

## HANS ALDERS

---

### INHOUD

- 1. Opdracht en aanpak advies**
  - 1.1. Proces
  - 1.2. Nationaal kader
  - 1.3. Regionaal kader
  - 1.4. Structuur advies Eindhoven Airport
  
- 2. Regionale ruimtelijk-economische visie op luchthavenontwikkeling**
  - 2.1. Ruimtelijk-economische structuur
  - 2.2. Regionale luchthavenontwikkeling
  - 2.3. Regionale ruimtelijk-economische effecten
  
- 3. Business case Eindhoven Airport**
  - 3.1. Ambitie: Intra-europese zakelijke/combi-bestemmingen en verhoging aandeel in catchment area
  - 3.2. Aard en omvang business case
  - 3.3. Ruimte voor de realisatie: gebruiksruimte militair en civiel
  - 3.4. Realisatie business case
  
- 4. Regionale inpassing**
  - 4.1. Duurzame luchthavenontwikkeling
  - 4.2. Duurzame luchtvaartontwikkeling
  - 4.3. Hinderbeperking
  - 4.4. Klachtenbehandeling
  - 4.5. Gezondheid
  - 4.6. Externe Veiligheid
  - 4.7. Duurzame landzijdige bereikbaarheid
  
- 5. Uitvoering**
  - 5.1. Organisatie
  - 5.2. Fasering, monitoring en evaluatie
  - 5.3. Financiële paragraaf

### Advies

#### Posities partijen aan Tafel

- Bijlage A - Afspraken tussen partijen in advies  
Bijlage B - Deelnemers aan de regionale Alderstafel Eindhoven  
Bijlage C - Punten aangedragen ter versterking van het draagvlak advies (april 2010)  
Bijlage D - Overzicht van onderliggende stukken behorend bij het advies

## 1. Opdracht en aanpak advies

### 1.1. Proces

#### *Aanleiding*

Namens het kabinet heeft de minister van Verkeer en Waterstaat mij per brief d.d. 5 februari 2009 verzocht om onderzoek te doen naar het creëren van additionele luchthavencapaciteit op Eindhoven en Lelystad voor in totaal circa 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar (zie bijlage D8). 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. De minister verzoekt om na overleg met de regionale en lokale bestuurders, de exploitanten (civiel en militair) en de andere belanghebbenden uit de regio's een advies uit te brengen.

#### *Start regionale Tafel Eindhoven*

Naar aanleiding van het verzoek van het kabinet heb ik in de regio een regionale Tafel voor overleg gevormd. Op vrijdag 6 maart 2009 heeft de startbijeenkomst met de bestuurlijke regionale Alderstafel Eindhoven plaats gevonden.

Aan de regionale Alderstafel Eindhoven zitten 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 (zie bijlage B voor de deelnemende partijen).

Tijdens de startbijeenkomst is gesproken over de opdracht, de aanpak, werkwijze en spelregels en de planning. Op basis van de resultaten van de startbijeenkomst heb ik u voor beide regio's positief bericht over de bereidheid van partijen om in gesprek te komen over de vragen die door u in de opdrachtbrief zijn gesteld (brief d.d. 27 maart 2009; bijlage D9).

#### *Onderzoeksfase*

Na de start van het proces is het voorjaar en de zomer van 2009 benut om een aantal elementaire onderzoeken uit te voeren onder regie van de Alderstafel. Daarbij is met name aandacht besteed aan de ruimtelijk-economische structuur in de regio in relatie tot de luchthavenontwikkeling én aan de effecten op de omgeving met mogelijkheden tot hinderbeperking. Verder is door Eindhoven Airport op basis van de ruimtelijk-economische studie een business case opgesteld en gepresenteerd aan Tafel.

#### *Stand van zaken-brief*

Op 3 augustus 2009 heb ik na een aantal besprekingen in de regio op basis van de onderzoeksresultaten en de business case van Eindhoven Airport een informatieve stand van zaken-brief aan de bewindslieden opgesteld (bijlage D10). Daarin heb ik ook het verzoek gedaan om eerst te bezien welke ruimte kan worden gecreëerd door met het ministerie van Defensie te komen tot afspraken over de militaire functies, zodat duidelijkheid ontstaat over hoe de door hen getoonde bereidheid concreet kan worden ingevuld. Op 8 december 2009 heb ik hierop een antwoord ontvangen (zie bijlage D13).

#### *Werkdocument*

Mede op basis van de reactie op dat verzoek is een begin 2010 een werkdocument gepresenteerd en aan Tafel besproken. De inhoud van dit werkdocument met de contouren van het advies is tevens door mij op 29 januari 2010 aan een brede vertegenwoordiging van

gemeentebesturen in de regio toegelicht. Doel was om op basis van dit werkdocument nog in het voorjaar een advies uit te brengen.

#### *Versteving draagvlak*

Nadat de Alderstafel Eindhoven door de Kamer controversieel verklaard is, heeft u mij per brief van 11 maart 2010 gevraagd meer tijd te nemen om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen advies (bijlage D14). Ik heb daarop alle partijen uitgenodigd om punten aan te dragen die tot versterking van het draagvlak van het advies zouden kunnen leiden. Daarbij hebben meerdere partijen benadrukt om nu te komen tot een spoedige afronding van het advies. Daaraan is gevolg gegeven. In bijlage C zijn de hoofdpunten die zijn ingebracht opgenomen, waarbij is aangegeven op welke wijze deze punten zijn verwerkt.

## 1.2. Nationaal kader

### *Opdracht*

In de opdracht zijn voor de luchthavenontwikkeling van Eindhoven de volgende kaders en uitgangspunten meegegeven:

1. *Het voornemen van het kabinet om in het kader van de nationale capaciteitsvraag de mogelijkheden te creëren om het niet-mainportgebonden luchtverkeer op regionale luchthavens te accommoderen.*
2. *In lijn met het Aldersadvies gaat het kabinet daarbij in eerste instantie uit van een vergroting van het aandeel civiel luchtverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven.*
3. *Het kabinet spreekt voor de periode tot 2015 het voornemen uit om op de militaire luchthaven Eindhoven mogelijkheden te scheppen voor uitbreiding van het aandeel civiel luchtverkeer met in beginsel 30.000 vliegtuigbewegingen boven op het huidige maximum van 21.175 vliegtuigbewegingen (dit maximum correspondeert met 4,74 km<sup>2</sup> gebruiksruimte).*
4. *Voor de periode 2015-2020 is het kabinet voornemens om de extra ruimte voor vliegtuigbewegingen verder te vergroten tot in totaal circa 70.000 vliegtuigbewegingen. Voor uitbreiding van het civiel luchtverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven geldt daarbij een maximum van in totaal 35.000 extra vliegtuigbewegingen.*
5. *De status van Eindhoven als militaire luchthaven blijft onveranderd. Het gaat om een vergroting van het civiele medegebruik. De totale geluidsruimte bedraagt 22,2 km<sup>2</sup>.*
6. *Uitbreiding van het civiele medegebruik mag niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies op Eindhoven.*
7. *De ontwikkeling zal zoveel mogelijk aansluiten bij de groene, (technologische) innovatieve ambitie van de regio en Brainport-doelen.*

### *Toets nationale netwerkontwikkeling*

De Schiphol Group NV – als ondertekenaar van het convenant ‘Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit Schiphol’ – is gevraagd de voorgestelde ontwikkeling van Eindhoven Airport te toetsen aan de eisen die in het Convenant ‘Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit Schiphol’ zijn gesteld met betrekking tot het waarborgen van het belang van de mainportfunctie en de netwerkqualiteit van Schiphol. De conclusie daarvan is dat de ontwikkeling van de business case past binnen de eisen van de netwerkontwikkeling op Schiphol (zie bijlage D15).

### *Overeenstemming verplaatsing militaire functie*

Verder heeft het Rijk op 8 december 2009 in reactie op mijn verzoek van 3 augustus 2009 aangegeven dat de Rijkspartijen overeenstemming hebben bereikt over het verplaatsen van de militaire functie ter grootte van ruim 8 km<sup>2</sup>, behorend bij de verplaatsing van een F16-squadron voor een half jaar. Dit betekent dat er een totale civiele geluidsruimte op de

vliegbasis Eindhoven beschikbaar wordt gesteld van ruim 8 km<sup>2</sup> bovenop de huidige civiele geluidsruimte. Deze ruimte wordt gefaseerd beschikbaar gesteld voor civiel luchtverkeer.

#### *Voorlopige voorziening Raad van State*

De Raad van State heeft op 5 augustus 2009 uitspraak gedaan over de Aanwijzing voor Eindhoven. De Raad vernietigt in de uitspraak de, in de Luchtvaartwet-aanwijzing opgenomen, 35 Ke-geluidszone wegens een motiveringsgebrek. In de plaats daarvan stelt de Raad, bij voorlopige voorziening, een 35 Ke geluidszone voor militair luchtverkeer en civiel luchtverkeer vast. Deze is gebaseerd op het feitelijk gebruik van de luchthaven in 2007 plus een beperkte extra capaciteit. De voorlopige voorziening geldt tot het moment dat er een luchthavenbesluit in werking treedt. Het civiel gebruik van de luchthaven zal tot dat moment moeten worden afgewikkeld binnen de in de geluidszone opgenomen 4,1 km<sup>2</sup> voor civiel verkeer.

### **1.3. Regionaal kader**

#### *Regionale ruimtelijke-economische visie*

De regio Eindhoven heeft vanaf de start van het proces 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. Als algemeen uitgangspunt is geformuleerd dat de omvang, aard van de bestemmingen en het tempo van de ontwikkeling op de regionale luchthaven in relatie dienen te staan tot de behoefte van de regio.

#### *10 regionale ijkpunten*

De regionale partijen hebben in de eerste fase van het traject op mijn verzoek een toetskader opgesteld op basis waarvan de beoordeling van de ontwikkeling van Eindhoven Airport plaatsvindt. Daarin hebben de regionale partijen gezamenlijk 10 ijkpunten geformuleerd:

1. Pakket brainportbestemmingen toevoegen: minimaal 75% van de vluchten heeft een zakelijke of combi-bestemming;
2. Verdubbeling van het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen catchment area;
3. Gezondheidseffecten, middels objectieve meting vast te stellen;
4. Duurzaamheid van de luchthaven, voorzover binnen eigen invloedssfeer:
  - a. Eindhoven Airport is leading binnen referentiegroep van gelijksoortige luchthavens;
  - b. Om Eindhoven Airport CO<sub>2</sub>-neutraal te maken wordt een routekaart opgesteld;
5. Er is in de regio draagvlak voor 6 km<sup>2</sup> voor civiel medegebruik. Gelet op de bereidheid bij het ministerie van Defensie om de regionale businesscase mogelijk te maken, is er ruimte voor volledige realisatie van de businesscase nadat met het ministerie van Defensie bevredigende afspraken zijn gemaakt;
6. De aansluiting BeA2 is in 2012 gerealiseerd; besluitvorming station Eindhoven Airport en HOV-verbinding in Eindhoven-Noord/Acht is uiterlijk in 2015 gereed;
7. Geen grootschalige woningbouwontwikkeling binnen de 20 Ke-contour (civiel);
8. De realisatie van Brainport Innovation Campus (BIC) wordt niet gehinderd door externe veiligheidsregels;
9. Hinder: alle vijf genoemde hinderbeperkende maatregelen worden uitgevoerd (routeoptimalisatie, CDA-landing, idle reverse trust, verhoging ILS-interceptiehoogte, stimuleren geluidsarme toestellen). Voor geluidhinder wordt een onafhankelijke klachtenafhandeling georganiseerd;

