

Donderdag 7 januari heeft online de informatiebijeenkomst inzake het aanvullend advies van Pieter van Geel plaatsgevonden. De hoofdpunten van deze bijeenkomst leest u terug in dit document.

Een allereerste opmerking bij aanvang van de bijeenkomst was dat de bijeenkomst en zodoende ook dit verslag is gericht op het aanvullend advies van Pieter van Geel en het proces dat de ministeries hiermee gaan doorlopen.

Luchthaven Overleg Eindhoven

In het advies opnieuw verbonden 2019 van Pieter van Geel stond: Ontwikkel een permanente overleg- en participatiestructuur. Dit heeft geleid tot allereerst de aanstelling van twee kwartiermakers en ten tweede Het Luchthaven Overleg Eindhoven, waarin de permanente overleg- en participatiestructuur is uitgewerkt.

Het Luchthaven Eindhoven Overleg is een platform voor iedereen die in de regio wil meedenken, meedoen en meepraten. Uiteraard over zaken die gerelateerd zijn aan Luchthaven Eindhoven. Het LEO is niet alleen bedoeld voor de 'inner circle', maar er wordt een oproep gedaan aan iedereen om op welke wijze dan ook betrokken te raken bij de luchthaven Eindhoven.

Het delen van informatie vindt plaats middels: samenopdehoogte.nl, waar in toenemende mate eveneens wordt beoogd een dialoog te organiseren, te communiceren met iedereen en het gesprek te organiseren tussen verschillende organisaties. Voor individuen die graag hun stem willen inbrengen, dit is mogelijk middels de Brede Overlegtafel en de werkgroepen die in dat kader zijn ontstaan en nog zullen ontstaan in de toekomst. Middels de onafhankelijk voorzitter wordt het onderdeel participeren formeel vormgegeven.

[Samenopdehoogte.nl](https://samenopdehoogte.nl) is onlangs een voorzien van een nieuwe look en invulling, om zo naast de informerende functie van de website meer aandacht te creëren voor het communiceren met elkaar. Onveranderd is gebleven dat via de website meldingen kunnen worden gedaan die worden ingediend bij het meldingenbureau.

Brede Overlegtafel

De Brede Overlegtafel is uniek in zijn soort. Aan deze tafel passeren alle onderwerpen die een relatie hebben met Luchthaven Eindhoven. Dat gebeurt in twee verschillende kamers: de militaire kamer en de civiele kamer. Die kamers komen als Brede Overlegtafel 4 keer per jaar bijeen in openbare bijeenkomsten die worden voorgezeten door de onafhankelijke voorzitter. De leden van de civiele kamer bestaan uit overheden, omwonenden, Eindhoven Airport, het lokale bedrijfsleven, luchtvaartmaatschappijen en belangenbehartigers. De leden van de COVM zijn ongewijzigd ten opzichte van het verleden.

De eerste openbare bijeenkomst heeft (inmiddels) plaatsgevonden op donderdag 11 februari 2021. Gezien het feit dat het ondoenlijk is alle onderwerpen naar behoren aan bod te brengen binnen 4 bijeenkomsten per jaar zullen er de loop van de tijd verschillende werkgroepen worden gevormd waarbinnen betrokken organisaties en experts spreken over de speerpunten. Heden vinden de voorbereidingen plaats voor de werkgroepen rondom geluid, meerwaarde voor de regio en klachten en meldingen.

De infographic inzake de speerpunten voor het LEO, getoond tijdens de bijeenkomst, is afkomstig uit het [rapport](#) van de kwartiermaker en terug te vinden op: samenopdehoogte.nl

De aanbevelingen die Pieter van Geel in zijn rapport Opnieuw Verbonden heeft opgenomen, staan geclusterd per speerpunt in het overzicht. De uitwerking van een deel van de speerpunten staat op de agenda van het COVM, bijvoorbeeld alles rondom klachten en meldingen. De overige punten staan op de agenda van de civiele kamer. De zes vermelde speerpunten zijn slechts een start en niet in beton gegoten. Uiteraard wordt dit actueel gehouden, waardoor er punten kunnen afvallen ofwel worden toegevoegd.

