

# Informatiebijeenkomst Ontwikkeling Eindhoven Airport

Meerhoven

5 juli 2017

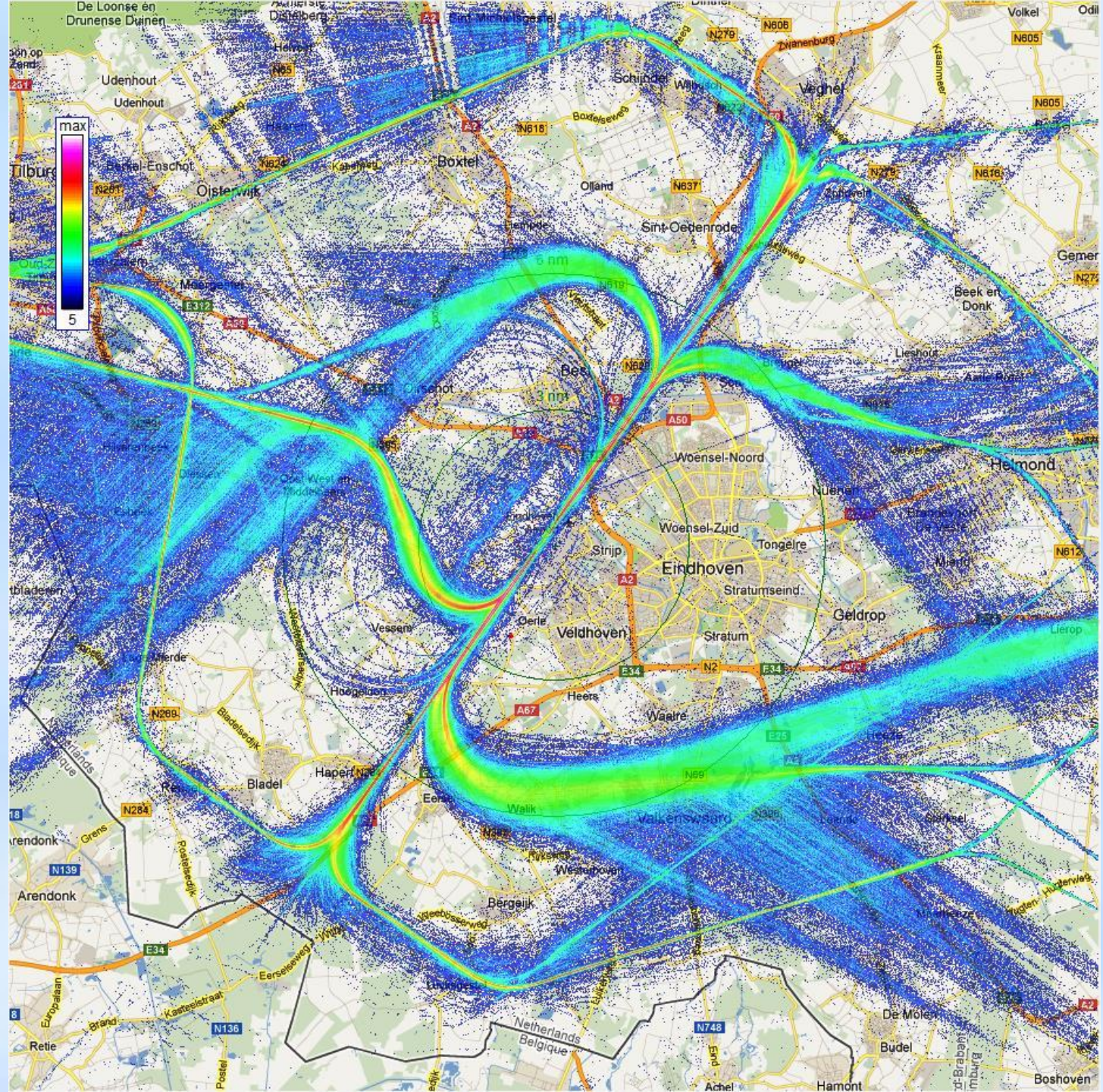
# Ontwikkeling Eindhoven Airport:

1. Tot 2009 18.000 vliegbewegingen, lag vast in regionale overeenkomst
2. 2009 Alders Tafel ontlasting vakantievluchten Schiphol tbv intercontinentale HUB functie :
  - Inzet 35.000 naar Eindhoven en 35.000 naar Lelystad
  - Uiteindelijk 25.000 naar Eindhoven en 45.000 naar Lelystad
  - Dus 43.000 vliegbewegingen Eindhoven in 2020
3. Volledige onduidelijkheid na 2020
4. "Stiekum" is groei EA in Brainportagenda gerommeld: "groei geluidsruimte is nodig voor Brainport"
5. Geen enkele belangenafweging of vooroverleg met betrokkenen, omgeving , omwonenden

