

Aan

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

Groningen, 20 juli 2015.

Geachte mevrouw Mansveld,

Op 1 november 2014 is het luchthavenbesluit Eindhoven van kracht geworden, dat een gefaseerde ontwikkeling van het civiele luchtverkeer op die luchthaven mogelijk maakt door een groei in fase 1 met 10.000 bewegingen en daarna, mits een afgesproken evaluatie succesvol verloopt, in fase 2 met 15.000 bewegingen, tot in totaal 43.000 vliegtuigbewegingen.

Hierbij bied ik u graag de bevindingen aan van de uitgevoerde evaluatie en daaraan verbonden mijn advies over de tweede fase van de ontwikkeling van de luchthaven, gehoord hebbend de partijen aan Tafel.

De onderwerpen die onderdeel uitmaken van de evaluatie zijn opgenomen in het Werkprogramma uitvoering Alders advies Eindhoven. Dit programma is door u op 28 november 2011 aan de Kamer aangeboden. Een opzet van de evaluatie is eveneens door de Tafel opgesteld en op 28 juli 2014 door u aan de Kamer aangeboden. De bijgevoegde rapportage van de evaluatie volgt die opzet.

Mede namens de minister van Defensie heeft u verder bij brief d.d. 16 juni 2014, gelet op de wens van de Tweede Kamer, verzocht om in de evaluatie, naast de 'toetspunten' zoals die in het advies zijn opgenomen expliciet af te wegen welk aantal slots voor landingen per dag tussen 23.00 en 24.00 uur voor de tweede fase geadviseerd wordt op te nemen als maximum. In de Kamer heeft u daarbij tevens toegezegd na overleg aan de Alderstafel aan te geven op welke wijze een adequate juridische borging van dit maximum kan plaatsvinden.

De partijen aan Tafel die in 2010 hun instemming aan de uitvoering van fase 1 niet konden geven, namelijk de omwonenden via de BOW en de Brabantse milieufederatie, hebben in 2012 met de luchthaven een aantal aanvullende afspraken gemaakt die bij de evaluatie betrokken zouden worden, de zogenoemde verrijkingsafspraken. Deze afspraken maakten het deze partijen mogelijk alsnog in te stemmen met fase 1 en creëerden voor hen de

mogelijkheid volwaardig mee te doen aan de evaluatie. De omliggende gemeenten, die in 2010 al hadden ingestemd met de realisatie van fase 1, sloten zich hierbij aan.

In het bijgevoegde advies met bijlagen wordt uitvoerig verslag gedaan van de uitgevoerde evaluatie op de afgesproken toetspunten, de uitvoering van de verrijkingsafspraken, het uitgevoerde onderzoek door de GGD naar de hinderbeleving in de omgeving en van de verschillende onderzoeken over de openingstijden.

In deze brief beperk ik mij tot de hoofdpunten van de bevindingen, die in de rapportage en het daarop gebaseerde advies nader zijn uitgewerkt.

De evaluatie

Alle afspraken die gemaakt zijn over onderwerpen die geëvalueerd moeten worden zijn uitgevoerd.

1. Het aantal bestemmingen dat voor Brabant en de Brainportregio van belang is, is aanzienlijk uitgebreid en voldoet aan de met de regio afgesproken normen:
 - 75% van de vliegtuigbewegingen vindt plaats naar zogenaamde combi-bestemmingen, een mengvorm van zakelijke en toeristische reizigers.
 - Het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen regio is gestegen van 23% naar 36%.
2. De afgesproken hinderbeperkende maatregelen zijn ingevoerd waaronder CDA-landingen, het optimaliseren van routes, idle reverse thrust (landen zonder gebruik van een motor) en het inbouwen van prikkels voor de inzet van geluidsarme vliegtuigen;
3. Op het gebied van duurzaamheid is de hoogst mogelijke accreditatie behaald, waarbij de luchthaven volledig CO₂- neutraal opereert.
4. De leefbaarheidsonderzoeken zijn conform afspraak uitgevoerd.
5. Op het gebied van landzijdige bereikbaarheid zijn bestuursovereenkomsten afgesloten door het Rijk met de regio.
6. Bezuiniging bij het Ministerie van Defensie hebben de verdere invulling van de afspraak over de verplaatsing van militaire functies van de basis Eindhoven naar elders overbodig gemaakt.

Vastgesteld kan worden dat aan alle elementen van de evaluatie is voldaan, zodat conform het advies van 2010 – dat door kabinet en Kamer is overgenomen – fase 2 onverkort in werking kan treden.

De verrijkingsafspraken

In het verrijkingsdocument zijn afspraken gemaakt over nachtvluchten, het bestemmingenprofiel, geluidmonitoring, milieuwinst en gebruiksmogelijkheden en over de bescherming van het weekend. Voor zover de afspraken betrekking hebben op de gebruiksjaren 2013 en 2014 is vastgesteld dat deze zijn nageleefd. In het evaluatietraject is verder met de instelling van een werkgroep innovatieve hinderbeperking waarin de BOW, BMF en omliggende gemeenten participeerden uitvoering gegeven aan de afspraak om ook innovaties te verkennen voor de tweede fase. Diverse elementen daarvan zijn meegenomen in het thans gepresenteerde voorstel.

Doordat is vastgesteld dat aan alle voorwaarden voor de overgang naar fase 2 is voldaan en ook de verrijkingsafspraken over de jaren 2013 en 2014 zijn nagekomen, is het ook voor de partijen die in 2010 zich niet hebben uitgesproken over fase 2, mogelijk gemaakt om tot een afweging ter zake te komen.

Het belevingsonderzoek door de GGD

In 2014, na de groei met 10.000 bewegingen, heeft een herhaling plaatsgevonden van het belevingsonderzoek dat de GGD met het RIVM in 2012 als een nulmeting had uitgevoerd. Uit het onderzoek komt naar voren dat de beleefde hinder, slaapverstoring en zorg over de toekomst is toegenomen. Tevens laat het onderzoek zien dat de houding ten opzichte van de luchthaven(ontwikkeling) en de beleefde gezondheid niet is verslechterd, ondanks de groei in de afgelopen jaren.

In navolging van de aanbevelingen van de GGD bevat mijn advies een aantal concrete elementen die de verdere ontwikkeling van de luchthaven dienen te flankeren:

- Vasthouden aan het eerder met de regio afgesproken pakket van hinderbeperking;
- Voortzetting van het gesprek met de regio over 'optimale' corridors voor het vertrekkend verkeer;
- Specifiek aandacht en verkenning van mogelijkheden voor ontlasting van Wintelre;
- Een gestaffelde groei naar het maximum van 43.000 vliegtuigbewegingen in 2020;
- Indien er na het bereiken van 43.000 vliegtuigbewegingen ruimte ontstaat binnen de in het Luchthavenbesluit vastgelegde civiele geluidsruimte voor verdere ontwikkeling dan dient deze 50-50 verdeeld te worden tussen de luchthaven en de omgeving.
- Het uitvoeren van een check op de toereikendheid van de isolatie van woningen;
- Uitbouw van de informatievoorziening aan de omgeving over het luchtverkeer;
- Investeren in innovaties (een door in ieder geval gemeente Eindhoven, Provincie N-Brabant, Stichting Brainport en Eindhoven Airport uit te werken 'innovatieve roadmap');
- Instelling van een leefbaarheidsfonds;
- Versnelling van de sanering van het industrielawaai Vliegbasis Eindhoven door het ministerie van Defensie;
- Voortzetting van het overleg tussen partijen.

Vluchten na 23.00 uur en voor 08.00 uur in het weekend

Het onderwerp, welke ruimte er is voor vluchten na 23.00 uur en in het weekend voor 08.00 uur heeft de partijen aan Tafel van het begin van de evaluatie verdeeld gehouden.

Vertrekpunt in mijn advies is de eerder uitgesproken overeenstemming tussen alle partijen over de uitvoering van fase 1 en de daarbij behorende openingstijden: maximaal 4 vluchten tussen 23.00-24.00 uur en openstelling op alle dagen vanaf 07.00 uur.

BOW, BMF en omliggende gemeenten pleiten in de evaluatie van fase 1 voor een terugdringing van dit aantal vluchten. Het advies van 2010 veronderstelt dat voor de realisatie van de extra 15.000 bewegingen in fase 2 een uitbreiding van het aantal vliegbewegingen na 23.00 uur nodig is. Het vigerende Luchthavenbesluit geeft daar invulling aan met het vastleggen van maximaal 8 bewegingen na 23.00 uur.

Na een zorgvuldige studie waarbij gebruik gemaakt is van de onderzoeksbureau's M3, SEO en ADECS en van Prof. Jaap de Wit en uitvoerige besprekingen tussen partijen aan Tafel kom ik tot de volgende conclusie:

1. Vastgesteld kan worden dat de betekenis van een stabiele aan de luchthaven gebonden homecarrier voor de ontwikkeling van de luchthaven groot is. Onder homecarrier wordt hier verstaan elke vliegtuigmaatschappij die Eindhoven als homebase kiest, wat betekent dat hij daar zijn vliegtuigen stationeert, voor de van en naar Eindhoven uit te voeren vluchten. Niet alleen voor de uitvoering van het selectiviteitsbeleid van het Rijk, maar ook in het belang van de regio. In de evaluatie is gebleken dat dit ook de praktijk is in Eindhoven voor de ontwikkeling van het op de regio afgestemde bestemmingspakket, de bijdrage door de homecarrier aan de uitvoering van hinderbeperking en de werkgelegenheid.
2. Een homecarrier die zijn vliegtuigen stalt op zijn thuisluchthaven moet in staat gesteld worden om op tijd te vertrekken en om s' avonds wat later binnen te komen om zijn slagen te kunnen maken. In fase twee zullen 8 toestellen deel uit maken van de vloot die op Eindhoven overnacht.
3. Eveneens kan worden vastgesteld dat de openingstijden van Eindhoven behoren tot de kortste in Europa. 65% van de 162 onderzochte luchthavens zijn 24 uur per dag geopend. De overige minimaal 18 uur per dag. Eindhoven Airport heeft een openingsvenster van in totaal 16 uur (van 07.00 tot 23.00 uur) voor het reguliere verkeer, voor de homecarrier is in het vigerende luchthavenbesluit een openingsvenster van in totaal 17 uur voor maximaal 4 bewegingen in de eerste fase en maximaal 8 bewegingen in de tweede fase.

Tegen deze achtergrond kom ik tot het voorstel om de homecarrier het recht te geven gemiddeld op jaarbasis met 4 bewegingen en maximaal met 6 bewegingen per dag na 23.00 uur gepland te mogen landen, waarbij de grens ligt op 23.30 uur. Daarmee wordt de lijn uit fase 1 doorgetrokken die eerder door partijen aan Tafel unaniem is onderschreven. In plaats van maximaal 4 geplande landingen tussen 23.00 en 24.00 uur wordt nu voorgesteld gemiddeld 4 geplande landingen tussen 23.00 en 23.30 uur.

Het gemiddelde blijft daarbij 4 op jaarbasis, met een maximum van 6 landingen per dag. Tegenover elke dag dat er 6 vliegbewegingen zijn, moeten dus evenveel dagen staan waarin dit gecompenseerd wordt. Tevens wordt het tijdvak waarbinnen deze 4 bewegingen na 23.00 uur gepland mogen worden met een half uur ingeperkt: van uiterlijk 24.00 uur naar 23.30 uur. Dit voorstel blijft op jaarbasis binnen de voor de eerste fase afgesproken 4 bewegingen per dag, geeft de exploitant de nodige flexibiliteit om bijvoorbeeld in het drukke zomerseizoen per dag 2 bewegingen meer te maken mits deze worden gecompenseerd in de rest van het jaar en verkort de tijd waarop 's avonds gepland mag worden door de homecarrier met een half uur, namelijk van 24.00 uur naar 23.30 uur.

Voorts is er uitvoerig stil gestaan bij de mogelijkheid om in het weekend tot een beperking te komen tussen 07.00 en 08.00 uur. Vastgesteld moet worden dat in de vliegoperaties sprake is van geplande vluchten en er daarbij geen onderscheid is tussen weekdays en het weekend. Toch is geprobeerd aan deze wens tegemoet te komen door op de zondag tot een beperking te komen, met het respecteren van de operatie van de homecarrier. Het voorstel houdt in dat de homecarrier zondag gemiddeld op jaarbasis met 4 vliegtuigen mag starten met een maximum van 6 per dag tussen 07.00 uur en 07.30 uur.

Dit voorstel heeft de instemming van alle partijen die eerder in 2010 hebben ingestemd met de totale ontwikkeling van de luchthaven in twee fasen. De omliggende gemeenten, BOW en

BMF kunnen dit voorstel niet steunen. Zij zijn bereid de homecarrier maximaal 3 bewegingen toe te staan na 23.00 uur tot 23.30 uur. Dit voorstel wordt niet gedragen door de overige partijen omdat het een vermindering inhoudt van het al eerder gehanteerde aantal van maximaal 4 bewegingen voor fase 1, waarover volledige overeenstemming bestond, en vooral omdat het de luchthaven de noodzakelijke flexibiliteit onthoudt die een homecarrier als spil van een stabiele en succesvolle ontwikkeling van Eindhoven Airport nodig heeft.

Conclusies en aanbevelingen

1. Ik stel vast dat de afspraken die zijn gemaakt in 2010 en later in 2012 zijn uitgevoerd. Op grond daarvan kan de tweede fase van de ontwikkeling van de luchthaven Eindhoven plaatsvinden.
2. Ik kom tot de conclusie dat in de voorstellen zowel het nationale belang – een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart bij een toenemende nationale vraag naar luchtvaart, waarbij Schiphol ontlast wordt door Eindhoven en Lelystad – als het regionale belang – een luchthaven die de regionale economie ondersteunt en zorgvuldig omgaat met het milieu en de omwonenden – evenwichtig tot zijn recht komen.
3. Ik stel vast dat de partijen aan Tafel die eerder het advies voor de totale ontwikkeling in twee fasen van Eindhoven Airport gesteund hebben – op basis waarvan kabinet en Kamer in 2010 ingestemd hebben met deze ontwikkeling – thans ook het voorstel voor de openstellingstijden en de uitzonderingen daarop voor de homecarrier steunen.
4. Ik stel vast dat de omliggende gemeenten waardering hebben voor de stappen die zijn gezet. Op het punt van de openingstijden moet ik echter vaststellen dat zij een stap terug zetten ten opzichte van hun in 2010 ingenomen positie. Ook op het punt van de volumeontwikkeling wensen zij de eerder door het kabinet vastgelegde ontwikkeling met 25.000 vliegtuigbewegingen – die op verzoek van de regio in 2010 al met 10.000 bewegingen is teruggebracht ten opzichte van de voorgenomen 35.000 bewegingen – opnieuw verder te reduceren met circa 5.000 bewegingen. Omdat deze punten niet zijn gehonoreerd onthouden de omliggende gemeenten hun instemming aan het advies. Ik kan niet anders dan constateren dat een dergelijke opstelling door bestuurlijke vertegenwoordigers het fundament aantast van het wezen van de onderhandelingstafel zoals die door u is ingesteld in Brabant. Die bestaat er uit dat partijen over en weer geven en nemen om tot een aanvaardbaar compromis te komen tussen nationale en regionale belangen en tussen economische belangen en het zoveel mogelijk verminderen van de daarmee gepaard gaande hinder. Als een bestuurlijke partij een toch alleszins redelijk voorstel dat nu voorligt niet kan steunen lijkt mij een voortzetting van dit type overleg niet vruchtbaar.
5. Ik betreur dat BOW en BMF het voorstel niet kunnen steunen en daaraan de conclusie verbinden dat zij niet akkoord kunnen gaan met het voorliggende advies. Maar voor deze opstelling is wel enig begrip op te brengen. Het is inderdaad veel gevraagd aan direct omwonende burgers en daarmee van hun organisaties, die de meeste hinder ondervinden van een groeiende luchthaven, om instemming te betuigen met een groei van het vliegverkeer en een daarmee gepaard gaande toename van hinder.
6. Het lijkt mij daarom juist dat de nationale politiek hierover thans een besluit neemt in een weging van de nationale belangen die aan de orde zijn en nadat zij zich ervan heeft vergewist dat op een zorgvuldige wijze is omgegaan met de belangen van de omgeving.
7. Ik ben ervan overtuigd dat dit laatste het geval is en adviseer u daarom te besluiten conform het hier voorliggende advies.

Tot slot

De regionale partijen hebben laten weten overleg met de luchthaven te willen voortzetten. Het lijkt mij dat nadat de nationale politiek haar besluit heeft genomen over de kaders waarbinnen de verdere ontwikkeling van de luchthaven zal plaatsvinden, dit uitvoeringsoverleg invulling kan krijgen door de partijen die de kaders van het kabinetsbesluit als opdracht kunnen accepteren. Ik geef u in overweging om overal waar in deze brief en in het bijgevoegde advies gesproken wordt over de voortzetting van het overleg of over het 'overleg aan Tafel' de daarbij genoemde onderwerpen te agenderen voor dit overleg.

De volgende punten zijn hierbij van belang:

1. Het is een uitvoeringsoverleg en geen onderhandelingstafel;
2. Het kabinetsbesluit is een gegeven en wordt door de deelnemende partijen als ononderhandelbaar uitgangspunt gerespecteerd;
3. De agenda bestaat uit de onderwerpen zoals die in dit advies geagendeerd worden voor verder overleg.

Eindhoven Airport, de Provincie, de gemeente Eindhoven, de Stichting Brainport en de Brabants-Zeeuwse Werkgevers hebben reeds op voorhand aangegeven – uitgaande van een kabinetsstandpunt in lijn met dit advies – onder de bovenstaande voorwaarden in een dergelijk uitvoeringsoverleg te willen participeren, bij voorkeur onder regie van het Ministerie van I&M. Het COVM blijft in dit voorstel in zijn huidige vorm bestaan. Hierin vindt het overleg plaats over klachten en voorstellen voor hinderbeperking – in zoverre deze voorstellen niet eerder zijn afgewogen in het kader van de advisering door de Alderstafel.

Ik beschouw de opdracht die u mij gaf hiermee als voltooid.

Ik vertrouw erop u hiermee van dienst te zijn en dank u voor het in mij gestelde vertrouwen.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders

Rapportage en advies fase 2 Eindhoven Airport

Inleiding

Met inachtneming van het formeel vastgestelde luchthavenbesluit komen in deze rapportage vijf zaken aan de orde:

1. Van kracht zijnde regelgeving

Allereerst wordt aangegeven wat op dit moment de vigerende formele milieuruimte voor de ontwikkeling van de luchthaven is. Daarvoor is de inhoud van het Luchthavenbesluit zoals dat thans van kracht is bepalend.