Pieter van Geel

Pieter van Geel is de onafhankelijk voorzitter van het Luchthaven Eindhoven Overleg. Benoemd en aangesteld door de minister van I en W. Pieter van Geel is de eerste onafhankelijk voorzitter, in beginsel voor 1 jaar, om het rapport van de kwartiermakers in de praktijk te brengen. Afgezien van die opdracht heeft de onafhankelijk voorzitter twee opdrachten, namelijk verbinder, aanjager, adviseur en het geven van gevraagd en ongevraagd

advies aan de bewindspersonen van de ministeries van infrastructuur en waterstaat en defensie. Via de voorzitter wordt er vanuit het platform rechtstreeks geparticipeerd in processen die plaatsvinden bij die twee ministeries. Soms kan de boodschap die de voorzitter zal doorgeven, een boodschap zijn die eenduidig vanuit de regio komt, het kan ook zijn dat het een verslag is van de verschillende inzichten die er bestaan binnen onze regio. Duidelijk moet wel zijn dat participatie door het LEO nooit ter vervanging komt van participatie door organisaties of personen die individueel willen participeren in dergelijke processen. Pieter van Geel heeft het advies niet direct in de rol van onafhankelijk voorzitter van het LEO geschreven, maar is al eerder door de minister gevraagd om af adviseur dit advies op te stellen.

Aanvullend advies door Pieter van Geel

Kern van het advies:

Afgezien van het feit dat er in het advies veel zaken staan omtrent governance, participatie, economische aspecten, technologische ontwikkelingen, CO₂, fijnstof en NO_x is onomstreden de kern van het verhaal het zogenoemde sturingsmodel. Het sturingsmodel is het model waarmee gestuurd wordt op de civiele vliegbewegingen op de Luchthaven Eindhoven. Niet zoals in het verleden door te sturen op aantallen, maar door te sturen op geluidbelasting. In de nieuwe Luchthavennota dient dit nu ook als basis.

Doel:

30% minder geluidsbelasting tot 2030 t.o.v. 2019. Ambitieuus doel.

Hoe bereiken?

1. Minder vliegen.
2. Vlootvernieuwing. Moderne vliegtuigen produceren minder geluid.
3. Op andere tijdstippen vliegen. Geluidbelasting wordt mede bepaald door wanneer er gevlogen wordt.

Een groei van de luchthaven zou dan ook enkel gerealiseerd kunnen worden wanneer er een geluidsreductie plaatsvindt van meer dan 30%.

Bij vaststelling van het doel voor 2030, de reductie van 30% zoals in het advies geformuleerd, dient eveneens een pad richting het jaar 2030 vastgesteld te worden. Hierbij kan gedacht worden aan een reductie per jaar of een kortere termijn doel, bijvoorbeeld voor over 5 jaar.

Op basis van het advies heeft de minister uitgesproken het model over te nemen, waarbij er opdracht is gegeven aan het ambtelijk apparaat om zorg te dragen voor een verdere uitwerking. Het model dient nader uitgewerkt te worden in juridisch bindende normen en processen middels formele trajecten.

De volgende twee zaken zijn bovengekomen na het uitbrengen van het advies.

1. Er is meer duidelijkheid gekomen t.a.v. de geluidsproductie. Deze werkelijke geluidsproductie bleek niet overeen te komen met de productie verondersteld in het advies met een tegenvallend resultaat. Er bleek sprake te zijn van meer geluidsproductie dan eerder verondersteld.
2. De wereld is getroffen door Corona met veel gevolgen voor de luchtvaart. Dit betekent dat er onder andere een vraagtaken werd gezet bij de mogelijkheid tot vlootvernieuwing.

Na gesprekken hierover is door de Minister van IenW aan Pieter van Geel gevraagd nog eens naar het advies te kijken. Om deze reden is het aanvullend advies uitgebracht.