10. De ontwikkeling van 10 regionale innovatieclusters rond de te realiseren duurzaamheidsmaatregelen.

*Afspraken verplaatsing militaire functies*

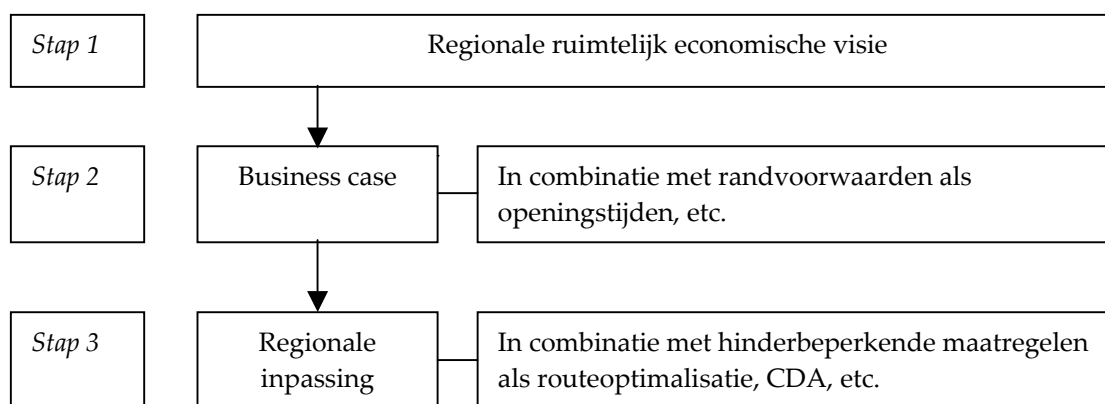
De uitvoerbaarheid van deze 10 ijkpunten is onder mijn regie verkend. De resultaten van die verkenning zijn in de zomer van 2009 aan Tafel besproken. Op basis van die bespreking is punt 5 aangepast (zoals thans hier opgenomen). Om tot de gevraagde “bevredigende afspraken” te komen heb ik vervolgens het hierbovengenoemde verzoek aan de rijkspartijen op 3 augustus 2009 uitgebracht waarop de rijksdelegatie op 8 december 2009 geantwoord heeft met een invulling van de afspraak over de verplaatsing van militaire functies.

#### 1.4. Structuur advies Eindhoven Airport

Conform de door de regio voorgestane aanpak zijn ten behoeve van het eindadvies de volgende zaken uitgewerkt:

1. Een ruimtelijk-economische verkenning naar de ontwikkeling van de regio en van de mogelijke functie van de luchthaven daarvoor;
2. De business case, een vliegveld voor de regio;
3. De milieu-effecten.

Deze hoofdonderdelen zijn achtereenvolgens aan de bestuurlijke regionale Alderstafel Eindhoven stapsgewijs vervlochten in drie stappen zoals hieronder schematisch is weergegeven:



Langs deze lijn is ook het advies opgesteld. In de hierna volgende hoofdstukken zal achtereenvolgens verslag gedaan worden van elk van de genoemde stappen. Tenslotte wordt ingegaan op de uitvoeringsaspecten in hoofdstuk 5. Dit geheel legt dan de basis voor het advies.

## 2. Regionale ruimtelijk-economische visie op luchthavenontwikkeling

### 2.1. Ruimtelijk-economische structuur

#### *Regionaal ruimtelijk-economisch profiel als startpunt*

Startpunt voor de analyse van de functie en omvang van Eindhoven Airport is, op aangeven van de regionale partijen, het ruimtelijk-economische profiel van de regio en de bijdrage in de ontwikkeling van het nationale luchtvaartnetwerk. Het regionaal-economische profiel bepaalt de regionale behoefte aan internationaal vervoer. Op basis van dat profiel is de business case opgesteld waarin wordt ingegaan op de bedrijfseconomische mogelijkheden om aan deze behoefte te voldoen.

#### *Belang van Zuidoost-Brabant*

Zuidoost-Brabant is een van de belangrijkste economische regio's van Nederland. De Brainport krijgt een belangrijke rol toebedeeld in Rijksbrede programma's en nota's als Pieken in de Delta, Nota's Ruimte en Mobiliteit, Randstad 2040, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de Crisis- en herstelwet en is daarmee van nationale betekenis.

Op initiatief van de regio wordt in samenwerking met het Rijk momenteel gewerkt aan een visie en ontwikkelingsprogramma voor de verdere uitbouw tot een regio van wereldformaat, zoals de minister van Economische Zaken (EZ) dat onlangs (d.d. 5 oktober 2009) heeft aangegeven in haar opdrachtbrief voor Brainport 2020 aan de regio.

#### *Innovatieve en duurzame brainportontwikkeling*

Brainport Zuidoost-Brabant is het innovatieve high tech centrum van Nederland en een van de belangrijkste trekkers van de nationale economie. Er is een veelvoud aan private investeringen en een netwerk van onderzoeks- en kennisinstellingen, industrie en kennisintensieve bedrijven.

Deze instellingen en bedrijven werken met de (regionale) overheden samen aan de hand van één visiedocument, "Brainport Navigator 2013". Eindhoven Airport, de burgermedegebruiker van de luchthaven, wordt daarin aangemerkt als sleutelfactor voor de verdere ontwikkeling van Brainport. Het in de Luchtvaartnota (april 2009) besloten kabinetsvoornemen tot uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport wordt daarin verbonden aan de groene, (technologisch) innovatieve ambitie van Brainport. Daarmee bestaat er nu een kans voor de Brainportcommunity (bedrijven, kennisinstellingen en overheden) om *Eindhoven Airport* te transformeren naar de - in termen van innovatie - groenste burgerluchthaven van Europa.

De "Duurzaamheidsnota 2009" (november 2008) van het ministerie van Defensie biedt tal van aanknopingspunten om ook op het militaire deel van de luchthaven duurzaamheidsmaatregelen te treffen.

#### *Trends in bedrijfsleven*

De regio heeft een sterk profiel van kennis- en technologie-ontwikkeling. Volgens de CPB-scenario's zal tot 2020 de sterkste economische groei in Zuidoost-Brabant worden gerealiseerd in de sectoren vervoer, opslag en communicatie (1), handel (2), zorg (3) en financiële diensten (4). Deze vier sectoren nemen nu circa 35% van het Bruto Regionaal Product voor hun rekening. Dit aandeel zal in de periode tot 2020 toenemen. Een algemene

trend voor de ontwikkeling van de regionale economie is de toenemende internationalisering van het bedrijfsleven.

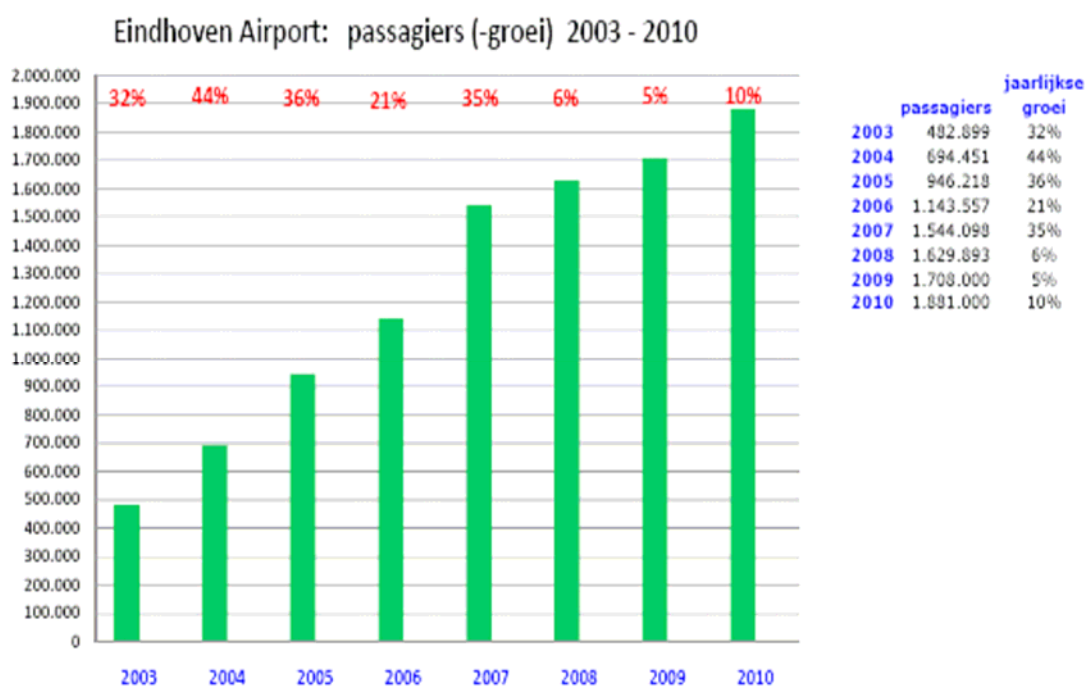
## 2.2. Regionale luchthavenontwikkeling

### *Vervoersbehoefte regio*

De brainportambities voor Eindhoven/Zuidoost-Brabant als toonaangevende kennis- en innovatieregio in Europa geven de regio een internationaal profiel met een bovengemiddelde internationale vervoersbehoefte. De ontwikkeling van de luchthaven wordt geplaatst in deze context. Uitgangspunt is dat de luchthaven, voor zover economisch mogelijk, voorziet in de eigen vervoersbehoefte en daarmee bijdraagt aan de versterking van de regionale economie. In de ruimtelijk-economische analyse is de regionale vervoersbehoefte voor zakelijk luchtverkeer in 2020 ingeschat op ruim 500.000 passagiers (naast ruim 3 miljoen leisurepassagiers). In totaal ligt er in 2020 een regionale vervoersbehoefte (vliegverkeer) van 3,5 miljoen passagiersbewegingen.

### *Marktontwikkeling en regionale luchthavens*

Op het punt van de marktontwikkeling is door de ministers van VenW en VROM een nader advies gevraagd. Dat advies heb ik uitgebracht op 1 oktober 2009 (bijlage D1). Daarin is de aanbeveling opgenomen om er serieus rekening mee te houden dat er over 5 á 10 jaar behoefte kan zijn aan additionele regionale luchthavencapaciteit. Conform het Kabinetstandpunt en in overeenstemming met inzichten van de luchtvaartsector wordt daarin aangegeven voorrang te verlenen aan het bieden van de mogelijkheid voor de ontwikkeling van Eindhoven. Gezien het feit dat de regio Eindhoven thans reeds beschikt over een ontwikkelde eigen markt zal de behoefte aan additionele regionale capaciteit zich daar eerder voordoen dan 2015. De gegevens over de marktontwikkeling illustreren dit. Terwijl de markt op Schiphol als gevolg van de economische ontwikkeling een neerwaartse trend kende afgelopen gebruiksjaar, laat de vraagontwikkeling op Eindhoven Airport een groei zien van 5 procent.



*Regionaal aandeel Eindhoven Airport*

90% van de reizigers uit de regio prefereert een vertrek vanaf Eindhoven Airport. De realisatiecijfers liggen echter aanzienlijk lager. De belangrijkste reden hiervoor is de (beperkte) omvang van het bestemmingspakket op Eindhoven Airport. Een deel van de totale vervoersbehoefte uit de regio betreft intercontinentaal luchtverkeer. Dit ICA-verkeer zal ook in de toekomst vanaf Schiphol worden geaccommodeerd en niet in de regio zelf.

Voor wat betreft de behoefte aan Europese bestemmingen vertrekt volgens opgave van de luchthaven op dit moment circa 45% van de passagiers uit de regio met een Europese bestemming vanaf Schiphol, circa 23% van de passagiers uit de regio vertrekt voor een Europese bestemming vanaf Eindhoven. Het overige deel vertrekt voor een Europese bestemming vanaf een andere luchthaven in Duitsland (circa 20%) of België (circa 11%). Dit betreft cijfers uit 2007. Gelet op de recent bekend geworden cijfers van bijvoorbeeld de luchthavens Düsseldorf en Weeze is het zeer aannemelijk dat het aandeel van de buitenlandse luchthavens de afgelopen twee jaar significant is toegenomen.

