



## Bijlage 1 – Manifest van het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)

Het aantal vliegbewegingen blijft explosief groeien, ook in Nederland en daarbinnen ook op Eindhoven Airport. Deze groei geeft baten en lasten.

Aan de batenkant biedt Eindhoven Airport een bijdrage aan de regionale economie. Het vliegveld maakt allerlei zakelijke activiteiten mogelijk en sociaal contact met relaties, familie en vrienden in het buitenland. De hoofdmoot van het vliegen op Eindhoven Airport bestaat echter uit goedkope vakantievluchten voor een publiek uit een wijde omgeving, die niet veel toegevoegde waarde hebben voor de regio.

Aan de lastenkant staan een scherp stijgende geluidsoverlast voor omwonenden, verkeers- en parkeeroverlast, luchtvervuiling, klimaateffecten, waardevermindering van onroerend goed, koopkrachtafvloeiing en belastingderving. Een significant en groeiend aantal omwonenden ondervindt nu al ernstige geluidshinder en slaapverstoring, wat kan leiden tot medische schade en gezondheidsklachten. De luchtvervuiling met ultrafijn stof en zwaveluitstoot is de laatste jaren verscherpt in beeld gekomen. In dichtbij de luchthaven gelegen woonkernen (bijvoorbeeld delen van Meerhoven, Veldhoven-Noord en Wintelre) heeft dit al tot een significante toename van de berekende concentraties geleid. En, waar de rest van de wereld afgesproken heeft de uitstoot van broeikasgassen aanzienlijk terug te dringen, heeft de luchtvaart nauwelijks maatregelen aangeboden om ook haar steentje bij te dragen. De uitstoot door de luchtvaart, ook die op Eindhoven Airport, zal juist fors blijven stijgen. Onroerend goed in de directe omgeving van Eindhoven Airport wordt minder waard. De verkeers- en parkeeroverlast daar neemt almaar toe. Er vertrekken ongeveer 2 x zoveel mensen vanaf Eindhoven Airport naar het buitenland als dat er naar Eindhoven toe komen, zij brengen veel meer koopkracht naar het buitenland dan er door bezoekers van buiten extra in de regio wordt uitgegeven. De luchtvaart wordt zwaar gesubsidieerd omdat op kerosine geen accijns en BTW geheven wordt. De aldus gederfde belastinginkomsten moeten op een andere manier worden gecompenseerd.

Veel organisaties, belangen- en bewonersvertegenwoordigers hebben zich de laatste jaren gekeerd tegen deze onevenwichtige verhouding tussen baten en lasten en tegen de hinder en aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving die Eindhoven Airport dagelijks veroorzaakt. Zij voelen zich nauwelijks tot niet gehoord aan de Alderstafel en de daarop volgende besluitvorming over de ontwikkeling van Eindhoven Airport.

Daarnaast bestaat er geen enkel zicht op de ontwikkeling na 2020 en dreigt deze opnieuw eenzijdig gedictieerd te worden door de economische belangen van Eindhoven Airport en haar aandeelhouders (Schiphol, Provincie Noord-Brabant en Gemeente Eindhoven). Deze consumeren het jaarlijkse resultaat van ca. acht miljoen euro en stellen slechts het lachertje van 8 ton beschikbaar voor een leefbaarheidsfonds, waaruit alle negatieve gevolgen voor de omgeving en omwonenden moeten worden bestreden.

Een aantal organisaties en actiegroepen hebben het initiatief genomen tot het oprichten van een breed Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) Dit beraad zal zich voortdurend en actief gaan inzetten voor het herstellen van het evenwicht tussen enerzijds de kwaliteit van de leefomgeving en de belangen van omwonenden en anderzijds de economische belangen van Eindhoven Airport.

Het Beraad Vlieghinder Moet Minder zal zich daarbij in aanvang richten op de volgende punten.

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 gebruiksruijme zal niet worden omgezet in ruimte voor extra civiele vliegbewegingen.

Aansluiting bij het Beraad staat open voor iedereen die zich individueel of als groep herkent in deze punten en deze wil ondersteunen. Wij nodigen vooral bewonersorganisaties in de omringende gemeenten van Eindhoven Airport uit zich bij het Beraad aan te sluiten. Maar ook alle politieke fracties van omringende gemeenten of provinciaal bestuur, maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties, actiegroepen e.d. worden tot deelname en ondersteuning uitgenodigd. Het Beraad zal zich in samenwerking met haar ondersteuners richten op het realiseren van de punten uit dit Manifest en haar ondersteuners daarbij voortdurend informeren over alle relevante ontwikkelingen rondom Eindhoven Airport.

De initiatiefnemers,

- Belangenvereniging omwonenden Welschap, de heer Kopinga
- Platform De 10 Geboden voor Eindhoven Airport, de heer Spelbrink
- Actiegroep GeenVluchtenNaElven, de heer Scheffers
- Brabantse Milieufederatie, de heer Verdaasdonk

Eindhoven, 27 april 2017

[zie ook: [www.bvm2.nl](http://www.bvm2.nl)]