In hoofdstuk 1 wordt die context beschreven.

2. Evaluatie

In dit deel wordt in beeld gebracht of voldaan wordt aan de in 2010 afgesproken voorwaarden voor het realiseren van fase 2. Om dat te beoordelen wordt nagegaan of de gemaakte afspraken zijn uitgevoerd.

In de evaluatie is getoetst op de volgende punten, die in het advies van 2010 reeds waren opgenomen en gespecificeerd:

- A. Uitvoering business case;
- B. Uitvoering hinderbeperking;
- C. Uitvoering duurzaamheids- en leefbaarheidsafspraken;
- D. Verplaatsing militaire functies.

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 van deze rapportage treft u de resultaten van de toetsing van de evaluatiecriteria.

3. Verrijkingsafspraken

Vervolgens wordt in beeld gebracht of de in 2012 gemaakte afspraken over de verrijking van het Aldersadvies zijn ingevuld.

De omliggende gemeenten, BOW en BMF hebben aangegeven over de ontwikkeling na 2015 een eigenstandige afweging te zullen maken. Daarvoor zijn in 2012 door deze partijen met Eindhoven Airport 'verrijkende afspraken' gemaakt. Deze afspraken bevatten de elementen die voor deze partijen van belang zijn voor "haar beslissing in welke mate zij – na een eigenstandige afweging van de verschillende aspecten – in de periode daarna (fase 2) het Aldersadvies kunnen steunen".

De verrijkende afspraken zijn opgenomen in hoofdstuk 6 van dit rapport. Daarin is ook aangegeven op welke wijze aan deze verrijkende afspraken invulling is gegeven.

4. Belevingsonderzoek

In de vierde plaats worden, in aanvulling op de evaluatiepunten en de verrijkingsafspraken, de uitkomsten van de belevingsonderzoeken in beeld gebracht. Dit gebeurt in hoofdstuk 7.

Het eerste belevingsonderzoek vond plaats in 2012. Het tweede in 2014, na de groei met 10.000 bewegingen. In de beschrijving van de uitkomsten van de onderzoeken is ook aandacht voor de aanbevelingen die door de GGD zijn opgesteld op basis van de bevindingen.

5. Openingstijden

Tot slot is er in deze rapportage uitvoerig aandacht voor het vraagstuk van de openingstijden van Eindhoven Airport. De resultaten van de verschillende uitgevoerde analyses zijn opgenomen in hoofdstuk 8.

Naast de evaluatiepunten die in het advies van 2010 zijn opgenomen, is er in het advies van 2010 nog één ander punt benoemd, dat aandacht dient te krijgen. Er is afgesproken dat een beperkt aantal slots wordt vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur. In ieder geval tot het moment van evaluatie zal het daarbij om niet meer dan 4 slots ten behoeve van de operatie van de homebase carrier gaan. Daarmee is op basis van het advies de invulling van het aantal slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur in de tweede fase nadrukkelijk een aandachtspunt voor dit advies over fase 2.

6. Juridische borging afspraken

De wijze waarop de afspraken in het advies juridische borging kunnen krijgen, krijgt aandacht in hoofdstuk 9.

7. Advies

Op basis van al deze genoemde elementen – die gedurende het afgelopen jaar in nauwe samenwerking met de partijen aan Tafel tot stand zijn gekomen en die u uitgewerkt kunt vinden in de hoofdstukken 1 t/m 9 van dit rapport – kom ik vervolgens in hoofdstuk 10 tot mijn advies, gehoord hebbend de partijen aan de Alderstafel Eindhoven.

Dit advies wordt gevolgd door een slotbeschouwing waarin ook de posities van de partijen aan Tafel zijn opgenomen.

Hoofdstuk 1 Context en opzet evaluatie

Adviesverzoek 2009

Per brief van 5 februari 2009 heeft het kabinet verzocht advies uit te brengen ten aanzien van de ontwikkeling van burgerluchtvaart op de luchthavens Eindhoven en Lelystad en de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart (Tweede Kamer 2008–2009, 29 665, nr. 118) als vervolg op het kabinetsstandpunt van 2008 over de ontwikkeling van Schiphol. Het gaat daarbij om het scheppen van een ontwikkelruimte van in totaal circa 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Als richtgetal wordt daarbij ingezet op een gelijkwaardige verdeling van vluchten over Eindhoven en Lelystad, waarbij uitgegaan wordt van een gefaseerde aanpak die past bij de marktontwikkeling.

Het verzoek was om na te gaan met de regio welke betekenis de luchthaven vanuit een regionaal ruimtelijk-economische visie kan hebben bij het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag en de steun voor dit voorstel in de regio. Naar aanleiding van dit verzoek heb ik in de regio een regionale Tafel voor overleg gevormd met vertegenwoordigers uit diverse geledingen: regionaal bestuur, omwonenden, regionaal-economisch belang, regionaal natuur- en milieubelang, de luchthavenexploitant en vertegenwoordigers van de rijksoverheid als opdrachtgever en bevoegd gezag. Deze partijen hebben zich bereid verklaard om in gesprek te komen over de vragen die in de opdrachtbrief (d.d. 27 maart 2009) zijn gesteld.

De regio heeft vanaf de start van het proces benadrukt dat het vraagstuk van de ontwikkeling van de luchthaven geplaatst moeten worden in de context van de ruimtelijk-economische ontwikkeling en ambitie van de Brainportregio. Sinds eind maart 2009 zijn de partijen op bestuurlijk niveau diverse keren in een plenaire setting bijeen geweest. Daarnaast is er een gezamenlijke begeleidingsgroep opgezet die de verschillende onderzoeken heeft begeleid. Hierin participeerden vertegenwoordigers van alle delegaties.

Advies 2010

Op 23 juni 2010 is het advies met betrekking tot Eindhoven Airport aan u aangeboden. Op hoofdlijnen is de inhoud van het advies het ruimte bieden aan een ontwikkeling met 25.000 extra vliegtuigbewegingen die vastgelegd wordt in een luchthavenbesluit voor de periode tot 2020. De opgestelde regionaal-economische visie en de daarop gebaseerde business case van Eindhoven Airport laten zien dat aan de regionaal-economische ontwikkeling en de regionale vraag naar vervoer door de lucht een substantiële en realistische bijdrage kan worden geleverd met een business case van 25.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar in 2020.

Tevens wordt geadviseerd deze ontwikkeling tot 2020 gecontroleerd te laten plaatsvinden in twee fases, eerst van 4,1 km² tot circa 10.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar in de periode van drie jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Deze periode eindigt uiterlijk eind 2015. En vervolgens, nadat evaluatie laat zien dat aan een aantal voorwaarden is voldaan, vindt een ontwikkeling plaats naar 10,8 km².

Bij het vaststellen van het advies hebben “de provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de Stichting Brainport, de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging en Eindhoven Airport aangedrongen op een voortvarende uitvoering van de aangegeven business case onder voorwaarde van uitvoering van de weergegeven maatregelen op het terrein van regionale inpassing”.

Evaluatie

De ontwikkeling van Eindhoven Airport vindt conform het advies uit 2010 plaats in twee fases. De eerste fase is een ontwikkeling tot circa 10.000 vliegtuigbewegingen extra per jaar in een periode van drie jaar die uiterlijk eind 2015 eindigt. Daarna kan in de tweede fase een ontwikkeling tot in totaal circa 25.000 vliegtuigbewegingen extra per jaar ten opzichte van de referentiesituatie plaatsvinden. De gebruiksruimte van de tweede fase kan niet eerder worden gebruikt dan nadat monitoring en evaluatie van de resultaten van de eerste fase heeft plaatsgevonden. Om de tweede fase in te kunnen vullen moet uit de resultaten blijken dat aan de geformuleerde voorwaarden voor evaluatie is voldaan of dat met aanvullende maatregelen alsnog kan worden voldaan aan deze geformuleerde voorwaarden.

In de evaluatie wordt getoetst op de volgende punten, die in het advies nader zijn gespecificeerd:

- A. Business case (aandeel brainportbestemmingen en marktaandeel Eindhoven Airport in eigen catchment area in termen van aantal vliegtuigbewegingen);
- B. Hinderbeperking (randvoorwaarden voor CDA-aanvliegen, optimaliseren vertrekroutes, idle reverse thrust, reduced flaps, prikkels voor inzet geluidsarme vliegtuigen);
- C. Duurzaamheid en Leefbaarheid (hoogste ACI-accreditatie voor CO2-neutraliteit, monitoring gezondheid, duurzame landzijdige ontsluiting);
- D. Verplaatsing militaire functies (inclusief financiering).

Het advies van juni 2010 is de resultante van zorgvuldige weging van de diverse belangen en heeft geleid tot een integraal voorstel dat één uitgebalanceerd geheel vormt. In het advies zijn de posities van de partijen aan Tafel expliciet benoemd. Namens de regionale partijen is aan het kabinet verzocht om de Tafel te betrekken in de vervolgopdracht.

Kabinetsbeleid

Het kabinet heeft het advies op 10 december 2010 integraal overgenomen. Het kabinet erkent dat hoewel het advies niet voorziet in de realisatie van het richtgetal van 35.000 vliegtuigbewegingen dit voor de periode tot 2020 vooralsnog perspectief biedt om aan de nationale capaciteitsvraag te voldoen.

De Kamer heeft het advies met het kabinetsstandpunt uitgebreid besproken op 7 februari 2011. Brede steun is daarop in de Kamer uitgesproken voor een motie waarin wordt verzocht de uitvoering van het advies Eindhoven voortvarend ter hand te nemen en met een plan van aanpak en tijdspad te komen. Daarmee is het advies staand beleid geworden, inclusief de te evalueren punten om de overgang te kunnen maken van de eerste naar de tweede fase. De te evalueren criteria, zoals ze in het advies van 2010 zijn opgenomen, liggen hiermee vast.

Luchthavenbesluit

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).

In het luchthavenbesluit is de ontwikkelruimte van 10,3 km² voor commercieel burgerluchtverkeer toegekend. Over de openingstijden bepaalt het luchthavenbesluit het volgende:

“Artikel 4.2.2. 1. De luchthaven is voor commercieel burgerluchtverkeer geopend op maandag tot en met zondag: a. voor landend luchtverkeer van 07.00 uur tot 24.00 uur met dien verstande dat in de periode tussen 23.00 uur en 24.00 uur niet meer dan acht landingen per dag zijn toegestaan; b. voor vertrekkend luchtverkeer van 07.00 uur tot 23.00 uur.”

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).

In opdracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is er door de Alderstafel in 2011 een werkprogramma opgesteld om uitvoering te geven aan bovengenoemde motie. 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.

Verrijkingsafspraken

In 2012 heeft Eindhoven Airport met BOW en BMF een aantal verrijkende afspraken gemaakt. Deze partijen hebben aangegeven, dat deze afspraken voor hen de volgende consequenties hebben:

- “Met inachtneming van deze extra set afspraken, is er overeenstemming tussen partijen over het in werking treden van de eerste fase van het Aldersadvies en is enig conflict hierover van de baan.”
- De elementen uit deze verrijkingsafspraken zijn voor de partijen, die zich in het advies van 2010 nog niet hebben uitgesproken over de tweede fase, van belang voor “haar beslissing in welke mate zij – na een eigenstandige afweging van de verschillende aspecten – in de periode daarna (fase 2) het Aldersadvies kunnen steunen”.

Het is duidelijk dat voor deze partijen de elementen die zijn opgenomen in het verrijkingsdocument een aanvullende rol zullen spelen ten opzichte van de in het advies genoemde evaluatiecriteria en bij de evaluatie zullen worden behandeld. Deze elementen zijn uitvoerig in de werkgroep innovatieve maatregelen van de Alderstafel behandeld en hebben in dit advies hun plek gekregen.

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.

Uitvoering evaluatie

Het Advies over de ontwikkeling van Eindhoven Airport van 22 juni 2010 geeft (op pagina 11 en 29) een heldere positie voor de evaluatie. De eerste fase in de ontwikkeling van de luchthaven is een ontwikkeling tot 6 km² (circa 10.000 vliegtuigbewegingen extra) in de periode van drie jaar na de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit die in ieder geval uiterlijk 2015 eindigt. De overige gebruiksruimte tot 10,8 km²¹ (circa 15.000 vliegtuigbewegingen extra) wordt vrijgegeven nadat monitoring en evaluatie van de resultaten van de eerste fase heeft plaatsgevonden.

Om de tweede fase vrij te kunnen geven moet blijken, dat aan de geformuleerde voorwaarden voor evaluatie is voldaan òf met aanvullende maatregelen alsnog kan worden voldaan. De evaluatie vindt plaats door de partijen aan Tafel.

In het werkprogramma is aangegeven dat het (doen) uitvoeren van de evaluatie en de rapportage daarover gecoördineerd wordt door de procesregie. De resultaten worden aan de Alderstafel voorgelegd. Zowel in het werkprogramma van de Tafel als in het verrijksdocument en het Luchthavenbesluit is uitgegaan van een uitvoering van een evaluatie van de eerste fase in 2015.

Timing

Het meest voor de hand liggend lijkt het, om de conclusie van de evaluatie vanaf 1 januari 2016 met ingang van het nieuwe gebruiksjaar te kunnen implementeren. Daarvoor moeten dan slots voor het winterseizoen 2015/2016 worden aangevraagd. De datum voor de capaciteitsdeclaratie ten behoeve van de slotuitgifte voor dit seizoen ligt echter al in april 2015. Het zomerseizoen start op 1 april 2016. Deze datum zal dan ook als startmoment voor het implementeren van de conclusies van de evaluatie worden aangehouden.

Daarom wordt het volgende tijdschema voorgesteld. De capaciteitsdeclaratie voor het aanvragen van slots voor het zomerseizoen 2016 moet in september 2015 worden ingediend. Rekening houdend met de periode van de zomervakantie geeft dit de leden van de Tafel de gelegenheid om in juni 2015 zorgvuldig conclusies te trekken op basis van de evaluatie van de eerste fase.

Inhoudelijke toetsing

In de evaluatie is getoetst op de volgende punten:

- Business case
- Hinderbeperking
- Duurzaamheid en Leefbaarheid
- Verplaatsing militaire functies

In de hoofdstukken die aan deze punten zijn gewijd, wordt in beeld gebracht of datgene wat is afgesproken ook is nagekomen.

Daarnaast is er aandacht voor een aantal inhoudelijke thema's:

¹ Het luchthavenbesluit biedt in afwijking van het advies ruimte voor 10,3 km² civiel gebruik.

- Verrijkingsafspraken
- Leefbaarheidsonderzoek 2015
- Slots tussen 23.00 en 24.00 uur

In de hoofdstukken die aan deze punten zijn gewijd, worden inhoudelijk de elementen beschreven die op Tafel zijn gelegd en besproken om tot een weging te komen ten aanzien van het openstaande vraagstuk van de openingstijden in fase 2 van de ontwikkeling.

Tot slot wordt ingegaan op de juridische borging van de afspraken rond de openingstijden.

Hoofdstuk 2 Business case

Afspraken:

Een nulmeting is vastgesteld op het pakket brainportbestemmingen (in termen van aandeel vliegtuigbewegingen) op het moment van het van kracht worden van het luchthavenbesluit (bij realisatie van 4,1 km² gebruiksruimte). Een eerste effectmeting aan het einde van het derde gebruiksjaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit laat zien dat ten opzichte van de nulmeting:

- a. Een pakket bestemmingen bestaat uit ten minste 75% vliegtuigbewegingen op zakelijke of combi-bestemmingen. Indien noodzakelijk, zal de samenstelling worden aangepast om dit aandeel te realiseren;
- b. Het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen catchment area evenredig stijgt met het aantal toegevoegde vliegtuigbewegingen (in de richting van de afgesproken 41% behorend bij de realisatie van de totale business case).

In het Verrijkingsdocument is ten aanzien van dit punt nog afgesproken dat de methodologie en vraagstelling om het aandeel zakelijk verkeer vast te stellen op Eindhoven, door partijen in onderling overleg wordt vastgesteld.

Algemeen

Bij de evaluatie van de punten voor de ontwikkeling van de business case wordt het inzicht versterkt door vooraf het beeld neer te zetten van de algemene ontwikkeling. De algemene feiten rond de ontwikkeling van de luchthaven zijn in de achtereenvolgende jaarverslagen van de Alderstafel gepresenteerd. Deze zijn in onderstaande tabel voor de afgelopen jaren samengevat.

Jaar	Aantal passagiers (in mln)	Groeivoet (tov voorgaand jaar)	Aantal vliegtuigbewegingen	Groeivoet (tov voorgaand jaar)	Aantal passagiers niet-lijn-dienst (ga, charter)	Aantal bestemmingen
2010	2,15		19.000			30
2011	2,65	1,23	22.000	1,17	187.000	36
2012	2,98	1,13	24.000	1,10	174.000	42
2013	3,40	1,14	26.500	1,09	164.000	53
2014	3,90	1,16	28.900	1,09	67.000	72

Op basis hiervan is een aantal waarnemingen te doen voor de periode tussen 2010-2014:

1. Er heeft ononderbroken jaarlijks een forse groei plaatsgevonden van het aantal passagiers (13-23 procent) en van het aantal vliegtuigbewegingen (9-17 procent);
2. De groei van het aantal passagiers (81 procent) is beduidend hoger dan de groei in het aantal vliegtuigbewegingen (52 procent). Dat duidt er op dat het aantal vervoerde passagiers per vliegtuigbeweging significant is toegenomen.
3. Het aantal bestemmingen dat vanaf Eindhoven Airport wordt aangevlogen is toegenomen met 140 procent en is daarmee significant hoger dan de toename in aantal

passagiers en zelfs bijna drie keer zo hoog als de toename in het aantal vliegtuigbewegingen.

4. Het niet-lijndienstverkeer op Eindhoven Airport, zoals verzorgd door vakantiecharters en general aviation, neemt continu af en is inmiddels meer dan gehalveerd (afname: 64 procent).

Afspraak 1

Ontwikkeling van een meetmethode met betrekking tot de zakelijke bestemmingen en het regionale marktaandeel. In het Verrijkingsdocument is ten aanzien van dit punt nog afgesproken dat de methodologie en vraagstelling om het aandeel zakelijk verkeer vast te stellen op Eindhoven, door partijen in onderling overleg wordt vastgesteld.

Realisatie

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, die tot stand zijn gekomen in onderlinge overeenstemming tussen de partijen aan Tafel.