**2.3. Regionale ruimtelijk-economische effecten***De waarde van regionale luchthavenontwikkeling*

Een quick scan van de kosten-batenanalyse, uitgevoerd in het kader van het Aldersadvies Schiphol, geeft, in lijn met eerdere CPB-rapportages, aan dat de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland een positief maatschappelijk saldo oplevert. Dit wordt hoofdzakelijk verklaard door reistijdwinsten. De maatschappelijk-economische baten van het netwerk en samenhangende economische activiteit, waaronder werkgelegenheid, zijn groter dan de in geld uitgedrukte opoffering van rust, ruimte en groen en de nodige investeringen.

De negatieve effecten van geluidhinder wegen maatschappelijk-economisch gezien niet op tegen de (regionaal-)economische voordelen en bereikbaarheidsvoordelen. Ook zijn de negatieve effecten minder bij verplaatsing van niet-mainportgebonden luchtverkeer naar andere luchthavens dan bij doorgroeien op Schiphol. Volgens de analyse dient de focus bij de ontwikkeling van regionale luchthavencapaciteit te liggen op Eindhoven en Lelystad. Een nader analyse in opdracht van het kabinet (oktober 2008) bevestigt de inzet van Eindhoven in combinatie met Lelystad als de meest kansrijke uitbreidingslocaties. Het accommoderen van de vluchten op Eindhoven en Lelystad scoort, in bijna alle opzichten, het beste van de vijf onderzochte alternatieven.

*Werkgelegenheid*

In 2007 zijn de werkgelegenheidseffecten van (een ontwikkeling van) Eindhoven Airport in beeld gebracht (Stratagem/Ecorys, Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport, september 2007). De bestaande directe werkgelegenheid is in kaart gebracht bij 1,1 miljoen passagiers en lag op dat moment tussen de 600 en 700 fte. De indirecte achterwaartse werkgelegenheid is ingeschat op 120-150 fte.

Een ontwikkeling (met een home carrier) leidt tot geheel nieuwe werkgelegenheid (25-30 fte bemanningen, 2 fte onderhoud per gestationeerd vliegtuig), maar ook tot groei in reeds bestaande bedrijvigheid op de luchthaven.

Indien luchthavens gaan groeien, komen er 300-500 fte directe werkgelegenheid bij per 1 miljoen passagiersbewegingen extra. Deze cijfers zijn een inschatting op basis van de trends die uit de werkgelegenheid op vier Engelse luchthavens (Bournemouth, Liverpool,



Southampton en Bristol) kunnen worden afgeleid, en ook uit studies van de luchthavens Weeze, Charleroi, Carcassonne.

Bij een ontwikkeling tot ruim 3,5 miljoen passagiers komen de werkgelegenheidscijfers van Eindhoven Airport met een inschatting daarmee op 1500-1600 fte directe werkgelegenheid en 400-525 fte indirecte werkgelegenheid. Daarnaast brengen ook de militaire functies op de militaire basis werkgelegenheidseffecten met zich, met een directe werkgelegenheid van ongeveer 1000 fte.

### 3. Business case Eindhoven Airport

Om tegemoet te komen aan de nationale capaciteitsbehoefte op basis van een herkenbaar regionaal-economisch profiel is door de exploitant van Eindhoven Airport een business case opgesteld die inzet op het toevoegen van brainportbestemmingen (75% van de vliegtuigbewegingen met een zakelijke of combi-bestemming) en een substantiële verhoging van het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen catchment area.

#### 3.1. Ambitie: Intra-europese zakelijke/combi-bestemmingen en substantiële verhoging aandeel in catchment area

##### *Prioriteit voor zakelijke boven zonbestemming*

Een belangrijk punt aan de regionale Alderstafel Eindhoven voor zowel de omwonenden, de overheden als het bedrijfsleven is het verhogen van het aandeel zakelijke bestemmingen en zogenaamde combi-bestemmingen die relatie hebben met het regionale bedrijfsleven en de kennis- en innovatieregio.

Zonbestemmingen – dat wil zeggen bestemmingen die het pure karakter van een vakantieoord hebben – worden voor de regionale economie nauwelijks betekenis toegeschreven en het aantal daarvoor bestemde vluchten dient, zo is met name de opvatting van de regionale partijen, zo beperkt mogelijk te worden gehouden. De situatie op Eindhoven Airport is dat zij nu al een relatief beperkte omvang hebben en zij zullen ook van ondergeschikte betekenis zijn bij de uitvoering van de business case. Het aandeel van de vliegtuigbewegingen naar zonbestemmingen komt niet uit boven de 25% in de periode tot 2020. In de periode tot 2020 daalt het aandeel vluchten vanaf Eindhoven naar zogenaamde combi/zakelijke lijndienstbestemmingen niet beneden de 75%.

Combi-bestemmingen zijn bestemmingen die een gemengd reizigersprofiel kennen: deels bestaat het uit reizigers met een zakelijk doel, deels uit reizigers die in hun vrije tijd een stedentrip maken. Gemiddeld is de verhouding tussen deze categorieën 20% zakelijk luchtverkeer, 80% leisure luchtverkeer. In de reguliere luchtvaart komt het niet voor dat er bestemmingen gevlogen kunnen worden met een uitsluitend uit zakelijk luchtverkeer bestaande bezetting. Deze combi-bestemmingen zijn dus onmisbaar om te kunnen voorzien in de zakelijke behoefte vanuit de regio. In die behoefte kan slechts worden voorzien indien de bezetting van deze toestellen wordt aangevuld met het voorzien in de behoefte aan stedentrips en vakantie.

De zonbestemmingen die vaak middels charterluchtverkeer worden bediend zijn overigens wel van belang voor de bedrijfseconomische haalbaarheid van de business case. Zonder dit segment kan er geen rendabele exploitatie worden gerealiseerd. Onderkend wordt evenwel dat er op dit punt een grote regionale behoefte is: de Ruimtelijk Economische Visie geeft aan dat de omvang van de vraag naar uitgaand leisure in 2007 totaal 1,5 miljoen passagiers is (naast 550.000 inkomend leisure), oplopend tot totaal ruim 3 miljoen passagiers in 2020.

In de Ruimtelijk Economische Visie zoals opgesteld door Ecorys wordt een pakket genoemd van nieuwe bestemmingen die aansluiten bij de zakelijke marktbehoefte uit de regio oftewel de zogenaamde "Brainport vraag". Deze bestemmingen liggen in West-, Noord-, Midden- en Oost-Europa (zie bijlage D4).

Jaarlijks zal er monitoring plaatsvinden van de ontwikkeling van het bestemmingspakket waarbij met name het aandeel vluchten naar een zakelijke of combi-bestemming wordt gezien.

#### *Substantiële verhoging aandeel in catchment area*

Voor de regionale partijen is het van belang dat de capaciteit die op Eindhoven Airport wordt gecreëerd ten goede komt aan de vervoersbehoefte in de regio. De ambitie hierbij is om het aandeel van Eindhoven Airport in de vraag naar luchtvervoer in de eigen regio (nu 23 %) substantieel te verhogen. Daarbij zal de intercontinentale vervoersbehoefte worden afgewikkeld via Schiphol. Door toevoeging van bestemmingen kan het aandeel van Eindhoven Airport in het voorzien in de regionale vraag naar Europese bestemmingen oplopen. Daarmee kan, door het toevoegen van bestemmingen die aansluiten bij de marktbehoefte van de regio, Eindhoven Airport beter tegemoet komen aan de vervoersbehoefte in de regio. Om vluchten op bestemmingen rendabel te maken wordt met deze vluchten ook de vraag uit aanpalende regio's geacommodeerd zoals gebruikelijk is bij infrastructurele voorzieningen van de importantie van een luchthaven.

### **3.2. Aard en omvang business case**

#### *Aantal vliegtuigbewegingen*

Uitgaande van deze ambitie en de regionale condities heeft Eindhoven Airport een business case opgesteld ten dienste van de regionale vervoersvraag. Die houdt in dat er een gecontroleerde ontwikkeling van Eindhoven Airport plaatsvindt met een plafond van 9,3 km<sup>2</sup> (zie rapport To70, (bijlage D7), berekend zonder meteomarge en mét drempelwaarde, zie hieronder) voor de totale civiele business case in 2020. Dit komt overeen met 25.000 extra vliegtuigbewegingen bovenop het vergunde aantal in het gebruiksjaar 2009 (18.050).

Dit aantal van 25.000 extra vliegtuigbewegingen geeft de luchthavenexploitant voldoende ruimte om tot afspraken met een home carrier te komen ten behoeve van een verwezenlijking van de regionaal-economische visie van de regio. Tevens biedt deze omvang voldoende robuuste basis voor afspraken over de financiering van verplaatsing van militaire functies.

Zowel qua startpunt (18.050 in plaats van 21.175) als qua omvang van de ontwikkeling (25.000 vliegtuigbewegingen in plaats van 35.000 vliegtuigbewegingen) is de overeengekomen omvang van de luchthaven op aandringen van de omwonenden en omliggende gemeenten gemitigeerd ten opzichte van de oorspronkelijke opdracht vanuit het rijk.

#### *Gefaseerde ontwikkeling*

De ontwikkeling zal gefaseerd en onder condities plaatsvinden in twee tranches. De eerste tranche is een ontwikkeling tot 6 km<sup>2</sup> (berekend zonder meteomarge en mét drempelwaarde: dit is circa 10.000 vliegtuigbewegingen extra) in de periode van drie jaar na de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit die in ieder geval uiterlijk 2015 eindigt. Daarna wordt de overige gebruiksruimte (totaal 9,3 km<sup>2</sup> berekend zonder meteomarge en mét drempelwaarde) in het luchthavenbesluit vrijgegeven nadat monitoring en evaluatie van de resultaten van de eerste tranche heeft plaatsgevonden.

Gezien het belang van de evaluatie zal voordat tot de tweede tranche wordt overgegaan de evaluatie moeten zijn uitgevoerd. De evaluatie vindt evenals de implementatie plaats door de partijen die zich gecommitteerd hebben aan de realisatie van de eerste fase. Periodiek vindt er

tussentijds monitoring plaats die jaarlijks wordt gerapporteerd door Eindhoven Airport aan het overleg van partijen in het kader van de uitvoering.

#### *Berekening omvang civiele ruimte*

De genoemde 9,3 km<sup>2</sup> ten behoeve van de realisatie van de civiele business case komt overeen met 10,8 km<sup>2</sup> indien wordt gerekend met meteomarge en zonder drempelwaarde. Dit is volgens de methodiek die ook van toepassing zal zijn bij de toekomstige vaststelling van civiele gebruiksruimte in het luchthavenbesluit. Deze 10,8 km<sup>2</sup> wordt in het vervolg van dit advies als omvang van de totale civiele gebruiksruimte aangehouden.

Allereerst worden in het luchthavenbesluit de geluidszone en de civiele en militaire gebruiksruimte afzonderlijk vastgelegd in twee geluidscontouren, waarop afzonderlijk wordt gehandhaafd. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie waarbij binnen de totale geluidszone het burgermedegebruik gehandhaafd wordt op het aantal vliegtuigbewegingen.

Een en ander heeft geen gevolgen voor de omvang van de business case c.q. de feitelijke gebruiksruimte, maar wel voor de omvang van de formele geluidsruimte voor civiel luchtverkeer waarop beslag gelegd moet worden binnen de in het luchthavenbesluit vastgestelde geluidszone. Daarmee wordt beter uitdrukking gegeven aan de werkelijke geluidsbelasting die de omgeving ondervindt.

De totale ruimte voor realisatie van de business case inclusief meteomarge en berekend zonder drempelwaarde komt daarmee uit op 10,8 km<sup>2</sup> binnen de vast te stellen geluidszone: 9,3 km<sup>2</sup> voor inpassing van de business case onder de oude berekening en 1,5 km<sup>2</sup> voor de meteotoeslag en de geluidsruimte zonder de drempelwaarde zoals in de berekening bij het opstellen van het luchthavenbesluit zal worden gehanteerd.