# Ontwikkeling Eindhoven Airport:

1. Nu ca. 33.000 vliegbewegingen en 5,3 mio passagiers.
2. EA wil naar 70.000 in 2025 en zelfs 100.000 in 2030, met 2<sup>e</sup> taxibaan en 10-15 mio passagiers
3. Nu is ca. 16% passagiers (semi)zakelijk.
4. Dus groei Brainport wordt niet gehinderd door "beperkte capaciteit" EHV Airport.
5. Voor zakelijke ontwikkeling slechts 3 extra bestemmingen nodig (Frankfurt, Charles de Gaulle, Heathrow) voor aansluiting op intercontinentale netwerk (Schiphol per trein)

2016



# De "hinder" van Eindhoven Airport

- Geluidsoverlast
- Uitstoot Fijnstof
- Giftige Zwaveluitstoot kerosine
- CO2 Uitstoot
- Kosten Gezondheidsschade
- Waardevermindering Onroerend Goed (en dus ook WOZ waarden) in directe omgeving en onder aanvliegroutes
- Lagere OZB opbrengst, waterschapslasten en successierechten
- Parkeeroverlast
- Koopkrachtafvloeiing naar het buitenland
- Verkeersoverlast
- Fiscale schade door fiscale vrijstelling kerosine

# Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)

## Initiatiefnemers:

- Belangenvereniging Omwonenden Welschap
- Brabantse Milieu Federatie
- 10 Geboden voor Eindhoven Airport
- Aktiegroep Geen Vluchten na Elven

## Doel:

- Krachtenbundeling en verbreding van aandacht naar alle hinderfacetten en milieuschade
- Tegenwicht aan dominant economisch belang

**B E R A A D**



**V L I E G H I N D E R**

**M O E T M I N D E R**

# Het Manifest van BVM2

1. Eindhoven Airport moet zich gedragen als een nutsbedrijf ten dienste van de ontwikkeling van de regio in brede zin. Groei en economisch resultaat zijn daarbij geen doel in zichzelf, maar dienen altijd in balans te worden gebracht met de leefomgeving waarin de luchthaven opereert.
2. De hinder bij het in 2020 te bereiken aantal van 43.000 civiele vliegbewegingen en de daarbij te gebruiken geluidsruimte van 11 km<sup>2</sup> is het maximaal aanvaardbare.
3. Indien echter de totale milieubelasting afneemt door stillere en schonere vliegtuigen of door een minder overlastgevende verdeling van vliegbewegingen over de week zal 50% van deze milieuwinst als minder vliegbewegingen aan de omwonenden ten goede komen en mag 50% voor extra vliegbewegingen worden benut.
4. Vanaf 2020 vinden er geen geplande landingen meer plaats na 23.00 uur. Evenzo vertrekken er dan in het weekend geen vliegtuigen voor 08.00 uur, en door de week niet voor 07.00 uur.
5. Er moet blijvend worden gestreefd naar routeoptimalisatie, die de overlast voor omwonenden minimaliseert
6. De beschikbare vliegcapaciteit moet selectiever worden benut. Er moet worden gestuurd op voorrang voor zakelijke en sociaal-maatschappelijke vluchten.
7. Er wordt naar gestreefd om de internationale vervoersvraag zoveel mogelijk per trein af te wikkelen. Daartoe moeten de kwaliteit van het railnet en de internationale verbindingen verbeterd worden.
8. Het verkeer naar en van de luchthaven vindt zoveel mogelijk per bus of taxi plaats. De omringende wijken en omwonenden worden beschermd tegen verkeers- en parkeeroverlast zonder extra lasten in welk opzicht dan ook.
9. Civiele en militaire geluids- en milieugegevens worden voor het publiek op transparante wijze toegankelijk.
10. Economisch nadeel dat door omwonenden wordt geleden als gevolg van de groei van Eindhoven Airport na 2009 moet worden gecompenseerd door de overheid of door Eindhoven Airport zelf.
11. Eindhoven Airport zet zich binnen de nationale en internationale verhoudingen zo sterk mogelijk in om luchtvervuiling en klimaateffecten door vliegtuigmotoren terug te dringen. Zuivering en fiscalisering van vliegtuigbrandstoffen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.
12. Defensie streeft naar stillere vliegtuigen en programmeert zijn vluchten zo vriendelijk mogelijk voor de omgeving. De ongebruikte militaire gebruiksruimte zal niet worden omgezet in ruimte voor extra civiele vliegbewegingen.



# 1. Eindhoven Airport als nutsbedrijf

Eindhoven Airport moet zich gedragen als een nutsbedrijf ten dienste van de ontwikkeling van de regio in brede zin. Groei en economisch resultaat zijn daarbij geen doel in zichzelf, maar dienen altijd in balans te worden gebracht met de leefomgeving waarin de luchthaven opereert.

## 2. Hinder 43.000 vluchten is maximum

De hinder bij het in 2020 te bereiken aantal van 43.000 civiele vliegbewegingen en de daarbij te gebruiken geluidsruimte van 11 km<sup>2</sup> is het maximaal aanvaardbare.

### 3. Bij afnemende hinder 50/50.

Indien echter de totale milieubelasting afneemt door stillere en schonere vliegtuigen of door een minder overlastgevende verdeling van vliegbewegingen over de week zal 50% van deze milieuwinst als minder vliegbewegingen aan de omwonenden ten goede komen en mag 50% voor extra vliegbewegingen worden benut.