Voor het zakelijke verkeer is een rapportageformat ontwikkeld *Rapportage combi-/zonbestemmingen 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 vier keer per jaar plaats.

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.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Daarbij is aan de Tafel afgesproken in fase 2 de definities van zakelijke, combi- en vakantievluchten nog eens tegen het licht te houden.

Afspraak 2

Een eerste effectmeting aan het einde van het derde gebruiksjaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit laat zien dat ten opzichte van de nulmeting een pakket bestemmingen bestaat uit ten minste 75% vliegtuigbewegingen op zakelijke of combi-bestemmingen.

Realisatie

De cijfers zoals die in 2014 per kwartaal zijn verstrekt laten zien dat de doelstelling van 'minimaal 75 procent van de vliegbewegingen naar een combibestemming' wordt gehaald, behalve in de zomervakantie. Het percentage vliegbewegingen naar een zakelijke-/combibestemming bedroeg in de meetperiodes februari, juli en september 2014, inclusief

General Aviation-verkeer, respectievelijk 86,1, 66 en 76,8.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd met inachtneming van de kanttekening die gemaakt is bij de conclusie bij afspraak 1.

Afspraak 3

Een eerste effectmeting aan het einde van het derde gebruiksjaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit laat zien dat ten opzichte van de nulmeting het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen *catchment area* evenredig stijgt met het aantal toegevoegde vliegtuigbewegingen. Een en ander in de richting van de afgesproken 41 procent behorend bij de realisatie van de totale businesscase.

Realisatie

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 is een vervolgmeting gedaan over het jaar 2014. Deze laat zien dat het regionaal marktaandeel verder is gestegen naar 36 procent.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd. Komend van de 23 procent in 2007, via de 30 procent in 2010 en 2012 is met de realisatie van 36 procent in 2014 duidelijk de richting ingeslagen naar de beoogde 41% in 2020 waar in de business case vanuit gegaan wordt.

Hoofdstuk 3 Hinderbeperking

Afspraken

1. 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;
2. In het derde jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit volgt minimaal 80% van het civiel vertrekkend IFR straalverkeer de Standard InstrumentDeparture (SID) tot 6000 ft om woonkernen zoveel mogelijk te ontzien door het beperken van het versneld wegdraaien van de startroutes;
3. 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;
4. 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, voorzover 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 het AIP;
5. Het gebruik van reduced flaps tijdens de eindnadering op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit worden geadviseerd bij de landing in plaats van full flaps, voorzover 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 het AIP;
6. 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;
7. 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. Dit wordt bewerkstelligd door voor het einde van het derde jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit aan de Stichting Airport Coordination Netherlands, de slotcoördinator voor Eindhoven Airport, de capaciteitsdeclaratie voor het eerste jaar van de tweede fase ter beschikking te stellen waarin het nieuwe verbodsartikel is opgenomen. Parallel daaraan zal het verbod in de laatste update van de Aeronautical Information Publication (AIP) voor Eindhoven worden meegenomen.

Afspraak 1

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.

Realisatie

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 moesten 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.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Afspraak 2

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

Realisatie

Met ingang van 1 maart 2011 wordt deze procedure gevolgd.

Bij het opnemen van de prestatie-indicator in de afspraak uit het advies van 2010 is geen corridor vastgesteld. Dat is te verklaren omdat de routes op Eindhoven ook geen vaste corridor kennen. In de werkgroep hinderbeperking waaraan BOW, omliggende gemeenten, luchtverkeersleiding en EA deelnemen, is een corridor van 1 NM aan weerszijden van de SID's vastgesteld als indicatieve referentie.

Metingen hebben plaatsgevonden vanaf de tweede helft van 2013. In de eerste periode volgde 62 procent de SID tot 6000 ft. In 2014 was het aantal per kwartaal: eerste kwartaal 75 procent, tweede kwartaal 64 procent, derde kwartaal 68 procent en vierde kwartaal 79 procent.

Conclusie

De indicatieve referentie die in de werkgroep is afgesproken is niet behaald. Daarmee is nog geen conclusie getrokken over het behalen van de doelstelling, mede ook omdat in de bespreking tussen partijen duidelijk is geworden dat concentratie van verkeer op de route

juist ook vanuit het perspectief van hinderbeleving een genuanceerde benadering behoeft. De uitkomst van de evaluatie heeft aanleiding gegeven tot aanvullende afspraken.

In overleg tussen partijen zullen nadere afspraken worden gemaakt over 'optimale' corridors (breed boven dunbevolkt gebied, smal tussen twee dorpskernen door). Tevens zullen partijen hierbij aandacht schenken aan de wijze waarop aan de implementatie en de naleving van deze afspraken zo effectief mogelijk invulling kan worden gegeven.

Afspraak 3

Eindhoven Airport legt uiterlijk aan het einde van het derde jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbeluit 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.

Realisatie

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.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Afspraak 4

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, voorzover 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 het AIP.

Realisatie

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.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Afspraak 5

Het gebruik van reduced flaps tijdens de eindnadering op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit worden geadviseerd bij de landing in plaats van full flaps, voorzover 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 het AIP.

Realisatie

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

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Afspraak 6

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.

Realisatie

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.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Afspraak 7

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. Dit wordt bewerkstelligd door voor het einde van het derde jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit aan de Stichting Airport Coordination Netherlands, de slotcoördinator voor Eindhoven Airport, de capaciteitsdeclaratie voor het eerste jaar van de tweede fase ter beschikking te stellen waarin het nieuwe verbodsartikel is opgenomen. Parallel daaraan zal het verbod in de laatste update van de Aeronautical Information Publication (AIP) voor Eindhoven worden meegenomen.

Realisatie

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.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Hoofdstuk 4 Duurzaamheid en Leefbaarheid

Afspraken

1. Met ingang van de tweede fase beschikt Eindhoven Airport over de hoogst mogelijke accreditatie van ACI Europe op het gebied van CO²-reductie;
2. Uiterlijk aan het einde van de eerste fase, of zoveel eerder als mogelijk, 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;
3. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, wordt het vragenlijstonderzoek van de GGD Brabant Zuidoost benut om de hinderbeleving van omwonenden te monitoren;
4. De in het advies aangegeven hoofdlijnen en processen over de besluiten over landzijdige bereikbaarheid (in het bijzonder Openbaar Vervoer) zijn op het moment van de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit nader uitgewerkt in een intentieovereenkomst tussen Verkeer en Waterstaat (thans IenM), SRE, gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, Prorail en NS.
5. *Op pagina 27 van het advies is in aanvulling op het bovenstaande punt nog de volgende relevante afspraak opgenomen: "In dit advies staan de hoofdlijnen en processen over de besluiten over landzijdige bereikbaarheid (in ieder geval HOV, station Eindhoven Airport en een innovatief vervoersconcept tussen dit station en de luchthaven). Deze worden parallel aan de procedure voor het luchthavenbesluit nader uitgewerkt in een intentieovereenkomst tussen het ministerie van VenW, de gemeente Eindhoven en het SRE (en eventueel Eindhoven Airport). Binnen zes maanden na het onherroepelijk worden van het luchthavenbesluit wordt de intentieovereenkomst omgezet in een bestuursovereenkomst waarin de besluiten en hun implementatie inhoudelijk zijn vastgelegd. De te maken afspraken richten zich op implementatie van de afspraken met ingang van de start van de tweede fase."*

Afspraak 1

Met ingang van de tweede fase beschikt Eindhoven Airport over de hoogst mogelijke accreditatie van ACI Europe op het gebied van CO₂-reductie.

Realisatie

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 CO₂-management en het bewijzen van behaalde CO₂-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 CO₂-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.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Afspraak 2

Uiterlijk aan het einde van de eerste fase, of zoveel eerder als mogelijk, 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.

Realisatie

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. 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 over de werking van de luchthaven en de vliegbewegingen;
- informatie over de effecten van de luchthaven op de woonomgeving. Inmiddels is het via 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;
- 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.

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 te ontsluiten. Bij het uitkomen van dit advies waren de uitkomsten van dit onderzoek nog niet bekend. Meldingen over militair verkeer worden wel via het gezamenlijke loket samenopdehoogte.nl ingediend en verwerkt in de uniforme klachtenrapportage.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Afspraak 3

Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, wordt het vragenlijstonderzoek van de GGD Brabant Zuidoost benut om de hinderbeleving van omwonenden te monitoren;

Realisatie

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. 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 zijn in de eerste helft van 2015 opgeleverd (zie voor de bespreking van de uitkomsten hoofdstuk 7 van dit evaluatierapport).

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Afspraak 4

De in het advies aangegeven hoofdlijnen en processen over de besluiten over landzijdige bereikbaarheid (in het bijzonder Openbaar Vervoer) zijn op het moment van de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit nader uitgewerkt in een intentieovereenkomst tussen Verkeer en Waterstaat (thans IenM), SRE, gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, Prorail en NS.

In combinatie met:

Afspraak 5

Binnen zes maanden na het onherroepelijk worden van het luchthavenbesluit wordt de intentieovereenkomst omgezet in een bestuursovereenkomst waarin de besluiten en hun implementatie inhoudelijk zijn vastgelegd. De te maken afspraken richten zich op implementatie van de afspraken met ingang van de start van de tweede fase.

Realisatie

In april 2015 is in aansluiting op de Intentieovereenkomst Luchthavenontwikkeling Eindhoven een bestuursovereenkomst vastgesteld met de volgende afspraken inzake de landzijdige bereikbaarheid:

A. HOV-bereikbaarheid Eindhoven Airport

Partijen hebben op basis van een analyse met betrekking tot de reizigersomvang en de reistijd (tussen Eindhoven centraal-Eindhoven Airport) én een enquête in beeld gebracht hoe de HOV-bereikbaarheid kan worden verbeterd op het gebied van onder meer bedrijfstijden, frequentie, reistijd, afwikkeling, reisinformatie, materieel en communicatie. Deze verbeterpunten zijn opgenomen in bijlage 4 van de overeenkomst. Voor elk verbeterpunt is één van de Partijen actiehouders. Partijen spannen zich in deze verbeterpunten te doen of laten uitvoeren volgens de daarin aangegeven termijn.

B. Multimodaal transferpunt

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 13 november 2014 hebben het Rijk en de Regio de Gebiedsvisie 'Brainport City' vastgesteld als een kansrijk perspectief voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Brainport Regio Eindhoven voor de periode 2020-2040. De visie bevat een tiental samenhangende opgaven, waarvan onder meer is afgesproken dat het Rijk en de Regio deze uitwerken in een adaptief programma (businesscase), dat ook voor de korte termijn concrete acties benoemt. Het Rijk en de Regio zullen in het Bestuurlijk Overleg MIRT einde 2015 over dit adaptief programma besluiten.

Binnen het kader van voormeld adaptief programma zetten Partijen in op een multimodaal transferpunt, waar de overstap tussen bijvoorbeeld fiets, auto, HOV, en Brainport Shuttle mogelijk wordt en waarmee naast het direct omliggende gebied ook de Brainportregio beter verbonden wordt. Hiertoe zal de Regio een groeistrategie bepalen op basis van: fasering, haalbaarheid, samenhang met andere opgaven uit het programma en optimale inpassing in het stadsregionaal, (inter)nationaal en provinciaal OV-systeem. Indien er op basis van de groeistrategie naar de mening van Partijen voldoende zicht op vervoerwaarde ontstaat om het knooppunt rendabel met een sprinter te bedienen, zullen het Rijk en de Regio een onderzoek starten naar de realisatie van een nieuw treinstation. De Regio betreft bij de ontwikkeling van het multimodaal transferpunt in ieder geval Eindhoven Airport.

C. A2/N2

In 2014 is de in het Bereikbaarheidsakkoord van 2 juni 2009 verkozen extra autowegontsluiting van Eindhoven Airport e.o. op de A2/N2 gechallenged. Uitkomst daarvan is dat in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 13 november 2014 het Rijk en de Regio inhoudelijk overeenstemming hebben bereikt over een autowegontsluiting van Eindhoven Airport e.o. (Challengevariant). In deze zgn. Challengevariant wordt de bestaande Anthony Fokkerweg opgewaardeerd, worden de aansluitende op- en afritten op de N2 aangepast, wordt een parallelstructuur langs het Beatrixkanaal aangebracht en wordt een verbinding gelegd tussen het Goederen Distributie Centrum (GDC), de toekomstige Brainport Industries Campus, Eindhoven Airport en de A58, en wordt de aansluiting Best in beperkte mate opgewaardeerd. Partijen streven naar de feitelijke realisatie van de Challengevariant v66r 2020.

D. A58

Het Rijk en de Regio hebben in de bestuursovereenkomst afgesproken de in de Intentieovereenkomst opgenomen maatregel tot verplaatsing of capaciteitsvergroting van de bestaande aansluiting op de A58 (Best) te bezien als een maatregel die zijn uitwerking zal krijgen in zowel de eerder genoemde Challengevariant als in te nemen maatregelen binnen MIRT Verkenning voor de A58 (wegvak Eindhoven-Tilburg), Innova58, waarvan het

voorkeursalternatief medio 2015 zal worden vastgesteld. Op het traject Oirschot-Batadorp wordt daarbij specifiek gekeken naar de verkeersafwikkeling op dit traject in relatie tot de Challengevariant. De uitkomst daarvan zal worden betrokken bij de keuze voor het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief zal de basis vormen voor de verdere procedure omtrent de benodigde maatregelen voor de verkeersafwikkeling van de aansluiting Best.

Conclusie

Doelstelling gerealiseerd.

Hoofdstuk 5 Verplaatsing militaire functies

Afspraak

Het Rijk, Eindhoven Airport en de regionaal-bestuurlijke partijen in de regio Eindhoven hebben een intentieovereenkomst getekend, waarin afspraken zijn opgenomen tussen de regionaal-bestuurlijke partijen, Eindhoven Airport en VenW (thans IenM) voor verplaatsing van militaire functies vanaf Eindhoven.

Realisatie

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.

Conclusie

Doelstelling niet langer relevant.

Hoofdstuk 6 Elementen uit de verrijkingsafspraken

Voor de evaluatie zijn tevens de volgende punten van belang naar aanleiding van de in de preambule genoemde verrijkingsafspraken uit 2012:

1. “In een nieuwe werkgroep van de Alderstafel waar naast de luchthavenexploitant en de omwonenden ook de homecarrier zitting heeft, zal getracht worden tot innovatieve maatregelen te komen om de hinder gedurende de week- en weekenddagen te beperken. (...) Deze werkgroep rapporteert aan de Alderstafel en de bevindingen zullen worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015.”
2. “Een eerste verdeling van de eventuele milieuwinst zal worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015. Tijdens deze evaluatie zal worden gezien of er al milieuwinst is opgetreden in de eerste fase of naar verwachting zal optreden in de periode tot 2020. Ook zal worden nagegaan hoe die kan worden verdeeld tussen de omgeving en de luchthaven, zodat beide partijen daar op gelijke wijze voordeel van hebben (fifty-fifty)”.

Element 1

In het volgende hoofdstuk wordt uitvoerig stilgestaan bij het vraagstuk van de openstellingstijden, de onderzoeken die daarvoor door de werkgroep zijn geïnitieerd en de conclusies die mede op basis hiervan door de partijen aan de Alderstafel zijn getrokken.

Element 2

In de verrijkingsafspraken is opgenomen dat een eerste verdeling van de eventuele milieuwinst zal worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015. Tijdens deze evaluatie zal worden gezien of er al milieuwinst is opgetreden in de eerste fase of naar verwachting zal optreden in de periode tot 2020. Ook zal worden nagegaan hoe die kan worden verdeeld tussen de omgeving en de luchthaven, zodat beide partijen daar op gelijke wijze voordeel van hebben (fifty-fifty).

Realisatie

De afgesproken 10.000 extra vliegtuigbewegingen voor fase 1 worden precies gerealiseerd binnen de afgesproken geluidsruimte van 6 km² voor de eerste fase. Er is geen ruimte beschikbaar op dit moment die kan worden verdeeld. Ook voor de tweede fase zal de exploitant in moeten zetten op een stille vloot en een gunstige etmaalverdeling van het verkeer om de 15.000 extra vliegtuigbewegingen in de afgesproken gebruiksruimte van totaal 10,8 km² voor civiel verkeer te kunnen afwikkelen.

Zoals blijkt uit het uitgevoerde MER en het Luchthavenbesluit is voor de realisatie van de business case een geluidsarmer verkeersscenario ingezet dan in het advies van 2010 was voorzien. De winst die dit voor de omgeving oplevert – een geluidscontour van 10,3 km² in plaats van 10,8 km² – is volledig ‘uitgekeerd’ aan de omgeving doordat in het luchthavenbesluit een kleinere geluidscontour (10,3 km²) is vastgelegd dan in het advies (10,8km²).

Overzicht met de elementen uit het verrijkingsdocument en de naleving ervan:

1. Geen structurele nachtvluchten

Tussen 23.00 uur en 24.00 uur is slechts landing van een beperkt aantal vliegtuigen van een home carrier toegestaan.	Aan deze beperking wordt invulling gegeven.
Dit beperkte aantal is tot en met 2014 gemaximeerd op 3.	Voor fase 1 voldaan; niet van toepassing voor fase 2.
Het beperkte aantal zal in de evaluatie in 2015 zoals genoemd in het Aldersadvies opnieuw worden gezien.	Wordt aan voldaan: zie hoofdstuk 7.
Er zal op worden toegezien dat deze vluchten een landingsprocedure kennen waarvan een Continuous Descent Approach, het remmen op de remmen en het gebruik van reduced flaps standaard onderdeel uitmaken. Eén en ander alleen als dit kan geschieden conform de veiligheidsvereisten, ter beoordeling van de gezagvoerder/luchtverkeersleiding.	Hieraan wordt voldaan.
De extensiemogelijkheid na 24.00 uur zal alleen in uitzonderingsgevallen worden gebruikt. Om vast te stellen of er door een vliegtuig terecht gebruik is gemaakt van de extensieregeling zal gebruik gemaakt worden van het bekende en al in gebruik zijnde stroomdiagram. Het bestaande systeem van boeteclausules blijft van kracht.	Wordt aan voldaan; zie art. 4.2.2 luchthavenbesluit. Aandacht dient er te zijn voor aansluiting van de boeteregeling op de voorwaarden voor de extensie.