### **3.3. Ruimte voor de realisatie: gebruiksruimte militair en civiel**

#### *Civiele gebruiksbehoefte tot 2020*

De realisatie van de business case met een ontwikkeling van 25.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020 vraagt om een contour van in totaal circa 10,8 km<sup>2</sup> (conform de hierboven toegelichte berekening inclusief meteotoeslag en zonder drempelwaarde). De civiele ruimte die in de voorlopige voorziening van de Raad van State maximaal is toegestaan is 4,1 km<sup>2</sup>. Om binnen de beschikbare ruimte in het luchthavenbesluit te komen tot een uitwerking van de civiele business case is daarom een verplaatsing van militaire functies nodig.

#### *Militaire status*

In de door de regionale Alderstafel Eindhoven aanvaarde opdracht van het kabinet is aangegeven dat de luchthaven Eindhoven een militair vliegveld is waarvan een deel wordt gebruikt voor civiele luchtvaart. De militaire status blijft onveranderd. Het kabinet vraagt om een verkenning naar vergroting van de mogelijkheden voor het civiele medegebruik. In de opdracht is aangegeven dat de maximale geluidsruimte 22,2 km<sup>2</sup> bedraagt.

#### *Omvang militaire functies*

Door de omwonenden en regionale bestuurders is in de loop van het Aldersoverleg meerdere malen het punt aan de orde gesteld van de omvang van de milieuruimte voor de luchthaven (22,2 km<sup>2</sup>), mede in het licht van het werkelijk gebruik. In zijn uitspraak van 5 augustus 2009 inzake het Aanwijzingsbesluit heeft de Raad van State ook verzocht om een nadere

motivering van de militaire functies op Eindhoven die in het Aanwijzingsbesluit zijn opgenomen.

#### *Verplaatsing militaire functies*

Het militair vliegveld Eindhoven heeft de functie van thuisbasis voor luchttransport- en tankeroperaties. Daarnaast heeft het vliegveld militaire functies die voor een groot deel uit zogenaamde reservefuncties bestaan op basis van verplichtingen in (inter)nationaal verband (zie de functies b t/m f, zoals eerder opgenomen in de brief van het ministerie van Defensie aan de Raad van State, zie bijlage D11).

Voor de komende jaren geldt dat deze functies richtinggevend zullen zijn voor het gebruik van de vliegbasis. De hierbij behorende ruimte wordt vastgelegd in het nieuwe luchthavenbesluit (minus de te verplaatsen functie). Er bestaan geen voornemens de vliegbasis anders dan conform bestaand beleid te benutten onvoorziene omstandigheden daargelaten.

Onder deze zogenaamde reservefuncties vallen functies voor opvang (reservebasis en DOB), oefeningen (RF/AF) en trainingsvluchten met F-16 jachtvliegtuigen. Een deel van de opvang betreft de situatie dat één van de twee F-16-bases (Leeuwarden en Volkel) in verband met bijvoorbeeld baanonderhoud niet gebruikt kan worden en sheltering in tijden van spanning van het vierde F-16 squadron van Volkel. In de geluidszone behorende bij het Aanwijzingsbesluit Eindhoven is ruimte opgenomen voor deze functies.

Om de business case voor Eindhoven Airport mogelijk te maken, is besloten tot verplaatsing van de functie van één F-16 squadron voor de effectieve duur van een half jaar. Deze functie wordt ingepast op een ander vliegveld. Alle andere militaire functies blijven op Eindhoven gehandhaafd. Als het mogelijk is om te vermijden dat de verplaatsing binnen Brabant plaatsvindt, heeft dit voordelen voor de regio. Twente is daarbij een serieuze optie. Daarom wordt momenteel verkend of en op welke wijze de randvoorwaarden kunnen worden ingevuld voor het accommoderen van F-16's op Twente in de plaats van Eindhoven. Daarnaast worden er alternatieve opties gezien, zodat in ieder geval de afspraak om ruimte te maken op Eindhoven kan worden gerealiseerd. Voor de investerings- en exploitatiekosten voor verplaatsing van de militaire functie wordt het ministerie van Defensie voor maximaal 22 miljoen euro gecompenseerd.

De ruimte op Eindhoven voor civiel luchtverkeer wordt stapsgewijs door het ministerie van Defensie beschikbaar gesteld:

- In de periode van de eerste drie jaar (die uiterlijk eind 2015 eindigt) na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit wordt de gebruikruimte uitgebreid tot circa 10.000 vliegtuigbewegingen extra (6km<sup>2</sup>, berekend zonder meteo en met drempelwaarde). Daarbovenop zal een meteotoeslag worden bepaald en vervalt de drempelwaarde.
- Voor de periode na de eerste drie jaar van het luchthavenbesluit wordt uitgegaan van een totale civiele geluidsruimte van 10,8 km<sup>2</sup> (conform de hierboven toegelichte berekening inclusief meteotoeslag en zonder drempelwaarde).

#### *Totale geluidsruimte neemt af*

Door de verplaatsing van de hierboven genoemde militaire functie als reservebasis voor een deel ter grootte van 1 squadron F 16 voor de effectieve duur van een half jaar, neemt de militaire gebruikruimte af met 8,56 km<sup>2</sup> tot een totaal van 12,4 km<sup>2</sup>. Samen met de realisatie van de civiele business case met een maximale civiele geluidsruimte van 10,8 km<sup>2</sup>, is de totaal benodigde gebruikruimte op Eindhoven 21,3 km<sup>2</sup>. Deze omvang zal in het luchthavenbesluit

worden vastgelegd. Daarmee neemt de totale gebruiksruimte met bijna één km<sup>2</sup> af ten opzichte van het eerdere aanwijzingsbesluit. Naast de geluidszone worden in het luchthavenbesluit ook de militaire geluidsruimte en de civiele geluidsruimte vastgelegd.

#### *Zweefvliegen*

De Eindhovens zweefvliegclub die gebruik maakt van de zweefvliegstrip op het militaire luchtvaartterrein ondervindt in toenemende mate beperkingen. Met de toename van het luchtverkeer zoals aangegeven in dit advies zullen deze beperkingen redelijkerwijs in de toekomst niet verminderd kunnen worden vanuit het oogpunt van vliegveiligheid. De Eindhovense zweefvliegclub en provincie Noord-Brabant zullen zich inspannen om samen tot een passende oplossing te komen die de continuïteit van de zweefvliegsport veilig stelt. Er is reeds gestart met een zoektocht naar een andere geschikte locatie in de provincie Noord-Brabant.

### **3.4. Realisatie business case**

#### *Home carrier*

Om het gewenste bestemmingenprofiel dat aansluit bij de Ruimtelijk Economische Visie te realiseren op een robuuste en duurzame manier is een regionale home carrier van belang. Dit is gebaseerd op een analyse ten behoeve van de regionale Alderstafel Eindhoven door prof. J. de Wit op basis van de operatie die gelijksoortige regionale luchthavens in Europa te zien geven (zie bijlage D5). Voor de businesscase van Eindhoven Airport is een home carrier met een maximale omvang van 4 toestellen, in ieder geval tot het moment van evaluatie (drie jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, maar in ieder geval uiterlijk na afloop van het gebruiksjaar 2015) toereikend om de ambitie te realiseren.

Met een home carrier krijgt de luchthaven (en de omgeving) meer zeggenschap in de ontwikkeling op de luchthaven doordat met de carrier gerichte afspraken kunnen worden gemaakt over een groot deel van de vluchten. Dit kan alleen succesvol met een home carrier en is zo goed als uitgesloten wanneer met tal van carriers die Eindhoven als bestemming opnemen afzonderlijk afspraken moeten worden gemaakt.

Een home carrier biedt daarnaast een stabiel netwerk, grotere kans op een duurzame vloot, werkgelegenheid voor de regio door werving van lokaal cockpit-, cabine-, grond- en onderhoudspersoneel.

Aan het vestigen van een home carrier zijn wel voorwaarden verbonden. Een home carrier moet, wil hij een rendabele exploitatie kunnen krijgen, met ieder gestationeerd vliegtuig 4 slagen, dat wil zeggen een heen en terugvlucht, kunnen maken. Daarnaast heeft de home carrier behoefte aan een operatie van zeven dagen in de week voor een dekkende exploitatie.

#### *Openstelling*

Een belangrijk punt voor de omwonenden is de openstelling van de luchthaven. De reguliere openstellingstijden op dit moment zijn van 06.45 uur - 22.45 uur met een beperking voor de weekenddagen. In het nieuwe business concept wordt dit van 07.00 uur tot 23.00 uur gedurende de gehele week. 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. Het is juist voor deze vluchten van belang dat de hinderbeperkende maatregelen, het vliegen van geluidsarme naderingen en het niet meer remmen op de motor, snel worden ingevoerd (zie verder punt 10 over hinderbeperkende maatregelen). De

openingstijden en de uitzonderingsbepaling voor een maximum van 4 slots worden in het luchthavenbesluit vastgelegd.

De omwonenden hebben zich – naast het vasthouden aan de openingstijden – sterk uitgesproken voor het ontzien van de zondag. Ook hier geldt het maximum van 4 slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur. 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.

#### 4. Regionale inpassing

##### 4.1. Duurzame luchthavenontwikkeling

Door de regionale partijen is er intensief gewerkt aan een routekaart voor een duurzame ontwikkeling die zich richt op de volgende thema's:

- a. duurzame luchthaven- en brainportontwikkeling;
- b. duurzame luchtvaartontwikkeling.

Op basis van die regionale routekaart zijn in dit advies bouwstenen voor een duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport opgenomen.

Het algemene milieubeleid van het ministerie van Defensie is vastgelegd in de 'Duurzaamheidsnota 2009' (november 2008) van het ministerie van Defensie en steunt op drie pijlers:

- Energiebesparing en de inkoop en productie van duurzame energie: naast reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt hiermee ook de afhankelijkheid van natuurlijke hulpbronnen verminderd.
- Duurzaam inkopen van materieel, infrastructuur, goederen en diensten: tijdens het verwervingsproces wordt afgewogen welke ongewenste milieueffecten en kosten in de gebruiksfase en bij afstoting kunnen worden gereduceerd of voorkomen.
- Milieumanagement: bij uitvoering van taken als vredesoperaties en de ondersteuning daarvan worden de milieubelasting en de daaraan verbonden kosten beheerst. Milieuaspecten worden structureel en aantoonbaar betrokken bij de bedrijfsprocessen.

##### *Eindhoven in de kopgroep van duurzame luchthavens*

ACI Europe, de organisatie van Europese luchthavens, heeft in 2008 de ambitie uitgesproken dat luchthavens uiteindelijk CO<sub>2</sub>-neutraal zullen worden (ACI Europe 2009). Recentelijk hebben 31 Europese luchthavens een programma voor 'Airport Carbon Accreditation' opgezet dat vaststelt in hoeverre de luchthavens erin slagen om de emissies onder hun directe controle te reduceren. Verschillende luchthavens hebben de algemene doelstelling verder geconcretiseerd, zoals Manchester, LFV (exploitant Zweedse luchthavens) en Schiphol. Eindhoven Airport zou met uitvoering van het hiernavolgende programma volgens het onderzoeksbureau CE Delft binnen vijf jaar bij de drie op dit terrein best presterende luchthavens van Europa behoren.

##### *Luchthavengebonden activiteiten*

Die ambities worden door Eindhoven Airport in de business case vertaald in concrete targets. Voor wat de luchthavengebonden activiteiten betreft heeft Eindhoven Airport in de business case aangegeven om op het gebied van verduurzamen van de luchthaven toonaangevend te zijn in een toepasselijke referentiegroep. Er wordt hier een link gezocht tussen de kennisregio Brainport en de verduurzaming van de luchthaven. CE Delft heeft daarvoor een top 5 lijst samengesteld van mogelijke klimaatcompenserende projecten waaraan gedacht kan worden.