1. De geluidsproductie per vliegtuig. Instituten in Parijs hebben onderzoek gedaan en vastgesteld dat de geluidsproductie inderdaad iets hoger is dan verwacht. Echter wordt ook in het aanvullend advies vastgehouden aan 60% vlootvernieuwing. De nieuwe gegevens in acht nemend zou dit een reductie van 25% betekenen in plaats van de eerder gestelde 30% in 2030.
2. Is een vlootvernieuwing van 60% haalbaar ondanks Corona? Met betrokkenen zijn diverse gesprekken gevoerd en de nodige informatie is ingewonnen. Op basis hiervan is de conclusie van Pieter van Geel dat er geen reden is om op dit moment de 60% ter discussie te stellen. Het is een ambitieus, maar realistisch ambitieus doel. Vanwege Corona hebben luchtvaartmaatschappijen minder geld enerzijds,

maar anderzijds behoort het aangaan van goedkopere leaseovereenkomsten eveneens tot een gevolg van Corona.

Pieter van Geel geeft aan dat wanneer de bovengenoemde informatie onder punt 1 in 2018 tot hem was gekomen, de door hem geadviseerde vermindering van geluidshinder wellicht anders had uitgekapt. Desondanks is voor nu het advies om het eerder gestelde advies voor 2030 te handhaven. Dit heeft de volgende redenen:

1. Het is niet wenselijk een doel steeds bij te stellen wanneer er nieuwe informatie ter beschikking komt. Dit zou namelijk betekenen dat een doel doorlopend zou moeten worden bijgesteld. Het bijstellen van een doel zou alleen wenselijk kunnen zijn wanneer er bijvoorbeeld grove fouten aan het licht zijn gekomen. In deze is hier geen sprake van.
2. Ondanks dat er door Corona absoluut kan worden gesproken over een calamiteit geeft dit juist geen reden om de 60% ter discussie te stellen.
3. Wijzigingen dienen niet ad hoc te worden doorgevoerd, maar als gevolg van een gedegen, goed afgesproken proces waarbij vooraf de zaken op een juiste manier op een rij zijn gezet. Het doel wordt dus niet aangepast, tenzij noodzakelijk en dan wel op een gestructureerde manier.

Wat te doen?

Op een goede en transparante manier evalueren. Hierbij is het belangrijk dat wordt aangegeven wanneer bepaalde besluiten worden genomen. Hetgeen in dit kader op dit moment te doen staat is het vaststellen van een tussennorm voor 2026. De suggestie van Pieter van Geel is om ook op dat moment opnieuw een doel vast te stellen voor 2035 en het doel voor 2030 om te zetten in een norm. Zo wordt er opnieuw een lange termijn doel gecreëerd en om de 5 jaar geëvalueerd. Voor wat betreft de evaluatie dient vooraf te worden aangegeven hoe deze evaluatie eruit komt te zien. Waar wordt naar gekeken, wat wordt er geëvalueerd. Dit om een ad hoc situatie te voorkomen, waarbij enkel wordt gekeken naar wat in ieders straatje het beste uitkomt. Laat het beoordelen van belangrijke elementen, hetgeen cruciaal is, over aan een onafhankelijke partij. Bekijk tevens op dat moment in de evaluatie of er nog andere elementen zijn die de ontwikkelingskansen beïnvloeden. Pieter van Geel benadrukt zaken niet ter plekke te verzinnen, ook ambtelijk niet. Hier is het LEO voor. Maak dit proces samen mee en stel samen criteria vast.

Tot slot, twee opmerkingen

- Pieter van Geel geeft in het advies aan dat in een besluit duidelijk dient te worden aangegeven dat de norm van 30% niet losgelaten dient te worden, maar anderzijds dat er wel op een reële manier dient te worden gekeken hoe de zaken zich ontwikkelen. Neem niet tussentijds andere besluiten. De grootste irritaties ontstaan door onduidelijke afspraken, niet monitoren van afspraken, grote verschillen van interpretaties. Je kan het oneens zijn, maar het kan niet zo zijn dat het gevoed wordt door verkeerde informatie e.d.
- Hetgeen op dit moment wordt gedaan met de luchthaven is vrij uniek. Er zullen meer momenten zijn dat eenieder elkaar moet gaan aanspreken. Pieter geeft aan dat hij hoopt dat dit gebeurt vanuit een houding: "zeggen als we het niet eens zijn" enerzijds en anderzijds dat eenieder ontvankelijk blijft voor nieuwe ontwikkelingen.

