

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 659

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 6 september 2019

Op 25 april jl. heb ik uw Kamer mede namens de Staatssecretaris van Defensie het advies getiteld «*Opnieuw verbonden; advies ontwikkeling Eindhoven Airport 2020–2030*», van de heer Pieter van Geel naar aanleiding van de Proefcasus Eindhoven Airport, aangeboden.¹ Met deze brief geef ik mede namens de Staatssecretaris van Defensie een inhoudelijke reactie op het advies van de heer Van Geel en beschrijf ik welke vervolgstappen gezet zullen worden.

Proefcasus Eindhoven Airport

In oktober 2018 is de heer Van Geel als onafhankelijke verkenner begonnen met de uitvoering van de Proefcasus Eindhoven. Kernvraag die de heer Van Geel diende te beantwoorden was hoe uitwerking gegeven kan worden aan een transitie naar een slimmere, duurzamere en meer op kwaliteit gestuurde ontwikkeling van Eindhoven Airport. De Proefcasus maakte onderdeel uit van het traject «Eindhoven Airport na 2019» dat eind 2017 door Rijk en regio gezamenlijk werd gestart. Ik heb uw Kamer hierover eerder geïnformeerd.²

Een belangrijke voorwaarde die ik aan de uitvoering van de Proefcasus stelde, was dat deze tot stand diende te komen met actieve deelname van en in samenwerking met een groot aantal verschillende belanghebbende partijen, zoals omwonenden, bedrijfsleven, belangenorganisaties en kennispartners; en dat er een vernieuwende, energie gevende aanpak zou worden gekozen die op een zo breed mogelijk draagvlak kon rekenen. Afgaande op de vele reacties die ik heb ontvangen, mag ik constateren dat de heer Van Geel hierin uitstekend geslaagd is. Ik heb waardering voor de wijze waarop hij via een zorgvuldig en transparant proces de verschillende belanghebbende partijen heeft betrokken en met elkaar heeft verbonden. Aan de oproep om actief een bijdrage te leveren aan de

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 593.

² Kamerstuk 31 936, nrs. 396, 513 en 516.

Proefcasus is veelvuldig gehoor gegeven. De belangstelling en het commitment vanuit de omgeving om bijvoorbeeld via de zogenoemde Challenge Group mee te doen en te denken over de toekomst van Eindhoven Airport heeft zonder meer bijgedragen aan het welslagen van de Proefcasus.

Reactie regionale leden «Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019»

In mijn brief van 25 april jl. gaf ik aan eerst de regionale leden van de Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019 om een reactie op het advies te vragen, voordat ik zelf mijn standpunt zou bepalen. Op 12 juli jl. hebben de Stuurgroepleden (gemeente Eindhoven, randgemeenten, provincie Brabant en Eindhoven Airport) mij hun reactie gestuurd (als bijlage bijgevoegd).³ Hierin uiten zij hun grote waardering voor het proces dat de heer Van Geel in de regio gevolgd heeft en spreken zij unaniem hun steun uit voor zijn advies. Ook door andere betrokken partijen wordt waardering en steun uitgesproken. De regio ziet in het advies kansen om in gezamenlijkheid Eindhoven Airport de gewenste kwaliteitsimpuls te geven, waardoor de verbinding met de omgeving versterkt wordt en verder gebouwd kan worden aan blijvende betrokkenheid en vertrouwen bij omwonenden en alle betrokken partijen. Unanieme steun is er eveneens voor de nieuwe sturingsmethodiek die de heer Van Geel adviseert en voor de voorgestelde duurzaamheidsmaatregelen. De regio ziet kansen om dit als Brainportregio op een innovatieve wijze vorm te geven.

Kabinetsreactie op hoofdlijnen

Ik ben ingenomen met de positieve reacties op het advies van de heer Van Geel. Ook ik beschouw het advies als een zeer waardevolle basis om de ontwikkeling van Eindhoven Airport in gezamenlijkheid verder vorm te geven. Ik deel het voorstel in het advies om over te schakelen op een nieuw sturingsmodel, waarbij de vermindering van de geluidbelasting voor omwonenden sturend wordt voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Dit sluit aan bij hetgeen het kabinet in het Regeerakkoord heeft gezegd over het voorop stellen van hinderbeperking en bij de koers die in de komende Luchtvaartnota wordt uitgewerkt. Met het sturen op een afname van de civiele geluidscontour in plaats van op aantallen vliegtuigbewegingen, wordt concreet gewerkt aan vermindering van de geluidsoverlast voor de omgeving en ontstaan tegelijkertijd prikkels voor innovatie en de inzet van de meest stille en schone toestellen. Wanneer Eindhoven Airport beter dan de vastgestelde norm presteert, ontstaat er binnen de civiele geluidscontour ruimte voor groei. Die groei is dan «verdiende» groei, waarmee o.a. het eerder en meer inzetten van schone en stillere vliegtuigen wordt beloond. Tegelijkertijd betekent het niet voldoen aan de norm dat de luchthaven maatregelen moet treffen om alsnog aan de verplichting te gaan voldoen.