##### *Luchthavenactiviteiten CO<sub>2</sub>-neutraal*

Doelstelling van Eindhoven Airport conform de businesscase is om in 2020 de luchthavenactiviteiten (exclusief vliegverkeer zie ETS) CO<sub>2</sub>-neutraal te organiseren middels deze inspanning:

- Terminal, kantoor en hangars: CO<sub>2</sub>-neutraal met de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit;
- Platform: CO<sub>2</sub>-neutraal met ingang van de tweede fase (In samenwerking met platform partners).



Eindhoven Airport heeft tevens als doelstelling om aan het einde van de eerste fase de hoogst mogelijke accreditatie van ACI Europe op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie binnen te halen (CO<sub>2</sub>-neutraliteit van de luchthavenprocessen). Hiermee zet de luchthaven concrete stappen om de ambitie van een klimaatneutraliteit als 'stip aan de horizon' dichterbij te brengen.

Het verschil tussen CO<sub>2</sub>-neutraal en klimaatneutraal is dat CO<sub>2</sub>-neutraal alleen over CO<sub>2</sub> gaat (er is dus geen effect op de CO<sub>2</sub>-emissie) en dat klimaatneutraal (geen effect op het klimaat) betrekking heeft op alle klimaatgassen (dus CO<sub>2</sub>, methaan, NO<sub>x</sub>, lachgas, fluorverbindingen / HFK's e.d.).

In het advies gaat het om de luchthavenactiviteiten, waarbij de nadruk ligt op terminal en platform. Bij deze activiteiten gaat het primair om CO<sub>2</sub> en in mindere mate om NO<sub>x</sub>, dat ook vrijkomt bij bijvoorbeeld energieopwekking ten behoeve van de verwarming en verlichting van gebouwen.

CO<sub>2</sub>-neutraliteit is goed in beeld te brengen omdat dat kan worden gekoppeld aan het brandstofverbruik. Verder is het ook zo dat compensatie van NO<sub>x</sub>-emissies op dit moment minder eenvoudig is dan compensatie van CO<sub>2</sub>-emissies. Je kunt bijvoorbeeld geen bomen planten die NO<sub>x</sub> opnemen. Daar staat tegenover dat een beperking van de CO<sub>2</sub>-emissie door bijvoorbeeld het beter isoleren van gebouwen ook een reducerende werking zal hebben op de NO<sub>x</sub>-emissie. In de praktijk zal er daarom geen groot verschil zijn tussen klimaatneutraal en CO<sub>2</sub>-neutraal.

CE Delft geeft in een document aan (Klimaatneutraal worden doe je zo!, november 2009) dat klimaatneutraal "voor de korte termijn" in de zin van CO<sub>2</sub>-neutraal de opmaat is voor klimaatneutraal GOLD "voor de lange termijn". Daar sluit de aanbeveling in dit advies (het dichterbij brengen van de "stip aan de horizon") daar goed bij aan.

#### *Innovatieclusters*

De economische en innovatieve kracht van het Brabantse bedrijfsleven wordt aangewend om de duurzaamheidsontwikkeling van Eindhoven Airport inhoud en vaart te geven. Dit gebeurt door de duurzaamheidopgaven met betrekking tot Eindhoven Airport als maatschappelijke vragen te formuleren en de Brabantse kennisindustrie uit te dagen met technologische en innovatieve oplossingen te komen. Op deze manier worden door de luchthaven, de daaraan verbonden bedrijfsketen en de aandeelhouders van Eindhoven Airport als 'launching customers' vanuit diverse invalshoeken innovatieclusters aangejaagd.

De projecten van deze innovatieclusters worden op het terrein van de luchthaven of in de omgeving geïmplementeerd gedurende de eerste fase en vooraf getoetst op zowel de bijdrage aan duurzaamheid (in termen van vermindering uitstoot, besparing energie, etc.) als het economische effect (in termen van toename van arbeidsplaatsen, bevordering export positie etc.).

Stichting Brainport heeft een trekkende rol in het bereiken van deze doelstelling, in een faciliterende rol om bedrijven rond een innovatiethema bij elkaar te brengen en tot een concrete businesscase om te smeden. Dit kan plaatsvinden binnen het lopende programma van de Stichting. Eindhoven Airport heeft zich uitgesproken voor een actieve participatie in de innovatieclusters en de luchthaven open te stellen voor ontwikkeling en toepassing van innovaties die vanuit de innovatieclusters tot ontwikkeling worden gebracht.

## 4.2. Duurzame luchtvaartontwikkeling

### *ETS*

Voor wat betreft de CO<sub>2</sub>-compensatie door de luchtvaartmaatschappijen zijn afspraken op Europees niveau gemaakt en vastgelegd in het Emission Trading Scheme (ETS). Vanaf 2012 gaat het Europese vliegverkeer vallen onder het ETS. Voor CO<sub>2</sub>-compensatie van vluchten vanaf Eindhoven Airport betekent dit het volgende:

1. Alle CO<sub>2</sub>-emissies van vluchten van en naar Europese luchthavens vallen onder het ETS, zowel de emissies boven als onder 3000 ft.
2. De sector krijgt in 2012 een plafond van 97% van de jaargemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies over de periode 2004-2006; vanaf 2013 wordt dit plafond verlaagd tot 95% van de emissies in deze basisperiode.
3. 82% van de emissierechten krijgt de sector gratis, 15% wordt geveild en 3% is voor nieuwe toetreders.
4. Voor ETS worden de emissies van alle vluchten van en naar Europese luchthavens meegerekend. Ook een vlucht Turkije - Eindhoven valt dus geheel onder ETS.

### *Compensatie*

Uit het bovenstaande volgt dat de *groei* van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de Europese luchtvaart binnen ETS volledig wordt gecompenseerd. Voor elke ton CO<sub>2</sub> die de luchtvaart meer uitstoot ten opzichte van het niveau 2004-2006 moeten rechten gekocht worden voor een omvang van een ton minder uitstoot in andere ETS sectoren. In die zin is de groei van luchtverkeer op Eindhoven Airport CO<sub>2</sub>-neutraal.

Hiermee wordt voldaan aan de regionale wens om te komen tot een routekaart voor een duurzame luchthaven, zowel voor:

- a. De luchthavengebonden activiteiten (waarvoor Eindhoven Airport in de business case een ambitie heeft geformuleerd vertaald in concrete doelen en de Stichting Brainport een actieve rol kan vervullen in verbinding met de regionale innovatie-ambitie); als voor
- b. De luchtvaart, waarvoor de groei van de CO<sub>2</sub>-uitstoot vanaf 2012 volledig gecompenseerd wordt.

### *Integrale uitwerking*

Duurzame luchthavenontwikkeling vindt in samenhang voor het civiele en militaire deel plaats. Specifieke maatregelen voor de luchthaven worden genomen naast de generieke maatregelen die op (inter)nationaal niveau zijn en worden genomen voor verduurzaming van luchtverkeer en de hierna te noemen maatregelen van uitfasering en prijsdifferentiatie.

De regio heeft de ambitie om de meest innovatieve luchthaven te hebben op het terrein van duurzaamheid, waarbij de duurzaamheid gekoppeld wordt aan de innovatiekracht van de regio. De uitvoering wordt bewaakt door de uitvoeringsorganisatie en geëvalueerd aan het einde van de eerste fase.

## 4.3. Hinderbeperking

### *Woningbouw*

Het Rijk heeft naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State in 2009 met de regiopartijen een planologisch interim beleid afgesproken dat gebaseerd is op de 35Ke-geluidcontouren uit de Structuurvisie Militaire Terreinen. Concreet gaat het hierbij om het

voorkomen van nieuwe bebouwing en functieverwijzingen binnen de in de structuurvisie die genoemde geluidcontouren.

Hoewel er formeel geen 20 Ke-beleid (c.q. 47 Lden-beleid) is zoals bij Schiphol en de regionale burgerluchthavens, is het wel van belang dat er omwille van een goede ruimtelijke inpassing en vanuit hinderbeperking een goede afstemming plaatsvindt tussen de ontwikkelingen in de lucht en de ontwikkelingen op de grond.

Voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven is de 20 Ke-contour voor het totaal aan militaire en civiele luchtverkeer in kaart gebracht op verzoek van de regionale partijen, zodat inzicht in de ligging van die contour een rol kan spelen bij de ruimtelijke ordening in de regio<sup>1</sup>.

Deze in kaart gebrachte 20 Ke-contour raakt een aantal nieuwbouwplannen:

- A. Sonniuspark: vastgesteld en onherroepelijk bestemmingsplan (600 woningen).
- B. Oerle Zuid: projectbesluit (300 woningen).
- C. Nieuwe woud: geen concreet plan dat geaccordeerd is.
- D. Er komt een locatie in Duizel binnen de rode 20Ke-contour. Het gaat om de locatie Duizel-Noord. Er wordt gewerkt aan een stedenbouwkundig plan voor 103 woningen. Planologisch heeft het project geen status.

Vastgesteld moet worden dat de contour die resulteert uit dit advies (verplaatsing militaire functies + realisatie business case) zeker niet sterker interfereert met de genoemde woningbouwlocaties dan de 20Ke-contour behorend bij de eerdere Aanwijzing.

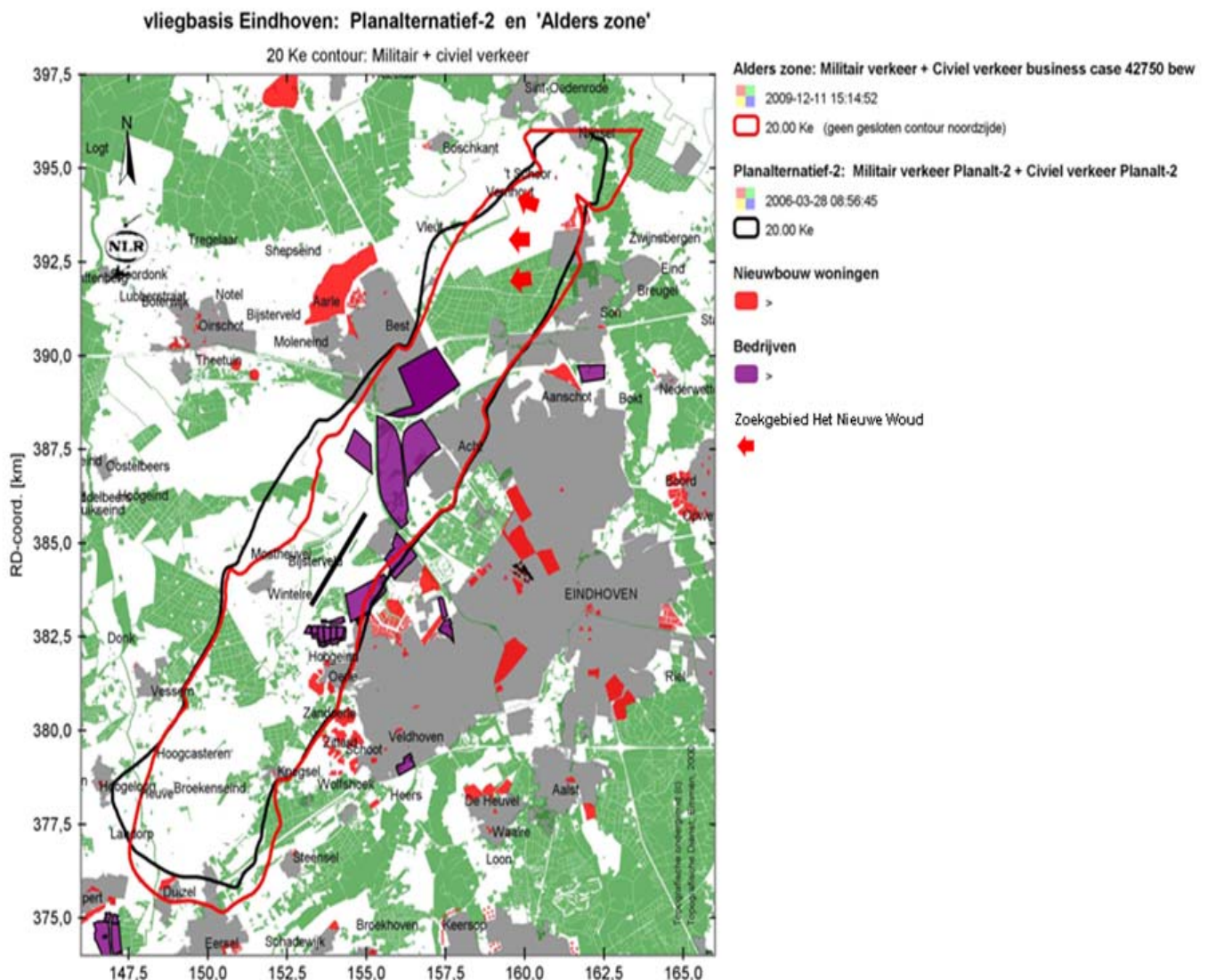
Beide 20 Ke-contouren doen echter geen recht aan de feitelijke situatie rond het vliegveld. Dit komt omdat het feitelijk gebruik de afgelopen jaren gemiddeld veel lager is dan de contour omdat een belangrijk deel van de militaire functies zogenaamde reservefuncties zijn. Bij het regionale r.o.-beleid zullen de regionale besturen daarom uitgaan van een toekomstvaste contour die gebaseerd is op het verwachte feitelijk gebruik van de luchthaven. Deze regionale '20Ke-werkcontour' zal ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling worden opgesteld. De '20 Ke-werkcontour' zal worden samengesteld door het verwachte civiele verkeer (volledige realisatie van de businesscase) te combineren met het verwachte militaire verkeer (o.b.v. de realisatiecontouren van militair verkeer van de afgelopen jaren).

