

Kanttekeningen, feiten, conclusies en aanbevelingen BOW bij het advies van de heer Alders

september 2010

Het is inmiddels de gewoonte dat BOW op gezette tijden haar standpunten ten aanzien van lopende ontwikkelingen rond de luchthaven in informatiebrieven aan gemeenteraden, leden en andere geïnteresseerden weergeeft. Deze rondzendbrief betreft het advies dat de heer Alders heeft uitgebracht ten aanzien van de toekomstige ontwikkelingen van de civiele en militaire activiteiten op het luchtvaartterrein Eindhoven.

Het is plezierig te kunnen constateren dat verschillende gemeenteraden tijdens de afgelopen zomermaanden al standpunten hebben ingenomen die in hoge mate met die van BOW overeenstemmen. In het kader van de nog komende discussies lijkt het ons als deelnemers aan de Alderstafel echter belangrijk om, onder meer als inkleuring van onze positie, via een aantal kanttekeningen en het benoemen van feiten nog wat diepgaander op een negental belangrijke punten in te gaan.

Tenslotte zullen wij het standpunt van BOW in dit stadium van het advies en onze medewerking aan het vervolg trachten te formuleren.

Kanttekeningen en feiten

1) De samenstelling van de Alderstafel

De Alderstafel is zo samengesteld dat de economische belangen veel zwaarder vertegenwoordigd zijn dan de zorg voor het milieu en voor het woon- en leefklimaat in de omliggende gemeenten.

Sinds 2000 heeft Eindhoven Airport zich in goede harmonie met de regio kunnen ontwikkelen van een klein vliegveld tot een florierende luchthaven. Basis onder deze ontwikkeling was de Regionale Overeenkomst, een privaatrechtelijke overeenkomst die is ondertekend door Eindhoven Airport, de provincie Noord Brabant, de gemeenten Eindhoven, Best, Eersel, Oirschot en Veldhoven, de Brabantse Milieufederatie (BMF) en de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW). Deze Overeenkomst is in 2000 tot stand gekomen, in 2003 met instemming van alle partijen vernieuwd en geldig tot 2015. Overleg over deze Overeenkomst wordt gevoerd door alle betrokken partijen, verenigd in GLOBE (gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven)

De opdracht die de heer Alders in 2008 van het Kabinet kreeg was om van de 580.000 vliegbewegingen die tot 2020 op Schiphol werden voorzien er 70.000 uit te plaatsen naar regionale luchthavens, waarbij concreet gedacht werd aan Eindhoven (35.000 vliegbewegingen) en Lelystad (35.000 vliegbewegingen). Dit omdat met de partijen rond Schiphol overeengekomen was dat Schiphol niet meer dan 510.000 vliegbewegingen zou accommoderen.

De partijen die door de heer Alders voor overleg over deze uitplaatsing werden uitgenodigd, waren

- Eindhoven Airport en haar aandeelhouders: Schiphol, de provincie Noord Brabant en de gemeente Eindhoven
- het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
- de Stichting Brainport
- de Brabants Zeeuwse Werkgeversorganisatie
- BOW en de BMF
- het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Defensie

- Eén vertegenwoordiger van alle omliggende ("klachten") gemeenten (Veldhoven, Eersel, Best, Oirschot, Son en Breugel)

Terwijl in GLOBE de vertegenwoordigers van de milieupartijen en de "klachtengemeenten" 6 van de 9 plaatsen bezetten, is deze verhouding aan de Alderstafel teruggebracht tot 3 van de 12. Op deze manier is bereikt dat het economische belang in de discussies aan de Alderstafel de meeste nadruk zal krijgen en daarmee is de naar onze mening harmonieuze en succesvolle balans en samenwerking tussen leefomgeving, milieu en economie verbroken.

2) Het "afvoerputje" van Schiphol

Er wordt alles aan gedaan om de indruk te vermijden dat Eindhoven als "afvoerputje" van Schiphol zou moeten dienen. Er zijn echter voldoende aanwijzingen dat dit een illusie is, voornamelijk om de regio te gerieven. In werkelijkheid blijft het verplaatsen van overlast en hinder van Schiphol naar Eindhoven het leidende thema: het is de reden van het bestaan van de Alderstafel en van de samenstelling ervan en bepaalt het tijdschema en de aantallen extra vliegbewegingen.

