

# Jaarverslag 2013 van de Alderstafel Eindhoven

Zoals afgesproken aan de Alderstafel wordt jaarlijks verslag gedaan aan de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan de Minister van Defensie over de werkzaamheden en voortgang van de Alderstafel Eindhoven. Hieronder vindt u het verslag van 2013.

## Inleiding

In opdracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is door de Alderstafel een werkprogramma<sup>1</sup> opgesteld om uitvoering te geven aan het advies Eindhoven van 17 november 2011<sup>2</sup>. In het werkprogramma hebben alle partijen aan Tafel hun bereidheid uitgesproken vanuit ieders eigen rol en positie, zoals omschreven in het advies van juni 2010, uitvoering te geven aan het programma. Dit Jaarverslag 2013 is een samenvatting van het werk en de resultaten van de Tafel en de stand van zaken van de uitvoering van de gemaakte afspraken over:

1. Businesscase
2. Hinderbeperking
3. Duurzaamheid
4. Leefbaarheid
5. Regionaal ruimtelijk-economische structuur
6. Innovatie
7. Luchthavenbesluit
8. Verplaatsing militaire functies
9. Verplaatsing zweefvliegen

De partijen die deelnemen aan de Alderstafel Eindhoven zijn:

- Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW)
- Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging
- Brabantse Milieufederatie (BMF)
- Eindhoven Airport
- Gemeente Best, namens omliggende gemeenten
- Gemeente Eindhoven
- Ministerie van Defensie
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)
- Provincie Noord-Brabant
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
- Schiphol Group
- Stichting Brainport

Na het vertrek van de Veldhovense wethouder J. Tops heeft wethouder P. Gondrie van de gemeente Best de rol van vertegenwoordiger van omliggende gemeenten overgenomen.

## Groeicijfers Eindhoven Airport 2013

Eindhoven Airport heeft 2013 afgesloten met een passagiersaantal van 3,4 miljoen. Dat is een groei van 14 procent ten opzichte van 2012 (2,98 miljoen passagiers). In 2013 vlogen 3,23 miljoen passagiers naar de point-to-point lijndienstbestemmingen (2012: 2,80 miljoen). Dit is een groei van ruim 15 procent. Het aantal passagiers dat naar een vakantiebestemming vloog met een chartervlucht bleef met 157 duizend ruim 5 procent achter (2012: 166 duizend). Het overige verkeer (General Aviation) verminderde met 14 procent tot 7.400 passagiers (2012: 8.500).

---

<sup>1</sup> Werkprogramma Aldersadvies Eindhoven, 28 november 2011.

<sup>2</sup> Brief Hans Alders aan de staatssecretaris van IenM, 17 november 2011.

Een belangrijke oorzaak van de groei is de toename van het aantal lijndienstbestemmingen. Eind 2012 had Eindhoven Airport 45 lijndienstbestemmingen, in 2013 is dit aantal toegenomen tot 53. De gemiddelde bezettingsgraad over 2013 was 128 passagiers per vlucht, een toename van 4 procent ten opzichte van 2012 toen de gemiddelde bezettingsgraad 123 was.

In totaal werden in 2013 26.508 vliegbewegingen uitgevoerd, een groei van 9 procent ten opzichte van 2012 (24.265).

Voor 2014 verwacht Eindhoven Airport een groei van 10 procent in de passagiersaantallen. Daarmee komt de luchthaven in 2014 uit op ruim 3,7 miljoen passagiers. Naar verwachting groeit het aantal vliegbewegingen in 2014 met 9 procent tot 29.000.

## 1. Businesscase (evaluatiepunt A)

- Meetmethode zakelijke bestemmingen en regionaal marktaandeel

### Afspraak

Ontwikkeling van een meetmethode met betrekking tot de zakelijke bestemmingen en het regionale marktaandeel.

### Voortgang

Om de ontwikkeling van het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen *catchment area* (regionaal marktaandeel) te kunnen monitoren is een meetmethode met betrekking tot de zakelijke bestemmingen en het regionale marktaandeel ontwikkeld.

Voor het zakelijke verkeer is een rapportageformat ontwikkeld *Rapportage zakelijke passagiers op Eindhoven Airport* waarmee sinds 2012 twee keer per jaar het zakelijk gebruik wordt vastgesteld van de luchthaven in z'n geheel en per aangevlogen bestemming. De cijfers worden in het voor- en najaar verkregen door passagiersonderzoek van Eindhoven Airport. Op voordracht van de Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW) vindt dit onderzoek inmiddels vier keer per jaar plaats. De vraagstelling is aangepast op basis van input van de BOW.

Voor het regionale marktaandeel van Eindhoven Airport is een onderzoeksanpak vastgelegd *Monitoring businesscase Eindhoven Airport, aandeel Eindhoven Airport in de regio*. Dit onderzoek wordt eens in de twee jaar herhaald zodat de ontwikkeling van het marktaandeel richting de doelstelling van 41 procent wordt gevolgd. De Alderstafel krijgt een rapportage van het onderzoek.