## 4. Terugdringen eind en begintijden.

Vanaf 2020 vinden er geen geplande landingen meer plaats na 23.00 uur.

Evenzo vertrekken er dan in het weekend geen vliegtuigen voor 08.00 uur, en door de week niet voor 07.00 uur.

## 5. Voortdurende routeoptimalisatie

Er moet blijvend worden gestreefd naar routeoptimalisatie, die de overlast voor omwonenden minimaliseert

## 6. Sturen op zakelijk/sociaal verkeer

De beschikbare vliegcapaciteit moet selectiever worden benut. Er moet worden gestuurd op voorrang voor zakelijke en sociaal-maatschappelijke vluchten.

## 7.Voorkeur voor rail boven vliegen

Er wordt naar gestreefd om de internationale vervoersvraag zoveel mogelijk per trein af te wikkelen. Daartoe moeten de kwaliteit van het railnet en de internationale verbindingen verbeterd worden.

## 8. Terugdringen verkeers- en parkeeroverlast

Het verkeer naar en van de luchthaven vindt zoveel mogelijk per bus of taxi plaats. De omringende wijken en omwonenden worden beschermd tegen verkeers- en parkeeroverlast zonder extra lasten in welk opzicht dan ook.



## 9. Geluids- en vlieggegevens openbaar

Civiele en militaire geluids- en milieugegevens worden voor het publiek op transparante wijze toegankelijk.

## 10. Nadeelcompensatie voor omwonenden.

Economisch nadeel dat door omwonenden wordt geleden als gevolg van de groei van Eindhoven Airport na 2009 moet worden gecompenseerd door de overheid of door Eindhoven Airport zelf.

# 11. Luchtvervuiling en klimaateffecten terugdringen

Eindhoven Airport zet zich binnen de nationale en internationale verhoudingen zo sterk mogelijk in om luchtvervuiling en klimaateffecten door vliegtuigmotoren terug te dringen. Zuivering en fiscalisering van vliegtuigbrandstoffen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten

## 12. Geen omzetting van militaire geluidsruimte naar burgerruimte

Defensie streeft naar stillere vliegtuigen en programmeert zijn vluchten zo vriendelijk mogelijk voor de omgeving. De ongebruikte militaire gebruiksruimte zal niet worden omgezet in ruimte voor extra civiele vliegbewegingen.

# Strategie

- Schiphol en het Rijk willen de ontwikkeling van regionale luchthavens op nationaal niveau regelen
- De belangen van de regio verschuiven daardoor naar de achtergrond
- Nodig is dus op zijn minst:
  1. Een continue eendrachtige samenwerking tussen 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> rings gemeenten, BMF, BOW en buurt-, wijk-, bewonersorganisaties en actiegroepen
  2. Een continue informatievoorziening naar de raads- en statenleden omtrent de ontwikkelingen
  3. Een transparante en navolgbare werkwijze aan de uitvoeringstafel
  4. Aanspreken Eindhoven en Provincie als 'sociaal' aandeelhouder
  5. Goede en geregelde contacten met 2<sup>e</sup> Kamerleden, hun fracties en hun specialisten

# De Vlieghinder moet Minder

- Komende gemeenteraadsverkiezingen zijn bepalend voor ontwikkelingsperspectief Eindhoven Airport.
- Krachtige en kritische opstelling randgemeenten is nodig

- Ondersteun:



# Ondersteuning van BVM2

- **Vertaal het Manifest in verkiezingsprogramma's**
- Aanmelding voor informatie en ondersteuning via **[www.bvm2.nl/supporter](http://www.bvm2.nl/supporter)**
- Aanmelding als plaatselijk contactpersoon per (deel)gemeente via **[beraad@bvm2.nl](mailto:beraad@bvm2.nl)**
- Aanmelding als vrijwilliger, (op korte termijn behoefte aan specialisten sociale media en ICT) via **[beraad@bvm2.nl](mailto:beraad@bvm2.nl)**
- Financiële ondersteuning/crowdfunding via email of storting op rek nr. **NL18 INGB 0003 6190 57 tnv BJM Gerard**

# Beraad "Vlieghinder moet Minder"

- Zal continu en professioneel aandacht vragen voor de noodzaak om de vlieghinder terug te dringen
- Door nieuwsbrieven, persberichten, mailings, social media ea publiciteit
- Naar publiek, politiek en alle leden van het beraad
- Dat kunnen zijn buurt- en wijkorganisaties, actiegroepen, belangengroepen, politieke partijen ea
- Startmanifest nu (Knegsel 7)
- Allereerst tbv opstellen programma's gemeenteraadsverkiezingen najaar 2017
- Maar vooral:
  - Geen herhaling "Alders Drama" in aanloop naar 2020
  - KEIHARD: Geen verdere hindertoename na 2020







Aanmelding via:  
**[www. bvm2.nl/supporter](http://www.bvm2.nl/supporter)**

Financiële ondersteuning via:  
**NL18 INGB 0003 6190 57**  
**tnv BJM Gerard**

Aanmelding als contactpersoon/ vrijwilliger  
via:  
**[beraad@bvm2.nl](mailto:beraad@bvm2.nl)**