Van meet af aan hebben de regionale partijen gezegd dat Eindhoven niet zou moeten functioneren als afvoerputje van Schiphol, maar dat de ontwikkeling van de luchthaven moest passen binnen de behoeften van de regio, met name het zakelijk vliegverkeer. Na enige druk is dit uitgangspunt inderdaad door de heer Alders geadopteerd en heeft geleid tot de ontwikkeling van een "Ruimtelijk Economische Visie" en een businessplan van Eindhoven Airport. Deze bevatten helaas vele speculatieve elementen en keuzes die als feiten in het advies zijn vermeld, maar waarover aan de Alderstafel vaak weinig of geen overeenstemming bestond. Hoe dan ook, het resulterende "businessplan" van Eindhoven Airport leidde tot een extra aantal vluchten van 25.000 in 2020, waarbij in het uiteindelijke advies nog wat reserve werd ingebouwd. Dit past "toevallig" wel heel erg goed bij de oorspronkelijke opdracht aan de heer Alders, die gebaseerd was op de behoefte van Schiphol.

Gaande het overleg aan de Alderstafel werd duidelijk dat de economische crisis een enorme afname van het aantal vliegbewegingen op Schiphol tot gevolg had. Dit was voor de landelijke politiek een reden om te vragen om een bijgestelde prognose van de ontwikkelingen op Schiphol. Deze prognose is uitgevoerd geheel volgens de traditie van de aan de luchtvaart gelieerde personen en organisaties: binnen een enorm breed scala aan mogelijke voorspellingen werden drie scenario's gemaakt, respectievelijk gebaseerd op een jaarlijkse groei van het luchtverkeer van 1%, van 1.5 % en van 2% (zwak/matig/krachtig economisch herstel). De scenario's met een jaarlijkse groei van 1.5% en 2% werden gekozen, dit ondanks het feit dat de jaarlijkse groei van Schiphol in de periode van 2000 tot 2008 (dus vóór de crisis) slechts 0.4% bedroeg. In de prognose wordt gesteld "dat er op enig moment de komende vijf à tien jaar er behoefte zal zijn aan additionele luchthavencapaciteit". Dus moet er nu een "afvoerputje" in gereedheid worden gebracht. Ook hier is de graag gebruikte argumentatie dat de behoefte van de regio leidend zou zijn, als het er op aan komt, onmiddellijk verdampt.

3) Het regionale bod

De regionale partijen hebben na een half jaar overleg eensgezind een totaalpakket van 10 ijkpunten geformuleerd. Hiervan is het voor de omgeving meest essentiële punt (de maximale geluidsbelasting) als enige niet gehonoreerd.

De regionale partijen hebben in juni 2009 desgevraagd een toetsingskader voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport geformuleerd, waarin al deze partijen zich konden vinden. Dit "regionale bod" bevat 10 punten, waarvan punt 5 voor BOW, de BMF en de omliggende gemeenten cruciaal is: **Een maximale totale geluidsruimte (militair + civiel) van 9 km²**, waarbinnen het civiele aandeel kan groeien tot 6 km².

Binnen die randvoorwaarde waren deze partijen (BOW, BMF, en de omliggende gemeenten behalve Eindhoven) bereid aanzienlijk te bewegen ten opzichte van hun oorspronkelijke uitgangsposities. Het is opmerkelijk dat van de tien punten in het regionale bod, ook wel "ijkpunten" genoemd, dit punt als enige in het uiteindelijke advies niet is gehonoreerd. Gaande het proces is het oorspronkelijke punt 5 geleidelijk "verdund" tot een formulering die door BOW, de BMF en de "klachtengemeenten" niet meer werd gedragen. Bij deze formulering is niet de totale omvang van de "hindercontour" van civiel + militair (die de omvang van de totale hinder voor de bevolking aangeeft) doorslaggevend, maar alleen de omvang van de civiele contour! De formulering luidt:

"Er is in de regio draagvlak voor 6 km² voor civiel medegebruik. Gelet op de bereidheid bij het ministerie van Defensie om de regionale businesscase mogelijk te maken, is er ruimte voor volledige realisatie van de businesscase nadat met het ministerie van Defensie bevredigende afspraken zijn gemaakt."

Opmerkelijk is dat de businesscase van Eindhoven Airport plotseling verheven is tot "regionale businesscase". Deze is echter opgesteld door Eindhoven Airport en is door de Alderstafel nooit vastgesteld of geaccodeerd, laat staan verheven tot "regionale businesscase". Wat verder "bevredigende" afspraken met Defensie zijn en voor welke partijen aan de Alderstafel dat dan moet gelden, wordt volledig in het midden gelaten.

Van de negen wel gehonoreerde ijkpunten heeft er één betrekking op de "verduurzaming" van Eindhoven Airport (op zich een prijzenswaardig uitgangspunt), één op hinderbeperkende maatregelen (waarbij onduidelijk is welk percentage van de toename van de hinder ongedaan zal worden gemaakt), één op het zakelijk vliegverkeer (gekoppeld aan de vage aanduiding "Brainportbestemmingen") en zijn de andere punten vooral bedoeld om de economische ambities van een aantal vertegenwoordigers aan de Alderstafel te bevredigen ("spiegeltjes en kraaltjes").