Deze 'werkcontour' ondersteunt de regionale bestuurders in hun ruimtelijke ordeningstaak om een bestuurlijke afweging te kunnen maken tussen de 'ruimte in de lucht' en de 'ruimte op de grond'. Uitgangspunt daarbij is dat er in de toekomst geen grootschalige woningbouw zal worden ingepland binnen de 20 Ke-contour. Dit beleid is in aanvulling op het planologisch interim beleid uit de brief van VROM (dd. 28 oktober 2009) gebaseerd op de geluidscontouren uit de Structuurvisie Militaire oefenterreinen. Reeds genomen besluiten blijven intact. De regio zelf maakt een afweging (in termen van optimalisatie tussen ruimtelijke ordening en luchtverkeer) waar het de nog niet vastgelegde plannen betreft (in ieder geval Nieuwe Woud en Duizel-Noord) en neemt daarbij de verantwoordelijkheid voor eventuele effecten die ten gevolge van die afweging optreden.

Daarmee neemt de regio een regiefunctie (conform de lijn die in de nieuwe wetgeving voor regionale luchthavens geldt voor de burgerluchthavens) voor het treffen van belangrijke (preventieve) hinderbeperkende maatregelen op de grond.

---

<sup>1</sup> De 20 Ke-contour van de 'Alders-zone' is aan de noordzijde afgeplat. Dat betekent niet dat de contour er zo uit hoort te zien maar dat het rekengebied aan de noordzijde tot de afplating loopt.



### Hinder

De verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport gaat gepaard met meer hinder als gevolg van het civiel luchtverkeer van en naar de luchthaven.

Het milieu-effectenonderzoek van onderzoeksbureau To70 laat zien dat bij de huidige woningbouwsituatie de uitvoering van de business case leidt tot een omvang van het totaal aantal gehinderden van circa 3.000. Als daarnaast de plannen voor nieuwbouw in de omgeving van de luchthaven zouden worden gerealiseerd, geeft dit daarenboven ruim 1.000 extra gehinderden. Het effect op de verwachte slaapverstoring is beperkt, doordat er geen vroege vertrekkende vluchten (voor 07.00 uur) zullen plaatsvinden. Het effect op de nachtelijke geluidbelasting is daarmee uitsluitend het gevolg van enkele aankomsten tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

Ter toelichting (bron: rapport To70, zie bijlage D7):

- Rondom Schiphol bedraagt het aantal ernstig gehinderden bij 510.000 vliegtuigbewegingen (maximale ontwikkelingsruimte tot en met 2020) tot circa 200.000 personen op jaarbasis;
- Wegverkeer, railverkeer en industrie zorgen voor aanzienlijk meer gehinderden dan de hinder als gevolg van de uitvoering van de business case;
- Effecten met betrekking tot slaapverstoring zijn vooral te verwachten indien de luchthaven vanaf 06.00 uur in gebruik is. Verruiming van de openingstijden tot 24.00 uur heeft nauwelijks een effect op de verwachte slaapverstoring.

#### *Hinderbeperkende maatregelen*

De volgende hinderbeperkende maatregelen, die op basis van een analyse van het bureau To70 naar voren zijn gebracht, worden uitgevoerd:

- CDA's (c.q. glijvluchtlandingen);
- Optimalisatie vertrekroutes;
- Beperken 'thrust reverse';
- Zogenaamde 'reduced flaps landing'.

Aanvullend hierop geeft Eindhoven Airport uitvoering aan de volgende maatregelen:

- Uitfaseren vliegtuigtypen met ACI Noise Index Rating D/E/F ('lawaaibakken');
- Tariefdifferentiatie op basis van ACI Noise Index Rating.

Deze maatregelen worden met medewerking van de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) uitgewerkt en geïmplementeerd. Alle hinderbeperkende maatregelen hebben een technische doorlooptijd die naar verwachting vallen binnen het tijdbestek van de realisatie van de eerste tranche van de business case. Bij de evaluatie wordt getoetst op de uitvoering van de hinderbeperkende maatregelen.

Uitfasering van vliegtuigtypen en tariefdifferentiatie zijn maatregelen die een generiek effect hebben op de hindereffecten. Dit geldt ook voor het beperken van reverse thrust, dat de belasting op de remmen vermindert en daarmee het geluid van vliegtuigen nabij de baan reduceert.

De optimalisatie van routes geeft concrete mogelijkheden om geluid in (delen van) woonkernen te beperken (Eersel, Son en Breugel, Bladel en in mindere mate Veldhoven). De toepassing van CDA's leidt tot een significante reductie van de geluidniveaus van naderende vliegtuigen in gebieden vanaf circa 10 km van de baan (Schijndel, Veghel, Helmond). Bij de implementatie van deze hinderbeperkende maatregelen zal zorgvuldig de verhouding van hinderreductie tot eventuele nieuwe gehinderden afgewogen worden.

Tot slot wordt ingezet op de toepassing van de zogenaamde 'reduced flaps landing'. Hierbij worden de kleppen op de vleugels later of minder uitgedaan om te remmen, waarmee de geluidbelasting tijdens de landing kan worden beperkt. Op Schiphol geldt reeds de aanbeveling voor het toepassen hiervan. Voor Eindhoven geldt deze aanbeveling nog niet, en is derhalve het effect op de geluidbelasting niet in de berekeningen meegenomen. Toepassing van de maatregel geeft dat de 35 en 20 Ke-contouren worden ingekort ten opzichte van de thans gepresenteerde situatie. Deze maatregel dient ter mitigatie voor de toename in de berekende geluidbelasting in het verlengde van de baan als gevolg van realisatie van de business case.

#### 4.4. Klachtenbehandeling

##### *CO VM*

Vliegbasis Eindhoven heeft als militaire basis een Commissie Overleg Voorlichting en Milieu (COVM). Daarnaast is er een klachtentelefoon. Alle ingediende klachten worden onderzocht door middel van het routebewakingssysteem om de klachten te koppelen aan vliegtuigbewegingen, zodat een onderscheid kan worden gemaakt in klachten over overvliegend luchtverkeer, onbekend luchtverkeer en inrichtingsgebonden luchtverkeer. De klachten over inrichtingsgebonden luchtverkeer worden verdeeld naar militair, civiel, algemeen en overige klachten. De klachten over overvliegend en onbekend luchtverkeer betreffen vliegtuigbewegingen buiten het luchtverkeerleidingsgebied en worden daarom niet in behandeling genomen.

##### *Omgaan met klachten*

Wanneer het civiele luchtverkeer op Eindhoven Airport straks groeit is het nodig om te voorzien in een aangepast systeem van klachtenbehandeling. Onderdeel van zo'n systeem is een toegankelijke en onafhankelijk geborgde klachtenregistratie voor het civiele luchtverkeer. Vanuit de regio is gewezen op het belang van deze functie, opdat de klachtenbehandeling zo optimaal mogelijk plaatsvindt. Doel is een systeem van klachtenbehandeling waarbij het voor iemand die een klacht indient duidelijk moet zijn wat met zijn of haar klacht gebeurt en waarom. Is de klacht terecht (is er wel of niet afgeweken van de regels), kan er iets mee worden gedaan, zo ja, wat: en zo niet, waarom niet?

Daarbij kan geleerd worden van de ervaringen die opgedaan zijn rond Schiphol met het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). BAS verzorgt niet alleen de klachtenregistratie, maar ook de communicatie over de operatie met de omgeving, de analyse van de klachten, en zet met de verbinding tussen klachtenanalyse en hinderbeperkende maatregelen ook een stap naar klachtenmanagement.

Partijen bezien in onderling overleg de mogelijkheden voor een systeem van klachtenbehandeling en voor een gezamenlijke loket voor klachten over de operatie en communicatie met de omgeving. Zij maken daarbij gebruik van de ervaringen die op Schiphol zijn opgedaan en bezien tevens verschillende mogelijkheden voor de organisatorische inbedding.

#### 4.5. Gezondheid

##### *Onderzoek*

De potentiële gezondheidseffecten zijn aangegeven door het RIVM, met name op verzoek van de omliggende gemeenten (bijlage D6). Als het gaat over negatieve gezondheidseffecten als gevolg van geluidhinder is in groot (internationaal) onderzoek (RANCH, HYENA-onderzoek in combinatie met andere onderzoeken) een relatie vastgesteld tussen blootstelling aan vliegtuiggeluid en de leerprestaties bij kinderen en het optreden van een hoge bloeddruk bij volwassenen. Deze kunnen optreden vanaf geluidbelastingniveaus van circa 50 dB(A) Lden. Voor andere gezondheidseffecten (zoals het voorkomen van kanker, luchtwegaandoeningen, mentale gezondheid, etc.) is, onder andere in het monitoringsonderzoek van het RIVM rond Schiphol, geen relatie gevonden met het geluidsniveau of de luchtverontreiniging.

##### *Effecten*

Uit de verkregen informatie komt naar voren dat als gevolg van vliegtuiggeluid boven de circa 50 dB(A) Lden per 10.000 inwoners binnen de 50 dB(A) Lden de volgende effecten kunnen optreden:

1. Het aantal kinderen met een (zeer) zwakke leestest kan toenemen met 1 – 1,5 leerling (circa 0,01 % van de totale populatie of 5-7% van het totale aantal kinderen met een zwakke leestest);
2. Het aantal inwoners met een hoge bloeddruk kan toenemen met 50-65 gevallen (circa 0,5 – 0,65 % van de totale populatie of 2-3% van de gevallen met hoge bloeddruk).

##### *Geringe omvang populatie*

Objectief onderzoek naar het optreden van deze negatieve gezondheidseffecten kan volgens het RIVM worden opgevat als een fysiek onderzoek (bloeddruk en cognitie), waarbij individuen lichamelijk worden onderzocht. Probleem daarbij is dat afwijkingen (bijvoorbeeld verhoogde bloeddruk) op individueel niveau niet eenduidig toe te schrijven zijn aan een oorzaak. Daarvoor is onderzoek op populatieniveau nodig. De populatie van de regio Eindhoven (aantal inwoners binnen de 50 dB(A) Lden) is echter te klein om te verwachten dat met populatieonderzoek betekenisvolle (statistisch significante) uitspraken kunnen worden gedaan. Ofwel dat door veranderingen in het vliegverkeer meer volwassenen hoge bloeddruk krijgen of meer kinderen een afwijkende leestest maken.

