

# Jaarverslag 2014 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 2014.

## 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 juni 2010. 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 2014 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 (BZW)
- Brabantse Milieufederatie (BMF)
- Eindhoven Airport
- Gemeente Best, namens omliggende gemeenten
- Gemeente Eindhoven
- Gemeente Valkenswaard, namens 'tweede ring' van omliggende gemeenten
- Ministerie van Defensie
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)
- Provincie Noord-Brabant
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
- Schiphol Group
- Stichting Brainport

## Groeicijfers Eindhoven Airport 2014

Eindhoven Airport heeft 2014 afgesloten met een passagiersaantal van 3,9 miljoen. Dat is een groei van 16 procent ten opzichte van 2013 (3,4 miljoen passagiers). In 2014 vlogen 3,85 miljoen passagiers naar de point-to-point lijndienstbestemmingen (2013: 3,23 miljoen). Dit is een groei van ruim 19 procent.

Een belangrijke oorzaak van de groei is de toename van het aantal lijndienstbestemmingen. Eind 2013 had Eindhoven Airport 53 lijndienstbestemmingen, in 2014 is dit aantal toegenomen tot 72. De gemiddelde bezettingsgraad over 2014 was 135 passagiers per vlucht, een toename van 6 procent ten opzichte van 2013, toen de gemiddelde bezettingsgraad 128 was.

---

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

In totaal werden in 2014 28.900 vliegbewegingen uitgevoerd, een groei van 9 procent ten opzichte van 2013 (26.508).

Voor 2015 verwacht Eindhoven Airport een groei van 5 procent in de passagiersaantallen. Daarmee komt de luchthaven in 2015 uit op 4,1 miljoen passagiers. Naar verwachting groeit het aantal vliegbewegingen in 2015 ook met 5 procent tot 30.500.

## 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) en het aandeel zakelijke-/combi-bestemmingen uitgedrukt in vliegbewegingen te kunnen monitoren, zijn meetmethoden 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.

Voor het regionale marktaandeel van Eindhoven Airport is een onderzoeksplan 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.

- 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

In 2014 is per kwartaal een overzicht verstrekt. De rapportages laten zien dat de doelstelling 'minimaal 75 procent van de vliegbewegingen naar een combibestemming' wordt gehaald, behalve in de zomervakantie. Het percentage vliegbewegingen naar een zakelijke-/combi-bestemming bedroeg in de meetperiodes februari, juli en september 2014, inclusief General Aviation-verkeer, respectievelijk 86,1, 66 en 76,8.

Nieuwe bestemmingen vanaf 1 januari 2014 zijn: Athene, Catania, Corfu, Manchester, Murcia, Poznan, Turijn en Tuzla. Vervallen bestemmingen zijn Agadir, Stockholm en Bordeaux. In 2014 is ook enige maanden op Knock (Ierland) gevlogen.

- 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 vier keer per jaar over de ontwikkeling van de geluidcapaciteit. In 2014 beschikte Eindhoven Airport over een geluidruimte van 6,5 km<sup>2</sup>. De totale geluidsbelasting over 2014 bedroeg 6,43 km<sup>2</sup> en viel dus binnen de marge.

## **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,

waar in 2014 aan is gewerkt. De CDA-landingen zijn begin 2015 geïmplementeerd. 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**

Sinds 1 maart 2011 wordt deze procedure gevolgd.

Metingen hebben plaatsgevonden vanaf de tweede helft van 2013. In deze periode volgde 62 procent de SID tot 6000 ft. In het eerste kwartaal 2014 was dit 75 procent, in het tweede kwartaal 2014 64 procent. De rapportages over het derde en vierde kwartaal 2014 waren bij het uitkomen van dit jaarverslag nog niet gereed.

Bij het vaststellen van deze kritische prestatie-indicator (KPI) is geen corridor vastgesteld; de routes op Eindhoven kennen ook geen vaste corridor. In de werkgroep Hinderbeperking, waaraan BOW, omliggende gemeenten, de militaire luchtverkeersleiding en Eindhoven Airport deelnemen, is een corridor van 1 nautical mile (NM) aan weerszijden van de SID's vastgesteld als indicatieve referentie. Deze indicatieve referentie is niet gehaald. Daarmee is nog geen conclusie getrokken over het behalen van de doelstelling, mede omdat in de bespreking tussen partijen duidelijk is geworden dat concentratie van verkeer op de route ook vanuit het perspectief van hinderbeleving, een genuanceerde benadering behoeft.