4) De geluidsruimte

Er worden uitgebreide fantastische sommetjes gemaakt met een geluidsruimte die niet meer bestaat (recente uitspraak Raad van State), terwijl een deel van de feitelijk ongebruikte (incidentele reserve) geluidsruimte van Defensie (stilte) wordt overgeheveld naar Eindhoven Airport om wel te worden gebruikt (herrie).

In de opdracht aan de heer Alders staat een totale geluidsruimte (civiel + militair) genoemd van 22.2 km². Dit was de ruimte die in 2007 genoemd werd in de aanwijzing van het luchtvaartterrein Eindhoven. Deze is echter in 2009 door de Raad van State vernietigd, omdat Defensie haar geluidsruimte niet kon onderbouwen. Er is door de Raad van State een voorlopige voorziening getroffen die voor de civiele geluidsruimte gebaseerd is op het gebruik van 2007 plus 12.5% (dit levert 4.1 km²) en voor het militaire deel het gebruik van 2007 + 5% + een squadron F16's gedurende een half jaar (dit levert 12.97 km²). Als we deze twee geluidsruimtes combineren, komen we op ongeveer 16 km². Dit gegeven wordt door de heer Alders terloops in het advies gemeld, maar verder volledig genegeerd!!

De businesscase van Eindhoven Airport komt neer op 25.000 extra vliegbewegingen, waarvan er meer dan nu aan de randen van de dag plaatsvinden, dus aanzienlijk zwaarder meetellen in de geluidsbelasting. Dit geeft samen met de huidige 18.000 vliegbewegingen een geluidsruimte van 9.3 km² (zonder meteomarge en met drempelwaarde, 10.8 km² met meteomarge en zonder drempelwaarde). Om deze groei mogelijk te maken, heeft Defensie toegezegd een deel van haar activiteiten, en wel het mogelijke gebruik van de vliegbasis Eindhoven door een squadron F16's gedurende een half jaar, te verplaatsen naar een andere vliegbasis. Dit levert een geluidsruimte op van 8.56 km², die wordt overgeheveld naar civiel. De overblijvende militaire geluidsruimte is dan 12.4 km² en de totale geluidsruimte 21.3 km².

De civiele geluidsruimte van 10.8 km² is wel heel ruim bemeten, omdat de berekeningen hiervan zijn gebaseerd op de huidige vlootmix, waarbij voorbijgegaan wordt aan het gegeven dat moderne vliegtuigen steeds stiller worden (dit was een van de overwegingen bij de bestaande Regionale Overeenkomst, waarvan Eindhoven Airport en de omgeving hebben geprofiteerd). Dit betekent dat in de toekomst de deur open gezet kan worden voor in totaal meer dan 43.000 vliegbewegingen of dat een groter deel van deze vliegbewegingen vroeg in de ochtend en laat in de avond kan plaatsvinden (ook op zaterdag en zondag, want dit maakt voor de berekeningen geen verschil).

De toezegging van Defensie (waaraan overigens een prijskaartje van 22 miljoen euro hangt, wat voor het overgrote deel door de belastingbetaler moet worden opgebracht) komt er op neer dat geluidsruimte die bijna nooit (op zijn meest 1 keer per 5 jaar) werd gebruikt nu wordt ingeruild tegen daadwerkelijke herrie, iedere dag, ook in het weekend. Tel uit je winst, zeker omdat de vliegbasis Eindhoven ook in de toekomst nog steeds gebruikt kan worden door een squadron F16's gedurende een half jaar (maar de helft van deze "activiteit" wordt namelijk overgeheveld). Het heeft er alle schijn van dat een deel van de geluidsruimte dat door Defensie bij de Raad van State niet gemotiveerd kon worden nu gauw wordt overgeheveld naar de burgerluchtvaart.

Hoe dan ook berekeningen, sommetjes en redeneringen waarbij reserveruimtes (bedoeld voor incidenteel gebruik) voor dagelijks gebruik worden ingezet en daarmee een zware reële belasting voor de omgeving meebrengen, zonder dat dit zichtbaar wordt, zijn niet acceptabel en zijn ongeloofwaardig. Er zijn ten aanzien van deze problematiek creatievere (en goedkopere) oplossingen te bedenken. Aan het eind van deze rondzendbrief wordt een mogelijke suggestie hiervoor gegeven.

