatsvinden op de doordeweekse dagen en de openstellingstijden gedurende het weekend te beperken. In 2013 en 2014 kan deze bescherming worden gerealiseerd via de volgende afspraken:

1. De home carrier zal een maximum van 3 vliegtuigen stationeren die gebruik maken van de beperkte landingsmogelijkheden tussen 23.00 en 24.00 uur. Eén en ander zoals beschreven onder punt 1;
2. Een maximaal aantal vliegbewegingen van gemiddeld 74 op jaarbasis op de zondagen in 2013 (66 vliegbewegingen in 2012 + 8 extra in 2013);
3. Een maximaal aantal vliegbewegingen van 78 op jaarbasis op de zondagen in 2014 (66 vliegbewegingen in 2012 + 8 extra in 2013 + 4 extra in 2014). De luchthaven zal dit punt nader onderbouwen;
4. Geen vliegbewegingen voor 08.00 uur op zaterdag en zondagen. Dit houdt in dat de luchthaven in het weekend open is vanaf 08.00 uur tot 23.00 uur met de mogelijkheid van 3 slots voor landende toestellen tussen 23.00 en 24.00 uur. Voor de andere dagen van de week geldt dat de luchthaven open is van 07.00 uur tot 23.00 uur met de mogelijkheid van 3 slots voor landende toestellen tussen 23.00 en 24.00 uur.

In een nieuwe werkgroep van de Alderstafel waar naast de luchthavenexploitant en de omwonenden ook de homecarrier zitting heeft, zal getracht worden tot innovatieve maatregelen te komen om de hinder gedurende de week- en weekenddagen te beperken. Deze maatregelen zullen door de werkgroep worden beoordeeld op nut en haalbaarheid en ingebracht worden aan de Alderstafel. Deze maatregelen kunnen gaan over aantallen vliegbewegingen, vliegschema's, routeoptimalisaties, vliegtuigtypes of andere maatregelen waarvan kan worden verwacht dat die in enige vorm bijdragen aan hindervermindering in het weekend en/of op de overige dagen van de week. Deze werkgroep rapporteert aan de Alderstafel en de bevindingen zullen worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015.

6. Herijking in 2015

De bovenstaande punten kunnen worden toegevoegd aan de evaluatie van de ontwikkeling van Eindhoven Airport aan de Alderstafel in 2015. Op basis van deze evaluatie kan worden besloten of en hoe deze punten te implementeren in de fase tot 2020 en zullen de omwonenden zich na een eigenstandige afweging uitspreken over hun steun aan de op deze manier “verrijkte” tweede fase zoals genoemd in het Aldersadvies.