

Nieuwsbrief BVM2 oktober 2021

We hebben als BVM2 na lange tijd weer eens een Knegselzitting kunnen organiseren. Hieronder de twee belangrijkste onderwerpen die aan de orde geweest zijn.



Mogelijk conflict over uitvoering Van Geel-advies Eindhoven Airport

Er was indertijd (april 2019) brede steun voor het vliegveldadvies "Opnieuw verbonden" van Pieter van Geel.

Nu het om de uitvoering gaat, ontstaan er in het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) spanningen tussen de luchtvaartwereld en het kabinet aan de ene kant en de omwonenden anderzijds. BVM2 heeft deze spanningen met zijn achterban besproken in de afgelopen vergadering in Knegsel dd 09 oktober 2021.

De brede steun aan 'Van Geel' vloeide vooral voort uit het advies om de geluidsruimte van het vliegveld (zijnde de oppervlakte binnen de 35Ke-contour) met 30% te verminderen. Die oppervlakte is in het vigerende Luchthavenbesluit 2014 (LHB) gemaximeerd op 10,3 km², welke ruimte opgesoupeerd mocht worden door 43000 vliegbewegingen.

Feitelijk echter vlogen over 2019 41.500 vliegtuigen 12,7km² vol. Het is een ingewikkeld verhaal waarom dat zo is. Simpel verteld is het dat er sinds de bij het LHB2014 horende MER kleine vliegtuigen zijn vervangen door grote vliegtuigen, de grote vliegtuigen zwaarder zijn geworden, en dat er een andere startprocedure gehanteerd wordt dan eerder aangegeven, waardoor de vliegtuigen langer laag vliegen. Voor meer uitleg zie <https://bvm2.nl/mogelijk-conflict-over->

[uitvoering-van-geel-advies-eindhoven-airport/](#) .

In dit verband moet gemeld worden dat de minister (toen nog van Nieuwenhuizen, VVD) het advies Van Geel slechts overgenomen heeft voor zover het haar uitkwam. De minister heeft zich bijvoorbeeld nooit op concrete reductiegetallen vastgelegd.

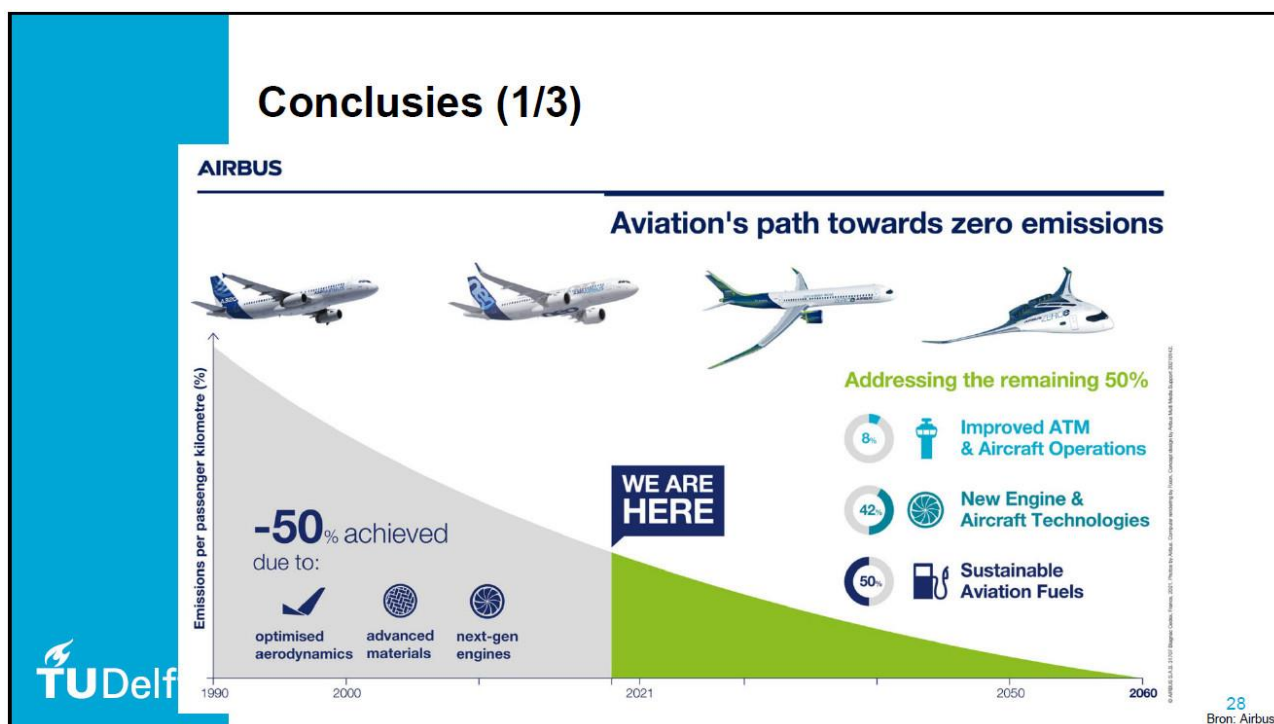
De ene onenigheid is nu in hoeverre deze overschrijding juridisch toegestaan is.