5) De businesscase van Eindhoven Airport

Onder het mom van het belang voor zakelijk vliegverkeer wordt de deur wagenwijd open gezet voor vakantiegangers van buiten de regio. Er wordt een keuze gemaakt voor een base van een home carrier, waarmee de (relatieve) rust in het weekend wordt opgeofferd.

Geheel volgens de traditie van de luchtvaart zijn door Eindhoven Airport drie scenario's gemaakt: een passief scenario ("gevaar voor een faillissement van de luchthaven"; dat moet je dus niet willen), een vrije markt scenario ("we worden een speelbal van de luchtvaartmaatschappijen"; ook dat moet je niet willen) en een gecontroleerde ontwikkeling (klinkt goed). Uiteraard werd door Eindhoven Airport gekozen voor de "gecontroleerde" ontwikkeling, die er grofweg op neer komt dat de huidige situatie wordt opgeschaald naar meer vliegbewegingen. Dit alles met de bewering dat een vliegveld noodzakelijk is voor de realisatie van de ambities van de "Brainport". Ons commentaar daarop is dat deze relatie op zijn minst twijfelachtig is, omdat een aantal grote bedrijven in de regio aangeeft dat hun personeel voor zakelijk verkeer niet van prijsvechters gebruik maakt. Bovendien is er in het voortraject onderzoek verricht waaruit duidelijk bleek dat de daadwerkelijke behoefte van de industrie aanzienlijk lager is dan waarmee geschermd wordt. Als argumentatie wordt verder uitgebreid gezwaaid met een wensenlijstje van zakelijke en combi bestemmingen, die in de praktijk door prijsvechters als Ryanair zullen worden ingevuld. Op deze vluchten wordt door Eindhoven Airport zo weinig winst gemaakt dat om het vliegveld rendabel te houden een groot aantal vluchten door charters naar zonbestemmingen moet worden toegevoegd (ongeveer een kwart van het totaal).

Langs deze weg wordt beredeneerd dat om het vliegveld enig nut te laten hebben voor zakelijk vliegverkeer van en naar de regio, we maar moeten accepteren dat meer dan driekwart van de passagiers vakantiegangers zijn, die ook nog voor twee derde van buiten de regio komen.

Dat dit allemaal ten koste gaat van het woon- en leefklimaat in deze regio (een van de meest belangrijke en onderschatte voorwaarden voor een "Brainport" omgeving!), moeten we maar voor

lief nemen. Markant gegeven in dit geheel is dat de behoefte aan regionaal zakelijk vliegverkeer in 2020 geschat wordt op 580.000 passagiers per jaar, maar een dergelijke onderbouwing van dit getal is nergens te vinden en ook dit gegeven staat op gespannen voet met eerdere, niet in het advies vermelde, onderzoeksresultaten.

In de businesscase wordt een keuze gemaakt voor een base met voorlopig 4 vliegtuigen van een home carrier. De argumentatie dat een dergelijke base nodig zou zijn is uiterst zwak en gaat voorbij aan het feit dat Eindhoven Airport – volgens eigen zeggen – nu al "nee" moet verkopen aan verschillende luchtvaartmaatschappijen die graag meer willen vliegen. Vestiging van een base betekent dat voorlopig (tot 2015) vier vliegtuigen vroeg in de morgen opstijgen en laat in de avond landen, ook op de zaterdag en de zondag. Weliswaar zal Eindhoven Airport "inzetten" op het ontzien van de zondag voor 8:00 uur, maar enige zekerheid wordt niet geboden.

6) Fasering van de groei en tussentijdse evaluatie

Om aan de bestuurders een gevoel van blijvende invloed te geven, werd de groei van Eindhoven Airport in twee fasen gesplitst, met een tussentijdse evaluatie van de eerste fase. De huidige criteria voor deze evaluatie zijn zo zacht, dat de tweede fase gewoon zal doorgaan.

Omdat het in de loop van de discussies duidelijk werd dat voor een groei tot 43.000 vliegbewegingen (een geluidsruimte van 10.8 km²) in 2020 geen voldoende draagvlak bestond en dat een aantal partijen had aangegeven dat – binnen een maximale totale geluidsruimte van 9 km² (militair + civiel) – een civiele geluidsruimte van 6 km² acceptabel was, is door de heer Alders voorgesteld de groei van Eindhoven Airport te laten gebeuren in twee fasen: een eerste fase tot 2015, waarin maximaal 10.000 extra vliegbewegingen zouden uitgevoerd (tot een totale civiele geluidsruimte van 6 km²), en een tweede fase tot 2020, waarin er nog eens 15.000 extra vliegbewegingen zouden bijkomen (resultierend in een totale civiele geluidsruimte van 10.8 km²). De tweede fase zou pas ingaan nadat een evaluatie van de eerste fase had plaatsgevonden.