Samen met de Staatssecretaris van Defensie (als primair bevoegd gezag) heb ik daarom besloten het proces op te starten om te komen tot implementatie van dit nieuwe sturingsmodel. Mijn streven is, in lijn met het advies van de heer Van Geel, om deze nieuwe systematiek per 2022 in werking te kunnen laten treden. Uitwerking van dit model zal in volle betrokkenheid van regio, omwonenden en andere belanghebbenden gebeuren. Ik deel de oproep van de heer Van Geel en de regio om voor de periode tot 2022 een «pas op de plaats» te maken en te streven naar concrete hinderreductie voor de omgeving al vanaf 2020.

³ Brief van 12 juli 2019 van de regionale leden van de Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in verband met een gezamenlijke reactie op het advies Proefcasus Eindhoven Airport, Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Ook de overige aanbevelingen zie ik als waardevolle bouwstenen om concreet invulling te geven aan een meer op kwaliteit gestuurde ontwikkeling van de luchthaven, met een betere leefomgevingskwaliteit en een grotere meerwaarde voor de regio. Om hieraan verder invulling te geven zal ik op korte termijn het bestuurlijk overleg met de regio opnemen om te komen tot een passende werkstructuur. Daartoe behoort in ieder geval ook nog het streven om in 2019 te komen tot een nieuwe permanente overlegstructuur. Bij dit alles deel ik de door de regio uitgesproken wens dat de uitwerking gebeurt in dezelfde geest van transparantie, gezamenlijkheid en brede betrokkenheid van de regio als waarin de afgelopen periode is gewerkt.

Onderstaand wordt op de belangrijkste onderdelen van het advies van de heer Van Geel nog kort ingegaan.

Nieuw sturingsmodel voor geluid

Centraal in het advies staat een nieuw sturingsmodel voor de geluidbelasting als gevolg van Eindhoven Airport. De heer Van Geel stelt een ontwikkelrichting voor waarbij in 2030 een aanzienlijke vermindering van de civiele geluidbelasting ten opzichte van 2019 wordt bereikt, vertaald in een substantiële afname van de huidige civiele geluidscontour. Deze reductie kan worden bereikt door het sturen op vlootvernieuwing, op het vliegen aan de randen van de dag (zoals het beperken van late avondvluchten) en op het aantal vliegtuigbewegingen.

De beoogde transitie is een complex proces, dat zorgvuldig en transparant doorlopen dient te worden. Conform de aanbeveling van de heer Van Geel zullen daarvoor de meest actuele gegevens (zoals vliegtuigtypes, geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen en startprocedures) gebruikt worden, teneinde een zo representatief mogelijke referentie- en eindsituatie voor 2030 te kunnen bepalen. Daarom heb ik inmiddels al opdracht gegeven aan het NLR om actuele geluid- en prestatieprofielen specifiek voor Eindhoven Airport op te stellen. Ook werkt Eindhoven Airport aan het actualiseren van het verkeersscenario, zodat met de meest actuele inzichten de verwachtingen voor het vliegverkeer richting 2030 opgesteld kunnen worden. Vanwege het belang van een zorgvuldig en transparant proces zullen de partijen in de Challenge Group gevraagd worden om betrokken te zijn bij het vervolgtraject. Nadat het nieuwe sturingsmodel zorgvuldig is uitgewerkt en bezien is hoe dit als handhaafbare norm in regelgeving zal worden vastgelegd, zal dit via de wettelijk voorgeschreven wijze in het Luchthavenbesluit Eindhoven worden vastgelegd. Ook zal een integraal veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd om te bepalen of in de toekomst een uitbreiding van het aantal civiele vliegtuigbewegingen mogelijk is zonder dat de kans op ongevallen per jaar toeneemt.

