

Ik reageer namens het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2), een koepel van 31 wijk- en milieuorganisaties die zich kritisch bezighouden met de ontwikkelingen op de militaire vliegbasis Eindhoven en op het civiele medegebruik daarvan door Eindhoven Airport.

Deze reactie beperkt zich slechts tot de luchtvaart in het algemeen en die op Eindhoven Airport in het bijzonder.

Het voorgestelde Beleidsprogramma Klimaat leunt, waar het om de luchtvaart gaat, volledig op de Luchtvaartnota 2020-2050, welke overigens nog steeds niet in het parlement behandeld is. Die nota doet enkele principiële uitspraken waar men een eind in mee kan gaan, maar biedt vervolgens weinig zekerheden over de uitvoering daarvan. Er wordt veel gesuggereerd, maar weinig bewezen.

BVM2 heeft dit uitvoerig verwoord in de zienswijze op de concept-Luchtvaartnota die u kunt vinden op <https://bvm2.nl/zienswijze-lbbl-en-bvm2-op-concept-luchtvaartnota/>.

Aanvullend hierop nog de volgende opmerkingen:

- Men moet zich vanwege het geluid gaan voorbereiden op krimp van Eindhoven Airport. Dat volgt uit het gegeven dat de 30% krimp van de oppervlakte binnen de 35Ke-contour, zoals geadviseerd door Van Geel, niet met vlootvernieuwing gehaald kan worden. Zie <https://bvm2.nl/vlootvernieuwing-onvoldoende-voor-30-minder-geluidsruimte-in-2030/>.
- Het ligt ook in de rede aan te nemen dat krimp nodig zal blijken vanwege de stikstofproblematiek
- Eindhoven Airport heeft een eigen klimaatplan ontwikkeld om in 2030 45% minder CO₂ uit te stoten dan in 2019 (de eis in de aanschrijving van 29 ondernemingen, waaronder Schiphol, door Milieudefensie). Zie <https://bvm2.nl/eindhoven-airport-reageert-op-duurzaamheidsaanschrijving-milieudefensie-en-hoe-schiphol-daarin-staat/>.

BVM2 waardeert dit plan in principe positief en als niet bij voorbaat onhaalbaar en heeft er om die reden mee ingestemd.

Dit plan veronderstelt dat de in te stellen ticketheffing ingezet wordt om de meerkosten van Sustainable Aviation Fuel (SAF) te dekken, en om dit geld niet aan de algemene middelen toe te voegen. BVM2 neemt dit pleidooi over.

De behoefte aan SAF zal in den beginne afgedekt worden met biokerosine. Eindhoven Airport en BVM2 formuleren t.a.v. van biokerosine niet alleen kwantitatieve eisen, maar ook kwalitatieve. Beide willen dat biokerosine 'generatie 2' is (non-food), gebaseerd op Annex IX, deel A en B, van de Europese RED II-richtlijn. Het staat BVM2 niet aan dat de behoefte aan SAF slechts als kwantitatief probleem gedefinieerd wordt.

- De verduurzaming van sectoren zoals de industrie, de datacenters, de mobiliteit inclusief het vliegen, en andere zal zoveel hernieuwbare elektriciteit vragen, al dan niet via de waterstofroute, dat de som van alle claims groter is dan Nederland in de nabije toekomst kan leveren, zelfs inclusief import. Dit zal vragen om een fundamentele bezinning op het geheel aan economische activiteiten, en het staat voor BVM2 niet vast dat daarbinnen de luchtvaart de absolute prioriteit heeft.