##### *Monitoring GGD Brabant-Zuidoost*

Wél kan het reguliere vragenlijst-onderzoek van de GGD Brabant-Zuidoost gebruikt worden als (vier- of vijfjaarlijkse) barometer voor de hinder- en gezondheidsbeleving van de omwonenden. Daarbij moet rekening gehouden worden met het feit dat de resultaten van dit onderzoek door allerlei omgevingsfactoren beïnvloed kunnen worden. Samen met de resultaten van de jaarlijkse klachtenanalyse kan het vragenlijstonderzoek van de GGD bovendien de basis vormen voor de vierjaarlijkse monitoring en de eventuele aanscherping of herijking van het afgesproken pakket aan hinderbeperkende maatregelen, waardoor het aantal ernstig gehinderden binnen de 50 dB(A) Lden afneemt.

Conclusie is dat bestaande onderzoeken naar de relatie tussen geluidhinder en gezondheid indiceren dat een gering negatief effect niet is uit te sluiten, maar dat vanwege de beperkte omvang van de populatie ernstig gehinderden het RIVM geen kans ziet statistisch significante uitspraken te doen over de gezondheidseffecten in de regio als gevolg van de toename van civiel luchtverkeer. Daarom wordt er voor gekozen het vragenlijst-onderzoek van de GGD Brabant-Zuidoost te benutten om gezondheidseffecten te monitoren.

#### 4.6. Externe Veiligheid

##### *BeA2*

De regio heeft samen met het Rijk een eigen beleidslijn opgesteld rond de ruimtelijke planvorming in de  $10^{-6}$  risicocontour van het luchtvaartterrein Eindhoven:

- De voor de vliegveiligheid van belang zijnde hoogtebeperkende eisen (zoals obstakelbeheer, ILS radar, bakens, funnel e.d.) worden gerespecteerd;
- De voor de geluidbelasting (Lvw, Wet geluidhinder en Wm) geldende grenswaarden worden gerespecteerd;
- Geen objecten in de  $10^{-5}$  risicocontour worden geprojecteerd waar mensen verblijven;
- Functies voor beperkt zelfredzame groepen, grote publiekstrekkers en evenementen worden uitgesloten;
- Voor het ruimtelijk ontwerp binnen de  $10^{-6}$  contour in combinatie met de beoogde functies geldt een personendichtheid van 100 personen per ha (richtwaarde) waarbij bebouwing binnen de  $10^{-6}$  contour zo laag mogelijk wordt gehouden;
- Voldoende bluswater beschikbaar wordt gesteld.

##### *Geen belemmering planvorming*

De vaststelling van het ruimtelijk beleid binnen de risicocontouren is op dit moment in aanloop – zolang er geen regels voor externe veiligheid rond militaire velden zijn opgesteld – een eigen verantwoordelijkheid van de regio. Met het opstellen en hanteren van de criteria bij ruimtelijke plannen heeft de regio hieraan voldaan. Het ministerie van VROM heeft dit inmiddels per brief (d.d. 28 oktober 2009; bijlage D12) bevestigd en aangegeven dat bij de verdere planvorming de conclusies en criteria uit de notitie zoals opgesteld door de genoemde ambtelijke werkgroep uitgangspunt zullen zijn voor het ministerie van VROM bij de toetsing van de ruimtelijke pijplijn-plannen 'BIC', GDC Noord, Ploegstraat en 'De Rode Ladder' binnen de  $10^{-6}$  risicocontour van luchthaven Eindhoven.

Met de eerder genoemde brief heeft het Rijk naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State (d.d. 5 augustus 2009) met de regio ook afspraken gemaakt over het voeren van planologisch interim beleid gebaseerd op de geluidcontouren uit de Structuurvisie Militaire Terreinen. Concreet gaat het hierbij om het voorkomen van nieuwe bebouwing en functiewijzigingen binnen de in de structuurvisie die genoemde geluidcontouren totdat er een luchthavenbesluit is geslagen. Langs deze weg is er vanuit het Rijk geen hindernis bij de doorgang van de genoemde ruimtelijke plannen.

#### 4.7. Duurzame landzijdige bereikbaarheid

Bij de verdere duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport past een multimodale landzijdige ontsluiting, waarbij het gebruik van openbaar vervoer van en naar de luchthaven wordt gestimuleerd. De lokale wegenstructuur en (de aansluitingen op) het hoofdwegennet zullen, bij een doorontwikkeling van de luchthaven en de daarbij behorende werkgelegenheid moeten meegroeien.

Het is van belang dat de betreffende bestuursorganen planologische medewerking zullen verlenen aan de landzijdige inpassing van de luchthaven, waaronder de luchthaveninfrastructuur zelf en de landzijdige ontsluiting van de luchthaven.



*Wegennet*

Met de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad is in 2008 en 2009 een integraal en samenhangend pakket aan maatregelen voorgesteld, met als doel deze voor 2025 te hebben uitgevoerd. Inmiddels is van rijkszijde een bedrag van € 254 miljoen<sup>2</sup> toegezegd voor de wegenruit rond Eindhoven-Helmond (wegen, groen-blauw etc.). Vanuit de Nota Ruimte middelen heeft het Rijk € 75 miljoen beschikbaar gesteld voor het project Brainport Eindhoven/A2-zone. Daarvan is € 15 miljoen bestemd als rijksbijdrage voor een tweede aansluiting op de A2.

De tweede aansluiting op de A2 levert een belangrijke bijdrage aan de ontsluiting van Eindhoven Airport. Deze aansluiting komt op een kwetsbaar punt op het rijkswegennet, net ten zuiden van knooppunt Batadorp te liggen, waardoor goed naar de verkeersdoorstroming moet worden gekeken. De tweede aansluiting op de A2, de ontwikkeling van Eindhoven Airport en de Brainport Innovation Campus, en de MIRT-afspraken die over de nabij gelegen A58 worden gemaakt, dienen dan ook in samenhang met elkaar te worden gezien.

In uitwerking op de afspraken van het BO-MIRT en het AO-MIRT van najaar 2009 wordt conform de Sneller en Beter aanpak in gezamenlijkheid tussen Rijk en regio gewerkt aan twee initiatiefdocumenten voor A58/N65 en voor de A67. Het neergelegde ontwikkelperspectief van Eindhoven Airport in dit advies en de Brainport Innovation Campus zullen bij een eventuele verkenning Tilburg-Eindhoven worden betrokken. Hierover zal in het BO-MIRT najaar 2010 worden besloten.

*HOV-verbinding*

Op dit moment is Eindhoven Airport hoogfrequent bereikbaar via de bestaande Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding van station Eindhoven met de luchthaven. Rond 15% van de luchtreizigers maakt van het openbaar vervoer gebruik. Het stimuleren van het gebruik kan door de kwaliteit van het bestaande aanbod te verbeteren en het aanbod uit te breiden.

*Station Eindhoven Airport (Acht)*

De vervoerbehoefte in het gebied tussen Eindhoven Airport en Eindhoven Acht zal door de ontwikkeling van Eindhoven Airport, inclusief de bijbehorende werkgelegenheidsgroei, en realisatie van de Brainport Innovation Campus, aantrekken. Een HOV-verbinding tussen Eindhoven Airport en Acht, in combinatie met een station bij Eindhoven Acht (Airport) en een innovatief vervoersconcept tussen dit station en de luchthaven, zou de bereikbaarheid van het gebied en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verder kunnen vergroten.

De mogelijkheid om station Eindhoven Airport op te nemen in de exploitatie is onderzocht in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Uit de tussenrapportage PHS voor de bestuurlijke conferentie van 5 november 2009<sup>3</sup> is gebleken dat het station inpasbaar is in de treindienstregeling.

Inzake de vervoerexploitatie van het station door NS en de investeringskosten (ProRail) zijn nog geen uitspraken gedaan omdat de gegevens en studies daaromtrent nog niet beschikbaar zijn. Daartoe dient nader onderzoek te worden gedaan door NS en ProRail om besluitvorming over het station te kunnen laten plaatsvinden.

---

<sup>2</sup> Waarvan € 200 mln. op te vragen uit FES

<sup>3</sup> PHS rapportage van ProRail, NS en KNV van 30 oktober 2009 (pagina 153)

*Procesvoorstel*

De beleidsbrief 'aanleg nieuwe stations' (d.d. 4 december 2009) biedt het procedurele en financiële kader om tot verdere afweging en besluitvorming te kunnen komen. Om met de bij de luchthavenontwikkeling betrokken partijen tot besluitvorming over de realisatie van het station Eindhoven Airport te komen wordt het volgende proces voorgesteld:

- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de gemeente Eindhoven, het ministerie van VenW, provincie Noord-Brabant, en Eindhoven Airport hebben gezamenlijk een inspanningsverplichting om, in overleg met NS en ProRail, de relevante beslisinformatie te genereren om tot een besluit te komen voor station Eindhoven Acht.
- Het initiatief voor dit proces ligt bij SRE, de gemeente Eindhoven en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zij zullen allereerst de opgave en vragen afstemmen
- Het ministerie van VenW neemt het initiatief om ProRail en NS te verzoeken de voor besluitvorming benodigde beslisinformatie aan te leveren:
  - De NS wordt gevraagd de vervoerwaarde nader te onderzoeken en (bij positief oordeel) een voorstel voor bediening neer te leggen, waarbij een nadere afweging rondom Intercity-bediening meeloopt;
  - ProRail wordt verzocht een raming te maken van de investeringskosten voor dit station, afhankelijk van het bedieningsmodel dat NS voorstaat.
- Voorafgaande aan de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit worden de resultaten van NS en ProRail besproken in het MIRT-overleg. Bij een positief besluit van NS en afhankelijk van de omvang van de investeringskosten (kosteneffectiviteit) volgt een nadere uitwerking.
- De verdere besluitvorming over het station zal in de halfjaarlijkse MIRT overleggen worden geagendeerd.
- In dat geval wordt, op basis van de geraamde investeringskosten, door partijen een business case OV-ontsluiting opgesteld. Deze business case omvat:
  - Inzicht in de totale investerings- en exploitatiekosten van het station en het (omliggende) stationsgebied (vervoerexploitatie is aan NS);
  - Een verkenning van de mogelijkheden om luchthavenvoorzieningen te realiseren op/rond het station (parkeren, pre-incheck, shuttle bus) die de business case verder kunnen versterken.
  - Inzicht in de financieringsmogelijkheden van het station door betrokken partijen, al dan niet aangevuld met middelen die uit eventuele grondopbrengsten en exploitatie van voorzieningen door (deze) partijen kunnen worden ingebracht;
  - Wanneer dit tot een sluitende business case leidt worden nadere afspraken gemaakt over de realisatie(termijn) en de financiering, waarbij de 'beleidsbrief aanleg nieuwe station' het uitgangspunt is;
  - De inspanning is, bij een positief besluit, erop gericht om bij de start van de tweede fase het station in gebruik te kunnen nemen;
- Vanuit verduurzaming zullen Eindhoven Airport, NS en regionale vervoerders afspraken maken om het openbaar vervoergebruik van en naar de luchthaven verder te stimuleren.

Om een positieve bijdrage aan het aandeel openbaar vervoer van de luchthaven te kunnen leveren, willen de regionale partijen, Best, Eindhoven, SRE, provincie Noord-Brabant en EA, in aanvulling op het bestaande openbaar vervoer de tijdelijke intercity-stop in Best voortzetten. Het is aan de regionale partijen hierover met NS nader in overleg te treden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft al eerder toegezegd de aanwezige tijdelijke voorzieningen in Best de komende maanden in stand te houden, zodat de regio de ruimte heeft met NS tot afspraken te komen.

*Inhoudelijke uitwerking vastleggen in een intentieovereenkomst landzijdige ontsluiting*

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.