De heer Van Geel heeft ten aanzien van vlootvernieuwing een percentage van 60% in 2030 gehanteerd. Ik acht dit percentage ambitieus maar realistisch. Alleen bij een hoger percentage zal Eindhoven Airport ruimte voor groei kunnen verdienen. In zijn advies heeft de heer Van Geel gerekend met de op dat moment beschikbare geluids- en prestatiegegevens. Hierop heeft hij zich moeten baseren bij het kwantitatief bepalen van de beoogde geluidsreductie, als vergelijking tussen een berekende referentiesituatie en een berekende eindsituatie. Actualisering van de onderliggende gegevens zal echter cijfermatige gevolgen hebben voor deze berekeningen. Op basis van de geactualiseerde gegevens zal op basis van het uitgangspunt van 60% vlootvernieuwing worden bezien welk percentage aan geluidsreductie zowel ambitieus als haalbaar is. Daarbij speelt ook een rol wanneer voor geluidsberekeningen zal worden overgegaan van de nu voor militaire luchthavens verplichte geluidsmaat,

de Kosteneenheden (Ke), naar de geluidsmaat L_{den} die voor burgerluchthavens wordt gebruikt⁴. Dat geldt eveneens voor de keuze of het nieuwe Europese rekenmodel Doc29 toegepast gaat worden voor militaire luchthavens. Beide omzettingen zouden gevolgen kunnen hebben voor het bepalen van de referentiesituatie.

Medegebruiksvergunning (2020 en 2021)

De invoering van een nieuw sturingsmodel vergt de nodige tijd. Dit betekent dat in ieder geval voor de gebruiks jaren 2020 en 2021 op basis van de kaders van het huidige luchthavenbesluit een medegebruiksvergunning aan Eindhoven Airport moet worden afgegeven. Ik deel het advies van de heer Van Geel om voor deze gebruiks jaren het aantal vliegtuigbewegingen te maximaleren op het huidige aantal van 41.500. Ook deel ik de wenselijkheid om vanaf 2020 geen geplande vluchten na 23:00 uur uit te laten voeren. Op die manier is er voor de omgeving al direct minder hinder.

Op korte termijn zal voor de komende twee gebruiks jaren een nieuwe medegebruiksvergunning worden afgegeven conform het advies van de heer Van Geel. Ik streef ernaar om vanaf de zomerdienstregeling van 2020 het aantal geplande vluchten na 23.00 uur tot nul te beperken. Voor het winterseizoen 2019/2020 is de capaciteitsdeclaratie van Eindhoven Airport al vastgesteld, op basis waarvan door de Slotcoördinator al slots zijn uitgegeven. Komend najaar zal aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) Eindhoven een concept voor de nieuwe medegebruiksvergunning voor advies worden aangeboden.

Nieuwe permanente overlegstructuur

Ik ben het met de heer Van Geel eens dat een permanente overleg- en participatiestructuur waarin de verschillende belangen van omwonenden, bedrijfsleven, overheden en milieuorganisaties zijn vertegenwoordigd, onmisbaar is. De regionale leden van de «Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019» hebben naar aanleiding van het advies van de heer Van Geel aangegeven dat zij gebruik willen maken van de positieve energie die de Proefcasus heeft losgemaakt en hebben voorgesteld om het initiatief te nemen om in lijn met het advies een kwartiermaker aan te stellen om de nieuwe overlegstructuur in overleg met de omgeving en andere betrokkenen uit te werken. Ik waardeer dit initiatief en zie dit als een goed voorbeeld van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor en de betrokkenheid vanuit de regio om de verbinding met Eindhoven Airport te versterken. De verdere invulling van de nieuwe overlegstructuur zal ik in het najaar met de regio bespreken, mede in het licht van de nieuwe Luchtvaartnota.

Bij de uitwerking van de nieuwe overlegstructuur zal specifiek aandacht moeten zijn voor de positionering van de COVM Eindhoven vanwege de wettelijke basis die de COVM heeft en de waardevolle rol die wordt vervuld in de informatievoorziening richting de omgeving. Daarnaast zal er ook aandacht moeten zijn voor een zorgvuldige overgang van taken en activiteiten vanuit de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport naar de nieuwe overlegstructuur, zoals het Leefbaarheidsfonds en de behandeling van klachten.

Bestemmingennetwerk

Ten behoeve van de transitie naar een bestemmingennetwerk van Eindhoven Airport dat beter aansluit bij de behoefte van de regio met een

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 518.

meer kwalitatieve benadering adviseert de heer Van Geel om het Rijk te laten onderzoeken hoe meer publieke sturing aan het bestemmingsnetwerk kan worden gegeven. Dat is een wens die ik deel. Om deze reden is (onder meer) per brief aan uw Kamer van 17 januari 2019 aangegeven dat zal worden ingezet op aanvullende mogelijkheden voor sturing.⁵ Daarbij is als voorbeeld onder meer genoemd dat de mogelijkheid voor de slotcoördinator om voorrang te verlenen op basis van netwerkqualiteit zal worden verkend. Het EU-recht, en meer specifiek de huidige slotverordening, is vooral gericht op de bescherming van de geliberaliseerde luchtvaartmarkt en de borging van ruimte voor nieuwe toetreders. Hierdoor bestaat er op het moment weinig ruimte om te sturen op de toedeling van slots op gecoördineerde luchthavens. De Europese Commissie heeft aangegeven dat gewerkt gaat worden aan een nieuwe slotverordening. Dit gebeurt in de periode 2020–2022. Nederland zal zich binnen de EU inspannen om ervoor te zorgen dat deze aanpassing ertoe leidt dat er meer ruimte ontstaat om nationaal beleid te voeren (zie de motie van het Lid Kröger van 18 december 2018)⁶ Bij het vormgeven van nationaal beleid, en het sturen op bestemmingen, is het uiteraard van belang om recht te doen aan de functie van de luchthaven, zowel nationaal als regionaal.