De criteria die bij de evaluatie een rol spelen, zijn niet de 10 regionale ijkpunten, maar een set van vier, die zo zacht geformuleerd zijn dat er vrijwel zeker aan voldaan zal zijn:

1. Businesscase van Eindhoven Airport: het marktaandeel binnen de eigen "catchment area" moet even snel stijgen als het aantal toegevoegde vliegbewegingen (dit is bijna automatisch zo), verder wordt getest of 75% van de vliegbewegingen een zakelijke of combi bestemming hebben (niet of het aandeel zakelijke passagiers voldoende groot is).
2. Hinderbeperking: een vergaarbak van op zich zinvolle maatregelen, maar er wordt geen melding gemaakt over het beoogde kwantitatieve effect hiervan.
3. Duurzaamheid en leefbaarheid: CO₂ reductie luchthaven (dus niet het vliegen zelf), één loket klachtenafhandeling, monitoring hinderbeleving en intentieovereenkomst landzijdige bereikbaarheid.
4. Verplaatsing militaire functie: getoetst wordt alleen de intentieovereenkomst.

De indruk wordt gewekt dat de evaluatie tot gevolg zou kunnen hebben dat de tweede fase niet gaat plaatsvinden, maar hier bedriegt de schijn. Los van de boterzachte formulering van de evaluatiecriteria worden in het advies nog allerlei slagen om de arm gehouden.

Zoals het advies nu geformuleerd is betekent ja zeggen tegen de eerste fase op voorhand dus ook al ja zeggen tegen de tweede! Voor deelname aan de verdere uitvoering is duidelijkheid daaromtrent geboden.

7) De Regionale Overeenkomst

Gepoogd wordt de huidige privaatrechtelijke afspraken tussen de omgeving en Eindhoven Airport overboord te gooien en alleen de voorstanders van het advies verder mee te laten praten.

In de aanbiedingsbrief aan het kabinet stelt de heer Alders dat het advies de huidige Regionale Overeenkomst vervangt, wat de consequentie zou zijn van de steun van partijen voor de eerste fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Nadat in de brief gemeld wordt dat het advies één en ondeelbaar is, wordt gesteld dat de uitvoeringsorganisatie behorend bij het overeengekomen maatregelenpakket een bredere samenstelling kent en het GLOBE-overleg vervangt.

Het is typerend dat deze stellingen niet voorkomen in het advies maar alleen in de persoonlijke aanbiedingsbrief van de heer Alders. Recente oriënterende gesprekken met de heer Alders duiden erop dat het de bedoeling is dat deze stellingen rond het functioneren van GLOBE wel degelijk onderdeel uit gaan maken van zijn voorstellen (voorlopig op persoonlijke basis) voor de daadwerkelijke uitvoering van het advies. Het lijkt BOW dat deze beslissingen slechts het Regionaal Overleg (GLOBE) aangaan, waaraan de vertegenwoordigers deelnemen die hun handtekening onder de Regionale Overeenkomst hebben gezet.

De visie die op dit moment wordt uitgedragen is dat alleen de partijen die zich gecommitteerd hebben aan de eerste fase van de businesscase mogen meedoen met de evaluatie hiervan. De vertegenwoordiger van de "klachtengemeenten" heeft gemeld dat er bij zijn achterban geen steun aanwezig is voor de tweede fase van de businesscase, maar wel voor de eerste. Hier wint de wens van de bestuurder om aan tafel te blijven zitten het van het besef dat de tweede fase onontkoombaar zal zijn, omdat de evaluatie van de eerste fase niet erg veel voorstelt.

Overigens hebben inmiddels de raden van deze gemeenten hier over gesproken. Veldhoven heeft daarbij het voortouw genomen en een kritische motie unaniem aangenomen. De andere "klachtengemeenten" zijn gevolgd. **De moties van de verschillende raden zijn nagenoeg eensluidend. Overal wordt het gemis aan draagvlak voor de uitvoering van de totale businesscase van EA benadrukt, evenals de grens van 9 km² totale geluidsruimte als basis voor een duurzame ontwikkeling. Zij steunen de eis tot een gematigder gebruik in de weekends.** De consequenties van deze uitspraken voor de deelname aan de tweede fase en de condities zijn onduidelijk.

De positie van de "klachtengemeenten" wat de beoordeling van het advies betreft blijkt dus nu in grote lijnen te vergelijken met die van BOW en de BMF. Ook deze organisaties hebben gezegd het advies niet te steunen, maar hebben zich niet uitgesproken om aan het vervolg deel te nemen, omdat zij zich absoluut niet op voorhand willen verplichten via een onbetekenende evaluatie akkoord te gaan met de tweede fase. Een verheldering van deze merkwaardige situatie is gewenst, door eenduidig de deelname aan de eerste fase te koppelen of te ontkoppelen van de tweede. Woordspelletjes zijn hierbij niet gewenst.