2. Duidelijkheid over het zakelijk verkeer

Een belangrijk punt dat al vanaf het begin van de Alderstafel Eindhoven door de omwonenden is ingebracht is het gewenste profiel van Eindhoven Airport. Zeker nu veelvuldig gesproken wordt over de luchthavenprofielen van andere luchthavens in Nederland (met name Eindhoven en Lelystad, in relatie tot het "selectiviteitsbeginsel" van Schiphol) is het van belang het standpunt van de regio actief uit te dragen. Ter illustratie van het gewenste profiel van Eindhoven Airport wordt verwezen naar hetgeen hierover is opgenomen in het Aldersadvies (75% van de vliegbewegingen naar zakelijke en combibestemmingen/25% van de vliegbewegingen naar zonbestemmingen). Hierover bestaat overeenstemming en is geen onduidelijkheid. De omwonenden en andere regionale partijen zullen op voorhand betrokken worden bij de gebruikte methodologie en de gehanteerde vraagstelling van het onderzoek om vast te stellen welk deel van het verkeer geldt als zakelijke en combibestemmingen.	Hieraan is voldaan (zie de rapportage op dit punt in hoofdstuk 2).
Het doel hiervan is om vast te stellen of dit gehanteerde onderzoek op een juiste wijze vaststelt of het feitelijke gebruik al of niet overeenkomt met het gewenste profiel zoals in het Aldersadvies is beschreven.	Idem

3. Geluidmonitoring

Door de groei van het aantal vliegbewegingen neemt het belang van objectieve geluidmetingen toe. Bovendien staat het ontbreken van een objectieve nulmeting een goede beoordeling van het effect van	Hier wordt uitwerking aan gegeven onder
--	---

hinderbeperkende maatregelen in 2015 in de weg. Vanaf 1 september 2012 zullen in een nader te bepalen frequentie rapportages conform de aan de Alderstafel gepresenteerde Einomos rapportage plaatsvinden. Deze zullen aangevuld worden met “berekend” geluid versus “gemeten” geluid op jaarbasis per geluidmeetpaal.	begeleiding van de werkgroep leefbaarheid.
In eerste instantie zal dit geschieden voor het civiele verkeer. In overleg met het Ministerie van Defensie zal worden getracht zo snel mogelijk het Militaire verkeer in de jaarrapportages op te nemen.	Het overleg over de informatievoorziening door DEF vindt plaats.
Deze rapportages en berekeningen zullen niet worden gebruikt voor handhaving. Handhaving op geluidbelasting vindt plaats op de reguliere wijze en dat betekent op basis van het berekende geluid uitgedrukt in Ke.	Hieraan wordt voldaan.

4. Milieuwinst en gebruiksmogelijkheden

Een belangrijk punt voor de omwonenden is de mogelijke verdeling van ‘milieuwinst’ die bereikt wordt door bijvoorbeeld de inzet van stillere vliegtuigen en maatregelen in de exploitatie.	De eerste 0,5km ² milieuwinst is voor 100% aan de omgeving gegeven (10,8km ² in advies versus 10,3km ² in besluit).
Maatgevend is de geluidsruijmt die hoort bij het oppervlak van de 35 Ke zone. Zowel de luchthaven als de omwonenden hebben de sterke voorkeur om daarop te doen handhaven.	Dit vindt op deze wijze plaats.
Tevens zijn beide partijen bereid om een afspraak te maken over een verdeling van eventueel te behalen milieuwinst, omdat deze voor beide partijen – exploitant en omgeving – voordelen biedt. Een eerste verdeling van de eventuele milieuwinst zal worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015. Tijdens deze evaluatie zal worden gezien of er al milieuwinst is opgetreden in de eerste fase of naar verwachting zal optreden in de periode tot 2020. Ook zal dan worden nagegaan hoe (in Ke, Lden, aantallen of anderszins) die kan worden verdeeld tussen de omgeving en de luchthaven, zodat beide partijen daar op gelijke wijze voordeel bij hebben (fifty-fifty).	Zie hierboven over de 0,5km ² . Voor het overige kan de uitwerking van een 50-50-regeling bij het bereiken van de 43.000 vtb’s geagendeerd worden.
In 2013 en 2014 geldt voor de gebruiksmogelijkheden het navolgende: In 2013 zal een zogenaamd “dubbelslot” gelden voor het maximale gebruik van Eindhoven Airport. Dit betekent dat voor het aantal vliegbewegingen een maximum zal gelden van 28.050. Het hierbij behorende oppervlak van de 35 Ke zone bedraagt 5,5 km ² zonder meteomarge en met afkap. In 2014 zal binnen het geldende maximale geluidoppervlak van de 35 Ke zone van 6,0 km ² (zonder meteomarge en met afkap) geen maximum gelden voor het aantal vliegbewegingen.	Dit betreft de jaren 2013 en 2014. Hier is aan voldaan.
De milieuwinst, zoals hierboven omschreven, zal voor de evaluatie van 2015 worden geagendeerd.	Zie hierboven.

5. Bescherming weekend

De BOW heeft aangegeven mogelijkheden te zien om de gewenste bescherming van de omwonenden tegen extra geluidsoverlast gedurende het weekend te bereiken, door de extra groei van het vliegverkeer voornamelijk te laten plaatsvinden op de doordeweekse dagen en de openstellingstijden gedurende het weekend te beperken. In 2013 en 2014 kan deze bescherming worden gerealiseerd via de volgende afspraken: 1. De home carrier zal een maximum van 3 vliegtuigen stationeren die gebruik maken van de beperkte landingsmogelijkheden tussen 23.00 en 24.00 uur. Eén en ander zoals beschreven onder punt 1; 2. Een maximaal aantal vliegbewegingen van gemiddeld 74 op jaarbasis op de zondagen in 2013 (66 vliegbewegingen in 2012 + 8 extra in 2013); 3. Een maximaal aantal vliegbewegingen van 78 op jaarbasis op de zondagen in 2014 (66 vliegbewegingen in 2012 + 8 extra in 2013 + 4 extra in 2014). De luchthaven zal dit punt nader onderbouwen; 4. Geen vliegbewegingen voor 08.00 uur op zaterdag en zondagen. Dit houdt in dat de luchthaven in het weekend open is vanaf 08.00 uur tot 23.00 uur met de mogelijkheid van 3 slots voor landende toestellen tussen 23.00 en 24.00 uur. Voor de andere dagen van de week geldt dat de luchthaven open is van 07.00 uur tot 23.00 uur met de mogelijkheid van 3 slots voor landende toestellen tussen 23.00 en 24.00 uur.	Dit betreft afspraken over 2013 en 2014.
In een nieuwe werkgroep van de Alderstafel waar naast de luchthavenexploitant en de omwonenden ook de homecarrier zitting heeft, zal getracht worden tot innovatieve maatregelen te komen om de hinder gedurende de week- en weekenddagen te beperken. Deze maatregelen zullen door de werkgroep worden beoordeeld op nut en haalbaarheid en ingebracht worden aan de Alderstafel. Deze maatregelen kunnen gaan over aantallen vliegbewegingen, vliegschema's, routeoptimalisaties, vliegtuigtypes of andere maatregelen waarvan kan worden verwacht dat die in enige vorm bijdragen aan hindervermindering in het weekend en/of op de overige dagen van de week. Deze werkgroep rapporteert aan de Alderstafel en de bevindingen zullen worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015.	Dit is met betrokkenheid van de omliggende gemeenten, BOW en BMF gedaan. De uit te voeren analyses zijn in uitvoering onderling overleg tot stand gekomen.

6. Herijking in 2015

De bovenstaande punten kunnen worden toegevoegd aan de evaluatie van de ontwikkeling van Eindhoven Airport aan de Alderstafel in 2015. Op basis van deze evaluatie kan worden besloten of en hoe deze punten te implementeren in de fase tot 2020 en zullen de omwonenden zich na een eigenstandige afweging uitspreken over hun steun aan de op deze manier "verrijkte" tweede fase zoals genoemd in het Aldersadvies.	In het evaluatietraject is ruimte geboden aan partijen om dit mee te wegen in hun standpuntbepaling.
--	---

Hoofdstuk 7 Leefbaarheidonderzoek 2015

Afspraken:

In het Aldersadvies zijn afspraken opgenomen over een uit te voeren leefbaarheidonderzoek naar de beleving van ondervonden hinder door omwonenden van de luchthaven o.l.v. de Gemeente Eindhoven. Hoewel formeel dit onderzoek geen deel uitmaakt van de evaluatie hechten partijen aan Tafel eraan om dit onderzoek te betrekken bij de evaluatie zodat de resultaten bij de behandeling van het advies voorgelegd kunnen worden aan de verschillende Colleges van B&W of de Gemeenteraden.

Realisatie

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 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 aanvliegroute wonen.

Het onderzoek uit 2012 is een goede basis gebleken voor het vervolgonderzoek in 2014. 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. Net als in het eerste onderzoek zijn vragenlijsten uitgezet bij ruim 18.000 inwoners in de regio rond het vliegveld. Het onderzoek is uitgevoerd door de GGD Brabant-Zuidoost in opdracht van de omliggende gemeenten.

Beleefde geluidhinder door vliegverkeer

Met de groei van het aantal vliegbewegingen is in het hele onderzoeksgebied de omvang van de ervaren geluidhinder ook toegenomen. In 2012 gaf 8% van de inwoners aan ernstige geluidhinder te ervaren door luchtverkeer, burger- en militair vliegverkeer samen. In 2014 was dit, na correctie voor seizoensinvloeden, 10%. Het percentage omwonenden dat ernstige geluidhinder ervaart door de grondgebonden activiteiten op het vliegveld is in de totale groep niet toegenomen ten opzichte van 2012. Voor het totale onderzoeksgebied is geen toename van ernstige trillingshinder door vliegverkeer gevonden. De ernstige hinder die omwonenden ervaren van geur, stof/roet/rook of trillingen door de grondgebonden activiteiten op het vliegveld, is in de totale groep voor al deze aspecten niet toegenomen ten opzichte van 2012.

Slaapverstoring

Het percentage bewoners dat aangeeft wel of geen slaapklachten te hebben, is ongewijzigd. Wel is het percentage bewoners in het totale onderzoeksgebied dat aangeeft ernstige slaapverstoring te ervaren door geluid van alle vliegverkeer bij elkaar (burger en militair vliegverkeer) tussen 2012 en 2014 toegenomen van 3% naar 4%. Er is ook gevraagd naar de frequentie van slaapverstoring door geluid van vliegverkeer. In totaal geeft 30% van de bewoners uit het totale onderzoeksgebied aan één of meerdere keren in het afgelopen jaar in de slaap te zijn gestoord door geluid van vliegverkeer (burger en militair); 10% - van de 4% die slaapverstoring ervaart – ervaart wekelijks slaapverstoring door deze bron en 3% - van de genoemde 4% die slaapverstoring ervaart – ondervindt dat dagelijks.

Daarnaast is gevraagd naar het tijdstip op de dag waarop de meeste slaapverstoring door geluid van vliegverkeer plaatsvindt. Het blijkt dat slaapverstoring het meeste aangegeven wordt in de periode 22:00-23:00 uur, gevolgd door de periode 6:00-8:00 uur. Dit zijn de tijdstippen waarop 'inslapen' en 'ontwaken' voor veel mensen plaatsvinden. De openingstijden van het burgervliegveld overlappen (deels) met deze tijdstippen: burgervluchten vinden plaats tussen 07:00 en 23.00 uur, met uitzondering van de in het luchthavenbesluit maximaal toegestane 8 landingen tussen 23.00 en 00.00 uur. Militaire vluchten zijn niet aan deze tijden gebonden en mogen (indien nodig) ook 's nachts plaatsvinden.

Gezondheid

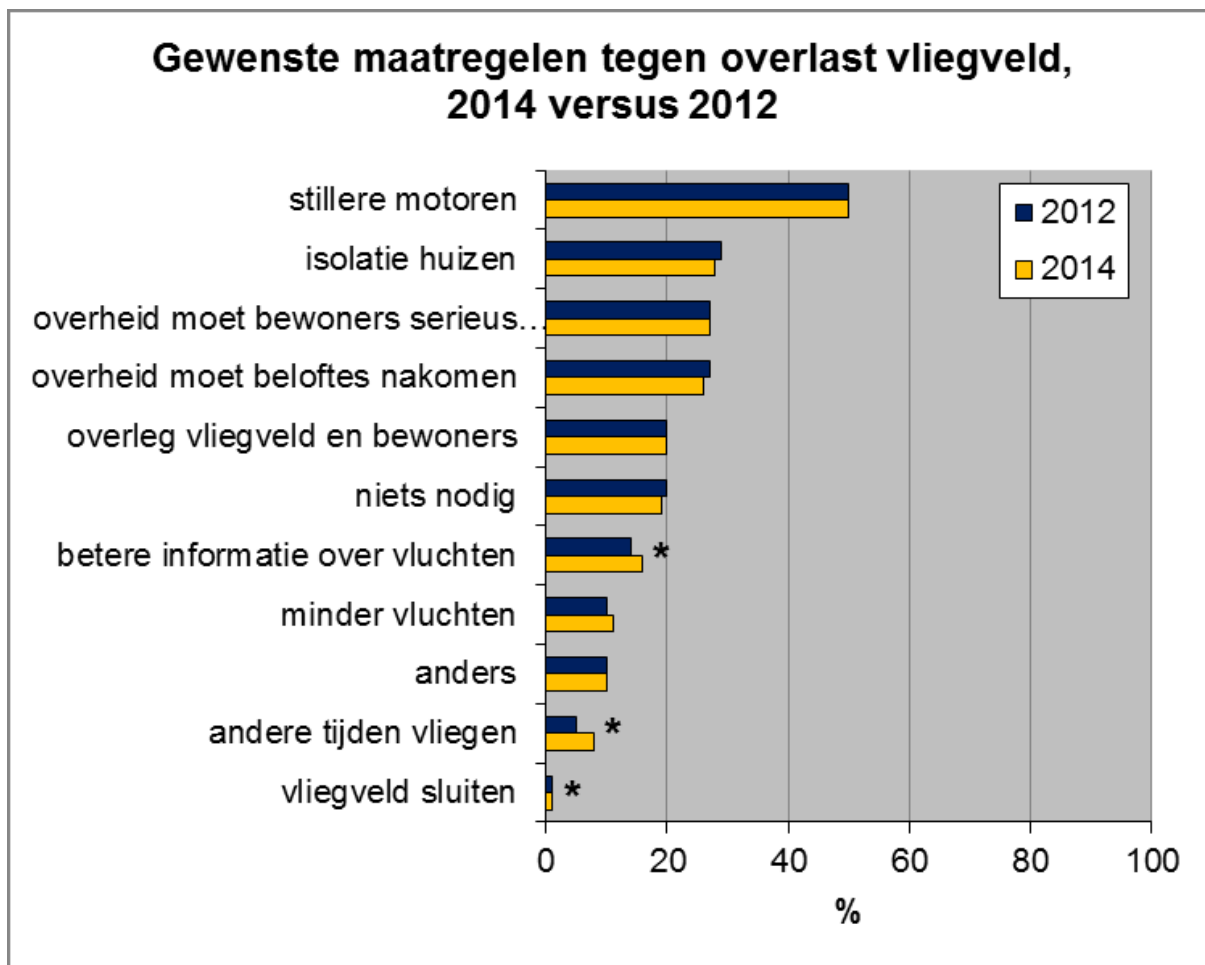
De overgrote meerderheid van de bewoners ervaart de eigen gezondheid als goed tot uitstekend (88%). Dat is niet veranderd ten opzichte van de eerste meting in 2012 (88% goed tot uitstekend) en tevens vergelijkbaar met hoe overige Nederlanders hun gezondheid beoordelen (88% goed tot uitstekend). Ook het aantal mensen dat over het afgelopen jaar rapporteert gezondheidsklachten te hebben als gevolg van vliegtuiggeluid is niet toegenomen. Wel is het percentage bewoners dat zich ernstige zorgen maakt over het risico op gezondheidsklachten door geluid van vliegverkeer in de omgeving toegenomen (van 17% in 2012 naar 19% in 2014).

Houding, vertrouwen, toekomstverwachting

Net als in 2012 heeft iets meer dan de helft van de bewoners, ondanks het toegenomen vliegverkeer en toegenomen ervaren hinder, een positieve houding ten opzichte van vliegveld Eindhoven. Net als in 2012 vindt een overgrote meerderheid dat de regio trots mag zijn op het vliegveld (78% in 2014 versus 76% in 2012); een nog grotere meerderheid geeft aan de luchthaven van waarde te vinden voor de regio (87% in 2014 versus 86 procent in 2012). Wel verwachten bewoners vaker dan in 2012 dat de milieusituatie met betrekking tot het vliegverkeer in het komende jaar verder zal verslechteren. Dat laat onverlet dat een onverminderd aantal (48%) positief staat tegenover de verwachte groei van het vliegveld (versus 24% die het hiermee oneens zijn).

Gewenste oplossingen

Volgens bewoners kan, net als in 2012, de overlast van het vliegveld het beste worden verminderd door gebruik van stillere motoren, isolatie van huizen en een overheid die bewoners serieus neemt en haar beloftes nakomt.



Aanbevelingen GGD

De GGD heeft een aantal aanbevelingen op basis van het uitgevoerde onderzoek gedaan, gericht op zowel de verbetering van de fysieke leefomgeving, als op bevorderen van kwaliteit van leven en mentaal welbevinden van burgers. Dit vanuit de aanname dat in de komende jaren het aantal burgervluchten verder zal toenemen (van 29.131 in 2014 tot circa 43.000 in 2020) en daarmee ook de invloed op de beleving en gezondheid van omwonenden.

- Eén van de mogelijkheden om hinder(beleving) en slaapverstoring van bewoners te reduceren is het beperken van de blootstelling aan geluid van vliegveld en vliegverkeer.
 - Betrek daarin de wensen van bewoners. Bewoners noemen de volgende maatregelen in volgorde van aflopende gewenstheid: stillere motoren, isolatie huizen, minder vluchten, andere tijden vliegen en vliegveld sluiten.
 - Daarnaast is het belangrijk om:
 - Niet alleen maatregelen te treffen tegen geluidbelasting van het civiele verkeer (zoals de hinderbeperkende maatregelen die zijn afgesproken aan Alderstafel), maar ook van het militair vliegverkeer.
 - Maatregelen te nemen tegen grondgebonden geluid van het vliegveld.
 - Aanbrengen van passende geluidisolatie in woningen en scholen met relatief hoge geluidsbelasting.
- De hinderbeleving met betrekking tot het vliegveld en vliegverkeer wordt bepaald door méér factoren dan enkel de werkelijke blootstelling aan bijvoorbeeld geluid en geur; ook bijvoorbeeld houding, bezorgdheid, verwachtingen en vertrouwen in betrokken partijen

spelen daarbij een rol. Maak van die wetenschap gebruik om de beleving te verbeteren. Denk daarbij aan het verder onder de aandacht brengen van de website www.samenopdehoogte.nl onder inwoners van het effectgebied en gemakkelijk vindbare informatie over het vliegveld op de gemeentelijke website. Ook aanvulling van deze website met gegevens over militaire vluchten is wenselijk. Dit biedt bewoners duidelijke informatie over de vliegbewegingen in hun leefomgeving en een mogelijkheid tot indienen van klachten of meldingen. Ook kan verder het gesprek aangegaan worden met burgers over wat zij van de overheid (Rijk, Provincie, Gemeente) verwachten en hoe het komt dat een deel van de bewoners het gevoel heeft dat de overheid haar beloftes niet nakomt.