De uitkomst van de evaluatie gaf aanleiding tot aanvullende afspraken. In overleg tussen partijen worden gezocht naar een mogelijke invulling van nadere afspraken over 'optimale' corridors: breed boven dunbevolkt gebied, smal tussen twee dorpskernen door. Tevens schenken partijen hierbij aandacht aan de wijze waarop aan de implementatie en de naleving van deze afspraken zo effectief mogelijk invulling kan worden gegeven.

- 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) heeft op 13 november 2014 plaatsgevonden.

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.

Sinds 2014 worden vier metingen per jaar gedaan over een meetperiode van één week. In 2012 bedroeg het percentage idle reverse thrust gebruik 57, tegen 87 in week 21 van 2014, 79 in week 34 van 2014 en 84 in week 48 van 2014. In 2012 bedroeg het percentage reduced flaps gebruik 54, tegen 80 in week 21 van 2014, 65 in week 34 en 64 in week 48 van 2014.

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 verrijking van het Aldersadvies 2010 door de partijen bij de regionale overeenkomst gepresenteerd aan de Tafel van 10 juli 2012.

#### **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 innovatie hinderbeperking geformeerd. Aan de werkgroep nemen deel de luchthavenexploitant, Belangenvereniging Omwonenden Welschap (BOW), de Brabantse Milieufederatie (BMF), de gemeente Eindhoven, de eerste en tweede ring van omliggende gemeenten, en transavia.com (op ad hoc basis). 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.

Met het oog op de evaluatie in 2015 van de eerste fase van het Aldersadvies, is medio 2014 afgesproken dat de werkgroep zich richt op het onderzoeken van de nut en de noodzaak van de dagelijkse openstelling van de luchthaven van 17 achtereensloten uren. Met name het uur tussen 23.00 en 24.00 uur is hierin relevant. Het onderzoek is in 2014 gestart en zal dienen als input voor de bespreking aan de Alderstafel ten aanzien van dit punt.

In dit kader is ook periodiek overleg gestart tussen de regie van de Alderstafel en de actiegroep Geen Vluchten na Elven. Aan dit overleg met de genoemde actiegroep nemen ook Eindhoven Airport en de uitvoerders van de onderzoeken in het kader van de openstellingstijden deel. Doel van deze periodieke overleggen is het scheppen van een gezamenlijke feitenbasis. De Tafel zal deze feitenbasis hanteren om bij de evaluatie tot een afweging te komen inzake de openstellingstijden.

## **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 is 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 moesten 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 gehaald. Hiermee is Eindhoven Airport de eerste luchthaven in de Benelux die deze hoogste accreditatie heeft gehaald. Jaarlijks vindt een audit plaats of het certificaat voor het hoogste level van *neutrality* kan worden verlengd.  
Eind 2014 heeft Eindhoven Airport het vernieuwde certificaat ontvangen.

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 verrijking van het Aldersadvies 2010 door de partijen bij de regionale overeenkomst gepresenteerd aan de Tafel van 10 juli 2012.

#### **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**

Over het jaar 2014 is geen sprake geweest van milieuwinst.  
In de evaluatie in 2015 zal worden bekeken hoe (in Ke, Lden, aantallen of anderszins) eventuele toekomstige 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.



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.

Op 21 juni 2013 zijn de resultaten van het gezondheidsbelevingsonderzoek aan de Alderstafel toegelicht en besproken en zijn de aanbevelingen van GGD Brabant-Zuidoost overgenomen.

Op 12 oktober 2014 is opdracht gegeven aan de GGD tot het uitvoeren van een herhaalmeting belevingsonderzoek. Deze peiling heeft een identieke opzet als de eerste peiling, met vergelijkende analyses. De resultaten van de vervolgmeting zijn voorzien medio 2015.

- 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 in 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. De weergave van de vliegbewegingen is 'near real time', dat wil zeggen dat de actuele vliegbewegingen kunnen worden gevolgd met een kleine vertraging van één kwartier.