Er lijkt een situatie te kunnen ontstaan dat 6 van de 9 partijen binnen GLOBE het niet eens zijn met het advies, dat immers één en ondeelbaar is. Deze realiteit wordt door de heer Alders niet aan zijn opdrachtgevers gemeld, evenmin als de mogelijke consequenties (bestuurlijk en juridisch) voor het vervolg van het proces. Het zou de stabiliteit binnen de regio en de ontwikkeling van Eindhoven Airport ten goede komen als er een nieuwe Regionale Overeenkomst gemaakt zou worden, waarin wel een goede balans tussen "people", "planet" en "profit" wordt gevonden.

Wat de overwegingen rond het voortzetten – in de een of andere vorm – van de Regionale Overeenkomst betreft, willen wij er op wijzen dat wij er niet van overtuigd zijn dat de regio erbij gebaat is de regie over haar toekomst en ontwikkeling in het verdere proces uit te blijven voeren onder voortdurende externe regie, die aan de Alderstafel zo nadrukkelijk zichtbaar is.

8) Werkgelegenheid

Het effect van Eindhoven Airport op de regionale economie en de werkgelegenheid wordt sterk overdreven. Alleen positieve effecten worden gemeld, negatieve worden verzwegen. Een analyse van de gegevens toont aan dat deze effecten getalsmatig niet of nauwelijks zijn onderbouwd.

Uitbreiding van Eindhoven Airport wordt voor een belangrijk deel gemotiveerd vanuit het belang voor de regionale economie en de werkgelegenheid. Dit belang wordt "aangetoond" met resultaten van onderzoeken, waarbij alles wat maar in positieve zin aan de luchthaven zou kunnen worden toegerekend wordt meegenomen en dubbeltellingen niet worden geschuwd. De resultaten van deze onderzoeken worden in het advies ook nog eens eenzijdig samengevat. Het is onmogelijk in te gaan op de details van alle onderliggende rapporten, daarom volstaan we met een illustratie van de gang van zaken aan de hand van een paar voorbeelden.

Eindhoven Airport zelf heeft ongeveer 30 fte personeel (omgerekend naar voltijdse banen) in dienst. Dit is geen factor van belang en moet dus bij een afweging tussen voordelen en nadelen niet te worden meegenomen. Hiernaast werken op het terrein van de luchthaven volgens Eindhoven Airport ruim 600 fte. Uit een door het bureau Stratagem in opdracht van GLOBE uitgevoerde enquête blijkt echter dat deze lang niet allemaal aan Eindhoven Airport kunnen of mogen worden toegerekend (bijvoorbeeld de brigade Koninklijke Marechaussee van 150 fte).

Vervolgens beschouwt men de "indirect achterwaartse werkgelegenheid" (taxi's, hotels e.d.). Deze bedraagt bij de huidige omvang van Eindhoven Airport volgens verschillende rapporten 130 – 150 fte. Deze getallen blijken gebaseerd te zijn op een schatting dat jaarlijks 60.000 toeristen hier een nacht in een hotel doorbrengen. Er zijn geen harde gegevens die dit bevestigen; het merendeel van de inkomende toeristen reist volgens uitlatingen van de regionale VVV juist rechtstreeks door naar onder meer Amsterdam. Als we desondanks dit (opgeklopte) getal van 60.000 geloven, komt dit er op neer dat een volledige arbeidsplaats (totale loonsom per jaar circa 40.000 euro) wordt opgebracht door 400 toeristen. Dit zou betekenen deze toeristen voor een overnachting zoveel geld uitgeven, dat hiervan 100 euro besteed kan worden aan loonkosten. Dit lijkt wel heel erg optimistisch geschat voor reizigers die in Eindhoven aankomen met prijsvechters zoals Ryanair. Zelfs als deze toeristen zo veel geld zouden uitgeven dat hiermee een noemenswaardig aantal arbeidsplaatsen zou kunnen worden gefinancierd, schept dit in veel gevallen geen nieuwe werkgelegenheid, maar leidt het tot een verschuiving van werkgelegenheid vanuit een andere plaats in de regio of in Nederland.