- Overweeg aanvullend om compensatiemaatregelen te treffen (die geen betrekking hebben op [beleving van] het vliegveld en vliegverkeer) om de gezondheid van bewoners in het meest (geluid)belaste gebied of het gebied met de meeste (geluid)hinder te bevorderen. Daarbij valt te denken aan het inrichten van een openbare ruimte die uitnodigt tot beweging, sport, spel, ontspanning en opdoen van sociale contacten, bijvoorbeeld door toepassing van meer (functioneel) groen in de woonomgeving. Dit soort plannen dienen altijd in overleg met lokale bewoners te worden opgesteld, zodat hun wensen daarin optimaal meegenomen kunnen worden.
- Blijf de hinderbeleving van omwonenden structureel volgen in de tijd (monitoren), zodat ook bij nieuwe beleidsvorming in de toekomst de beleving van omwonenden kan worden meegenomen in de afwegingen. Neem daarbij een groter gebied in beschouwing dan bij deze belevingsonderzoeken is gedaan, omdat de invloedssfeer van het vliegveld groter blijkt te zijn. Overweeg voor vervolgonderzoek aan te sluiten bij bestaande middelen en mogelijkheden, bijvoorbeeld de vierjaarlijkse GGD-Gezondheidsmonitor.

Hoofdstuk 8 Slots tussen 23.00-24.00 uur

Naast de 'toetspunten' die in het advies zijn opgenomen, is er in het advies nog één ander punt benoemd, dat in de evaluatie aandacht zal moeten krijgen: Er is afgesproken dat een beperkt aantal slots wordt vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur, in ieder geval tot het moment van evaluatie zal het daarbij om niet meer dan 4 slots ten behoeve van de operatie van de homebase carrier gaan. Daarmee is op basis van het advies de invulling van het aantal slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur in de tweede fase nadrukkelijk een aandachtspunt voor de evaluatie.

Achtergrond

In de eerste fase van ontwikkeling is het aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur op basis van het Aldersadvies maximaal 4 landingen per dag. Het maximum aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur in de tweede fase is in het Aldersadvies onbenoemd gelaten.

Om de milieueffecten van vliegen op Eindhoven conform het Aldersadvies in beeld te kunnen brengen, is door het bevoegd gezag in overleg met Eindhoven Airport N.V. in het MER voor de tweede fase een aanname gedaan voor het maximum aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur (vooruitlopend op de evaluatie). Hierbij is uitgegaan van maximaal 8 slots voor landingen per dag, om zo de effecten voor de omgeving goed in beeld te brengen bij de te maken afweging voor het luchthavenbesluit. Dit aantal is eveneens opgenomen in het luchthavenbesluit Eindhoven.

Het daadwerkelijke burgermedegebruik van Eindhoven Airport wordt gereguleerd door middel van een medegebruiksvergunning. Aan de Kamer heeft de Staatssecretaris toegezegd dat het aantal slots dat tussen 23.00 en 24.00 uur voor landingen wordt vrijgegeven in de medegebruiksvergunning voor de tweede fase nadrukkelijk afhankelijk is van de uitkomsten van de evaluatie van de eerste fase die in 2015 wordt uitgevoerd (Kamerstukken II 31 936, nr. 225).

Aanpak

De Alderstafel heeft om tot een afweging te komen vier aspecten in beeld gebracht:

- De betekenis van openstelling van de luchthaven tussen 23.00 en 24.00 uur 's avonds voor de geluidsbelasting in de omgeving;
- De betekenis van de duur van het openstellingsvenster op een dag voor de uitvoering van de business case van de luchthaven c.q. de exploitatie van het netwerk door een airline;
- De internationale (concurrentie)positie van Eindhoven Airport op het punt van het openstellingsvenster;
- De rol van de homecarrier voor de business case, gegeven dat de homecarrier het uur na 23.00 uur gebruikt.

a) Effecten op geluidsbelasting van openstelling 23.00-24.00 uur

In beeld gebracht is de mate waarin de landingen tussen 23.00 en 24.00 uur leiden tot een toename van de hinder in de regio. Daarvoor is in de eerste plaats de wettelijk voorgeschreven methodiek gehanteerd. In de wettelijk voorgeschreven methode worden

voor het zogenoemde afwegingsgebied – het gebied binnen de 48 dB(A) Lden-contour de aantallen geluidgehinderden geteld. Deze tellingen zijn uitgevoerd voor de scenario's waarin het aantal vliegbewegingen tussen 23.00 en 24.00 uur 2, 4, 6 of 8 zijn. De aantallen woningen, de aantallen inwoners en de aantallen ernstig gehinderden in de bijbehorende contouren zijn opgenomen in de onderstaande tabel. De berekeningen geven aan dat een verdubbeling van het aantal landingen tussen 23.00 en 24.00 uur in fase 2 – van 4 naar 8 landingen – zou leiden tot een toename van het aantal ernstig gehinderden met 12 procent: van 359 naar 402.

Bewegingen per nacht	# woningen	# bewoners	# ernstig gehinderden
2	672	1.545	342
4	710	1.633	359
6	757	1.741	381
8	804	1.849	402

Tevens is in beeld gebracht hoeveel woningen zodanig door het geluid van een passerend vliegtuig geraakt worden dat daardoor een inbreuk op de slaap kan plaatsvinden die tot negatieve gezondheidseffecten kan leiden. Er wordt daarbij vanuit gegaan dat de bewoners van de woningen waarop dit betrekking heeft om 23.00 uur in slaap zijn en dat één van de ramen van de slaapkamer op een kier open staat. De World Health Organization hanteert dan als richtwaarde een belasting van 60 dB(A) LA_{max} op de gevel van de slaapkamer, zodat de geluidbelasting in de slaapkamer onder de 45 dB(A) LA_{max} blijft. Tellingen van het aantal woningen laten zien dat het hier gaat om 320 tot 775 woningen, afhankelijk van welke route precies gevlogen wordt tussen 23.00 en 24.00 uur. Indien het raam wordt afgesloten, treedt een extra 5 dB(A) geveldeemping op. De gevelbelasting kan dan 65 dB(A) LA_{max} bedragen zonder boven de maximale geluidbelasting van 45 dB(A) LA_{max} in de slaapkamer uit te komen. Het aantal huizen dat ook met het raam dicht kans loopt op slaapverstoring – indien men op het betreffende moment in slaap is – ligt tussen de 81 en 100 woningen, afhankelijk van welke route precies gevlogen wordt tussen 23.00 en 24.00 uur.

Bij gelijkblijvende windrichting (76 procent van de nachten) zal voor de regio gelden dat wanneer 's avonds vanuit het noord-westen geland wordt, de volgende ochtend richting het zuid-oosten gestart wordt. Onder die omstandigheden is nachtrust minimaal 8 uur niet onderbroken door vliegtuiggeluid in de hierboven genoemde woningen. Bij landingen gaat het dan om de periode 24.00-08.00 uur en bij starts om de periode 23.00-07.00 uur. Indien de windrichting zodanig wijzigt dat de start- en landingsrichting wordt omgewisseld dan kan dat of een uur extra of een uur minder nachtrust opleveren. Dit komt in 24% van de nachten voor. Voor die nachten resteren dan minimaal 7 of minimaal 9 uur dat de nachtrust niet onderbroken wordt.

b) Effecten op de business case van openstelling 23.00-24.00 uur

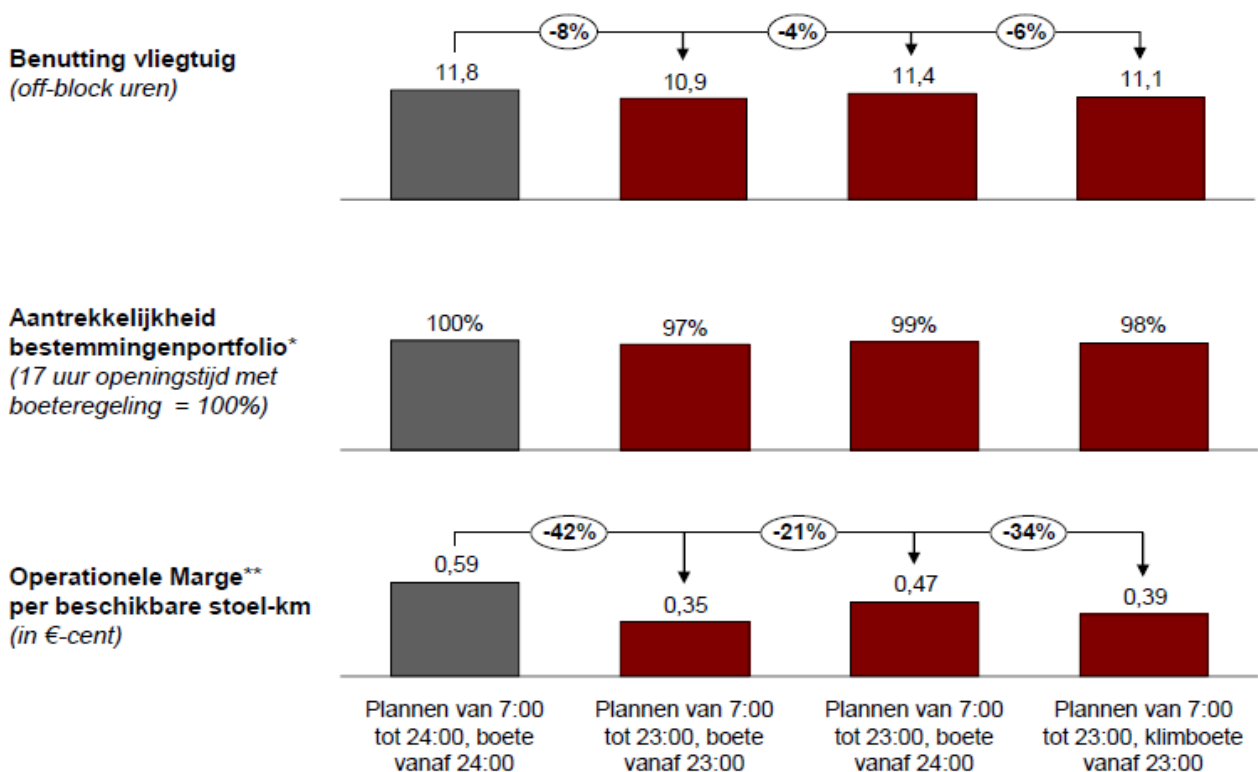
Onderzocht is in hoeverre het uur na 23.00 uur op Eindhoven Airport bijdraagt aan het concurrerend en commercieel interessant kunnen zijn van de luchthaven. Daarbij is van belang inzicht te hebben wat de impact is voor de carriers van een kortere openstellingstijd.

Het mechanisme dat optreedt, is dat door een kortere openstellingstijd de laatste vlucht van elk dagschema dat na sluiting dreigt te eindigen, wordt vervangen door een kortere vlucht. De alternatieve vluchten worden geselecteerd uit bestemmingen gesorteerd op 'aantrekkelijkheid'. Hierbij wordt rekening gehouden met:

- Winstgevendheid voor de luchtvaartmaatschappij;
- Beschikbaarheid van slots op buitenstations per seizoen en dag in de week;
- Wensen van de Brainport ten aanzien van combi- en zonbestemmingen;

Er wordt gezocht naar een alternatieve bestemming met een bloktijd zo dicht mogelijk bij de originele vlucht. Wanneer geen geschikte vlucht kan worden gevonden, worden de twee minst aantrekkelijke vluchten uit het dagschema vervangen door 1 langere. Bij het vervangen van een vlucht is de kans groot dat er een minder aantrekkelijke bestemming moet worden gekozen omdat het originele portfolio reeds is geoptimaliseerd.

Ten behoeve van de Tafel zijn de effecten op de operatie van een openstellingstijd van 16 uur ten opzichte van een openstellingstijd van 17 uur op basis van een financieel analysemodel berekend. Dit model analyseert wat de financiële gevolgen zijn van de verschuivingen in de dienstregelingen als gevolg van de kortere openstellingstijd. De analyse laat zien dat de benutting van de vliegtuigen sterk terugloopt bij aftrek van het laatste uur. Daarnaast loopt de winstgevendheid van het bestemmingenportfolio terug bij aftrek van het laatste uur.



c) Internationale vergelijking

Om het openstellingsregime van Eindhoven Airport in een internationaal perspectief te plaatsen is het belangrijk om de openstelling op andere luchthavens in Europa in kaart te brengen. Op die manier kan worden gezien in hoeverre het openstellingsregime met en zonder verdere inperking op Eindhoven Airport, in internationaal perspectief, afwijkt van andere luchthavens in Europa. Het bureau SEO heeft dit onder aansturing van prof. J. de Wit voor de Alderstafel in beeld gebracht.

Om een zo compleet mogelijk beeld te kunnen schetsen, heeft SEO de openstellingsuren van alle luchthavens in Noord-, West- en Zuid-Europa met tussen 200.000 en 10 miljoen vertrekkende stoelen in 2014 in beeld gebracht op basis van gegevens uit de *Official Airline Guide* (OAG). Voor het openstellingsregime baseert SEO zich op informatie uit de *aeronautical information publications* (AIP's), beschikbaar via de EAD database van Eurocontrol. Voor het in kaart brengen van het aantal openstellingsuren per etmaal volgt SEO het regime dat geldt voor *air traffic services* (ATS).

65 procent van de 162 onderzochte luchthavens is 24 uur per dag geopend voor commercieel verkeer. Eindhoven Airport is 17 uur per dag geopend. De overige onderzochte luchthavens zijn minmaal 18 uur per dag geopend voor commercieel verkeer. Van de regionale luchthavens met point tot point bases zijn alleen Charleroi en Oslo Rygge ook minder dan 18 uur per etmaal geopend. Waarbij moet worden aangetekend dat Charleroi een ruime garageregeling kent en beide luchthavens over meer slots in de dagranden beschikken. Mocht het aantal openstellingsuren op Eindhoven Airport worden ingeperkt tot 16 uur of minder, dan heeft de luchthaven het kleinste aantal openstellingsuren van alle regionale luchthavens met point to point bases in Europa. Een dergelijke reductie leidt tot een toenemend risico op het sluiten van een basis op Eindhoven Airport met verstrekende negatieve gevolgen voor het netwerk van de luchthaven.

d) Evaluatie van de positie van de homecarrier

De slots voor het uur tussen 23.00 en 24.00 uur zijn bedoeld voor de home base carrier, zodat de toestellen van deze carrier nog binnen kunnen komen om Eindhoven Airport. In het advies van 2010 is ervoor gekozen om deze 'prijs' voor een homecarrier te betalen vanwege de positieve effecten voor de regio van een homebase carrier. Het evaluatiemoment in combinatie met de discussie over de invulling van het uur tussen 23.00 en 24.00 uur is een belangrijke aanleiding om de effecten van de homebase die werden verondersteld tegen het licht te houden. Als de landingen tussen 23.00 en 24.00 uur door de homecarriers worden gevlogen, ligt de vraag voor de hand of de business case niet kan worden gerealiseerd zonder homecarrier.

Juist een groei met homecarriers in plaats van slechts inkomend verkeer heeft ten grondslag gelegen aan het Aldersadvies Eindhoven in 2010. De regio Eindhoven heeft vanaf de start van de gesprekken aan de Alderstafel benadrukt dat het vraagstuk van de ontwikkeling van de luchthaven geplaatst moet worden in de context van de ruimtelijk-economische ontwikkeling en ambitie van de Brainportregio. Aan de Alderstafel is destijds geconcludeerd dat een regionale home carrier van belang is om het gewenste bestemmingenprofiel dat aansluit bij de ruimtelijk-economische visie te realiseren op een robuuste en duurzame manier. Deze conclusie was gebaseerd op een analyse ten behoeve van de Alderstafel

Eindhoven door prof. J de Wit (SEO) op basis van de operatie die gelijksoortige regionale luchthavens in Europa te zien geven. De conclusies waren:

- Zonder een thuisbasis is de helft van het aantal potentiële en gewenste nieuwe bestemmingen op Eindhoven Airport niet te realiseren.
- Wil Eindhoven Airport een robuuste ontwikkeling van het beoogde bestemmingenpakket realiseren dan is tenminste een homecarrier nodig.
- Doorgaan op basis van beperkte openstellingcondities maakt de kans op een netwerkontwikkeling die aansluit bij de ruimtelijk-economische visie klein.
- Eindhoven Airport kan zijn ontwikkelingskansen aan omringende luchthavens kwijtraken.

De verwachte voordelen van de aanwezigheid van een home carrier voor de regio hadden met name betrekking op drie aspecten: het bestemmingenpakket, duurzaamheid en hinderbeperking en de werkgelegenheidseffecten.

Bestemmingenpakket

De aanneme bij de business case in het Aldersadvies 2010 was dat een thuisbasis de kans op een netwerk vergroot dat aansluit op de ruimtelijk economische visie van de regio en op de landelijke visie van het rijk op de selectieve verdeling van luchthavencapaciteit in Nederland.

Voor een efficiënte operatie dient een vliegtuig bij het verbinden van twee bestemmingen van een thuisbasis te vertrekken om vervolgens na het aandoen van de bestemming weer terug te keren naar de thuisbasis. Bij beperkte openstelling in Eindhoven (té beperkt om een efficiënte benutting van de vliegtuigen van een home based carrier mogelijk te maken) zal de carrier op de bestemmingsluchthaven een thuisbasis moeten hebben zodat de verbinding met, voor Eindhoven, inkomend verkeer tot stand komt. Indien de carrier op de bestemmingsluchthaven geen thuisbasis heeft, zal de verbinding met Eindhoven naar verwachting niet tot stand komen. Mocht deze bestemming gerekend worden tot de waardevolle 'wannahaves' ter bevordering van de Brainport ontwikkeling dan zit er niets anders op dan te 'hopen' dat een luchtvaartmaatschappij ooit hier een thuisbasis opent en 'toevallig' bereid is een verbinding met Eindhoven te openen.