In 2014 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. Dit heeft geleid tot de volgende resultaten:

- informatie via [samenopdehoogte.nl](http://samenopdehoogte.nl) over de werking van de luchthaven en de vliegbewegingen;

- informatie over de effecten van het vliegverkeer op de woonomgeving. Inmiddels is het via [samenopdehoogte.nl](http://samenopdehoogte.nl) mogelijk dat inzichten worden gegenereerd van in een bepaalde periode gevlogen vliegpaden en de geluidsbelasting;
- de organisatie van één klachtloket: alle melders op de websites van Defensie, COVM Eindhoven en gemeenten worden automatisch doorgeleid naar het meldingenformulier op [samenopdehoogte.nl](http://samenopdehoogte.nl);
- de organisatie van één uniforme klachtenrapportage van het civiele- en militaire verkeer, die voor de diverse gremia, waaronder de Alderstafel en de COVM Eindhoven, gebruikt zal kunnen worden;
- de organisatie van een auditcommissie voor de borging van de uitvoering van de klachtafhandelingprocedure.

De gegevens over militaire vluchten zijn nog niet openbaar. Dit heeft te maken met wettelijke restricties. Het ministerie van Defensie onderzoekt de mogelijkheden om de informatie over militaire vluchten via [samenopdehoogte.nl](http://samenopdehoogte.nl) te ontsluiten. Bij het uitkomen van dit jaarverslag waren de uitkomsten van dit onderzoek nog niet bekend. Meldingen over militair verkeer worden wel via het gezamenlijke loket [samenopdehoogte.nl](http://samenopdehoogte.nl) ingediend en verwerkt in de uniforme klachtenrapportage.

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

## 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

De in het Bestuurlijk Overleg(BO) MIRT van november 2012 gemaakte afspraak om een MIRT Onderzoek uit te voeren heeft geresulteerd in de Gebiedsvisie Brainport City, welke is vastgesteld in het BO MIRT van november 2014. In deze gebiedsvisie zijn tien samenhangende opgaven geformuleerd in het fysiek-ruimtelijk domein. In het BO MIRT is afgesproken om die opgaven te vertalen in een adaptief programma dat ook voor de korte termijn concrete acties benoemt.

In het BO MIRT van 2015 vindt besluitvorming plaats over inhoud en realisatie van het adaptief programma. Daarnaast is afgesproken dat uiterlijk in februari 2015, als logisch voortvloeisel van de Intentieovereenkomst Luchthavenontwikkeling Eindhoven, er een bestuursovereenkomst wordt vastgesteld met daarin opgenomen in ieder geval de volgende afspraken inzake de landzijdige bereikbaarheid:

1. Realisatieprogramma voor de periode 2016-2020 inzake de HOV-bereikbaarheid van Eindhoven Airport.
2. Procesafspraken voor het op termijn realiseren van een multimodaal transferpunt in Acht.
3. Formele verankering van de keuze voor de Challengevariant.

4. Formele verankering van de financiële dekking (kostenverdeling) van de Challengevariant, de wijze van samenwerking, risicoverdeling en planning, en wijze van realisatie gericht op het gedurende de tweede fase van de Aldersafspraken realiseren van deze maatregel.
5. A58: het zo veel mogelijk bieden van inzicht/duidelijkheid over de termijnen waarop het (ontwerp)tracébesluit kan worden genomen en de realisatie kan starten.

De medio 2013 gestarte quick win 'Airport Shuttle' tussen station NS en de luchthaven is in 2014 gecontinueerd. Verbeterpunten zijn geïnventariseerd en krijgen een plaats onder punt 1 van voornoemde bestuursovereenkomst.

- 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**

Een aanpassing van de aansluiting Best is opgenomen als onderdeel van de Challengevariant ter ontsluiting van de luchthaven (Zie punt Aansluiting A2) .

Daarnaast is door de minister van IenM in 2013 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 met vaststelling van een voorkeursalternatief in 2015. Het voorkeursalternatief vormt de basis voor de maatregelen op de A58, waaronder de aansluiting Best.