Tenslotte wordt geschermd met de "indirect voorwaartse werkgelegenheid" (bedrijven die zich hier gevestigd hebben omdat er een vliegveld ligt). Volgens verschillende rapporten bedraagt deze ruwweg 300 – 500 fte. In de rapporten zelf wordt al aangegeven dat deze getallen een grote mate van onzekerheid bevatten. Een telefonische enquête van het bureau Stratagem in 2007 bij een aantal grotere bedrijven in de regio gaf als resultaat dat geen enkel bedrijf of bedrijfs onderdeel in de regio Eindhoven was gevestigd vanwege de luchthaven. Het is duidelijk dat ook deze laatste categorie werkgelegenheid aanzienlijk overdreven wordt, terwijl ook hier onduidelijk blijft of het nieuwe economische activiteiten betreft of slechts een verplaatsing.

Groei van Eindhoven Airport zal volgens verschillende rapporten per 1.000.000 passagiers extra een hoeveelheid van circa 500 arbeidsplaatsen opleveren. Omdat bij deze berekeningen altijd het totaal van inkomende en uitgaande passagiers wordt genomen, gaat het om 500.000 reizigers per jaar. Elke reiziger zou in dit geval dus circa 40 euro moeten bijdragen aan de loonkosten van deze extra arbeidsplaatsen. Hoe dit bedrag kan worden opgebracht uit de vliegtickets, parkeergelden, heffingen en op het vliegveld gebruikte consumpties, na aftrek van alle kosten, wordt niet duidelijk. Het extra personeel van de luchtvaartmaatschappijen, dat in dit soort berekeningen ook wordt meegenomen, wordt meestal niet in de regio of in Nederland geworven en mag dus niet gebruikt worden als argument voor uitbreiding van het vliegverkeer op Eindhoven Airport.

Opmerkelijk is dat in de rapporten de negatieve effecten voor de regionale werkgelegenheid systematisch worden verzwegen. Zo wordt voorbijgegaan aan het feit dat alle passagiers die vanuit de regio een trip naar het buitenland maken, hun geld daar ter plekke uitgeven in plaats van hier. Als dit effect wordt meegenomen, is de luchthaven juist verliesgevend voor de regio dan wel de BV Nederland.

9) Tenslotte

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat het advies helaas kunstmatig geconstrueerd is in de richting van een vooraf gewenste uitkomst. Er mag echter geen twijfel aan bestaan dat BOW, als grondlegger van de huidige Regionale Overeenkomst, voorstander is van een goed beargumenteerde en gecontroleerde ontwikkeling van Eindhoven Airport, waarbij een goede balans bestaat tussen “people”, “planet” en “profit”. Hierbij dient het militaire gebruik van de luchthaven nadrukkelijk te worden betrokken. Het huidige proces aan de Alderstafel bevat echter teveel “valse noten”, zoals allerlei vage toezeggingen met betrekking tot de rust in het weekend en de openingstijden. Illustratief is in dit verband ook het gegoochel met geluidsruimte, beschikkingen en het noodzakelijke gebruik van de luchthaven door Defensie. Het is op zijn minst opmerkelijk dat het bevoegd gezag op de luchthaven (Defensie) met betrekking tot deze materie nu al twee keer achtereen door de rechter is teruggefloten.

Wij zijn ons er van bewust dat een deel van de militaire geluidsruimte bedoeld is om zelden voorkomende pieken in het gebruik op te vangen. De omgeving verdient echter een bescherming tegen het structurele “volvliegen” van deze ruimte, die wettelijk goed geborgd is. Uitgaande van de huidige Regionale Overeenkomst zou – in samenspraak met Defensie – een overlegorgaan moeten worden gevormd met een praktische, evenwichtige, werkbare en op harmonie gebaseerde samenstelling. Binnen een dergelijk overleg kunnen naar onze overtuiging oplossingen gevonden worden die zowel voor Eindhoven Airport, voor Defensie als voor de omgeving acceptabel zijn. Dit is aan de Alderstafel tot nu toe niet gelukt, omdat de doelstelling hiervan te weinig op de regio gericht was.

POSITIE BOW

Als besluit van deze rondzend / informatiebrief zouden wij graag willen stilstaan bij onze opstelling ten aanzien van de tweede fase van de Alderstafel die nu (september 2010) aan de orde is.

Preambule:

Wij hebben enige moeite met de brief van de Minister (VenW/DGLM-2010/1921) die de opdracht aan de heer Alders lijkt te geven om tot de uitvoering van het advies over te gaan. Om te beginnen, lijkt het ons enigszins merkwaardig dat hij dit doet namens de vertegenwoordigers van de regionale tafel. Eerlijkheidshalve hebben wij niet begrepen dat ons dat überhaupt is gevraagd! Mocht dit wel het geval zijn dan zouden wij zeker hebben gewezen op de wens om ook de mening van Kabinet en Tweede Kamer hieromtrent te weten. Om op voorhand al met maatregelen rond de uitvoering en de selectie van de daartoe bevoegde deelnemers te beginnen vinden wij niet correct. Het doet geen recht aan de meningen van minderheden (per slot van rekening denkt niet iedereen aan de tafel het zelfde en het gewicht van de deelnemers is onbepaald!) en het beperkt de mogelijkheden om deel te nemen aan het democratisch proces.