Het is om deze reden dat aan de Alderstafel destijds geconcludeerd is dat een regionale homecarrier strategisch van belang is om het gewenste bestemmingenprofiel dat aansluit bij de ruimtelijk-economische visie van de regio te realiseren op een robuuste en duurzame manier. Een home carrier in Eindhoven zal relevante vervoersstromen vanuit de Brainport regio naar andere regio's in Europa onderkennen en vroeger of later deze marktvraag gaan bedienen.

Het enige theoretische alternatief hiervoor zijn zogenaamde W-operaties die operationeel complex zijn in te passen in de roosters van luchtvaartmaatschappijen en veelal tot inefficiëntie leiden. W-operaties komen voor maar zijn veelal suboptimale oplossingen en door de inefficiëntie bij voorkeur van tijdelijke aard (de route alvast 'claimen' en speculeren op het openen van een thuisbasis bijvoorbeeld). W-vluchten zijn vluchten die vanuit een andere basis van een luchtvaartmaatschappij gevlogen worden (bijvoorbeeld vanuit Amsterdam) en vervolgens de vluchten van- en naar Eindhoven op de 'binnenpoten van de

W' uitvoeren. Inefficiëntie op dit soort vluchten ontstaat door een niet autonome netwerkafhankelijkheid plus vanwege incurante vliegtijden omdat W-vluchten altijd pas tegen de middag op Eindhoven arriveren en vervolgens later weer vertrekken. Voor zakelijke passagiers betekent dit een aankomst op de plaats van bestemming laat op de middag en de volgende dag een vroeg vertrek. Om binnen dit tijdsbestek zakelijke meetings te plannen zijn minimaal twee overnachtingen nodig op de plaats van bestemming. Vanwege de lage marges in de luchtvaart kan voor verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport in de tweede fase niet strategisch worden ingezet op W-vluchten.

Home carriers zullen voor hun thuisbasis een actief bestemmingenbeleid ontwikkelen. De verwachte verkeersstroom van de regio naar een nieuwe bestemming zal een belangrijke factor zijn in de beslissing van de luchtvaartmaatschappij. Dit betekent automatisch dat een route niet tot stand komt als daar geen significante vraag aan ten grondslag ligt. Omgekeerd betekent het dat succesvolle nieuwe routes als vanzelfsprekend aansluiten bij de (regionale) marktvraag.

Eén of twee home carriers maken het aannemelijk dat Eindhoven Airport daadwerkelijk het marktpotentieel gaat invullen en een belangrijke rol gaat spelen in het landelijke beleid met betrekking tot de selectieve verdeling van luchthavencapaciteit. Het is niet realistisch aan te nemen dat Eindhoven Airport het marktpotentieel verder gaat invullen met enkel inkomend verkeer. Hiervoor zal een (te) groot aantal luchtvaartmaatschappijen nodig zijn die elk één of twee bestemmingen aanvliegt vanaf een andere thuisbasis. Het grootschalig inzetten op W-vluchten biedt om bovenvermelde reden geen oplossing.

In de Ruimtelijke Economische Visie heeft ECORYS in 2009 op basis van een aantal invalshoeken potentiële bestemmingen in kaart gebracht die toentertijd nog niet werden bediend vanaf Eindhoven.

Tal van belangrijke Brainportbestemmingen worden inmiddels veelal met based toestellen bediend. De mogelijkheid om home based toestellen in te zetten heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de ontwikkeling van het bestemmingen pakket. Het is echter niet mogelijk bestemmingen één op één toe te kennen aan een based toestel. Luchtvaartmaatschappijen wisselen hun operaties in praktijk af.

Uit de lijst van de Ruimtelijk Economische Visie met de toentertijd gewenste bestemmingen met een zakelijk karakter (de door de regio gewenste bestemmingen met een leisure karakter zijn hier buiten beschouwing gelaten) zijn inmiddels de volgende bestemmingen ingevuld: Athene, Manchester, Istanbul, Berlijn, Kopenhagen, Lissabon, Barcelona, Nice, Warschau, Madrid, Vilnius, Riga, Tallinn, Sofia, Boekarest. Voor meer dan 50% van deze bestemmingen geldt dat de betreffende home carrier geen thuisbasis op deze bestemming heeft. Het betreft hier Athene, Istanbul, Berlijn, Kopenhagen, Lissabon, Barcelona, Nice, Madrid. Zonder thuisbasis op Eindhoven is de vraag gerechtvaardigd of deze bestemming op een andere wijze aan de portfolio van Eindhoven zou zijn toegevoegd. Naar verwachting zal dat niet zo zijn geweest. Eén en ander conform de conclusie van de analyse ten behoeve van de Alderstafel Eindhoven door prof. J. de Wit (SEO).

Het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen (primaire) catchment area is door het toevoegen van bestemmingen eveneens gestegen van 23% in 2007, 30% in 2010 en 2013 naar 36% in 2014. Het vergroten van het regionale marktaandeel was eveneens een voorwaarde voor de regio om in te stemmen met de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Dit had naar waarschijnlijkheid niet gerealiseerd kunnen worden met enkel inkomend verkeer.

Duurzaamheid/hinderbeperking

De aannahme in de business case ten behoeve van het Aldersadvies 2010 was dat de luchthaven een belangrijke rol heeft in het al of niet toelaten van een luchtvaartmaatschappij als home carrier. Eindhoven Airport kan bijvoorbeeld alleen een luchtvaartmaatschappij als home carrier toelaten die een moderne, stille en duurzame vloot heeft. Een home carrier zal veelvuldig gaan vliegen van de thuisbasis om de investering terug te verdienen. Meerdere toestellen zullen gestationeerd worden. Dit houdt in dat deze luchtvaartmaatschappij een groot gedeelte van de beschikbare milieuruimte zal gebruiken met een stille en duurzame vloot en dus minimale overlast voor de regio.

De stand van zaken in 2015 is dat de home carriers Transavia en Ryanair met de meest moderne, duurzame en stille vliegtuigen (Boeing Next Generation) vliegen. Met name Transavia, en in mindere mate ook Ryanair, heeft daarnaast een belangrijke bijdrage geleverd aan het invoeren en onderhouden van de hinderbeperkende maatregelen uit het Aldersadvies. Conform afspraak tijdens de gesprekken over de vestiging van een thuisbasis heeft Transavia capaciteit beschikbaar gesteld bij het ontwerpen en invoeren van de continuous descent approaches en de routeoptimalisaties. Dit is onder andere gebeurd door het vrijmaken van een technisch vlieger van Transavia om de procedures te ontwerpen en te testen, door het beschikbaar stellen van capaciteit in de flight simulator, door het uitgebreid uitvoeren van testvluchten en te participeren in de daartoe geformeerde werkgroep. Zowel Transavia als Ryanair hebben zogenaamde base captains op Eindhoven, die een actieve rol spelen in de afgesproken awarenesscampagnes voor de hinderbeperkende maatregelen door onder andere het bevorderen van een goede respons op de enquêtes met betrekking tot het gebruik van reduced flaps en idle reverse thrust. Alle afgesproken hinderbeperkende maatregelen zijn hierdoor op tijd ingevoerd.

De vraag is gerechtvaardigd of Eindhoven Airport in staat zou zijn geweest om de afgesproken hinderbeperkende maatregelen op dezelfde voortvarende wijze in te voeren zonder luchtvaartmaatschappijen die vanwege hun thuisbasis extra strategisch belang hechten aan Eindhoven Airport. Een luchtvaartmaatschappij met slechts inkomend verkeer is niet/minder bereid tot dergelijke inspanningen.

Onder andere om deze reden was het Aldersadvies een één en ondeelbaar pakket aan maatregelen om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van de luchthaven op een zo duurzaam mogelijke wijze met zo min mogelijk gehinderden tot stand zou komen. De ingevoerde hinderbeperkende maatregelen leveren een (relatieve) reductie op van het aantal ernstig gehinderden. De routeoptimalisatie 1b en het toepassen van CDA leveren een verbetering op van 467 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden.

Werkgelegenheid

In de business case ten behoeve van het Aldersadvies 2010 is aangenomen dat de homecarrier extra werkgelegenheid verschaft voor de regio. De home carrier werft lokaal cockpit-, cabine-, grond en onderhoudspersoneel. Een home carrier met vier toestellen levert in Eindhoven 200 fte extra aan werkgelegenheid bovenop de normale groei aan werkgelegenheid als gevolg van de groei van de luchthaven (tussen 300 en 400 fte per 1 miljoen passagiers).

De stand van zaken in 2015 is dat een based vliegtuig circa 50 fte extra aan werkgelegenheid levert. Inmiddels zijn er zes based toestellen op Eindhoven Airport (waarvan 3 voorsorteren op efficiënt gebruik in fase twee). Door de komst van de home carriers is de werkgelegenheid dus met ca. 300 fte toegenomen bovenop de normale groei aan werkgelegenheid door de aanwezigheid van de home based carriers van 455 fte (8,8 duizend vtb's x 145 pax $\approx$ 1.3 miljoen passagiers door based kisten per jaar in 2014. $1,3 \times 350 \text{ fte} \approx 455 \text{ fte}$). In totaal heeft de home base operatie in 2014 een directe werkgelegenheid opgeleverd van 755 fte.

Relevante te betrekken feiten:

2014	
<i>regulier</i>	
Ma t/m vr	07.00 – 23.00 uur, extensieregeling tot 24.00 uur
Za/zo	08.00
Boete	bij binnenkomst na 23.00 uur
<i>Homecarrier max 3 landende toestellen</i>	
Ma t/m vr	07.00 – 24.00 uur, extensieregeling tot 01.00 uur
Za/zo	08.00
Boete	bij binnenkomst na 24.00 uur
2015	
<i>regulier</i>	
ma t/m vr	07.00 – 23.00 uur, extensieregeling tot 24.00 uur
Za/zo	07.00 (op non-historische basis)
Boete	bij binnenkomst na 23.00 uur
<i>Homecarrier max 4 landende toestellen (waarvan 3 op historische en 1 op non-historische basis)</i>	
Ma t/m vr	07.00 – 24.00 uur, extensieregeling tot 01.00 uur
Za/zo	07.00 uur (op non-historische basis)
Boete	bij binnenkomst na 24.00 uur
Luchthavenbesluit 2014	
<i>regulier</i>	
ma t/m vr	07.00 – 23.00 uur, extensieregeling tot 24.00 uur
Za/zo	07.00 (op historische basis)
Boete	-
<i>Homecarrier max 8 toestellen (op historische basis)</i>	
Ma t/m vr	07.00 – 24.00 uur, extensieregeling tot 01.00 uur

Za/zo	07.00 uur (op historische basis)
Boete	-

Aldersadvies Eindhoven 2010

regulier

ma t/m vr	07.00 – 23.00 uur
Za/zo	07.00 uur *
Boete	-

Homecarrier max 4 toestellen voor fase 1; aantal voor fase 2 is open gelaten

Ma t/m vr	07.00 – 24.00 uur
Za/zo	07.00 uur (op historische basis met aanvullende afspraak*)
Boete	-

* pag 15 Aldersadvies 2010: “Bij het maken van afspraken met de home carrier zal de exploitant daarnaast inzetten op afspraken om de helft van de toestellen op zondag een uur later te laten vertrekken. Daarnaast komt er voor de zondag een verbod op vliegtuigtypes D/E/F uit de ACI-index. Dat zijn types die gerekend worden tot de lawaaiige vliegtuigen.”

Knoppen om aan te draaien

1. Het aantal vliegbewegingen na elven:
 - 3 (met historische recht)
 - 4 (maximum fase 1)
 - 5-8 (maximum uit luchthavenbesluit)
2. Variatie zomer/winterseizoen:
 - een maximum aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur en in het weekend tussen 07.00 – 08.00 uur.
 - een maximum jaargemiddelde
3. Tijdselement
 - uur
 - halfuur
4. Extensieregeling
5. Boeteregeling
 - Wel/geen boeteregeling
 - Vaste boete/klimboete
6. Aanvullende afspraken hinderbeperking voor avond/weekend

Hoofdstuk 9 Juridische borging van de afspraken

Zie brief Staatssecretaris aan Kamer d.d. september 2014
--

In het Luchthavenbesluit is de totale ruimte voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport vastgelegd. Via het instrument van de medegebruiksvergunning is het mogelijk om de ontwikkeling van de luchthaven te beperken. Dit instrument is ook gebruikt om de ontwikkeling van het civiele deel van de luchthaven voor fase 1 in omvang te beperken, zodat niet direct de totale ruimte is benut. Voor de eerste fase is een beperkte ontwikkeling afgesproken in het advies van 2010. Deze beperking is opgelegd via het instrument van de medegebruiksvergunning en langs die weg geborgd. Wanneer er – zoals in dit advies voorgesteld – ook voor de tweede fase beperkingen worden geadviseerd ten opzichte van de totale ruimte uit het luchthavenbesluit, kunnen deze eveneens via het instrument van de medegebruiksvergunning worden opgelegd en geborgd.

Dit punt van de borging van de concreet in dit advies gemaakte afspraken in fase 2 via het instrument van de medegebruiksvergunning is juridisch getoetst. Daarbij is tevens uitwerking gegeven aan mogelijke formuleringen die ten aanzien van de in dit advies gemaakte afspraken opgenomen zouden kunnen worden door het bevoegde gezag in de medegebruiksvergunning. Dit juridische advies met de concrete suggesties treft u aan in de bijlagen bij dit advies. Op basis hiervan wordt u geadviseerd, met inachtneming van het eerder vastgestelde Luchthavenbesluit, de voorgestelde beperkingen van de gebruikruimte op te nemen in de af te geven medegebruiksvergunning voor fase 2 van de ontwikkeling van Eindhoven Airport.

Hoofdstuk 10 Advies

Advies fase 2

Ten aanzien van de realisatie van fase 2 met 15.000 extra vliegtuigbewegingen in de periode na 2015 wordt overwogen dat:

- Het kabinet een luchthavenbesluit heeft genomen voor de realisatie van fase 2 op basis van het advies van de Tafel van juni 2010 en de milieu-informatie uit het MER;
- De partijen aan Tafel unaniem hebben vastgesteld op basis van de resultaten van de evaluatie dat de in 2010 gemaakte afspraken in het advies zijn uitgevoerd;
- Door de Tafel is vastgesteld dat de elementen uit het verrijkingsdocument – dat in 2012 tussen Eindhoven Airport met BOW en BMF is opgesteld – zijn ingevuld;
- Het voor de gewenste ontwikkeling van de luchthaven van groot belang is om te beschikken over een homecarrier die zijn toestellen stationeert op de airport;
- Op basis van het belevingsonderzoek van de GGD kan worden vastgesteld dat de houding ten opzichte van de luchthaven(ontwikkeling) en de beleefde gezondheid, ondanks de groei in de afgelopen jaren, niet is verslechterd;
- Niettemin vastgesteld moet worden dat de beleefde hinder, slaapverstoring en zorg over de toekomst is toegenomen;
- Het van belang is dat er serieus wordt bezien welke van de aanbevelingen van de GGD over het verminderen van de hinderbeleving kunnen worden uitgevoerd.

En wordt vastgesteld dat:

- Met de naleving van de evaluatiepunten voor de partijen², die in 2010 hebben ingestemd met de totale ontwikkeling tot 2020, de condities zijn ingevuld voor de uitrol van de tweede fase;
- met de invulling van de elementen uit het verrijkingsdocument de BOW en BMF in staat zijn een eigenstandige afweging te maken over de uitrol van de tweede fase.

Conclusie 1

In het advies van juni 2010 is geadviseerd om 25.000 vliegbewegingen extra per jaar mogelijk te maken. In fase 1 10.000 en in fase 2 15.000. Vastgesteld kan worden dat aan alle elementen van de evaluatie is voldaan, zodat conform het advies van 2010 – dat door kabinet en Kamer is overgenomen – fase 2 onverkort in werking kan treden.

Conclusie 2

Nu is vastgesteld dat aan alle voorwaarden voor de overgang naar fase 2 is voldaan en ook de verrijkingsafspraken zijn nagekomen, is het ook voor de partijen die in 2010 zich niet hebben uitgesproken over fase 2, mogelijk om tot een afweging ter zake te komen.

² Het Rijk, Provincie Brabant, gemeente Eindhoven, Eindhoven Airport, Luchthaven Schiphol, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de Stichting Brainport, de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging.

Aanvullende afspraken

En wordt aanbevolen – gelet op de uitkomsten van de gehouden belevingsonderzoeken – om op gebalanceerde wijze in te groeien in fase 2 in de periode 2016-2020, waarvan de volgende elementen onderdeel uitmaken:

- Bij de realisatie van de tweede fase wordt vastgehouden aan de eerder met de regio aan Tafel afgesproken elementen:
 - o Een ontwikkeling van 25.000 bewegingen, in plaats van 35.000;
 - o Het pakket hinderbeperking (CDA's, optimalisatie vertrekroutes, stille vloot en aan de landingsprocedures) en duurzaamheid dat nu gerealiseerd is;
 - o De 'uitkering' van de milieuwinst, die als gevolg van die maatregelen in de MER is berekend op 0,5km² (totaal 10,3 km² civiele geluidsruimte in plaats van 10,8 km²) aan de omgeving;
 - o Een bestemmingspakket dat aansluit bij de regionale vraag (zowel in brainportbestemmingen als in voorziening in de eigen regionale vervoersvraag);
 - o Landzijdige bereikbaarheid.
- Op basis van de evaluatie zullen de partijen nader aandacht besteden aan 'optimale' corridors voor het vertrekkend verkeer (zgn. Standard Instrument Departures): zo mogelijk breed boven dunbevolkt gebied en smal tussen dorpskernen door.
- Partijen zullen de eerder afgesproken definities die gehanteerd worden voor zakelijke of combibestemmingen nog eens onder de loep nemen en een poging ondernemen om tot een beter communiceerbare definitie te komen.
- Aanvullend daarop wordt aanbevolen om de formeel in het luchthavenbesluit vastgelegde gebruiksruimte van 10,3 km² niet ineens te laten volvliegen, maar in de vergunning – naast de totale gebruiksruimte van 10,3 km² – een gestaffelde groei aan te houden:
 - o max. 33.500 bewegingen in 2016;
 - o max. 37.000 bewegingen in 2017;
 - o max. 40.500 bewegingen in 2018; en
 - o max. 43.000 bewegingen in 2019.
- Indien er na het bereiken van 43.000 vliegtuigbewegingen ruimte ontstaat binnen de in het Luchthavenbesluit vastgelegde civiele geluidsruimte voor verdere ontwikkeling dan dient deze 50-50 verdeeld te worden tussen de luchthaven en de omgeving.
- Te voorzien in passende isolatie in woningen en scholen met een relatief hoge geluidsbelasting. Daartoe wordt voorgesteld dat het bevoegd gezag na zal gaan of bij de situatie die in 2020 bereikt zal zijn (plus 25.000 vliegbewegingen) en de daarbij behorende inrichting van de operatie op de grond en in de lucht de thans bestaande woningen voldoen aan de isolatiewaarden zoals opgenomen in de Regeling Geluidwerende Voorzieningen (artt. 19 t/m 22). Indien niet wordt voldaan aan deze isolatiewaarden zal alsnog een passend aanbod tot isolatie worden gedaan.
- Conform het advies van de GGD wordt het bereik en de reikwijdte van de website www.samenopdehoogte.nl onder inwoners verder uitgebouwd. Gemeenten en provincie borgen dat de informatie via hun sites makkelijk vindbaar en bereikbaar is. Daarnaast voegt het ministerie van Defensie – voor zover het geen vertrouwelijke informatie betreft – informatie over haar (lucht- en grondgebonden) activiteiten in de regio toe.
- Partijen werken uiterlijk begin 2016 toe naar een 'innovatieve roadmap' met acties en een te verwachten opbrengst voor duurzaamheid, leefbaarheid en innovatie, waarbij wordt ingezet op een continu proces om de ambitie inhoud te geven met maatregelen op de

korte, middellange en lange termijn (zie hierna het voorstel van gemeente Eindhoven, provincie Brabant, Stichting Brainport en Eindhoven Airport).

