



## Openingstijden Weekend

Door de voorzitter is de volgende vraag gesteld:

*Kunt u in beeld brengen wat de positieve en negatieve effecten zijn van een verschuiving van de openingstijd van Eindhoven Airport op zondag van 7.00 naar 8.00 uur.*

Ik wil u daarbij de volgende aandachtspunten meegeven:

- \* benader dit zowel vanuit u eigen perspectief/belang als van andere betrokken partijen;
- \* onderbouw c.q. licht deze effecten toe;
- \* geef aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de negatieve effecten te beperken;
- \* probeer waar mogelijk de effecten ook te kwantificeren (bv wat betekent 2 i.p.v. 3 retourvluchten op zondag voor de kosten en opbrengsten van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij. En zijn die negatieve effecten op het resultaat te mitigeren door bepaalde maatregelen te nemen)

In reactie daarop wordt op deze aandachtspunten in onderlinge samenhang ingegaan:

1. Al vanaf het begin van de Alders discussie is vanuit bewonersorganisaties gepleit voor een latere openstelling in het weekend. Het was 1 van de speerpunten van de actiegroep GVNE: "Geen Vluchten Na Elven en geen vluchten in het weekend voor Achten". Ten onrechte wordt in de vraagstelling de beperking aangebracht tot de zondagochtend, op onduidelijke gronden.
2. Dit speerpunt komt voort uit de oude regionale overeenkomst, die toen door de hele regio werd gedragen, totdat deze door Alders om zeep werd gebracht. De openingstijden in de regionale overeenkomst waren als volgt:

*Binnen de werkingstermijn van deze overeenkomst blijven de openstellingstijden voor de civiele luchtvaart onveranderd en zijn als volgt vastgesteld:*

- werkdagen: 06.45 - 22.45 uur;
- zaterdagen: 08.00 - 20.00 uur;
- zon- en feestdagen: 10.00 - 22.00 uur.

Daarbij gold ook nog

*Het aantal civiele vliegbewegingen gedurende zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen mag in de overgangperiode niet hoger zijn dan een derde van het gemiddelde aantal van deze bewegingen op de overige dagen van die week, bij de berekening waarvan zal worden uitgegaan van het jaargemiddelde.*

In dit historisch perspectief is de eis voor een latere openstelling in het weekend vanaf 08.00 niet alleen begrijpelijk, maar ook meer dan redelijk. Zelfs een openstelling op zaterdag vanaf 08.00 en op zondag vanaf bv. 09.00 is in dit perspectief meer dan verdedigbaar en wij vragen de voorzitter om deze mogelijkheid in zijn afweging te betrekken.

3. Na een werkweek met een volledige geluidsbelasting van 07.00 tot 23.00 (met nog nakomende latere vertragingen) is 1 uur extra ochtendrust voor omwonenden in het weekend wel het allerminste wat kan worden gevraagd. In de voorgestelde ombuigingslijn van het Van Geel advies naar een meer zakelijk en Brainport ondersteunend karakter van Eindhoven Airport is een openstelling op werkdagen vanaf 07.00 misschien nog enigszins begrijpelijk. Maar om omwonenden in het weekend al vanaf 07.00 uit hun bed te blazen is in geen enkel opzicht verdedigbaar. Een latere openingstijd geeft ook een latere start van alle afgeleide grondgebonden activiteiten die ook overlast genereren, al



voorafgaand aan de feitelijke vliegoverlast, zoals de vroege toestroom van auto's met bijbehorend geluids- en uitstootoverlast..