- Nulmeting aandeel brainportbestemmingen (zakelijke/combi-bestemmingen)

### Afspraak

Een nulmeting is vastgesteld op het pakket brainportbestemmingen (in termen van aantal vliegtuigbewegingen) binnen een halfjaar na besluitvorming over de uitvoering van het Aldersadvies.

### Voortgang

Volgens het rapportageformat *Rapportage zakelijke passagiers op Eindhoven Airport* is in 2013 per kwartaal een overzicht verstrekt. De rapportages laten zien dat de doelstelling 'minimaal 75 procent van de vliegbewegingen naar een combibestemming' ruimschoots wordt gehaald. Het percentage vliegbewegingen naar een combibestemming bedroeg in de meetperiodes januari, mei en september 2013, inclusief General Aviation-verkeer, respectievelijk 97, 87 en 76,3.

Rapportage over het laatste kwartaal 2013 wordt in februari 2014 verwacht.

Nieuwe bestemmingen vanaf 1 januari 2013 zijn: Bordeaux, Fez, Agadir, Cluj-Napoca, Kopenhagen, Bologna, Madrid, Napels, Chania. Vervallen bestemmingen zijn Corfu en Praag, Londen City.

- Marktaandeel Eindhoven Airport in eigen *catchment area*

#### **Afspraak**

Het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen *catchment area* hoort evenredig te stijgen met het aantal toegevoegde vliegtuigbewegingen. Een en ander in de richting van de afgesproken 41 procent behorend bij de realisatie van de totale businesscase.

#### **Voortgang**

In navolging van het onderzoek in 2008 is in 2011 een nieuwe meting gedaan van het regionale marktaandeel. Hieruit blijkt dat het aandeel (naar Europese bestemmingen) van Eindhoven Airport door de groei van het aantal vliegbewegingen en passagiers is gestegen van 23 procent in 2007 naar 30 procent in 2010. In 2013 is een vervolgmeting gedaan over het jaar 2012. Hieruit kwam naar voren dat het regionale marktaandeel stabiel is gebleven op 30 procent, ondanks de groei van andere luchthavens in Nederland.

In 2015 wordt een nieuwe meting verricht over het jaar 2014.

- Geluidcapaciteit Eindhoven Airport

#### **Afspraak**

Eindhoven Airport rapporteert per halfjaar aan de Alderstafel de ontwikkeling van de geluidcapaciteit (uitgedrukt in km<sup>2</sup>, 35 Ke zone) in het betreffende jaar.

#### **Voortgang**

Eindhoven Airport rapporteert via een vast format *Capaciteitsrapportage Eindhoven Airport N.V.* vier keer per jaar over de ontwikkeling van de geluidcapaciteit. In 2012 vond een overschrijding plaats van 4 procent van de toegestane geluidsruimte. Afgesproken werd dat deze overschrijding van de milieuruimte gepaard moest gaan met een even grote onderschrijding van de afgesproken milieuruimte in 2013. Dit betekende dat Eindhoven Airport in 2013 een maximale geluidsruimte kende van 5,5 minus de overschrijding van 0,18 = 5,32 km<sup>2</sup> (35 ke zone).

De gebruikte milieuruimte in 2013 is uitgekomen op 4,97 km<sup>2</sup> (35 Ke zone). Dit is ruim binnen de vastgestelde maximale milieuruimte.

Voor 2014 en verder zal Eindhoven Airport een marge in de planning hanteren van 10 procent. De marge biedt voldoende zekerheid op het voorkomen van een nieuwe overschrijding in de toekomst. Eindhoven Airport presenteert ieder kwartaal een overzicht van het gebruikte geluid aan de Alderstafel.

## **2. Hinderbeperking (evaluatiepunt B)**

- Continuous Descent Approach (CDA)

#### **Afspraak**

Uiterlijk na drie jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, of zoveel eerder als mogelijk, zijn door de luchthaven en de luchtverkeersleiding de noodzakelijke maatregelen getroffen voor de luchtzijdige inpassing van het CDA-aanvliegen zodat in ieder geval met ingang van de

tweede fase bewoond gebied op grotere afstand van de luchthaven ontlast wordt als gevolg van hoger aanvliegen.

### **Voortgang**

De werkgroep Hinderbeperking heeft onder voorzitterschap van het ministerie van Defensie gewerkt aan luchtruimwijzigingen waarmee CDA-aanvliegen mogelijk wordt. Deze luchtruimwijziging is in mei 2013 van kracht geworden.

Eind 2012 is een testfase gestart in samenwerking met transavia.com voor het uitvoeren van CDA-landingen. Uit de evaluatie is een aantal technische verbeterpunten naar voren gekomen. Eind 2013 werden nagenoeg alle transavia.com landingen op Eindhoven Airport met een CDA uitgevoerd.

Eind 2013 zijn de voorbereidingen gestart voor volledige implementatie van de CDA-landingen. Hiervoor moeten nieuwe procedures worden ontwikkeld en luchtverkeersleiders worden getraind. Bij de verantwoordelijke luchtverkeersleiding in Nieuw-Milligen is door een aantal andere grote projecten enige vertraging in de beoogde planning ontstaan. Volledige implementatie staat nu gepland voor januari 2015. Doel is dat daarna wordt opgeschaald om 70 procent van de landingen op Eindhoven Airport met een CDA uit te voeren, met een streven naar 100 procent van de landingen.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat aan de opdracht uit het Aldersadvies is voldaan.

- Standard Instrument Departure (SID)

### **Afspraak**

In het derde jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit volgt minimaal 80 procent van het civiel vertrekkend Instrument Flight Rules (IFR) straalverkeer de SID tot 6000 ft. Dit om woonkernen zo veel mogelijk te ontzien door het beperken van het versneld wegdraaien van de startroutes.

### **Voortgang**

Met ingang van 1 maart 2011 wordt deze procedure gevolgd.

Op basis van een kwalitatieve inschatting van de luchtverkeersleiding volgt elk toestel de SID tenzij de piloot of de luchtverkeersleiding om veiligheidsredenen besluit af te wijken. In mei 2013 is een eerste meting gedaan voor de SID 21 linksom, richting Eersel/Steensel en Waalre/Valkenswaard. Bij deze meting is een tolerantiegebied gekozen dat tussen de dorpskernen van Eersel en Steensel en vervolgens Waalre en Valkenswaard ligt (dit is een tolerantiegebied van ca. 0,5 NM aan weerszijden van de SID). Van de gemeten vluchten (96 procent van het totaal) bleek 76 procent binnen het tolerantiegebied te vliegen.

Vanaf 2014 worden ook rapportages gemaakt voor de overige SID's, waarbij een tolerantiegebied van 1NM aan weerszijden van de SID wordt gekozen.

- Optimalisatie vertrekroutes

### **Afspraak**

Eindhoven Airport legt uiterlijk aan het einde van het derde jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit uitgewerkte voorstellen voor optimalisatie van de SID's/vertrekroutes voor, zodat met ingang van de tweede fase bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden over de meest optimale vertrekroutes.

## **Voortgang**

Voor de startroutes zijn drie routesets uitgewerkt, op basis van de inbreng van de werkgroep waarin bewoners en omliggende gemeenten participeren. Het betreft:

- Twee alternatieven voor de route naar het zuidwesten
- Een optimalisatie voor de route naar het noordoosten

De effecten van de drie routesets zijn vergeleken met de effecten van de huidige routes bij een verkeersbeeld in 2020. De geoptimaliseerde route naar het noordoosten blijkt tot meer gehinderden binnen de 20Ke-contour te leiden. Dit voorstel betekent dus geen verbetering. De Tafel wil de huidige startroute daarom ongewijzigd laten.

De twee alternatieve startroutes naar het zuiden leveren (evenals CDA-landingen) wel een vermindering van hinder op. Voor de startroutes naar het zuiden zijn twee alternatieven bekeken:

- Route 1a: bij deze route wordt de koers van het vliegtuig na de start met 7 graden verlegd.
- Route 1b: bij deze route wordt direct na de start een bocht naar rechts gemaakt.

Omdat route 1b de grootste vermindering van het aantal gehinderden oplevert, heeft de Tafel aan het bevoegd gezag (ministerie van Defensie) geadviseerd te kiezen voor route 1b als alternatieve startroute naar het zuiden. In 2013 heeft het ministerie van Defensie gekozen voor beide routeoptimalisaties. Het civiele verkeer gaat gebruikmaken van route 1b. Om vliegtechnische redenen is dit niet mogelijk voor het militaire verkeer. Daarom gaan militaire passagiers- en transportvliegtuigen gebruikmaken van route 1a. Andere militaire toestellen zoals F-16's, AWACS, PC-7 en helikopters vliegen eigen routes.

Bij de berekeningen die in het kader van de milieueffectrapportage voor het luchthavenbesluit Eindhoven hebben plaatsgevonden, is rekening gehouden met de nieuwe routes en de verdeling van het vliegverkeer over deze routes. Eind 2013 is de formele procedure in gang gezet om tot de routewijzigingen te komen. Officiële publicatie in de Aeronautical Information Publication (AIP) staat gepland voor 1 mei 2014.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat aan de opdracht uit het Aldersadvies is voldaan.

- Idle Reverse Thrust (stiller remmen)

## **Afspraak**

Gebruik van idle reverse thrust zal op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit worden geadviseerd bij de landing in plaats van full reverse thrust, voor zover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit opgenomen in de AIP.

## **Voortgang**

Het gebruik van idle reverse thrust is met ingang van 1 januari 2011 ingevoerd, eerst met een *Notice to Airman* (NOTAM) en vervolgens opgenomen in de AIP.

- Reduced Flaps

## **Afspraak**

Het gebruik van reduced flaps tijdens de eindnadering op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit wordt geadviseerd bij de landing in plaats van full flaps, voor zover de

vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit opgenomen in de AIP.

### **Voortgang**

Het gebruik van reduced flaps is met ingang van 1 januari 2011 ingevoerd, eerst met een NOTAM en vervolgens opgenomen in de AIP.

- Awareness programma

### **Afspraak**

Eindhoven Airport zet samen met vliegtuigmaatschappijen op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit een awareness programma op waarin vliegers bewust worden gemaakt van de effecten van het gebruik van idle reverse thrust en reduced flaps. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit programma in werking getreden.

### **Voortgang**

Eind 2011 is gestart met het awareness programma. Hiertoe is een notitie opgesteld voor vliegers met een korte vragenlijst over het gebruik van idle reverse thrust en reduced flaps. Deze vragenlijst wordt aan elke vlieger overhandigd bij aankomst op Eindhoven Airport.

Vanaf 2014 worden vier metingen per jaar gedaan over een meetperiode van één week.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat aan de opdracht uit het Aldersadvies is voldaan.

- Verbod categorie D, E en F uit ACI Index

### **Afspraak**

Eindhoven Airport stelt uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, een verbod in voor starts en landingen van vliegtuigcategorieën D,E en F uit de ACI Aircraft Noise Rating Index.

### **Voortgang**

Het verbod voor starts en landingen van vliegtuigcategorieën D,E en F uit de ACI Aircraft Noise Rating Index is voor weekenddagen met ingang van 1 april 2011 opgenomen in de AIP. Met ingang van 1 november 2013 geldt het verbod op alle dagen van de week.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat aan de opdracht uit het Aldersadvies is voldaan.

- Aanvullend evaluatiepunt hinderbeperking

In het voorjaar van 2012 is tussen BOW en Eindhoven Airport overleg gevoerd over een aantal aanvullende afspraken. Na instemming van de Brabantse Milieufederatie (BMF) en de regionale partijen zijn deze afspraken als een voorstel tot verrijking van het Aldersadvies 2010 voorgelegd aan de Tafel van 10 juli 2012, waar dit voorstel is vastgesteld. Hierover is in het Jaarverslag 2012 gerapporteerd.

### **Afspraak**

In een nieuwe werkgroep van de Alderstafel, waar naast de luchthavenexploitant en de omwonenden ook één *home carrier* zitting heeft, wordt getracht tot innovatieve maatregelen te komen om de hinder tijdens de week- en weekenddagen te beperken. Deze maatregelen worden door de werkgroep

beoordeeld op nut en haalbaarheid en vervolgens ingebracht aan de Alderstafel. Deze maatregelen gaan over aantallen vliegbewegingen, vliegschema's, routeoptimalisaties, vliegtuigtypes of andere maatregelen waarvan de verwachting is dat ze bijdragen aan het verminderen van de hinder in het weekend en/of op de overige dagen van de week. De werkgroep rapporteert aan de Alderstafel en de bevindingen worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015.

### **Voortgang**

In 2013 is de nieuwe werkgroep geformeerd. Aan de werkgroep nemen deel de Belangenvereniging Omwonenden Welschap (BOW), de omliggende gemeenten (vertegenwoordigd door Best), de luchtmacht, transavia.com (op ad hoc basis) en Eindhoven Airport. Eventuele aanvullende hinderbeperkende maatregelen mogen de uitvoering van de maatregelen die aan de Alderstafel zijn afgesproken niet vertragen. Daarom is gekozen voor een gefaseerde aanpak.

In het kader van aanvullende maatregelen is in 2013 gekeken naar mogelijkheden voor hinderbeperking bij Eersel/Steensel en Waalre/Valkenswaard en naar de mogelijkheden van Continuous Climb Operations. In 2014 wordt verder onderzoek gedaan naar deze mogelijke maatregelen.

Voorstellen voor aanvullende hinderbeperkende maatregelen worden bij de Alderstafel ingediend.

## **3. Duurzaamheid (evaluatiepunt C)**

- ACI Europe Accreditatie

### **Afspraak**

Met ingang van de tweede fase beschikt Eindhoven Airport over de hoogst mogelijke accreditatie van ACI Europe op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie.

Per 31 december 2012 heeft Eindhoven Airport de eerste fase *level mapping* bereikt uit de ACI accreditatie voor CO<sub>2</sub>-reductie op luchthavens.

### **Voortgang**

Eindhoven Airport heeft op 20 december 2011 het tweede niveau bereikt van de *Airport Carbon Accreditation* van ACI EUROPE, de overkoepelende organisatie van Europese luchthavens. Dit tweede niveau is het Reduction level dat bestaat uit het bewijzen van effectief CO<sub>2</sub>-management en het bewijzen van behaalde CO<sub>2</sub>-reducties.

Het derde niveau Optimisation wordt opgesplitst in twee deelprojecten: het deel Guide en het deel Influence. Deze splitsing is noodzakelijk omdat bij de twee deelprojecten andere stakeholders betrokken zijn. Beide deelprojecten moeten succesvol zijn afgesloten voordat Eindhoven Airport zich officieel kan laten accrediteren voor level 3.

In 2012 is het deel Guide voortvarend ter hand genomen in de vorm van een projectgroep bestaande uit alle partners op Eindhoven Airport (afhandeling, beveiliging, horeca en retail, tankdienst). Eind 2012 is het project succesvol afgesloten.

In 2013 is ook het projectdeel Influence met succes afgesloten.

De hoogst mogelijke accreditatie is level 3+, waarbij alle rest-emissies worden gecompenseerd zodat een luchthaven volledig CO<sub>2</sub>-neutraal opereert. Het behalen van dit level stond gepland voor 2014, maar is eind 2013 al door Eindhoven Airport behaald. Hiermee is Eindhoven Airport de eerste luchthaven in de Benelux die deze hoogste accreditatie heeft gehaald.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat aan de opdracht uit het Aldersadvies is voldaan.

- Aanvullend evaluatiepunt Milieuwinst

In het voorjaar van 2012 is tussen BOW en Eindhoven Airport overleg gevoerd over een aantal aanvullende afspraken. Na instemming van de Brabantse Milieufederatie (BMF) en de regionale partijen zijn deze afspraken als een voorstel tot verrijking van het Aldersadvies 2010 voorgelegd aan de Tafel van 10 juli 2012, waar dit voorstel is vastgesteld. Hierover is in het Jaarverslag 2012 gerapporteerd.

#### **Afspraak**

Een eerste verdeling van de eventuele milieuwinst wordt geagendeerd voor de evaluatie in 2015. Tijdens deze evaluatie wordt bekeken of milieuwinst is opgetreden in de eerste fase of naar verwachting zal optreden in de periode tot 2020.

Milieuwinst kan bereikt worden door bijvoorbeeld de inzet van stillere vliegtuigen en maatregelen in de exploitatie.

#### **Voortgang**

Als gevolg van een overschrijding van de toegestane milieuruimte in 2012 had Eindhoven Airport in 2013 in plaats van 5,5km<sup>2</sup> (35 Ke zone, zonder meteomarge en met afkap) 5,32km<sup>2</sup> geluidsruimte beschikbaar. Dit betrof een éénmalige correctie (verlaging) van de toegestane geluidsruimte. Afgesproken is dat dit verschil niet wordt beschouwd als te verdelen milieuwinst (zie hieronder). Daarnaast geldt de structurele afspraak dat Eindhoven Airport jaarlijks rekening houdt met een marge bij het plannen van de geluidsruimte ter voorkoming van overschrijding van de toegestane geluidsruimte. Deze marge wordt evenmin beschouwd als te verdelen milieuwinst. In de evaluatie in 2015 zal worden bekeken hoe (in Ke, Lden, aantallen of anderszins) de milieuwinst kan worden verdeeld tussen de omgeving en de luchthaven, zodat beide partijen daar op gelijke wijze voordeel bij hebben (fifty-fifty).

## **4. Leefbaarheid (evaluatiepunt C)**

- Gezondheidsbelevingsonderzoek

#### **Afspraak**

In 2011 zal een monitor worden opgezet om de hinderbeleving van omwonenden met behulp van het vragenlijstonderzoek van de GGD Brabant-Zuidoost te onderzoeken. In de tweede helft van 2011 zal er een meting worden verricht welke gerelateerd is aan het bestaande luchtverkeer in 2011. Een herhaalde meting vindt plaats na realisatie van de eerste fase.

#### **Voortgang**

In 2012 is de eerste meting (nulmeting) van de monitoring hinderbeleving omwonenden uitgevoerd via het vragenlijstonderzoek van de GGD Brabant-Zuidoost. Het onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met het RIVM. Ongeveer 18.000 inwoners ontvingen een vragenlijst. Ruim 50 procent van de mensen heeft deze ook ingevuld teruggestuurd.

Op 21 juni 2013 zijn de resultaten van het gezondheidsbelevingsonderzoek aan de Alderstafel toegelicht en besproken.



Een hoofdconclusie is dat het onderzoek een goede basis vormt voor het geplande vervolgonderzoek in 2015. Hierdoor kan namelijk worden bepaald wat de invloed is van het toegenomen vliegverkeer in combinatie met de genomen hinderbeperkende maatregelen op de beleving van omwonenden. Een andere hoofdconclusie is dat bewoners uit de zones met de hoogste geluidsbelasting de meeste hinder, slaapverstoring en bezorgdheid ervaren door vliegtuigen. Zij hebben daarnaast het vaakst een negatieve houding ten opzichte van Eindhoven Airport en het minst vaak vertrouwen in betrokken partijen.

De ervaren geluidhinder van het (militaire en civiele) vliegverkeer varieert sterk: van 2 procent van inwoners die verder weg wonen (ten oosten van Eindhoven), via 30 procent van de inwoners dichterbij de luchthaven, tot 70 procent van de inwoners die vlakbij de luchthaven of in het verlengde van de aanvliegeroute wonen. Dit ligt in lijn met de verwachtingen.

De GGD Brabant-Zuidoost heeft, naast de genomen maatregelen als stiller vliegverkeer, aanbevelingen voorgesteld voor verbetering van de hinderbeleving. Aanbevelingen als betere communicatie, meer begrip voor de bezorgdheid van omwonenden, proactieve informatieverstrekking over ontwikkelingen rond het vliegverkeer en de te verwachten toekomstige milieusituatie, en een transparante klachtenafhandeling. Uit eerder algemeen belevingsonderzoek blijkt namelijk dat niet alleen de geluidsbelasting, maar ook verwachtingen over de toekomstige situatie en bezorgdheid aanzienlijke invloed kunnen hebben op het ervaren van hinder.

De Alderstafel heeft op 21 juni 2013 kennisgenomen van de conclusies, en de aanbevelingen van GGD Brabant-Zuidoost overgenomen. De resultaten van de vervolgmeting zijn voorzien medio 2015. De voorbereidingen daartoe zijn in gang gezet.

- Klachtenbehandeling

### **Afspraak**

Uiterlijk bij de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit is een afweging gemaakt inzake één gezamenlijk loket waarin voor een ieder toegankelijke, onafhankelijke en transparante klachtenbehandeling is geborgd voor zowel het civiele als het militaire luchtverkeer. In dit kader zal ook uitgewerkt worden of en hoe een methode voor geluidmeting kan worden ontwikkeld die eveneens toegankelijk, onafhankelijk en transparant is en daarmee de informatievoorziening versterkt.

### **Voortgang**

Begin 2012 is een verkenning gestart naar de beschikbare mogelijkheden en alternatieven voor een allesomvattend informatiesysteem over geluid en radartracks, met daaraan gekoppeld een klachtenmodule. Dit heeft geleid tot de lancering op 27 mei 2013 van de website [www.samenopdehoogte.nl](http://www.samenopdehoogte.nl). Deze website ontsluit informatie over - vooralsnog - civiele vliegbewegingen, met daaraan gekoppeld een klantvriendelijke klachtenafhandeling. In eerste instantie kende de weergave van vliegbewegingen een vertraging van 24 uur. Deze is, zoals afgesproken, teruggebracht tot een kwartier.

In 2013 is in een werkgroep met vertegenwoordigers van Eindhoven Airport, BOW, Defensie en de gemeenten Eindhoven en Best verder gewerkt aan het verbeteren van de website/informatievoorziening, onder meer voor wat betreft:

- informatie over de werking van de luchthaven en de vliegbewegingen;
- informatie over de effecten van de luchthaven op de woonomgeving. Verwacht wordt dat in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2014 het mogelijk wordt inzichten te genereren van in een bepaalde periode gevlogen vliegpaden en de geluidsbelasting;

- de organisatie van één klachtloket: als tijdelijke oplossing worden binnenkomende melders op de websites van Defensie, COVM Eindhoven en gemeenten automatisch doorgeleid naar het meldingenformulier op de website [www.samenopdehoogte.nl](http://www.samenopdehoogte.nl);
- de organisatie van één uniforme klachtenrapportage van het civiele en militaire verkeer, die voor de diverse gremia, waaronder de COVM Eindhoven, gebruikt zal kunnen worden;
- de organisatie van een auditcommissie voor de borging van de uitvoering van de klachtafhandelingsprocedure.

## 5. Regionaal ruimtelijk-economische structuur (evaluatiepunt C)

- Station Eindhoven Acht/HOV-netwerk/innovatief vervoersconcept

### Afspraken

- De eerste stap is het door het ministerie van IenM verlenen van de opdracht aan ProRail voor het starten van een verkenning/onderzoek naar een station. De volgende stap is de businesscase over de OV-ontsluiting. De besluitvorming over de realisatie van een station vindt uiterlijk begin 2015 plaats.
- Starten planproces per direct; ingebruikname HOV-lijn gelijktijdig aan ingebruikname Station Eindhoven Airport.
- Innovatief vervoerconcept: ingebruikname vervoerconcept gelijktijdig aan ingebruikname Station Eindhoven Airport.

### Voortgang

In het Bestuurlijk Overleg(BO) MIRT van november 2012 is besloten om een MIRT Onderzoek te starten dat moet leiden tot een integrale gebiedsvisie voor de Brainport Avenue voor de periode 2020-2040. Daarin moeten ook de consequenties voor de bereikbaarheid op de lange termijn worden meegenomen. In het onderzoek wordt ook de vraag beantwoord hoe Eindhoven Airport en omgeving het beste aan te sluiten zijn op het Intercitynetwerk - via het bestaande, of via een nieuw te realiseren station.

In 2013 is de analysefase van het MIRT Onderzoek uitgevoerd en in november 2013 in het BO MIRT besproken.

In 2014 worden meerdere kansrijke ontwikkelperspectieven uitgewerkt en beoordeeld. Daarna wordt een keuze gemaakt en volgt uitwerking in de gebiedsvisie, met daarbij de opgaven en oplossingsrichtingen in het fysiek-ruimtelijk domein.

Het MIRT Onderzoek wordt ter vaststelling aangeboden aan het BO MIRT in het najaar 2014.