In aanvulling n.a.v. gestelde vragen

- Personenluchtvaart is het bereik van het aanvullend advies. Het heeft geen betrekking op het militaire gedeelte.
- Hoe kunnen we de coronatijd en de opgedane inzichten benutten? Wellicht heeft dit in de zakelijke sector structurele effecten. Pieter geeft aan dat hij het zelf zou heel goed zou vinden om goed uit te leggen en aan te geven om wat de ruimte die is ontstaan betekent voor de luchthaven. Hoe kunnen we deze tijd benutten om?
- Hoe gaan we de geluidsbelasting meten? Meten en rekenen: programma landelijk niveau over meten en rekenen. Rekenen in modellen is onmisbaar. De toekomst kun je niet meten, wat maakt dat er rekenmodellen dienen te worden gemaakt om normen vast te stellen in wetgeving. Er is een sterke wens om het vliegtuiggeluid op en rond de Luchthaven Eindhoven te gaan meten met een zogenoemde meetstrategie.

- Er wordt gesproken over een reductie van 30% ten opzichte van 2019. Echter, hoeveel geluidsbelasting was er destijds? Dit referentiepunt is nog een belangrijk discussiepunt. Daar is van afgesproken dat het in het de Brede Overlegtafel aan de orde komt. Onderwerp voor verder overleg.

Planning vanuit Rijksoverheid door Sander Hartjes

Sander is werkzaam bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waar hij zich met name buigt over alles wat met vliegtuiggeluid te maken heeft.

Korte terugblik

Als eerste stap op basis van het sturingsmodel uit het oorspronkelijke advies Opnieuw Verbonden, eveneens van Pieter van Geel zijn de invoergegevens voor de geluidsberekeningen geactualiseerd. Dit is een database met geluid en prestatiegegevens van vliegtuigen. Telkens voorafgaand aan het vaststellen of wijzigen van het luchthavenbesluit wordt die geactualiseerd, dus ook nu, want dat is eveneens het huidige proces. Die gegevens worden gedurende die geldigheid van zo'n luchthavenbesluit gebruikt. Gedurende de looptijd van een luchthavenbesluit dient gebruik te worden gemaakt van dezelfde gegevens. Specifiek voor Eindhoven Airport en in lijn met Opnieuw verbonden, is bij de uitwerking van het sturingsmodel een update uitgevoerd. Deze is afgerond in juni 2020.

In juli 2020 is de referentiesituatie vastgesteld. In het advies Opnieuw Verbonden staat beschreven dat het gebruik van de luchthaven in 2019, met het op dat moment van toepassing zijnde aantal vliegbewegingen, geldt als referentie. Wat is vastgelegd in het bestuurlijk overleg in juli afgelopen jaar is dat scenario. Er is nog geen berekening gedaan, er is nog geen contouropervlak vastgelegd, het enige wat is vastgelegd is een scenario en dat scenario bevat het aantal vliegbewegingen, de bestemmingen en het type vliegtuigen.

Opnieuw dient er een actualisatie te worden uitgevoerd op basis waarvan de berekening zal gaan plaatsvinden. De startcontour voor het traject richting een nieuw luchthavenbesluit zal berekend worden met die allernieuwste gegevens. Op basis van die gegevens zal de geluidsbelasting worden bepaald.

Toekomst

Op 15 december 2020 is het aanvullend advies van Pieter van Geel naar de Tweede Kamer gestuurd en daarmee openbaar geworden. In het bestuurlijk overleg van 1 februari 2021, tussen Minister van IenW, Staatssecretaris van Defensie, Eindhoven Airport en een aantal regionale bestuurders, zal worden besloten over het aanvullend advies van Pieter van Geel. Bij de verdere uitwerking van het advies zal het LEO betrokken worden.

Hoe om te gaan met het aanvullend advies? Een eerste stap daarbij zal zijn het vaststellen van de norm voor 2026. Dit zal zo snel mogelijk, maar ook zo zorgvuldig mogelijk gebeuren op basis van de nieuwste invoergegevens. Deze zijn in december 2020 beschikbaar geworden. De norm die voor 2026 zal worden vastgesteld zal niet de helft zijn van waar naartoe gewerkt wordt voor 2030. Dit omdat de vlootvernieuwing niet lineair verloopt. De grote stappen zullen na 2026 worden gezet.

Voor het vaststellen van de evaluatiecriteria geeft Sander Hartjes aan dat meer tijd nodig is. Deze criteria dienen eenduidig en toetsbaar te zijn.

Het sturingsmodel ziet toe op een nieuwe manier van sturen en past niet helemaal binnen de huidige juridische kaders. Deze laatste juridische verankering dient plaats te gaan vinden en is een proces wat opgepakt wordt door de beide ministeries die betrokken zijn. Het LEO wordt bij de stappen betrokken. De notitie reikwijdte en detailniveau is de volgende stap. In die notitie wordt afgebakend van welke alternatieven en welke milieueffecten er sprake is, dat vormt samen de reikwijdte. Deze worden detailniveau uitgevoerd bij het opstellen van een dergelijke effectrapportage. De NRD komt ter inzage te liggen. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid tot het indienen van zienswijze. Naar verwachting komt de NRD in het tweede kwartaal van 2021 ter inzage te liggen.

Daarna start het daadwerkelijke MER-traject. De worst case-effecten van de plannen worden doorgerekend. Er wordt een plan neergelegd, wat wordt er verwacht en daarvan worden de milieueffecten in kaart gebracht. Deze milieueffecten dienen als hulpmiddel bij het nemen van het luchthavenbesluit.

De laatste stap is het bepalen van de norm voor de nieuwe medegebruikersvergunning. Het proces ten aanzien van de uitwerking van het sturingsmodel heeft langer geduurd dan verwacht, mede gezien het aanvullend advies. In het aanvullend advies is besloten om het huidige luchthavenbesluit een jaar langer aanhouden, namelijk tot en met 2022. Om voor de korte termijn toch de geluidshinder in te perken zijn vanaf oktober 2020 de geplande vluchten na 22:00 uur niet meer mogelijk. Tevens wordt er in 2020 en 2021 pas op de plaats met het maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 41.500 per jaar, in plaats van de afgesproken 43.000. In 2022 geldt een aanvullende grenswaarde. Kleinere gebruiksruimte wordt vastgelegd waarmee een eerste stap wordt gezet in de mindering van de geluidsbelasting in de omgeving van de luchthaven.

In aanvulling n.a.v. gestelde vragen

- In het aanvullend advies van Pieter van Geel wordt uitgegaan van een vlootvernieuwing van 60% met hetzelfde aantal vliegbewegingen. Op basis van die uitgangspunten is 30% reductie niet realiseerbaar. Echter is dit het uitgangspunt en blijft dit het uitgangspunt. Wordt de norm op deze manier niet gehaald, dan komen de andere sturingsmethoden in beeld. 25% of 30% is niet hetgeen dat ter discussie staat.
- Alle milieueffecten worden compleet in kaart gebracht. Dit proces staat vooral in het teken van geluid, maar in de milieueffectrapportage worden alle effecten in kaart gebracht. Stikstof, ultrafijnstof e.d. alles wat op dat moment relevant is voor het nemen van een besluit wordt in kaart gebracht. In dit proces ligt de nadruk op geluid, omdat Luchtvaartwetgeving hierop gebaseerd is. Echter als andere normen beperkender zijn, dan zijn die normen leidend.
- De invulling van het meetsysteem zal in de werkgroep geluid nader besproken worden.
- Voorafgaand aan de start van de Proefcasus is gesteld dat het militaire gebruik van de Luchthaven Eindhoven buiten de scope valt van dit dossier. Destijds is deze afspraak gemaakt en daar wordt niet vanaf geweken. Voor militaire zaken is er de kamer COVM. Daar worden de militaire bewegingen besproken. Ieder vliegveld dient zich te houden aan maximale geluidsbelasting. Binnen de militaire contour in Eindhoven is er nog ruimte.