

# Agendapunt 8

Beraad Vlieghinder moet minder (BVM2)

Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL)



1

## BVM2

Beraad waaraan deelnemen:

- 10gebodenvoorEA
- Geen Vluchten na Elven (GVNE)
- BOW
- BMF

Doel:

- Gezamenlijk de regio en de landelijke politiek wakker schudden en bij de les houden
- Terugdringen van de door luchtverkeer veroorzaakte hinder (geluid, toxische emissies, klimaatschade)



2

## LBBL

Beraad van de bewonersorganisaties van zes luchthavens in Nederland: Schiphol, Rotterdam, Eelde, Lelystad, Eindhoven, Maastricht

Doel:

- Stoppen van de groei van de luchtvaart in Nederland
- De politiek doordringen van de noodzaak hiervan



3

## Stellingname LBBL

- De regering moet zorgen voor forse afname van hinder als gevolg van luchtvaart en prioriteit geven aan de bescherming van milieu, gezondheid en klimaat
- Net als alle ondernemingen in Nederland, moeten ook luchtvaartmaatschappijen hun CO<sub>2</sub>-uitstoot terugdringen
- Op vliegtickets en vliegtuigbrandstof moeten met spoed dezelfde belastingen geheven worden als bij andere vormen van vervoer zoals trein, bus en auto
- In het kader van de internationale bereikbaarheid moeten comfortabele treinverbindingen tegen concurrerende prijzen een prominente plaats krijgen, zodat veel korte Europese vluchten kunnen vervallen



4

## Demonstratie 23 juni 2018



## Manifest BVM2

- 1) Eindhoven Airport moet zich gedragen als een nutsbedrijf ten dienste van de ontwikkeling van de regio in brede zin. Groei en economisch resultaat zijn daarbij geen doel in zichzelf, maar dienen altijd in balans te worden gebracht met de leefomgeving waarin de luchthaven opereert.



## Manifest BVM2

- 2) De hinder bij het in 2020 te bereiken aantal van 43.000 civiele vliegbewegingen en de daarbij te gebruiken geluidsruimte van 11 km<sup>2</sup> is het maximaal aanvaardbare.
- 3) Indien echter de totale milieubelasting afneemt door stillere en schonere vliegtuigen of door een minder overlast-gevende verdeling van vliegbewegingen over de week zal 50% van deze milieuwinst als minder vliegbewegingen aan de omwonenden ten goede komen en mag 50% voor extra vliegbewegingen worden benut.



7

## Manifest BVM2

- 4) Vanaf 2020 vinden er geen geplande landingen meer plaats na 23.00 uur. Evenzo vertrekken er dan in het weekend geen vliegtuigen voor 08.00 uur, en door de week niet voor 07.00 uur.
- 5) Er moet blijvend worden gestreefd naar routeoptimalisatie, die de overlast voor omwonenden minimaliseert.
- 6) De beschikbare vliegcapaciteit moet selectiever worden benut. Er moet worden gestuurd op voorrang voor zakelijke en sociaal-maatschappelijke vluchten.



8

## Manifest BVM2

- 7) Er wordt naar gestreefd om de internationale vervoersvraag zoveel mogelijk per trein af te wikkelen. Daartoe moeten de kwaliteit van het railnet en de internationale verbindingen verbeterd worden.
- 8) Het verkeer naar en van de luchthaven vindt zoveel mogelijk per bus of taxi plaats. De omringende wijken en omwonenden worden beschermd tegen verkeers- en parkeeroverlast zonder extra lasten in welk opzicht dan ook.



9

## Manifest BVM2

- 9) Civiele en militaire geluids- en milieugegevens worden voor het publiek op transparante wijze toegankelijk.
- 10) Economisch nadeel dat door omwonenden wordt geleden als gevolg van de groei van Eindhoven Airport na 2009 moet worden gecompenseerd door de overheid of door Eindhoven Airport zelf.



10

## Manifest BVM2

- 11) Eindhoven Airport zet zich binnen de nationale en internationale verhoudingen zo sterk mogelijk in om luchtvervuiling en klimaateffecten door vliegtuigmotoren terug te dringen. Zuivering en fiscalisering van vliegtuigbrandstoffen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.
- 12) Defensie streeft naar stillere vliegtuigen en programmeert zijn vluchten zo vriendelijk mogelijk voor de omgeving. De ongebruikte militaire gebruikruimte zal niet worden omgezet in ruimte voor extra civiele vliegbewegingen.



11

## Groei moet verdiend worden

- We hanteren de 50 – 50% regeling:
  - ✓ de helft van de winst door technologische ontwikkelingen komt ten goede aan de luchtvaart, de helft aan de omgeving
- Hierover willen we vooraf afspraken maken
- In 2030 kunnen vliegtuigen circa 6 dB stiller zijn dan nu
- In 2030 moet dus op bijna alle punten rond de luchthaven de geluidsbelasting minstens 3 dB Lden minder zijn dan die is in 2020 (of een andere invulling die op hetzelfde neerkomt)



12

## Groei moet verdiend worden

- De luchtvaartsector schermt zelf met een reductie van het brandstofgebruik van 1,5% per jaar, dus 15% in de periode van 2020 tot 2030
  - ✓ (vervanging van A320 door A320NEO, of een vergelijkbare vervanging bij andere merken, scheelt ongeveer 15%)
- De CO<sub>2</sub>-uitstoot is ruwweg evenredig met de hoeveelheid gebruikte brandstof
- De hoeveelheid in 2030 op Eindhoven Airport getankte brandstof mag dus maximaal 0,93 van de hoeveelheid in 2020 op Eindhoven Airport getankte brandstof zijn



13

## Groei moet verdiend worden

- Het is nu al mogelijk om 50% Gas-to-Liquid brandstof (GTL) bij te mengen in gewone kerosine. Alternatieven zijn of worden bio-kerosine en Power-to-Liquid technieken.
- Het zwavel- en benzeengehalte in op Eindhoven Airport getankte kerosine mag dus in 2030 maximaal 0,75 van het gehalte in 2020 zijn
  - ✓ (afhankelijk van de technische ontwikkelingen kan dit nog worden aangescherpt)



14