Een duidelijke positiebepaling door de "Regionale Tafel" in deze zaak lijkt ons op zijn minst noodzakelijk.

Als tweede algemene punt refereren wij naar een eerder gemaakte opmerking onzerzijds dat een verdere voortzetting van landelijke bemoeienis in een duidelijk regionale aangelegenheid ons niet helemaal duidelijk is. Wij herhalen er niet van overtuigd te zijn dat de regio erbij gebaat is de vormgeving van haar toekomst en ontwikkeling in het verdere (uitvoerings)proces te blijven uitvoeren onder voortdurende externe regie, die aan de Alderstafel zo nadrukkelijk zichtbaar is.

Ook hier zou een duidelijke positiebepaling van de "Regionale Tafel" volgens ons gewenst zijn.

Inhoudelijke positiebepaling BOW:

Het zal uit bovenstaande commentaar in 9 punten duidelijk zijn geworden dat wij als BOW grote problemen hebben met het advies van de heer Alders. Deze problemen zijn niet slechts procedureel doch ook inhoudelijk. Beide aspecten zijn in deze 9 punten aan de orde gekomen.

Bij de vraag of BOW haar kennis en kunde in het vervolgtraject wil en kan inzetten spelen een aantal belangrijke afwegingen een rol. Wij hebben deze afwegingen en onze visie op het advies in hoofdlijnen weergegeven in voor de regio gebruikelijke termen, omwille van de duidelijkheid, zodat daar geen misverstand over kan ontstaan.

- BOW heeft **kennis genomen** van de opdracht van het kabinet aan de heer Alders om overleg te voeren met de regio over het draagvlak voor een uitbreiding van de civiele component op het luchtvaartterrein Eindhoven. Wij hebben vervolgens kennis genomen van het recente advies (d.d. 22/6/2010) om in twee stappen het civiele gebruik te verruimen met 25000 extra vliegbewegingen,
- BOW **is van mening** dat in dit advies een afweging zichtbaar moet zijn tussen de duurzaamheid-componenten te weten: economische voordelen (profit), hinder in de leefomgeving (people) en het milieu (planet) en dat het voorstel een aanvaardbare balans tussen deze componenten zou moeten bevatten,

- BOW merkt op dat:
 - het de heer Alders helaas tot nu toe niet is gelukt deze aanvaardbare balans te vinden in een door alle belanghebbenden gedragen voorstel
 - voor BOW alleen de gezamenlijke *structurele meerjarige* geluidsruimte (waarbij de belasting met incidenteel gebruik gedurende korte perioden een aparte behandeling krijgt) van militair en civiel ter zake doet (zie figuur)
 - het definiëren van een dergelijke structurele meerjarige geluidsruimte aanzienlijke financiële besparingen biedt en meer zekerheid geeft voor bestemmingsplannen en woningbouwlocaties
 - dat een grootte van 9 km² voor deze totale structurele geluidsruimte voor BOW de realistische limiet voor een duurzame ontwikkeling voor civiel en militair gebruik vertegenwoordigt
 - de verdeling van deze 9 km² totale structurele geluidsruimte in een civiele en militaire bijdrage vanuit hinder-oogpunt voor BOW niet relevant is
 - bij BOW geen draagvlak is voor de realisatie van de gehele business case van Eindhoven Airport
 - BOW blijft aandringen op een beperkte geluidsbelasting in de weekend-dagen, bij voorkeur uitgedrukt in Lden of Kosten eenheden
 - deze conclusies, volgens uitspraken ter zake, vrijwel naadloos worden gedeeld door de Brabantse Milieu Federatie (BMF) en de "klachtengemeenten" Veldhoven, Eersel, Best, Son en Breugel, Oirschot en Sint-Oedenrode die aan de Alderstafel vertegenwoordigd worden door Veldhoven
 - BOW het standpunt huldigt dat, zolang de status van het advies nog in de uitwerkingsfase verkeert, zij niet in haar democratische en juridische rechten en plichten wil worden belemmerd
 - de begeleiding van de ontwikkeling van Eindhoven Airport bij voorkeur dient te geschieden door een door de regio gedragen uitvoeringsorganisatie
 - met erkenning van bovenstaande opmerkingen en standpunten zij haar kennis en kunde graag zal blijven inbrengen bij de verdere uitwerking.