De andere onenigheid is of de geluidsruimte in 2030 70% van 10,3km² moet zijn, of 70% van 12,7km².

De omwonenden vatten de zaak op als dat de luchtvaartwereld en het kabinet eerst de geluidsruimte met een kwart willen uitbreiden, om daarop vervolgens misschien 30% in mindering te brengen. Dit zou onaanvaardbaar zijn. De omwonenden houden vast aan 70% van 10,3km².

De discussie binnen LEO is nog niet afgerond.

BVM2 roept de politiek en de maatschappelijke organisaties in de regio op om duidelijk stelling te nemen ten gunste van 70% van 10,3km².



Melkert in Knegsel: Parijs halen? Dan geen verdere groei vliegverkeer meer

Gastpreker in de Knegselbijeenkomst van BVM2 van 09 oktober 2021 was Joris Melkert van de TU Delft, de belangrijkste luchtvaartdeskundige van Nederland. Zijn thema was “Hoe kan de vliegtuigindustrie de doelstellingen van het Parijse klimaatakkoord halen? – er is goed nieuws en slecht nieuws”.

Melkert doet dit soort optredens overigens geheel belangeloos, omdat hij (en zijn werkgever) vinden dat dat tot de maatschappelijke academische plichten behoort.

BVM2 is hem zeer erkentelijk.

Directe aanleiding om Melkert te vragen was de briefing, die hij, samen met Paul Peeters, een de Tweede Kamercommissie gegeven had. Dat valt na te lezen op <https://bvm2.nl/200-000-vliegbewegingen-in-nederland-in-2030/>.

Melkert stelt dat de luchtvaart een uiterst innovatieve bedrijfstak is. Dat is het goede nieuws. Hij besprak het allesoverheersende belang van minder gewicht, betere aerodynamica, grotere motoren die zuiniger en stiller zijn en alternatieve brandstoffen als 2^{de} generatie biobrandstoffen (een mooi begin), elektrofuels en mogelijkheden en onmogelijkheden van waterstof en elektrisch vliegen. In dit verband hierboven enkele van zijn sheets, met onderschrift, als voorbeeld.

T.o.v. 1990 is per passagier-kilometer het halve traject naar energieneutraliteit al doorlopen. De andere helft zou kunnen volgen met een beter georganiseerde operaties, nieuwe motoren en vliegtuigontwerpen, en duurzame brandstof. Als de totale hoeveelheid brandstof ook moet halveren, betekent dat dat het aantal reiziger-kilometer niet groeit. Maar dat doet het tot nu toe wel.

Vandaar Melkerts eindconclusie: er bestaat geen 'silver bullet'. Het is èn techniek èn organisatie èn compensatie èn politiek èn geen groei. Met andere woorden: mondiale krimp als een of meer van de vele èn-nen niet gerealiseerd worden.

De gehele presentatie van Melkert is te vinden op <https://bvm2.nl/melkert-in-knegsel-parijs-halen-dan-geen-verdere-groei-vliegverkeer-meer/>.

Conclusies (3/3)

Er is geen "silver bullet"

We hebben meer onderzoek en ontwikkeling nodig

+

We moeten bestaande vliegtuigen sneller vervangen

+

We moeten "drop-in" alternatieve brandstoffen gebruiken

+

We moeten minder omvliegen (Single European Sky)

+

We moeten compenseren (ETS, CORSIA en meer)

+

We hebben meer maatschappelijke druk nodig (+wetgeving)

+

We moeten de wereldwijde groei stoppen