Luchtkwaliteit en klimaatdoelstellingen

In het advies wordt ook aanbevolen om in te zetten op differentiatie in de luchthavengelden met als doel om te sturen op minder geluidsbelasting, om actief bij te dragen aan klimaatdoelstellingen en te sturen op verbetering van de luchtkwaliteit. Eindhoven Airport is verantwoordelijk voor het vaststellen van de luchthavengelden na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen en daarmee voor het uitvoeren van deze aanbevelingen. Hoewel ik dus geen formele rol heb in de vaststelling van de luchthavengelden, onderschrijf ik het belang van de onderwerpen die de heer Van Geel op dit punt benoemt.

In de brief aan uw Kamer van 27 maart 2019 over Klimaatbeleid voor de Luchtvaart⁷ zet het kabinet in op het stimuleren van het gebruik van duurzame (bio)brandstoffen voor de verduurzaming van de civiele luchtvaart op de korte en middellange termijn. Met betrekking tot de inzet van duurzame (hernieuwbare) brandstoffen committeren de partijen zich in het ontwerpakkoord aan de doelstelling dat 14% van de brandstof voor luchtvaart in Nederland in 2030 duurzaam is. Aanvullend zullen de partijen zich inspannen om te onderzoeken of en op welke wijze er gekomen kan worden tot een hoger percentage duurzame brandstof voor luchtvaart in Nederland 2030. Met het advies van de heer Van Geel wordt ingezet om in 2030 op een bijmengpercentage van 20% uit te komen.

Ten aanzien van elektrisch en hybride vliegen is in het advies niet alleen gekeken naar het belang van deze innovaties voor de verduurzaming van de luchtvaart maar ook naar de economische kansen en spin-off die Eindhoven Airport als proeftuin voor deze innovaties kan bieden. Ik ondersteun van harte het idee om hiervoor uit het innovatie-ecosysteem van de Brainportregio een groep koplopers in te zetten. De verbinding tussen de Brainportregio en Eindhoven Airport wordt verder versterkt door kennis en praktijkervaring in te zetten voor de verduurzaming van de luchthaven en verbetering van de leefomgevingskwaliteit.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 574.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 540.

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 584.

Militair gebruik luchthaven Eindhoven

De scope van het advies van de heer Van Geel beperkt zich tot Eindhoven Airport, de civiele medegebruiker van de militaire luchthaven Eindhoven. De militaire activiteiten op luchthaven Eindhoven maken geen onderdeel uit van het advies. Zoals de heer Van Geel opmerkt vinden op de vliegbasis wel ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op de geluidsbelasting in de omgeving. De toegenomen militaire vlieg oefeningen zijn hiervan een voorbeeld. De huidige tankvliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht worden vanaf 2020 door de stillere Airbus A330 vliegtuigen vervangen. Hiermee neemt het aantal tankvliegtuigen en vliegtuigbewegingen toe, hoewel het stillere vliegtuigen betreft.

De militaire activiteiten op de luchthaven houden verband met internationale ontwikkelingen en staan in het teken van de grondwettelijke taken van Defensie. Met de huidige en nu voorzienbare toekomstige militaire activiteit kan Defensie binnen de militaire geluidsruimte blijven die is vastgelegd in het vigerende luchthavenbesluit.

Door inzet van de Koninklijke Luchtmacht wordt de hinder van de militaire vliegactiviteiten en daarmee verband houdende activiteiten op de luchthaven zo veel mogelijk beperkt, zo wordt bijvoorbeeld met zo optimaal mogelijke vliegprocedures gevlogen. Daarnaast wordt de omgeving actief geïnformeerd. Een voorbeeld hiervan is het geluidmeetnet dat inzicht biedt in het vliegtuiggeluid in de omgeving van de luchthaven.

Vervolgtraject

Ik vind het belangrijk dat ook de volgende stappen in het traject «Eindhoven Airport na 2019» door Rijk en regio in gezamenlijkheid genomen gaan worden. Daartoe dient het bestuurlijk overleg dat de Staatssecretaris van Defensie en ik dit najaar hebben met de regionale leden van de «Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019». Uw Kamer zal ik over de voortgang van het traject blijven informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga