

HANS ALDERS

---

*Aan*

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw W. J. Mansveld  
Postbus 20906  
2000 EX Den Haag

*Cc*

Minister van Defensie

Amsterdam, februari 2013.

Geachte staatssecretaris,

Bij brief d.d. 14 december 2010 heeft u mij verzocht om de uitvoering van het advies over de luchthaven Eindhoven met betrokken partijen ter hand te nemen. De Kamer heeft in het debat over de luchtvaartnota op 7 februari 2011 gevraagd om het opstellen van een plan van aanpak hiervoor.

Dit plan van aanpak heb ik u in het najaar van 2011 doen toekomen. Daarbij heb ik u een jaarlijks verslag van de uitvoering van de werkzaamheden van de Tafel in Eindhoven toegezegd.

Overeenkomstig deze toezegging breng ik u hierbij verslag uit over het tweede jaar van de uitvoering.

Ik vertrouw er op u hiermee conform afspraak te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend

Hans Alders

## Jaarverslag 2012 van de Alderstafel Eindhoven

Conform de afspraken aan de Alderstafel wordt jaarlijks verslag gedaan aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan de Minister van Defensie. Bijgaand treft u het Jaarverslag dat betrekking heeft op 2012.

### Inleiding

#### *Tweede Kamer Aldersadvies Eindhoven*

Op maandag 7 februari 2011 heeft het debat over de Luchtvaartnota plaatsgevonden in de Tweede Kamer. Tijdens het debat heeft de Kamer haar steun uitgesproken voor de Luchtvaartnota en zijn de resultaten van de Alderstafels aan de orde geweest.

De heren Haverkamp en Huizing hebben tijdens het debat een motie ingediend waarin wordt verzocht de uitvoering van het advies Eindhoven voortvarend ter hand te nemen in overeenstemming met de procedure Schiphol en met een plan van aanpak en een tijdspad te komen. Voor deze motie is brede steun uitgesproken.

In opdracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is er door de Alderstafel een werkprogramma opgesteld om uitvoering te geven aan bovengenoemde motie.<sup>1</sup> Daarnaast hebben alle partijen aan Tafel hun bereidheid uitgesproken om vanuit ieders eigen rol en positie, zoals omschreven in het advies van juni 2010, uitvoering te geven aan het advies.<sup>2</sup>

Onderstaand volgt een samenvatting van het werk en de resultaten van de Alderstafel in 2012 en de stand van zaken van de uitvoering van de afspraken over:

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

Op een aantal punten zal de ontwikkeling na drie jaar worden geëvalueerd alvorens tot de tweede fase over wordt gegaan. Deze evaluatie punten zijn hieronder in het overzicht als zodanig herkenbaar gemaakt.

Twee algemene punten zijn vooraf van belang:

#### *1. Groeicijfers Eindhoven Airport*

Eindhoven Airport heeft 2012 afgesloten met een groei in passagiersaantallen. In 2011 vlogen 2,64 miljoen passagiers van en naar Eindhoven Airport. In 2012 waren dat er bijna 3 miljoen: 2,98 miljoen.

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

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

Dat is een groei van 13% ten opzichte van 2011. In 2012 vlogen 2,80 miljoen passagiers naar de point-to-point lijndienstbestemmingen (2011: 2,46 miljoen). Dit is een groei van zo'n 14%. Het aantal passagiers dat naar een vakantiebestemming vloog met een charteroperatie bleef met 166 duizend 6% achter (2011: 176 duizend). Het overige verkeer ("general aviation") verminderde relatief sterk met -23% tot 8.600 passagiers (2011: 11.000).

Een belangrijke oorzaak van deze groei is de toename van het aantal lijndienstbestemmingen; eind 2011 waren er 37 lijndienstbestemmingen, in 2012 is dit aantal toegenomen tot 42. De gemiddelde bezettingsgraad over 2012 was 123 passagiers per vlucht, een toename van 2% ten opzichte van 2011 toen de gemiddelde bezettingsgraad 120 was.

In totaal werden in 2012 24.267 vliegbewegingen uitgevoerd, een groei van 10% ten opzichte van 2011 (2011: 22.000).

Voor 2013 verwacht Eindhoven Airport een groei van 14% in de passagiersaantallen en zal daarmee in 2013 uitkomen op ongeveer 3,4 miljoen passagiers. Het aantal vliegbewegingen zal in 2013 groeien met naar verwachting 11% tot 26.900 vliegbewegingen

## 2. *Verrijking Aldersadvies in 2012*

In het voorjaar van 2012 is tussen BOW en Eindhoven Airport overleg gevoerd over een aantal aanvullende afspraken. Na instemming van de BMF en de regionale partijen zijn deze afspraken als een voorstel tot verrijking van het Aldersadvies 2010 voorgelegd aan de Tafel van 10 juli, waar dit voorstel is vastgesteld. De afspraken zijn samengevat onder de volgende punten:

- Geen structurele nachtvluchten
- Duidelijkheid over zakelijk verkeer
- Geluidmonitoring
- Milieuwinst en gebruiksmogelijkheden
- Bescherming van het weekend
- Een herijking in 2015 waarbij op basis van de evaluatie kan worden besloten of en hoe deze punten te implementeren in de fase tot 2020

Met deze aanvullende afspraken is er unanieme steun aan Tafel ontstaan voor de eerste fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Bovendien hebben zowel de rijkspartijen als regionale partijen die rechtszaken hadden lopen tegen elkaar op een aantal punten over de ontwikkeling van Eindhoven Airport besloten deze in te trekken. Dankzij die beweging lopen er op dit moment geen rechtszaken meer over de ontwikkeling van Eindhoven Airport.

De gemaakte afspraken hebben geen invloed op de (inhoud van) het te nemen luchthavenbesluit (25.000 civiele vliegbewegingen extra) en de hierbij behorende medegebruikvergunning vanaf het gebruiksjaar 2015. De contouren van het luchthavenbesluit zijn geschetst in de onlangs verschenen Notitie Reikwijdte & Detailniveau.

### 1. **Business case (evaluatie punt 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 te kunnen monitoren is er een meetmethode met betrekking tot de zakelijke bestemmingen en het regionale marktaandeel ontwikkeld.

Voor wat betreft het zakelijke verkeer is er een rapportage format ontwikkeld ("Rapportage zakelijke passagiers op Eindhoven Airport") om met ingang van 2012 twee keer per jaar (voorjaar en najaar) middels het passagiersonderzoek van Eindhoven Airport het zakelijk gebruik vast te kunnen stellen van de luchthaven in z'n geheel en per aangevlogen bestemming. De rapportage vindt op voordracht van de BOW inmiddels vier keer per jaar plaats. De vraagstelling is aangepast op basis van input van de BOW.

Voor wat betreft het regionale marktaandeel van Eindhoven Airport is er een onderzoeksplan vastgelegd ("Monitoring business case Eindhoven Airport, aandeel Eindhoven Airport in de regio"). De onderzoeksmethodiek wordt eens per twee jaar herhaald zodat de ontwikkeling van het marktaandeel richting de doelstelling van 41% gevolgd kan worden. De ontwikkeling wordt aan de Alderstafel gerapporteerd.

- Nulmeting aandeel brainportbestemmingen (zakelijke/combi-bestemmingen)

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

Conform de hierboven gestelde methodiek is in 2012 per kwartaal een overzicht verstrekt. De rapportages laten zien dat de doelstelling (minimaal 75% van de vliegbewegingen naar een combibestemming) ruimschoots wordt bereikt (3<sup>e</sup> kwartaal 2012 88% combibestemming). Rapportage over het laatste kwartaal 2012 wordt in februari 2013 verwacht.

(Aangekondigde) nieuwe bestemmingen vanaf 1 januari 2012: Carcassonne, Madrid, Napels, Bologna, Kopenhagen, Cluj-Napoca, Debrecen, Skopje, Fez, Agadir, Chania en Bordeaux.

- Marktaandeel EA in eigen catchment area

#### *Afspraak*

Het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen catchment area (regionaal marktaandeel) dient evenredig te stijgen met het aantal toegevoegde vliegtuigbewegingen (in de richting van de afgesproken 41% 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 regionale marktaandeel (naar Europese bestemmingen) van Eindhoven Airport door de groei van het aantal vliegbewegingen en passagiers is gestegen van 23% in 2007 naar 30% in 2010. In 2013 zal conform afspraak en afgesproken methodiek een meting worden gedaan over het jaar 2012.

- Geluidscapaciteit EA

#### *Afspraak*

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

### *Voortgang*

Eindhoven Airport rapporteert middels een vast format ("Capaciteitsrapportage Eindhoven Airport N.V.) vier keer per jaar de ontwikkeling van de geluidcapaciteit. In het gebruiksplan 2012 werd uitgegaan van een maximaal benodigde geluidruimte van 4,1 km<sup>2</sup> geluidruimte (35 ke zone). 4,1 km<sup>2</sup> is tevens het maximum zoals dat eerder tussen de regionale partijen voor het gebruiksjaar 2012 was afgesproken. Zoals aangekondigd in het delegatieoverleg van de Alderstafel op 26 oktober jl, heeft Eindhoven Airport in 2012 4,28 km<sup>2</sup> geluidruimte gebruikt, een overschrijding van 4%.

De reden voor deze overschrijding is gelegen in een zwaardere gerealiseerde gemiddelde straffactor dan gepland (1,44 versus 1,36). Doordat in het verleden in de realisatie altijd sprake is geweest van een onderschrijding van de planning, heeft Eindhoven Airport voor het jaar 2012 geen marge in de planning opgenomen. Hierdoor kon helaas deze zwaardere gemiddelde straffactor niet opgevangen worden.

Ook is met genoemde partijen gesproken over de consequentie van een dergelijke overschrijding. De regionale partijen zijn van mening dat een overschrijding van de milieuruimte in 2012 gepaard moet gaan met een even grote onderschrijding van de afgesproken milieuruimte in 2013. Dat betekent dat Eindhoven Airport in 2013 nu een maximale geluidruimte kent van 5,5 minus de overschrijding van 0,18 = 5,32 km<sup>2</sup> (35 ke zone). Eindhoven Airport zal in de planning voor 2013 (idem voor de jaren daarna) een marge opnemen van 10% en zal dus plannen op maximaal 5,0 km<sup>2</sup>. Mocht Eindhoven Airport in 2013 uitkomen op een geluidruimte van 5,32 km<sup>2</sup> of minder dan is de overschrijding van 2012 gecompenseerd. Mocht Eindhoven Airport gaande 2013 zicht krijgen op een overschrijding van 5,32 km<sup>2</sup> dan zal de Alderstafel hierover worden geïnformeerd, zodat zij zich kan uitspreken over de te nemen maatregelen. De regionale partijen kunnen zich in deze wijze van compensatie vinden. Het voorstel wordt begin 2013 ter besluitvorming aan de Alderstafel voorgelegd.

Voor de jaren 2013 en verder zal Eindhoven Airport een marge in de planning hanteren van 10% (een marge welke door de milieupartijen niet als milieuwinst zal worden beschouwd). Dit biedt afdoende zekerheid dat een nieuwe overschrijding zich in de toekomst niet meer zal voordoen. Eindhoven Airport zal per kwartaal aan de Alderstafel een overzicht van het gebruikte geluid presenteren.

## **2. Hinderbeperking (evaluatie punt B)**

- CDA's

### *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. De routes zijn getest in een simulator en er heeft consultatie met de kleine luchtvaart plaatsgevonden. In 2011 is gewerkt aan het

POD (project ontwerp document) voor de luchtruimwijziging. Het definitieve besluit omtrent de luchtruimwijziging door de LVC-staf wordt in maart 2013 worden verwacht.

Transavia is op 18 oktober 2012 gestart met het testen van de CDA's op Eindhoven. Door problemen met de software is met het testen enige vertraging ontstaan. In februari 2013 kan een eerste evaluatie plaatsvinden. In ieder geval zullen per 1 april 2013 CDA-landingen plaatsvinden voor de home based toestellen tussen 23.00 en 24.00 uur. Daarna zal geleidelijk worden opgeschaald. Het tijdstip van formele invoering (middels publicatie in het AIP) hangt af van de resultaten uit de evaluatie.

Volledige invoering van CDA-landingen is voorzien per 1 april 2014. Doelstelling is dat dan minimaal 70% van de landingen op Eindhoven Airport met een CDA worden uitgevoerd, met een streven naar 100% van de landingen. Geconcludeerd kan worden dat aan de opdracht uit het Aldersadvies zoals hierboven is omschreven, is voldaan.

- SID

#### *Afspraak*

In het derde jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit volgt minimaal 80% van het civiel vertrekkend IFR straalverkeer de Standard Instrument Departure (SID) tot 6000 ft om woonkernen zoveel mogelijk te ontzien door het beperken van het versneld wegdraaien van de startroutes.

#### *Voortgang*

Met ingang van 1 maart 2011 wordt deze procedure gevolgd. De evaluatie stond gepland voor maart 2012. Op basis van een kwalitatieve inschatting van de luchtverkeersleiding volgt inmiddels elk toestel de SID tenzij de piloot of de luchtverkeersleiding om veiligheidsredenen besluit af te wijken. Objectieve bevestiging, op basis van meetgegevens, zal uit een rapportage moeten blijken. Deze rapportage moet worden gegeneerd uit het ANOMS-systeem en is om technische redenen (geen vaste tolerantiegebieden) in 2012 nog niet tot stand gekomen. De (nieuwe) werkgroep hinderbeperking, waar o.a. de omwonenden en de regio gemeenten in vertegenwoordigd zijn, zal hierbij betrokken worden.

- 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; en
- Een optimalisatie voor de route naar het noordoosten.

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

De twee alternatieve startroutes naar het zuiden leveren (evenals CDA-landingen) wel een hinderreductie op ten opzichte van het ongewijzigd laten van de routes. 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 reductie van het aantal gehinderden oplevert, adviseert de Tafel daarom te kiezen voor route 1b als alternatieve startroute naar het zuiden.

- Idle Reverse Thrust

#### *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 middels 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 Aeronautical Information Publication (AIP).

#### *Voortgang*

Het gebruik van reduced flaps is met ingang van 1 januari 2011 ingevoerd, eerst middels 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. In 2012 zijn er 667 enquêtes ingevuld waaruit blijkt dat 54% van de piloten gebruik maakt van landingen met reduced flaps en dat 57% van de piloten gebruik heeft gemaakt van idle thrust reverse.

- Verbod categorie D, E en F 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 januari 2015 zal het verbod gaan gelden op alle dagen van de week.

### **3. Duurzaamheid (evaluatie punt C)**

- ACI Europe Accrediatie

#### *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.

Een aantal afspraken die in het advies zijn opgenomen zullen door de partijen versneld worden opgepakt conform de afspraak die regionale partijen hebben gemaakt over de ontwikkeling van de civiele gebruiksruimte tot 4,1 km<sup>2</sup> in de overgangsfase naar het nieuwe luchthavenbesluit.

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 'Guide' succesvol afgesloten.

### **4. Leefbaarheid (evaluatie punt 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 uitvoering gegeven aan de eerste meting ("0-meting") van monitoring hinderbeleving omwonenden via het vragenlijstonderzoek van de GGD-Brabant Zuidoost. Het onderzoek is zodanig opgezet dat de beleving van burgers over de luchthaven ten aanzien van geluid, trillingen, geur, stof/rook/roet genuanceerd in kaart is gebracht. Ook zijn meer subjectieve aspecten als houding ten opzichte van de luchthaven, vertrouwen in betrokken instanties, bezorgdheid over ontwikkelingen in beeld gebracht omdat deze mede bepalend zijn voor de totale beleving.

In januari/februari 2012 zijn daartoe ruim 18.000 vragenlijsten uitgezet in negen gemeenten rondom de luchthaven. Ter referentie zijn binnen een buiten de invloed van de luchthaven gelegen gemeente ook 900 vragenlijsten uitgezet. De verkregen respons van 53% is ruim voldoende voor representatieve resultaten. De concept-resultaten zijn in september 2012 toegelicht en besproken in de COVM.

Momenteel vinden afrondende besprekingen door partijen aan de Alderstafel plaats naar aanleiding van deze rapportage.

- 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 inzake geluid en radartracks, met daaraan gekoppeld een klachtenmodule. De inspanning is erop gericht dat in het 1e kwartaal van 2013 een voorstel wordt gedaan aan de Alderstafel.

Vooruitlopend op bovenstaande, structurele keuze is in juni 2012 tussen regionale partijen afgesproken dat de informatie van het bestaande, op de luchthaven aanwezige geluidmeetsysteem, inclusief radartracks, met betrekking tot de burgerluchtvaart versneld wordt ontsloten naar de omgeving. De opdracht om een dergelijk systeem te realiseren is begin november 2012 door Eindhoven Airport verstrekt aan B&K. De zogenaamde soft launch van dit systeem is per 1 januari 2013 gestart. Naar verwachting is het systeem 1e helft 2013 publiek toegankelijk.

## **5. Regionaal ruimtelijk-economische structuur (evaluatie punt C)**

- Station Eindhoven Acht / HOV-netwerk/innovatief vervoersconcept

### *Afspraken*

- De eerste stap is het door IenM verlenen van de opdracht aan ProRail voor het starten van een verkenning/onderzoek naar een station. De volgende stap zal de business case over de OV-

ontsluiting zijn. De besluitvorming over de realisatie van een station zal uiterlijk begin 2015 plaatsvinden.

- 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 opdracht van het ministerie van IenM en in samenwerking met de regio is door Prorail een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de OV-bereikbaarheid van de luchthaven en omgeving. Gebleken is dat de groei van de luchthaven tot 2020 op zich onvoldoende OV-reizigers genereert voor een positief besluit over aanleg van een nieuw IC-station. Over andere mogelijkheden om een nieuwe vervoersvraag te genereren, bijv. lokale gebiedsontwikkeling, bestaat nog onvoldoende duidelijkheid. Mede op basis van het hieruit resulterende concept-rapport is in het BO MIRT najaar 2012 afgesproken dat door rijk en regio een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling Brainport Avenue wordt gestart en de consequenties voor de bereikbaarheid op de lange termijn. Onderdeel van dit MIRT-onderzoek maakt uit de beantwoording van de vraag hoe Eindhoven Airport en omgeving het beste aan te sluiten op het Intercitynetwerk (via het bestaande, of via een nieuw te realiseren station). Daarnaast worden door de regio quickwins voor de korte termijn uitgewerkt.

Rijk en regio werken samen aan het opstellen van een PvA voor het MIRT-onderzoek. Het streven is om dit PvA in februari 2013 vast te stellen, waarna het onderzoek daadwerkelijk kan starten. Eind 2013 worden de resultaten verwacht.

- Aansluiting Best A58

#### *Afspraak*

De verdere besluitvorming over de A2 en A58 zal plaatsvinden in de reguliere MIRT-overleggen, waarbij bestaande MIRT afspraken als uitgangspunt dienen. Het Bestuurlijk Overleg MIRT is de bestuurlijke tafel waar de afspraken worden gemaakt, aan de Alderstafel kan de voortgang worden besproken.

#### *Voortgang*

Gedurende 2012 is door het ministerie van I&M, samen met regionale partijen gewerkt aan de formulering van een Startbeslissing voor de MIRT-verkenning A58 Tilburg-Eindhoven, waarin de aansluiting Best wordt meegenomen. De Startbeslissing is in november door de minister aangehouden in afwachting van de uitwerking van de door haar te realiseren bezuinigingsopgave. Deze uitwerking krijgt in de 1e helft van 2013 haar beslag.

- Tweede aansluiting A2

#### *Afspraak*

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

### *Voortgang*

Rijkswaterstaat en gemeente hebben het afgelopen jaar gesprekken gevoerd over het ontwerp van de aansluiting. De Gemeente heeft gewerkt aan het definitief ontwerp voor een tweede aansluiting op de A2 met een maatregelenpakket om congestie op de A2 te voorkomen. Hiermee is de basis gelegd voor de gemeente om een voorstel ter besluitvorming aan te leveren bij Rijkswaterstaat. Op basis van dit aangepaste, definitieve ontwerp kan RWS in de loop van 2013 een formeel besluit nemen.

- 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 nieuwbouwwontwikkelingen wordt gerealiseerd, behoudens overeengekomen pijplijnplannen. De provincie beraadt zich op de meest adequate wijze van formele juridische verankering van deze afspraak.

## **6. Innovatie**

### *Afspraak*

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

### *Voortgang*

Ten behoeve van deze werkstroom is een zogenaamde Paraplugroep Innovatie in relatie tot groei Eindhoven Airport opgezet. In deze groep nemen Eindhoven Airport, gemeente Eindhoven, Brainport Development en TU/e (strategische onderzoeksclusters automotieve en energy) zitting.

Genoemde partijen hebben in 2012 vooral gewerkt aan het nader operationaliseren van de opdracht en de daarbij behorende werkorganisatie (o.a. door betrokkenheid te organiseren van diverse fondsbeheerders) en de inrichting van een procesgang voor zowel ongevraagde als doelgericht gevraagde innovatieve voorstellen. Hiervan hopen we in 2013 en verder de vruchten te oogsten.

De werkzaamheden van de paraplugroep in 2012 waren vooral gericht op het verkrijgen van voorstellen met de onderwerpen 'smart energy' en/of 'smart mobility' in relatie tot de groei van de luchthaven. De vraagstelling om te komen tot de meest optimale structurele aansluiting van Eindhoven Airport op het intercitynetwerk wordt momenteel beantwoord in het MIRT-onderzoek, waartoe in het BO MIRT van november 2012 opdracht is gegeven. Deze studiefase biedt vooralsnog onvoldoende aanknopingspunten voor de innovatieve 'smart mobility' projecten waarop deze werkstroom zich mede richt. Mede om die reden is extra aandacht gericht op (aankomende) innovatieve projecten op en om het eigen luchthaventerrein.

In de praktijk is gebleken dat bij diverse groeifuncties (zoals uitbreiding terminal, bouw hotel etc.) de geselecteerde aannemer(s) contractueel worden gevraagd duurzame en/of vernieuwende voorstellen

te doen. Als gevolg hiervan zijn er diverse innovaties in deze bouw verwerkt. Onder andere zonnepanelen op het dak van het hotel.

Voor het verder betrekken van bedrijven en kennisinstellingen in 2013 en verder zal in het eerste kwartaal van 2013 een bijeenkomst worden georganiseerd om bekendheid te geven aan de mogelijkheid om het terrein van Eindhoven Airport te gebruiken als proeftuin voor innovatieve en duurzame ontwikkelingen en projecten. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om aansluiting te zoeken bij bestaande initiatieven van bijv. de SER, waarvoor nog proeflocaties worden gezocht.

## **7. Luchthavenbesluit**

### *Afspraak*

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

### *Voortgang*

Het bevoegd gezag (Ministerie van Defensie en Ministerie van IenM) heeft in overleg met de Aldersregie de voorbereidingen getroffen voor de totstandkoming van het luchthavenbesluit Eindhoven en het onderliggende Milieueffectrapport.

In april 2012 heeft het bevoegd gezag de Concept Notitie Reikwijdte en detailniveau MER luchthaven Eindhoven gepubliceerd. In vervolg op de ontvangen zienswijzen en adviezen zijn door het bevoegd gezag in december 2012 de Reactie op de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de Notitie Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapport luchthaven Eindhoven vastgesteld en verspreid. In 2012 heeft het bevoegd gezag opdracht verleend aan Royal HaskoningDHV voor het opstellen van het MER en aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium voor het uitvoeren van onderliggende berekeningen. Parallel hieraan werkt het bevoegd gezag aan het opstellen van de concept-tekst voor het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven. Het proces wordt begeleid door een werkgroep waarin onder leiding van een onafhankelijke voorzitter/adviseur, Defensie, IenM, de Landsadvocaat en Eindhoven Airport N.V. zijn vertegenwoordigd en een stuurgroep waarin Defensie, IenM en de Aldersregie zijn vertegenwoordigd.

## **8. Verplaatsing militaire functies (evaluatie punt D)**

### *Afspraak*

Om de business case 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 een reductie per direct 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 van 2015 heeft Defensie besloten dat de tweede reserveveldtaak van Eindhoven naar elders wordt verplaatst. De definitieve bestemming van die reserveveldtaak en de overige onderdelen van de werkstroom worden uitgevoerd zoals voorzien.

## **9. Verplaatsing zweefvliegen**

### *Afspraak*

Het vinden van een geschikte locatie voor de Eindhovense zweefvliegclub die momenteel gebruik maakt van de zweefvliegstrip op het militaire luchtvaartterrein. Deze club ondervindt toenemende beperkingen in verband met de vliegveiligheid. Deze beperkingen zullen door een toename 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*

De Provincie Noord-Brabant heeft samen met de Eindhovense AeroClub/Klu Zweefvliegcombinatie (EAC/KluZC) gesprekken gevoerd met twee in aanmerking komende gemeenten met als doel de haalbaarheid van een nieuwe locatie te verkennen en draagvlak daarvoor te verkrijgen. Deze nieuwe locaties kwamen uit onderzoek naar voren als uit te werken opties. De realisatie van een nieuwe locatie voor het zweefvliegterrein is echter relatief kostbaar (grondverwerving, inrichting, opstallen e.d. totaal 3 tot 4 miljoen). Om die reden is daarnaast onderzoek gedaan naar eventuele mogelijkheden om aan te sluiten/te integreren bij de bestaande zweefvliegclubs in het zoekgebied. De conclusie hiervan is dat de Eindhovense zweefvliegclub geen mogelijkheden ziet om aan te sluiten bij bestaande zweefvliegverenigingen op militaire of burgervliegvelden, hoofdzakelijk vanwege het ruimte- en capaciteitsgebrek op deze velden. Als laatste is met de vliegbasis Eindhoven en de luchtverkeersleiding de situatie met betrekking tot het voortzetten van het zweefvliegen op Eindhoven verkend als verplaatsing naar elders niet haalbaar blijkt te zijn.

In 2013 zal een optie voor een nieuwe locatie nader worden uitgewerkt, inclusief de financiering daarvan. Tot dit haalbaarheidsonderzoek een voldoende concreet resultaat heeft opgeleverd, zal de Eindhovense zweefvliegclub op de luchthaven Eindhoven blijven.

### **Meer informatie**

Voor relevante stukken van de Alderstafel Eindhoven zie de website [www.alderstafel.nl](http://www.alderstafel.nl)