- Tweede aansluiting A2

#### **Afspraak**

Tweede aansluiting Randweg A2 (Eindhoven Airport-Noord).

#### **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 op de A2. 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.

In het BO MIRT van 2014 is de voorkeur voor een Challengevariant uitgesproken. Deze variant gaat uit van het opwaarderen van de bestaande aansluiting Best (A58) en bestaande aansluiting A2, Fokkerweg (N2), een nieuwe verbindingsweg tussen beide aansluitingen en de luchthaven, plus ruimte voor HOV infrastructuur tussen de luchthaven en de N2 (richting een mogelijk nieuw multimodaal transferpunt aan het spoor).

Nadere (proces)afspraken over de realisatie van de Challengevariant maken onderdeel uit van de in 2015 te sluiten bestuursovereenkomst.

- 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 nieuwbouwoontwikkelingen 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 is in 2014 verder invulling 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.

In 2014 is een Innovatie Manager daadwerkelijk van start gegaan. Zij werkt nauw samen met de Operationeel Directeur in het verbeteren van het operationele proces van Eindhoven Airport. Een voorbeeld van een gerealiseerde innovatie in 2014 is het Bag & Go-systeem (automatisch boarden). Tevens wordt met regionale stakeholders nagedacht of op termijn, met een innovatief en duurzaam vervoersconcept, het parkeerterrein P8 verbonden kan worden met de terminal van Eindhoven Airport. In de planvorming van het nieuwe buitenterrein van Eindhoven Airport is 'GreenTech' een belangrijk thema. In 2015 wordt het nadenken over innovatieve en duurzame verbeteringen op Eindhoven Airport doorgezet.

## **7. Luchthavenbesluit**

- Commercieel civiel luchtverkeer

### **Afspraak**

In het Luchthavenbesluit wordt voor het commerciële civiele luchthavenverkeer een maximale civiele geluidsruimte 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.

### **Voortgang**

Op 1 november 2014 is het Luchthavenbesluit Eindhoven in werking getreden. Voorafgaand hieraan heeft het bevoegd gezag (ministerie van Defensie en ministerie van IenM) op 20 mei 2014 het aanvullend MER Eindhoven afgerond. De Commissie voor de m.e.r. heeft naar aanleiding hiervan op 27 juni 2014 een positief, definitief advies uitgegeven. Het ontwerp-Luchthavenbesluit is op 17 juli 2014 bij de Raad van State aanhangig gemaakt, waarna de Raad op 27 augustus 2014 een blanco advies heeft uitgebracht. Het Luchthavenbesluit Eindhoven is op 15 oktober 2014 gepubliceerd (Staatsblad 356).

Op basis van het Luchthavenbesluit is met ingang van 1 november 2014 aan Eindhoven Airport een vergunning burgermedegebruik verleend voor de resterende twee maanden van het gebruiksjaar 2014 (Staatscourant 31520, d.d. 3 november 2014) en met ingang van 1 januari 2015 voor het gebruiksjaar 2015 (Staatscourant 37868, d.d. 31 december 2014).

## **8. Verplaatsing militaire functies**

- 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

Onder leiding van de provincie Noord-Brabant is verkend of er mogelijkheden zijn om de Eindhovense Aeroclub/Klu Zweefvliegcombinatie (EAC/KluZC) onder te brengen op het bestaande zweefvliegterrein van Aeroclub Nistelrode in de Brabantse gemeente Bernheze. Daartoe hebben gesprekken plaatsgevonden met beide Aeroclubs, de betrokken gemeente en de basiscommandant van Eindhoven. Het zweefvliegseizoen 2014 is door een aantal leden van de Eindhovense Aeroclub benut om het veld in Nistelrode te leren kennen. Er is globaal geïnventariseerd welke voorzieningen op de grond (grootte van veld, gebouwen, infrastructuur) nodig zijn om de leden uit Eindhoven op te kunnen vangen.

Alle partijen hebben enthousiast gereageerd op de plannen voor de opwaardering van het zweefvliegterrein in Nistelrode. Met welke omvang de Eindhovense zweefvliegers overgaan naar Nistelrode is nog niet duidelijk. Zodra hierover meer bekend is, worden vervolgstappen gezet.

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