- De hinderbeleving van omwonenden zal ook in fase 2 gevolgd worden, conform de aanbeveling van de GGD. Daarbij zal in overeenstemming met de aanbeveling aangesloten worden bij de vierjaarlijkse GGD-Gezondheidsmonitor.
- In het verlengde van de aanbevelingen van de GGD is voorgesteld om een leefbaarheidsfonds in te richten. De Provincie, het Rijk, de gemeente Eindhoven en de luchthaven hebben zich bereid verklaard om daarin in gelijke mate te participeren en in die verhouding ook zorg te dragen voor de financiering van een op te richten leefbaarheidsfonds. Gegeven het belang van de regio ligt het voor de hand dat ook de omliggende gemeenten zich daarbij aansluiten. Doel van het fonds is om de meest door de hinder getroffen gebieden van extra middelen te voorzien om de leefbaarheid van hun gebied te bevorderen (isolatie, de duurzaamheids- en leefbaarheidsplannen, 'innovatieve roadmap', informatievoorziening en periodiek onderzoek naar gezondheidsbeleving). De partijen zullen zelf vorm en inhoud van het fonds bepalen. Het fonds vervangt de Stichting Milieufonds en het saldo zal als inbreng van de luchthaven worden ingebracht. De boetes bij overschrijding van de openingstijden worden in het fonds gestort.
- Partijen zullen opnieuw aandacht besteden aan vliegroute 1B. Vastgesteld kan worden dat in het bijzonder bij Wintelre de nieuwe route, in samenhang met de geluidoverlast van de inrichtings- en grondgebonden activiteiten van het vliegveld, als een aanzienlijke verslechtering wordt ervaren. In deze aanpak zal ook worden nagegaan in hoeverre internationale afspraken (met België) kunnen bijdragen aan een verdere verbetering van de route.
- Het ministerie van Defensie zal als verantwoordelijke partij ook nagaan hoe tot een versnelling gekomen kan worden van de sanering industrielawaai Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport. Een proces dat inmiddels 12 jaar loopt. Partijen dringen er op aan om het vastgestelde saneringsprogramma zo spoedig mogelijk uit te voeren.
- Het overleg van partijen intact te laten met een agenda waarop in ieder geval de volgende onderwerpen staan:
 - o De monitoring van de naleving van de afspraken rond de openingstijden (zie hieronder);
 - o De verdeling van de eventuele nog te realiseren milieuwinst indien het aantal bewegingen binnen de vergunde geluidruimte boven de 43.000 bewegingen uitstijgt;
 - o Informatievoorziening;
 - o Inventarisatie isolatie en monitoring van de uitvoering;
 - o Uitwerking en uitvoering van de 'innovatieve roadmap' (zie hieronder);
 - o Leefbaarheidsfonds;
 - o Afspraken over het vervolg van de monitoring van de gezondheidsbeleving;
 - o Verduurzaming van de luchtvaart;
 - o Monitoring van de ontwikkeling van het bestemmingspakket (inclusief herdefiniëring van zakelijke bestemmingen), hinderbeperking, bereikbaarheid en duurzaamheid;
 - o Verdere optimalisatie van de routes: de genoemde route 1B en de Standard Instrument Departures;
 - o Sanering industrielawaai Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport door het ministerie van Defensie.

Openingstijden

Meer specifiek ten aanzien van de openingstijden op Eindhoven Airport wordt overwogen dat

- In de tussentijdse evaluatie ten aanzien van het belang van de homecarriers het volgende is gebleken:
 - o Qua bestemmingenpakket meer dan 50% van de thans gerealiseerde bestemmingen met een zakelijk karakter ten behoeve van de regio aantoonbaar niet gerealiseerd had kunnen worden zonder homecarrier;
 - o Dat de homecarrier een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan het invoeren en onderhouden van de hinderbeperkende maatregelen uit het advies van 2010; het is zeer onwaarschijnlijk dat een niet-homecarrier hier eveneens zoveel effort in zou steken;
 - o De home carrier werft lokaal cockpit-, cabine-, grond en onderhoudspersoneel waardoor er 50fte aan extra directe werkgelegenheid ontstaat in de regio per homebase toetstel.
- Een homecarrier op Eindhoven voor het eerste vertrek en de laatste aankomst moet kunnen beschikken over een ruimer tijdsvenster dan carriers die elders hun homebase hebben;
- Eindhoven Airport in internationaal vergelijkend perspectief de meest beperkte openingstijden kent: 65 procent van de 162 onderzochte luchthavens zijn 24 uur per dag geopend voor commercieel verkeer. De overige onderzochte luchthavens zijn minimaal 18 uur per dag geopend voor commercieel verkeer. Eindhoven Airport is 17 uur per dag geopend voor de homecarrier (voor het overige verkeer 16 uur per dag);

En wordt verder overwogen dat

- Het een belangrijk punt is voor de omgeving dat er regulier niet later dan 23.00 uur gepland geland wordt vanwege de beleefde hinder en slaapverstoring in de omgeving;
- Er uitsluitend voor toestellen van de homecarrier een mogelijkheid kan worden geboden om met een beperkt aantal vliegtuigen gepland na 23.00 uur te kunnen landen (zie op dit punt ook de 'verrijkingsafspraken');

En wordt ten slotte overwogen dat

- Het vigerende luchthavenbesluit een openingsregime kent voor alle dagen van de week van 07.00-23.00 uur met een mogelijkheid van maximaal 8 landingen voor de homecarrier tussen 23.00 en 24.00 uur;
- Voor fase 1 het volgende in het advies van 2010 is vastgelegd: "Er zal een beperkt aantal slots worden vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur, in ieder geval tot het moment van evaluatie zal het daarbij om niet meer dan 4 slots gaan". Met de vaststelling van het verrijkingsdocument in 2012 is er unanieme overeenstemming tussen partijen over "het in werking treden van de eerste fase van het Aldersadvies en is enig conflict hierover van de baan";
- Het luchthavenbesluit (art. 4.2.2 lid 2 en 3) voorziet in een regeling, volgens welke vertraagde aankomsten en vertrekken kunnen worden afgewikkeld tot maximaal één uur na de openingstijden in geval van vertraging ten gevolge van redelijkerwijs niet te voorzien omstandigheden, verkeersleidingstechnische redenen, technische storingen en meteorologische omstandigheden (de extensieregeling);

- De Raad van State reeds eerder, bij uitspraak van 5 augustus 2009, geoordeeld heeft dat een extensieregeling van een uur bovenop de reguliere openingstijd gebaseerd is op een redelijke belangenafweging.

Dit alles overwegende wordt voorgesteld een gebalanceerde benadering te volgen waarbij enerzijds ruimte geboden wordt aan de homecarrier op Eindhoven Airport vanwege de positieve effecten op de nationale selectieve netwerkontwikkeling, het regionale bestemmingspakket, de werkgelegenheid en de afspraken over hinderbeperking, terwijl anderzijds ten behoeve van het draagvlak in de omgeving terughoudend gebruik gemaakt wordt van de ruimte, die het vigerende luchthavenbesluit biedt.

Een dergelijke gebalanceerde benadering bevat de volgende elementen:

- Voor de niet-homecarriers blijft de extensieregeling en een boeteregeling van kracht. De boete blijft ongewijzigd: 7.000 euro bij binnenkomst na 23.00 uur met inachtneming van de vigerende extensieregeling voor het reguliere verkeer. Het Rijk borgt in overleg met de luchthaven dat de voorwaarden uit de extensieregeling en de boeteregeling qua voorwaarden op elkaar aansluiten en borgt de onafhankelijke handhaving hiervan;
- Voor de homecarriers blijft de extensieregeling en een boeteregeling van kracht. De boete blijft ongewijzigd: 7.000 euro bij binnenkomst na 24.00 uur met inachtneming van de vigerende extensieregeling voor het reguliere verkeer. Het Rijk borgt in overleg met de luchthaven dat de voorwaarden uit de extensieregeling en de boeteregeling qua voorwaarden op elkaar aansluiten en borgt de onafhankelijke handhaving hiervan;
- De eventuele opbrengst van de boeteregeling wordt gestort in een leefbaarheidsfonds en komt ten goede aan de omgeving (zie ook hierboven in paragraaf 5);
- De luchthaven verbindt zich om geen vluchten te plannen vanaf 23.30 uur en zal daartoe de haar ter beschikking staande instrumenten inzetten (capaciteitsdeclaratie; vergunningaanvraag);
- Uitsluitend voor de homecarrier kunnen vluchten ingepland worden tot 23.30 uur. De ruimte hiervoor in de tweede fase is gemiddeld 4 vliegtuigen per dag (op jaarbasis), met een maximum van 6 landende vliegtuigen per dag tussen 23.00 uur en 23.30 uur;
- Aangezien het feitelijke tijdstip van binnenkomst van toestellen veelal afwijkt van de geplande binnenkomst – dat moment kan eerder maar in sommige gevallen ook later liggen – dient er rekening mee gehouden te worden dat een deel van de vliegtuigbewegingen na 23.30 uur binnenkomt. De luchthaven rapporteert aan de omgeving ieder kwartaal over de verkeersbewegingen die na 23.00 uur respectievelijk 23.30 uur op de luchthaven plaatsvinden;

Na een volledig winter- en zomerseizoen worden de resultaten geëvalueerd. Daarbij wordt een oorzaakanalyse opgesteld van de vliegbewegingen (inclusief aantallen) die ondanks planning vóór 23.30 uur toch ná 23.30 uur binnenkomen. Partijen zullen dan aan de hand van de ervaringen in praktijk bezien in hoeverre de luchthavenpartijen er in geslaagd zijn om de operatie zodanig in te richten dat daadwerkelijk het zwaartepunt van de binnenkomst gelegen is voor 23.30 uur en wat er eventueel additioneel nodig is om daaraan bij te dragen (rekening houdend met het belang van de homecarrier);

- Bovenstaande regeling voor de homecarrier laat onverlet dat vliegtuigen, die vertraging oplopen op grond van de voorwaarden zoals neergelegd in de extensieregeling (artikel 4.2.2 lid 2 en 3 Luchthavenbesluit Eindhoven), kunnen landen (of vertrekken) tot maximaal een uur na de sluitingstijden van 23.00 uur respectievelijk 24.00 uur. De

luchthaven rapporteert over deze gevallen, die vallen onder de extensieregeling ieder kwartaal met opgaaf van redenen;

- In uitzondering op de overige dagen van de week geldt op zondag tussen 07.00 en 08.00 uur een aangepast openstellingsregime. Op zondag wordt voor de homecarrier toegestaan om gemiddeld op jaarbasis met 4 vliegtuigen per dag, met een maximum van 6 vliegtuigen per dag, gepland te starten om 07.00 uur. De overige toestellen van de homecarrier - met een maximum van totaal acht bewegingen tussen 07.00 en 08.00 uur – starten op zondag vanaf 07.30 uur. De reguliere vluchten worden op zondag gepland vanaf 08.00 uur. Inkomende vluchten die in afwijking van de planning eerder arriveren, kunnen landen om geen onnodige extra overlast in de omgeving te veroorzaken.

Monitoring effecten

Met bovenstaand voorstel wordt de realisatie van de business case uitgedaagd om zo veel als mogelijk tegemoet te komen aan de wensen uit de omgeving. Die opgave vraagt om voorzichtigheid in de realisatie, vooral ook omdat er internationaal geen voorbeelden voorhanden zijn waarin de realisatie van een dergelijke opgave plaatsvindt. De genoemde voordelen van het hebben van een homecarrier staan hiermee op het spel.

Daarom wordt bij dit voorstel uitdrukkelijk de volgende aanbeveling gevoegd. Mocht uit de monitoring van de ontwikkeling blijken dat de nationale capaciteitsopgave (c.q. nationale selectieve luchthavenontwikkeling), de kwaliteit van het bestemmingsprofiel, en/of de hinderbeperkings-, duurzaamheids- en werkgelegenheidsafspraken onder druk komen te staan door de elementen die dit voorstel bevat, dan zal dit in het genoemde overleg kunnen worden ingebracht door één of meer partijen voor beraad aan Tafel.

Juridische borging afspraken

De elementen uit dit advies die een beperking inhouden op de ruimte zoals die is vastgelegd in het vigerende Luchthavenbesluit – het betreft dan de ruimte voor vliegbewegingen na 23.00 uur en op zondagochtend – kunnen middels de medegebruiksvergunning voor fase 2 juridisch worden geborgd.

Slotbeschouwing

Het advies van juni 2010 luidt om te komen tot een luchthavenbesluit waarin 25.000 extra vliegbewegingen per jaar in 2020 mogelijk zijn. 10.000 in fase 1 en 15.000 in fase 2 er van uitgaande dat de gemaakte afspraken zijn ingevuld en nagekomen. Alle partijen aan de Alderstafel Eindhoven hebben vastgesteld dat daaraan is voldaan, vaak al eerder dan was voorzien. Daarmee kan fase 2 in werking treden.

De partijen die zich in juni 2010 niet hebben verbonden aan fase 1 (BOW en BMF) hebben later nog verrijkingsafspraken met de luchthaven gemaakt, zodat zij alsnog konden instemmen met fase 1. Ook van deze verrijkingsafspraken kan worden vastgesteld dat daaraan uitvoering is gegeven. Daarmee is aan een belangrijke voorwaarde voldaan voor deze partijen om tot een afweging te komen.

De omliggende gemeenten hebben in juni 2010 reeds verklaard akkoord te gaan met fase 1 van de business case. De BOW en BMF hebben in 2012 bij het maken van de verrijkingsafspraken verklaard dat hiermee unanieme overeenstemming is bereikt tussen partijen over “het in werking treden van de eerste fase van het Aldersadvies en is enig

conflict hierover van de baan". Voor een goed begrip van de positiebepaling van partijen is het van belang er op te wijzen dat onderdeel van deze eerste fase, conform het advies van 2010, is dat er "een beperkt aantal slots [zal] worden vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur, in ieder geval tot het moment van evaluatie zal het daarbij om niet meer dan 4 slots gaan". Ook de weekendopenstelling vanaf 07.00 uur maakt onderdeel uit van fase 1 zoals opgenomen in het Aldersadvies van 2010.

Groei van de luchtvaart brengt hinder met zich mee. De afgelopen jaren zijn de nodige optimalisaties tot stand gekomen, maar dat kan niet verhinderen dat toename van de vliegbewegingen zich vertaalt in een toename van geluidsproductie en in ervaren hinder. Het GGD onderzoek brengt dat ook in beeld.

De economische betekenis van Eindhoven Airport voor Brabant is evident. Een economische activiteit die ook van invloed is op de leefomgeving. De licence to operate voor een dergelijke activiteit vraagt dan ook van alle betrokkenen om voortdurend op zoek te zijn naar de juiste balans tussen (economische) groei, duurzaamheid en leefbaarheid. Vastgesteld kan worden dat de daarover gemaakte afspraken uitgevoerd zijn. Daarmee kan voor het vervolg niet worden volstaan. Het vinden van die balans en het handhaven van die balans is een voortdurende opgave.

De gemeente Eindhoven, provincie N-Brabant, Stichting Brainport en Eindhoven Airport hebben daarom gezamenlijk initiatief genomen voor het formuleren van een ambitie voor Eindhoven Airport als de meest innovatieve luchthaven, als onderdeel van een slimme stad en duurzame, leefbare regio:

"Eindhoven Airport is onderdeel van het sterk door innovatie gedreven (economisch) klimaat van Brabant en van Brainport regio Eindhoven in het bijzonder. Het past de Brainportregio bij uitstek en daarmee ook Eindhoven Airport om deze innovatieve kracht ten volle te benutten om balans te blijven houden tussen (economische) groei, duurzaamheid en leefbaarheid. Dat is een permanente opgave die bovendien vraagt om een open, cocreatief proces tussen alle betrokken partijen zoals overheden, kennisinstellingen, bedrijfsleven en inwoners van de regio. Deze opgave richt zich op een innovatieve bijdrage aan de energieneutraliteitsambities in de regio, een gezonde duurzame stad, een leefomgeving waarin inwoners, bedrijven en kennisinstellingen optimaal gebruik kunnen maken van open data, slimme mobiliteit en hinderreductie als gevolg van het vliegverkeer. Op deze wijze maakt de luchthaven onderdeel uit van het klimaat van innovatie dat de regio kenmerkt en haar internationale uitstraling geeft. Dat is een 'taak' voor alle betrokken partijen en waar mogelijk doet het ministerie van Defensie hier aan mee.