4. De huidige zondagsregeling is voor omwonenden volstrekt inhoudsloos. Maar liefst 6 starts worden toegestaan tussen 07.00 en 07.30. Alsof dat niet genoeg zou zijn om mensen te wekken, worden ook nog 2 starts tussen 7.30 en 08.00 toegestaan, met de bijna hilarische omschrijving:  
*“Op zondag mogen maximaal zes vliegtuigen vertrekken tussen 7.00 uur en 7.30 uur met een gemiddelde op jaarbasis van vier starts op zondag tussen 7.00 uur en 7.30 uur. Tussen 7.30 uur en 8.00 uur mogen voorts twee vliegtuigen vertrekken of meer, als er voor 7.30 uur minder dan zes vliegtuigen zijn vertrokken, mits het totaal aantal starts tussen 7.00 uur en 8.00 uur op zondag maar niet meer dan acht bedraagt.”*  
Wie ooit het gebulder van een vertrekkende vlucht zelf heeft ervaren, weet dat men van de 1e start al klaar wakker wordt. En mocht men daarna onverhoopt alsnog inslapen, dan is de 2e start zeker afdoende om definitief te ontwaken. De regeling die ten tijde van Alders is ingevoerd (als “doekje voor het bloeden”) is dan ook volstrekt inhoudsloos en geeft alleen uiting aan minachting voor het leefbaarheidsbelang van omwonenden.
5. De regeling is ten tijde van Alders verdedigd, vanuit de noodzaak voor “home-based carriers” om vroeg te kunnen vertrekken, zodat zij tenminste “3 slagen per dag” naar dezelfde bestemming kunnen maken. En dat was weer nodig voor een “rendabele exploitatie”. Als alternatieve vorm van vluchtplanning is daarbij vanuit omwonenden het werken met wisselbestemmingen en zelfs 3-hoeksvluchten aangereikt. Dat was toen “onmogelijk”. Inmiddels is dat dagelijkse praktijk. Daarentegen zijn de 3 slagen per dag inmiddels “onmogelijk”, simpelweg omdat steeds meer naar steeds verder weg gelegen bestemmingen wordt gevlogen. De toen aangevoerde “noodzaken” voor deze vroege vertrekken blijken dus achteraf niet verdedigbaar.
6. De feitelijke reden voor het vertrekken op een dusdanig vroeg tijdstip, ook in het weekend, ligt in het streven naar optimalisatie / maximalisatie van resultaten door de betrokken vliegmaatschappijen. Voor de home-based carrier(s), die geen alternatief hebben voor hun enigszins verlate vertrek vanaf EA, valt hiervoor nog enig begrip op te brengen. Zij kunnen daarin mogelijk deels tegemoet worden gekomen bv via tijdelijke schadevergoeding of een differentiatie van landingsgelden. De positieve exploitatieresultaten van de luchthaven (ca. 20 miljoen per jaar voor belasting) staan dit ruimschoots toe. De noodzaak van een eventuele schade vergoeding kan geen reden zijn om omwonenden in het weekend een extra uur ochtendrust te weigeren..
7. Zoals afgesproken in de Werkgroep Meerwaarde is in overleg met Eindhoven Airport globaal in kaart gebracht welke “schade” door de betrokken maatschappij wordt geleden. Met een overgangperiode van 3 jaar (die als redelijk kan worden gezien om de internationale slotplanning aan te passen aan een latere openstelling vanaf EA) zou de schade en dus de benodigde compensatie ca 1,5 mio bedragen oftewel ca. 0,5 mio per jaar (berekening bijgevoegd). Ten opzichte van het jaarlijkse totaalresultaat van Eindhoven Airport is dit een peanoot, die EA als “goede buur” makkelijk kan opbrengen.
8. Bij deze berekening is uitgegaan van een “eigen risico” voor de betrokken maatschappij van 25%. Dit allereerst om de maatschappij te prikkelen om de omschakeling naar een latere start vanaf 08.00 zo snel mogelijk te realiseren. Maar ook omdat 1 uur latere start niet betekent dat de totale opbrengstpotentie van 1 vliegslag vervalft, maar alleen mogelijk wordt verminderd, omdat 1 van de slagen een kortere vliegduur zal hebben.
9. De opbrengstpotentie per ticket is gebaseerd op een rapport van M3 uit 2015 wat in opdracht van Alders is uitgevoerd (bijgevoegd). De 9 euro wordt daar niet letterlijk genoemd, maar is af te leiden uit het kosten, baten overzicht op pagina 27.
  - Opbrengst gemiddeld 5,3 cent per stoel kilometer.
  - Kosten gemiddeld 4,7 cent per stoel kilometer.
  - Verschil maal afstand gemiddeld 1500 km is € 9 euro.



10. Aangenomen mag worden dat door diverse factoren (met als belangrijkste de felle concurrentie tussen de low cost carriers) deze 9 euro per ticket eerder gedaald dan gestegen zal zijn, daarom wordt uitgegaan van €7,- per ticket.
11. Om de ochtendrust in het weekend te waarborgen moet ook de regeling voor vervroegde landingen worden aangepast. Vervroegde landingen worden momenteel in het weekend vanaf 07.00 ongeclausuleerd toegestaan. Daardoor wordt, op dezelfde wijze als vertraagde landingen na 23.00 tot slaapverstoring leiden, ook de slaapverstoring 's morgens vroeg toegestaan. De noodzaak of argumentatie daarvoor ontbreekt totaal. Vliegtuigen vliegen zelden sneller dan gepland en voor zover dat al aan de orde zou zijn, is een aankomsttijduverruiming vanaf bv 07.45 voor "vervroegde aankomsten" meer dan voldoende. Anders dreigt ook hier een maas te worden geopend, die kan worden benut aan de dan geldende aanvliegszijde, ten laste van de ochtendrust in het weekend van omwonenden
12. In het voorgaande is op alle door de voorzitter gevraagde aandachtspunten ingegaan, met als eindconclusie dat een latere openstelling **in het hele weekend** ( minimaal vanaf 08.00,, maar bij voorkeur op zondag vanaf 09.00) zowel redelijk als ook haalbaar is ten behoeve van een verbeterde ochtendrust van omwonenden. Het betreft ca 7.200 woningen met geraamd 15.000 tot 20.000 omwonenden. **Hun belang mag ook wel eens worden gediend.**

BVM2

6-7-2023