Daarnaast zijn door de regio een tweetal *quick wins* gerealiseerd. Allereerst heeft tijdens de zogenaamde zomerpiek van Eindhoven Airport een regelscenario gefunctioneerd om in de spitsperioden het verkeer te sturen. Daarnaast rijdt sinds juni een rechtstreekse airportshuttle tussen het huidige Centraal Station Eindhoven en de luchthaventerminal (4x per uur per richting) in aanvulling op de bestaande lijndiensten.

- Aansluiting Best A58

### Afspraak

De verdere besluitvorming over de A2 en A58 vindt plaats in de reguliere MIRT-overleggen, waarbij bestaande MIRT-afspraken als uitgangspunt dienen. Het BO MIRT is de bestuurlijke tafel waar de afspraken worden gemaakt, aan de Alderstafel wordt de voortgang besproken.

### **Voortgang**

In mei 2013 is door de minister van IenM de startbeslissing genomen voor de MIRT Verkenning A58 Eindhoven – Tilburg. Hierin wordt de aansluiting Best meegenomen. De doorlooptijd van de verkenning bedraagt naar verwachting ongeveer twee jaar.

- Tweede aansluiting A2

### **Afspraak**

Tweede aansluiting Randweg A2 (Eindhoven Airport-Noord): start werkzaamheden uiterlijk in 2014.

### **Voortgang**

Vanuit de insteek te proberen om -waar mogelijk- nieuwe landschappelijke doorsnijdingen te voorkomen, heeft de zogenaamde Challengegroep onderzoek gedaan naar een alternatieve oplossing voor de nieuwe aansluiting. In het BO MIRT van het najaar 2013 is afgesproken dat de gemeente Eindhoven in samenwerking met het ministerie van IenM en Rijkswaterstaat de alternatieven op verkeerskundige effecten en op kosten doorrekent. De uitkomsten van dit alternatievenonderzoek zijn begin 2014 bekend. De gemeente Eindhoven, de ministeries van IenM en Economische Zaken (EZ), het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de provincie Noord-Brabant nemen in het eerste kwartaal 2014 een besluit over een voorkeursalternatief, en over de financiering hiervan.

- Werkcontour woningbouw

### **Afspraak**

Het opstellen en vastleggen van een 'werkcontour' die de regio ondersteunt in het voeren van een regiefunctie bij de bestuurlijke afweging en afstemming tussen de 'ruimte in de lucht' en de 'ruimte op de grond'.

### **Voortgang**

De regionale afspraken over de werkcontour zijn in 2011 gemaakt. Afgesproken is dat binnen de 20Ke contour geen grootschalige nieuwbouwontwikkelingen worden gerealiseerd, met uitzondering van overeengekomen pijplijnplannen. De provincie beraadt zich op de meest adequate wijze van formele juridische verankering van deze afspraak.

## **6. Innovatie**

- Innovatieve projecten

### **Afspraak**

Het ontwikkelen van innovatieve projecten die een link leggen tussen de duurzaamheidsopgaven en de technologische en innovatieve deskundigheid in de regio. De luchthaven kan daarbij als proeftuin dienen.

### **Voortgang**

Ondanks de successen die zijn behaald met onder andere:

- projecten (kleine windturbines, sneeuwschuiver, LED-verlichting op het platform, zonnepanelen op daken van terminal en hotel, en 'solar facade'),
- procesbeschrijvingen en
- afwegingskaders,

is gebleken dat het voor de voortgang cruciaal is dat Eindhoven Airport zelf de afweging kan maken

of en hoe de innovatieprojecten kunnen worden opgenomen in haar eigen bedrijfsvoering en luchthavenprocessen. Dit heeft in 2013 geleid tot een herdefiniëring van de werkstroom Innovatie.

In goed overleg tussen regie Alderstafel, gemeente Eindhoven, Eindhoven Airport en Brainport Development is afgesproken dat de procesverantwoordelijkheid voor deze werkstroom ligt bij Eindhoven Airport.

Het herdefiniëren van de werkstroom draait in de kern om het inzicht dat innovaties soms leiden tot CO<sub>2</sub>-reductie en soms tot een verbetering van het kernproces van de luchthaven, maar dat innovaties bovenal in relatie tot elkaar bekeken moeten worden. Vandaar de noodzaak dat concrete innovaties inpasbaar moeten zijn in het 'draaiende bedrijf' van de luchthaven.

De eerder gestelde ambitie rondom de innovatieprojecten blijft onverkort overeind en wordt verrijkt met ambities op het gebied van het operationele kernproces. Volgens onderstaande lijn zal in 2014 verder invulling worden gegeven aan deze ambities.

De kernvraag luidt: hoe ziet de duurzame (groen en snel) luchthaven anno 2040 eruit en welke innovaties in CO<sub>2</sub>-reductie en in het kernproces van de luchthaven kunnen hieraan de komende 5 jaar concreet een bijdrage leveren?