Met de partijen aan de Tafel zal dan ook niet alleen verder gesproken worden over de "balans", maar zal ook worden nagegaan hoe de innovatieve kracht van de regio daarbij behulpzaam kan zijn en welke invulling gegeven kan worden aan Eindhoven Airport als onderdeel van de 'world's smartest region', en een gezonde, duurzame en leefbare stedelijke regio. Om Eindhoven Airport in dat verband als meest innovatieve luchthaven van Europa op de kaart te zetten, zullen partijen uiterlijk begin 2016 toewerken naar een plan met acties (roadmap) en een te verwachten opbrengst voor

duurzaamheid, leefbaarheid en innovatie, waarbij wordt ingezet op een cocreatief en continu proces om de ambitie inhoud te geven met maatregelen op de korte, middellange en lange termijn. De focus hierbij zal telkens liggen op het creëren van toegevoegde waarde voor alle stakeholders. Eindhoven Airport, de gemeente Eindhoven en stichting Brainport hebben daartoe inmiddels een eerste verkenning gedaan. De belangrijkste thema's waarlangs dit proces gestalte zal krijgen, liggen op het gebied van (zowel luchtzijdig als grondgebonden) geluid, een gezonde stad en leefomgeving, open data, slimme mobiliteit en energie ("Eindhoven Airport als energiehuis van de toekomst"). De economische en innovatieve kracht van het Brabantse bedrijfsleven, van kennisinstellingen en van overheden zal worden aangewend om samen met betrokken bewoners en bewonerscollectieven in te zetten op een duurzame verweving van Eindhoven Airport met haar omgeving.

Dit thema zal door de betrokken partijen kracht worden bijgezet door op de genoemde thema's op de luchthaven inspirerende bijeenkomsten en (mini)symposia te organiseren waar kennis kan worden uitgewisseld en netwerken elkaar ontmoeten met als doel innovaties te stimuleren en awareness te creëren rondom de innovatieve luchthaven (zie bijlage)."

Hiermee wordt voortgeborduurd op initiatieven als CO₂-neutrale luchthaven waarvoor Eindhoven Airport de hoogste accreditatie heeft behaald in 2013 en 2014 en op het plan van de provincie Noord-Brabant voor Nul op de Meter.

De groei met 25.000 vliegbewegingen kan niet alleen worden beoordeeld in de Brabantse context. De groei op Eindhoven draagt er ook aan bij dat Nederland in staat is aan om de vraag naar luchthavencapaciteit te kunnen voldoen. Aanvankelijk was het uitgangspunt dat er 35.000 extra vliegbewegingen op Eindhoven zouden worden gerealiseerd. In het kader van het advies in 2010 is dit teruggebracht naar 25.000. Een en ander heeft als gevolg dat er 45.000 vliegbewegingen worden gerealiseerd op Lelystad. De groei op beide luchthavens is van belang om de gewenste selectiviteit op Schiphol te kunnen realiseren. De groeicijfers laten zien dat het noodzakelijk is om tijdig in de extra capaciteit te kunnen voldoen. Tegen die achtergrond is het positief om te kunnen vaststellen dat de gemaakte afspraken in Eindhoven zijn gerealiseerd.

Tegen deze achtergrond adviseer ik u om de conclusie dat aan de voorwaarden om over te gaan naar fase 2 is voldaan, over te nemen.

De voortdurende opdracht om te werken aan de balans is vertaald in:

- een gestaffelde groei naar 25.000 extra vliegbewegingen per jaar in 2020;
- een opgave tot verdere optimalisatie van de operatie;
- indien er na het bereiken van 43.000 vliegtuigbewegingen ruimte ontstaat binnen de in het Luchthavenbesluit vastgelegde civiele geluidsruimte voor verdere ontwikkeling dan dient deze 50-50 verdeeld te worden tussen de luchthaven en de omgeving.
- een toetsing van de operatie bij 25.000 extra vliegbewegingen per jaar in 2020 en de daarbij gehanteerde routes aan de Regeling Geluidwerende voorzieningen;
- een invulling van de aanbevelingen van de GGD;
- het maken van een 'innovatieve roadmap';

- het instellen van een leefbaarheidsfonds (mede om uitvoering te kunnen geven aan de aanbevelingen van de GGD);
- een spoedige uitvoering van de sanering industrielawaai Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport.

In het advies van juni 2010 is voor de 1^e fase bepaald dat de openstelling van de luchthaven van 07.00 tot 23.00 zal zijn met de mogelijkheid voor de homecarrier om 4 landingen te doen plaats vinden tussen 23.00 en 24.00 uur.

In het kader van de evaluatie is uitvoerig aandacht besteed aan de betekenis van de homecarrier voor de ontwikkelingen van de luchthaven Eindhoven (waaronder de bestemmingen). Vastgesteld kan worden dat die betekenis groot is. Voorts is de vraag onder ogen gezien wat het zou betekenen als de openstelling verder beperkt zou worden. In het kader van een internationale vergelijking kan worden vastgesteld dat de openstellingstijden van Eindhoven zich bevinden aan de onderkant afgezet tegen vergelijkbare luchthavens in Europa. De studies hebben zich ook uitgestrekt tot de vraag of op een andere wijze de businesscase rond gekregen zou kunnen worden. De conclusie van de studies en adviezen kan niet anders zijn dat dergelijke mogelijkheden ontbreken.

Het hoeft geen betoog dat evenals in 2010 veel van de aandacht is uitgegaan naar de openstellingstijden. Voor de omgeving is de openstelling ná 23.00 uur en in het weekend vóór 08.00 uur een belangrijk punt. Mijn voorstel is om de homecarrier het recht te geven gemiddeld op jaarbasis met 4 bewegingen en maximaal met 6 bewegingen per dag na 23.00 uur gepland te mogen landen, waarbij de grens ligt op 23.30 uur. Daarmee wordt de lijn uit fase 1 doorgetrokken die eerder door partijen aan Tafel unaniem is onderschreven. In plaats van maximaal 4 geplande landingen tussen 23.00 en 24.00 uur wordt nu voorgesteld gemiddeld 4 geplande landingen tussen 23.00 en 23.30 uur.

Het gemiddelde blijft daarbij 4 op jaarbasis, met een maximum van 6 landingen per dag. Tegenover elke dag dat er 6 vliegbewegingen zijn, moeten dus evenveel dagen staan waarin dit gecompenseerd wordt. Tevens wordt het tijdvak waarbinnen deze 4 bewegingen na 23.00 uur gepland mogen worden met een half uur ingeperkt: van uiterlijk 24.00 uur naar 23.30 uur. Dit voorstel blijft op jaarbasis binnen de voor de eerste fase afgesproken 4 bewegingen per dag, geeft de exploitant de nodige flexibiliteit om bijvoorbeeld in het drukke zomerseizoen per dag 2 bewegingen meer te maken mits deze worden gecompenseerd in de rest van het jaar en verkort de tijd waarop 's avonds gepland gevlogen mag worden door de homecarrier met een half uur, namelijk van 24.00 uur naar 23.30 uur.

Voorts is er uitvoerig stil gestaan bij de mogelijkheid om in het weekend tot een beperking te komen tussen 07.00 en 08.00 uur. Vastgesteld moet worden dat in de vliegoperaties sprake is van geplande vluchten en daarbij geen onderscheid is tussen weekdays en weekend. Toch is geprobeerd aan deze wens tegemoet te komen door op de zondag tot een beperking te komen, met het respecteren van de "operatie" van de homecarriers.

Ik heb moeten vaststellen dat alle partijen aan de Tafel met respect hebben vastgesteld dat de gemaakte afspraken zijn nagekomen. De partijen die in juni 2010 hebben ingestemd met mijn

advies doen dat ook nu (met inachtneming van een aantal vervolgstappen zoals omschreven).

De regiogemeenten van de 1e ring rondom de luchthaven (Best, Eersel, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven – ca. 125.000 inw.) hebben in 2010 ingestemd met de uitvoering van de 1e fase van het Aldersadvies. Daarbij is echter aangegeven dat niet kan worden ingestemd met de uitvoering van de gehele business case. Ook werd betreurd dat er een aanzienlijke verruiming zou komen in het relatief rustige weekendregime voor de burgerluchtvaart. Tenslotte is destijds aangegeven dat er in 2015 een eigenstandige afweging zal worden gemaakt waarbij zowel de resultaten van de evaluatie aan de Alderstafel als de ontwikkeling van het feitelijk gebruik van defensie van groot belang zijn. De gemeenten van de 2e ring rondom de luchthaven (Bergeijk, Bladel, Heeze-Leende, Laarbeek, Sint-Oedenrode, Valkenswaard, Waalre – ca. 140.000 inw.) zijn sinds medio 2014 aan de tafel vertegenwoordigd. Eind 2010 heeft een deel van deze gemeenten (Bergeijk, Bladel, Sint-Oedenrode en Waalre) het standpunt van de gemeenteraden van de 1e ring overgenomen, waarin onder meer werd aangegeven dat een gezamenlijke geluidruimte van 9km² voor defensie en burgerluchtvaart het fundament is onder een duurzame ontwikkeling van de luchthaven en er geen draagvlak is voor uitvoering van de gehele business case.

De regiogemeenten geven steun aan een verdere groei van de luchthaven. De inbreng van deze gemeenten is onder andere gericht op een evenwichtige groei naar de 43.000 vliegbewegingen. Daaraan is in het advies uitvoering gegeven door een stapsgewijze groei. Deze gemeenten menen dat de voorgestelde stappen te groot zijn en dat - gegeven de hinderbeleving - het aantal van 43.000 eerst in 2023/2024 kan worden bereikt. Dat tempo zou overigens hoger kunnen zijn indien de beleving van de hinder effectief verder teruggedrongen zou kunnen worden. De regiogemeenten erkennen dat een aantal van de gewenste afspraken is overgenomen in het voorliggende advies, maar naar de mening van de regiogemeenten wordt desondanks niet of in onvoldoende mate tegemoet gekomen aan de voor hen meest zwaarwegende punten.

Het advies maakt duidelijk dat een groot aantal maatregelen reeds in fase 1 zijn genomen en dat verdere maatregelen een nadere verfijning betekenen, waarvan geen grote effecten verwacht mogen worden. Op basis van de kennis van vandaag kan niet anders dan geconstateerd worden dat het volgen van deze lijn betekent dat de afspraken uit het advies van 2010 - die omgezet zijn in het luchthavenbesluit - neerwaarts zouden moeten worden bijgesteld.

Ik verwijs hier naar het hieronder beschreven alternatief van regiogemeenten, BOW en BMF en de toelichting waarom ik adviseer om deze lijn niet te volgen. Dat betreft zowel de omvang en het tempo van de groei, als de openingstijden. De regiogemeenten hebben in het advies aangedrongen op het opnemen van een aantal zaken en hebben met instemming vastgesteld dat deze een plaats hebben gekregen. Het geheel overziende achten zij dit echter onvoldoende om onverkort steun te geven aan het advies. Tenslotte geven de regiogemeenten aan dat zij het instellen van een leefbaarheidsfonds noodzakelijk achten, en daarbij van mening zijn dat voeding namens de regio plaats moet vinden vanuit het economisch perspectief dat de luchthaven biedt. Het wordt dan ook onredelijk geacht als de

gemeenten die het meest hinder ondervinden van de luchthaven, verantwoordelijk zijn voor het bij elkaar krijgen van het in het advies voorgestelde bedrag.

De BOW stelt vast dat aan de door haar gemaakte verrijkingsafspraken, voor zover het de bescherming van de omgeving betreft, in de jaren 2013 en 2014 uitvoering is gegeven, maar dat de betreffende elementen onvoldoende zijn verwerkt in het huidige advies. Verder ontbreekt in dit advies – naar de mening van de BOW - een eenduidig causaal verband tussen de uitkomsten van genoemde onderzoeken en de aanbevelingen met betrekking tot de openstellingstijden en de mogelijkheden tot realisatie van de business case. Uit de twee GGD onderzoeken die in 2012 en 2014 zijn uitgevoerd blijkt een (onverwacht) zeer grote ervaren hinder en een (eveneens onverwacht) groot aantal slaapgestoorden in de regio. Deze aantallen zijn significant toegenomen bij de huidige bedrijfsvoering en uitbreiding in de eerste fase gedurende de afgelopen twee jaar. Daarom kan van de BOW niet verwacht worden dat zij instemt met het huidige advies, waarbij de uitbreiding van het gebruik, vooral in de hindergevoelige uren, nadrukkelijk wordt geïntensiveerd. Dit is naar de mening van de BOW ook niet nodig, omdat in de periode waarin de verrijkingsafspraken onverkort werden uitgevoerd de groei van Eindhoven Airport al sneller verliep dan aangegeven in de business case die ten grondslag ligt aan het Aldersadvies van 2010. De BOW heeft desalniettemin samen met de omliggende gemeenten en BMF voorgesteld om te komen tot een gematigder groeipad dan eerder in het Aldersadvies van 2010 is opgenomen en tot een beperking van het aantal vluchten na 23.00 uur en de openingstijden op de zon- en feestdagen.

De BMF heeft zich bij de standpuntbepaling van BOW aangesloten, maar vindt ook dat de emissies van broeikasgassen en andere vervuilende stoffen een belangrijke reden zijn om zeer kritisch te kijken naar de groei van het vliegverkeer. Zij stellen te weinig inspanningen te zien van de luchtvaartsector om hun energiegebruik en uitstoot van CO₂ en andere gassen te beperken.

De omliggende gemeenten, mede ondersteund door BOW en BMF, hebben in de eindfase aan de Tafel nog een tegenvoorstel gepresenteerd dat in essentie de volgende drie elementen bevat:

- Maximaal 3 vluchten na 23.00 uur met een handhaving per 23.30 uur;
- Op zon- en feestdagen geen vluchten vóór 08.00 uur;
- Groei van 2.000 vliegtuigbewegingen per jaar; de rest moet verdiend worden.

Dit voorstel moet afgezet worden tegen de bestuurlijke afspraken over fase 1, waar ook de omliggende gemeenten in 2010 mee akkoord zijn gegaan:

- 4 vluchten na 23.00 (tot 24.00 uur);
- Openingstijden gehele week vanaf 07.00 uur.

Dit voorstel betreft daarmee niet alleen een beperking ten opzichte van de ruimte zoals die in het Luchthavenbesluit is vastgelegd, maar het betekent – ondanks de voorziene volumegroei en ondanks de conclusie dat de afspraken uit de eerste fase tijdig en volledig zijn nagekomen – een verdergaande beperking ten opzichte van het eerdere akkoord dat bestuurlijk bereikt is over de randvoorwaarden voor de eerste fase. Voor die eerste fase, waarover overeenstemming was met de randgemeenten en waarvan in het verrijkingsdocument mede

door BOW en BMF is aangegeven dat hierover geen punt van verschil meer bestond, gold namelijk:

- Max 4 slots tussen 23.00 en 24.00 uur
- Openstelling de hele week vanaf 7.00 uur

Daarnaast levert het voorstel een serieus risico op voor de uitvoerbaarheid van de businesscase:

- Aan het oorspronkelijke advies lag een businesscase ten grondslag waarin onder andere gekeken is welke randvoorwaarden nodig zijn om tot de door het kabinet gewenste groei van 25.000 extra vliegbewegingen tot 2020 te komen en een door de regio gewenst bestemmingenpakket. Hieruit bleek dat een homecarrier hiervoor een belangrijke voorwaarde is. Om een rendabele operatie te kunnen voeren, heeft een homecarrier een openstelling nodig van tenminste 17 uur (om voldoende slagen te kunnen maken). Dit is ook onderschreven in recent, ten behoeve van de evaluatie, uitgevoerde onderzoeken door SEO en M3. Uit deze onderzoeken kwam ook naar voren dat Eindhoven Airport in vergelijking tot vergelijkbare luchthavens in Europa tot de absolute top behoort als het gaat om de beperking van de openstellingstijden;
- Als vanaf 23.30 uur wordt gehandhaafd, betekent dit dat vluchten die na 23.30 uur binnen komen, een boete van €7.000 opgelegd krijgen. Omdat luchtvaartmaatschappijen vanwege de krappe winstmarges op dit soort vluchten een boete zoveel mogelijk willen vermijden, wordt er een ruime tijds marge aangehouden om een boete te voorkomen. Op dit moment, met een boeteregeling vanaf 24.00 uur, worden er nauwelijks vluchten gepland met een binnenkomst na 23.30 uur. Als er dus vanaf 23.30 uur al wordt gehandhaafd, komt het er feitelijk op neer dat er geen vluchten meer worden gepland met een binnenkomst na 23.00 uur. Zoals uit onderzoeken is gebleken, kan de home carrier dan onvoldoende slagen maken om een rendabele operatie te kunnen realiseren.
- Zoals aangegeven is een homecarrier onder andere van belang om de door het kabinet gewenste ruimte voor 25.000 extra vliegbewegingen op Eindhoven Airport tot 2020 te realiseren. De groei op Schiphol verloopt inmiddels harder dan verwacht en Lelystad is op dit moment nog niet in staat om dit op te vangen.

Gelet op het regio-overstijgende karakter is een nationale afweging nu aan de orde. Afgezet tegen het advies van juni 2010 en het daarover uitgesproken oordeel door het kabinet en de verworven instemming van de (meerderheid) van de 2^e Kamer en in aanmerking nemend dat de gemaakte afspraken tot uitvoer zijn gebracht staat niets het in werking treden van fase 2 (doorgroei met 15.000 vliegbewegingen) in de weg. Het advies maakt duidelijk dat het zoeken naar de balans tussen de economische activiteit en de leefomgeving een permanente opgave is en geeft daaraan dan ook verdere invulling.

Ik adviseer u de in dit advies neergelegde afspraken over de openingstijden formeel vast te leggen in een medegebruiksvergunning van het bevoegde gezag aan Eindhoven Airport die betrekking heeft op fase 2. Omdat deze medegebruiksvergunning een beperktere ruimte aan Eindhoven Airport vergunt dan in het vigerende luchthavenbesluit is geen nieuw luchthavenbesluit en bijbehorende MER noodzakelijk. De bescherming van de belangen van zowel de omgeving als de operatie worden afdoende geregeld door middel van een medegebruiksvergunning met een looptijd voor de gehele tweede fase, een onafhankelijk

toezicht en handhaving op deze vergunning en een monitoring van de naleving door de gezamenlijke partijen aan Tafel.

Bijlagen bij het Advies

Bijlage 1	Kader voor tussentijdse evaluatie
Bijlage 2a	Leefbaarheidsonderzoek (onderzoek GGD)
Bijlage 2b	Bijlagen Leefbaarheidsonderzoek
Bijlage 3	Onderzoek hinder vliegen na 23.00 uur (onderzoek ADECS)
Bijlage 4	Effect op business case beperking Openingstijden (onderzoek M3)
Bijlage 5	Internationale vergelijking openingstijden regionale luchthavens (onderzoek SEO)
Bijlage 6	Medegebruiksvergunning (advies Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn)
Bijlage 7	Bijlage bij innovatieve luchthaven