Het uitgangspunt van de werkstroom blijft overeind: de economische en innovatieve kracht van de bedrijven en kennisinstellingen binnen Brainport wordt benut. De innovatieprojecten dragen direct bij aan de verbetering van de bestaande en in gang te zetten luchthavenprocessen van de luchthaven. Eindhoven Airport zet hiervoor een innovatiemanager in, die gebruik kan maken van een strategische klankbordgroep met daarin in ieder geval de TU/e, Brainport Development, gemeente Eindhoven en projectgewijs (regionale) marktpartijen die een meerwaarde kunnen leveren aan de betreffende innovatie.

De directie van Eindhoven Airport zal vanaf 2014 periodiek aan de Alderstafel verslag uitbrengen over de voortgang van deze werkstroom.

## **7. Luchthavenbesluit**

- Vergunning voor het burgermedegebruik

### **Afspraak**

In het Luchthavenbesluit wordt voor het commerciële civiele luchthavenverkeer een maximale civiele geluidsruiimte van 10,8 km<sup>2</sup>\* vastgesteld. Een vergunning voor het burgermedegebruik kan worden verleend conform de afspraken zoals opgesteld in het advies over Eindhoven.

\* Op basis van de m.e.r.-berekeningen van het ontwerp-Luchthavenbesluit bedraagt de geluidsruiimte 10,3km<sup>2</sup>.

### **Voortgang**

In 2013 heeft het bevoegd gezag (ministerie van Defensie en ministerie van Infrastructuur en Milieu) het MER luchthaven Eindhoven afgerond en het ontwerp-Luchthavenbesluit opgesteld. Het bevoegd gezag heeft op 9 september 2013 het ontwerp-Luchthavenbesluit en het MER gepubliceerd. Een ieder heeft van 9 september tot en met 21 oktober 2013 de mogelijkheid gekregen zienswijzen in te dienen. Daarnaast is advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. en is reactie gevraagd aan de besturen van de provincie Noord-Brabant en van tien gemeenten rondom Eindhoven Airport.

Op 3 december 2013 heeft de Commissie voor de m.e.r. een voorlopig advies uitgebracht. Het bevoegd gezag heeft aan Royal HaskoningDHV en aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium gevraagd met een aanvulling op het MER te komen.

## **8. Verplaatsing militaire functies (evaluatiepunt D)**

- Verplaatsing deel van militaire reservefunctie

### **Afspraak**

Om de businesscase op Eindhoven Airport mogelijk te maken, is besloten tot verplaatsing van een deel van de militaire reservefunctie van de luchtmachtbasis Eindhoven.

### **Voortgang**

Als gevolg van de Beleidsbrief van Defensie uit april 2011 is besloten tot vermindering van het aantal F-16's en is gebleken dat het aantal reserveveldtaken in Nederland daardoor met één kan worden verminderd. Vooruitlopend op de evaluatie in 2015 heeft Defensie besloten dat de tweede reserveveldtaak van Eindhoven wordt verplaatst. De afspraak is hiermee nagekomen en vergt voor het proces van de Alderstafel Eindhoven geen verdere aandacht.

## **9. Verplaatsing zweefvliegen**

- Verplaatsing zweefvliegclub naar geschikte locatie

### **Afspraak**

Het vinden van een geschikte locatie voor de Eindhovense zweefvliegclub, die momenteel gebruikmaakt van de zweefvliegstrip op het militaire luchtvaartterrein. Deze club ondervindt steeds meer beperkingen in verband met de vliegveiligheid. Deze beperkingen zullen door groei van het civiele verkeer naar verwachting toenemen. Verplaatsing van de Eindhovense zweefvliegclub zo mogelijk met de start van de eerste fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport.

### **Voortgang**

Samen met de Eindhovense Aeroclub/Klu Zweefvliegcombinatie (EAC/KluZC) heeft de provincie Noord-Brabant met de gemeente Someren gesprekken gevoerd over de mogelijkheid om in die gemeente een zweefvliegstrip aan te leggen in een bosgebied, waarbij de totale natuurwaarde van het gebied op een hoger niveau kan worden gebracht. Het openleggen van een deel van dit gebied (boskap) voor het creëren van de benodigde grasstrip (start- en landingsbaan), zou meerwaarde kunnen opleveren voor de natuurontwikkeling in dit specifieke gebied. Voor de financiering van de realisatie van dit voorstel is nog geen oplossing gevonden. Hierdoor is gekozen om een parallelspoor te bewandelen: 1) voor de korte termijn alsnog aansluiten/ inpassen bij een bestaande zweefvliegclub, en 2) voor de langere termijn de mogelijkheid van de locatie in de gemeente Someren verder verkennen (deel van het onderzoek met medefinanciering door de provincie). Voor de korte termijnoplossing zal de provincie samen met de EAC/KluZC en KNVvL bezien welke aanpassingen/uitbreidingen op de locatie nodig zijn (hangarruimte, parkeerruimte, etc.) en in welke zin en vorm hulp hierbij kan worden verstrekt. De opties voor de langere termijn zullen na zorgvuldige bespreking met de belanghebbenden aan de Tafel worden voorgelegd.

Alle relevante documenten van de Alderstafel Eindhoven zijn te vinden op [www.alderstafel.nl](http://www.alderstafel.nl).