## 5. Uitvoering

### 5.1. Organisatie

Partijen hebben de intentie, ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid, om planologisch, bestuurlijk en financieel uitvoering te gaan geven aan het Aldersadvies en het totaalpakket aan maatregelen, luchtzijdig én landzijdig, zoals dat in het Aldersadvies is opgenomen, tot realisatie te brengen, met inachtneming van de bestaande afspraken uit de Bestuurlijke overleggen MIRT zoals vastgelegd per brief aan de Tweede Kamer.

Het Rijk heeft toegezegd er alles aan te doen om een politiek standpunt over het advies voor te bereiden, zodat een nieuw kabinet hier spoedig een besluit over kan nemen. Het Rijk zal daarbij, in navolging van de uitspraak van de Raad van State in 2009 tevens de werkzaamheden inzake de verdere wettelijke besluitvormingsprocedure oppakken, teneinde spoedig na een kabinetsbesluit een luchthavenbesluit te kunnen vaststellen.

#### *Uitvoeringsplan*

Er wordt door de Alderstafel Eindhoven ten behoeve van een besluit tot uitvoering van dit advies de komende maanden een uitvoeringsplan opgesteld dat aan het nieuwe kabinet zal worden voorgelegd. In dit uitvoeringsplan zal worden opgenomen wie voor welk element uit dit advies verantwoordelijk is en zal nader ingegaan worden op de tijdsplanning. In dit verband zal ook het Rijk een planning presenteren aan de Tafel voor het opstellen van genoemd luchthavenbesluit. Tevens kan – op aangeven de regionale partijen, en na goedvinden van de opdrachtgevers – in dit verband aandacht worden besteed aan de overgangsfase tussen de tussen de regionale partijen eerder tot stand gekomen regionale overeenkomst en de uitvoering van dit advies.

Om te komen tot een gezamenlijk uitvoeringsplan gelden de volgende uitgangspunten:

- Het Aldersoverleg wordt in de fase van de uitvoering van de werkprogramma's voortgezet, inclusief het gezamenlijk voorbereidend overleg (delegatieoverleg);
- Het Aldersoverleg zal de opgenomen afspraken in het advies monitoren en de afspraken uit het advies nadere uitwerken en uitvoeren;
- De frequentie van dit overleg wordt bepaald aan hand van de uitvoeringsagenda, maar ten minste 1 keer per jaar.

#### *Werkstromen*

Het uitvoeringsplan zal zich in ieder geval richten op de volgende werkstromen:

- De totstandkoming van een luchthavenbesluit Eindhoven en de verplaatsing van militaire functies (en de financiering daarvan: zie financiële paragraaf), waarbij het initiatief bij de rijkspartijen als bevoegd gezag ligt;
- De realisatie van de business case inclusief de hinderbeperkende maatregelen (en de opzet en uitvoering van de monitoring van het geheel), waarbij het initiatief bij de luchthavenexploitant ligt;
- De ontwikkeling van een duurzame luchthaven die ruimtelijk ingepast is in zijn omgeving, waarbij het initiatief bij de regionaal-bestuurlijke partijen ligt.

In het uitvoeringsplan wordt dit nader in detail uitgewerkt, waarbij de verantwoordelijkheden helder belegd worden.

*Moment van vaststelling*

Een uitvoeringsplan van de afspraken aan de Alderstafel Eindhoven op basis van deze uitgangspunten wordt binnen twee maanden na het overnemen van het advies door het kabinet vastgesteld. Dit vindt plaats op voorstel van de Alderstafel Eindhoven.

**5.2. Fasering, monitoring en evaluatie***Gecontroleerde ontwikkeling in twee tranches*

Er vindt een gecontroleerde ontwikkeling naar 10,8 km<sup>2</sup> geluidsruimte in 2020 plaats. De maximale civiele geluidsruimte van 10,8 km<sup>2</sup> wordt vastgelegd in een luchthavenbesluit. Het Rijk zal, in navolging van de uitspraak van de Raad van State in 2009, de werkzaamheden inzake de verdere wettelijke besluitvormingsprocedure oppakken, teneinde spoedig na een kabinetsbesluit over dit advies een luchthavenbesluit te kunnen vaststellen. Het Rijk stelt daartoe een planning op.

De ontwikkeling zal gefaseerd en onder condities plaatsvinden in twee tranches. De eerste tranche is een ontwikkeling tot circa 10.000 vliegtuigbewegingen extra (ofwel 6 km<sup>2</sup>, berekend zonder meteo en met drempelwaarde) in de periode van drie jaar na de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit die uiterlijk eind 2015 eindigt. Daarna kan in de tweede tranche een ontwikkeling tot in totaal circa 25.000 vliegtuigbewegingen extra (totaal 10,8 km<sup>2</sup>) ten opzichte van de referentiesituatie plaatsvinden.

De gebruiksruimte van de tweede tranche (tot het totaal van 10,8 km<sup>2</sup>) kan niet eerder worden gebruikt dan nadat monitoring en evaluatie van de resultaten van de eerste tranche heeft plaatsgevonden. Om de tweede tranche 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 het luchthavenbesluit wordt voor het commerciële civiele luchthavenluchtverkeer een maximale civiele geluidsruimte van 10,8 km<sup>2</sup> vastgesteld. Een vergunning voor het burgermedegebruik kan worden verleend door Defensie in overeenstemming met het ministerie van Verkeer en Waterstaat op een verzoek van Eindhoven Airport. In de vergunning wordt de geluidsruimte onder de voorwaarden zoals in dit advies omschreven beschikbaar gesteld.

Gezien het belang van de evaluatie zal voordat tot de tweede tranche wordt overgegaan de evaluatie moeten zijn uitgevoerd. De evaluatie vindt evenals de implementatie plaats door de partijen die zich gecommitteerd hebben aan de realisatie van de eerste fase. De basis voor de effectmeting is het derde gebruiksjaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, uiterlijk 2015. Dan zal worden vastgesteld of wordt voldaan aan de vastgestelde voorwaarden.

Periodiek vindt er tussentijds monitoring op deze punten plaats die jaarlijks wordt gerapporteerd door de exploitant aan het overleg van partijen in het kader van de uitvoering.

In de evaluatie wordt getoetst op de volgende punten:

A. Business case

- 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 km<sup>2</sup> 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).

B. Hinderbeperking

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

Niet alle te betrekken partijen bij de realisatie van hinderbeperkende maatregelen nemen deel aan het Aldersoverleg. Deze partijen kunnen een bepalende invloed hebben op het succes van invoering van de maatregel. Ervaring leert dat bijvoorbeeld luchtruimwijzigingen mede hierdoor een lange doorlooptijd hebben. Een beoogde invoeringsdatum op het moment van de start van de tweede fase zou daardoor te ambitieus kunnen zijn (zie rapportage To70).

De aangegane resultaatsverplichting voor de hinderbeperkende maatregelen geldt voor de voor invoering van de wijziging noodzakelijke stappen die door de luchtvaart- en rijkspartijen moeten worden gezet. Tevens zal in het geval de bovengenoemde situatie zich voordoet, nagegaan moeten zijn of een afzonderlijk overleg ten aanzien van een specifieke maatregel met de partijen die het betreft, kan worden ingericht om tot de realisatie van de afgesproken maatregel te komen.

#### C. Duurzaamheid en Leefbaarheid

- Met ingang van de tweede fase beschikt Eindhoven Airport over de hoogst mogelijke accreditatie van ACI Europe op het gebied van CO<sup>2</sup>-reductie<sup>4</sup>;
- 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;
- 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;
- 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, SRE, gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, Prorail en NS.

#### D. Verplaatsing militaire functie

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

---

<sup>4</sup> Bij het te realiseren niveau wordt uitgegaan van de criteria zoals die op het moment van dit advies bekend zijn. Voor het realiseren van bovenstaande extra ambitie heeft Eindhoven Airport zich geëngaat aan de benodigde investeringen om deze ambitie te halen. De investering zal een jaarlijks maximum bevatten dat, indien nodig, toeneemt van € 100.000 in het eerste jaar dat het luchthavenbesluit met de Aldersresultaten (totale business case van 10,8 km<sup>2</sup>) van kracht is, tot een maximum in het derde jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit van € 220.000. Het realiseren van het groeiscenario zoals geschetst in de businesscase en een blijvend financieel-economisch gezonde bedrijfsvoering gelden als natuurlijke randvoorwaarden voor de investering. Indien de genoemde duurzaamheidsambitie waarvoor Eindhoven Airport verantwoordelijkheid draagt (eerste aandachtsstreepte) onverhoopt niet wordt behaald, zal de inspanning van Eindhoven Airport beoordeeld worden op basis van het uitvoering geven aan het aangegane financiële commitment.

### 5.3. Financiële paragraaf

#### *Kosten verplaatsing*

Voor de investerings- en exploitatiekosten voor verplaatsing van de functie van één F-16 squadron voor de effectieve duur van een half jaar wordt het ministerie van Defensie voor maximaal 22 miljoen euro gecompenseerd. De definitieve kosten (zowel de vaste kosten als de variabele kosten/exploitatielasten) hangen af van de voorzieningen die daarvoor op die locatie moeten worden gerealiseerd. Daarvoor vindt met medewerking van het ministerie van Defensie, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en RVOB een inventarisatie plaats rond de luchthaven Twente voor potentiële synergie-effecten die de bekostiging van de verplaatsing zo efficiënt mogelijk kunnen laten plaatsvinden en kapitaalvernietiging van nog bestaande voorzieningen op de luchthaven Twente zoveel als mogelijk te voorkomen. Daarnaast worden alternatieve opties gezien, zodat in ieder geval de afspraak om ruimte te maken op Eindhoven kan worden gerealiseerd.

De kosten voor verplaatsing zijn – afhankelijk van de locatie – onder meer voor aanpassingen aan het start- en rolbaanstelsel, opwaardering van (calamiteiten) opstelplaatsen, aanschaf tenthangaars (clamshelters), aanpassen van de opslagfaciliteiten voor bedrijfsstoffen, onderdelen, munitie en eventueel voor brandstofvoorraden. Verder zijn er kosten voor de aanpassing van ondergrondse infrastructuur (o.a. ICT-voorzieningen). Naast deze investeringskosten zijn er exploitatiekosten voor inhuur van huisvesting, legering en bewaking, e.d..

#### *Exploitatiekosten*

In de business case van Eindhoven Airport is verder een inschatting gemaakt van de noodzakelijke extra kosten die verband houden met de groei van het civiele deel van de luchthaven, de hinderbeperkende maatregelen en extra openstelling. De groei van de luchthaven noodzaakt tot investeringen in de infrastructuur van de luchthaven om de grotere passagiersaantallen en extra vliegtuigbewegingen te faciliteren (bijv. terminal en platformuitbreiding). De ruimere openstelling van het civiele deel van de luchthaven noodzaakt tot een ruimere bezetting en dus hogere kosten bij functies die verband houden met deze openstelling. Naast de reguliere kosten zullen ook de extra kosten als gevolg van het geïntensiverde civiele medegebruik door Eindhoven Airport aan het ministerie van Defensie worden vergoed, op marktconforme basis, via de medegebruikersovereenkomst. Hiertoe zal overleg plaatsvinden tussen het ministerie van Defensie en de civiele luchthavenexploitant.

#### *Overige publieke investeringskosten*

Op basis van de beschikbare informatie is een voorlopige raming opgesteld van de overige investeringskosten behorende bij dit advies. Deze voorlopige raming heeft betrekking op de volgende categorieën kosten in de totale periode tot 2020:

a. duurzame luchthavenontwikkeling	max € 0,1 - € 0,22 mln per jaar
b. regionale landzijdige bereikbaarheid	PM
c. leefbaarheid	1,5 miljoen
d. hinderbeperkende maatregelen	0,5 - 1 miljoen

#### *Investeringsbijdragen partijen*

De financiële compensatie voor de investeringen die gemoeid zijn met de verplaatsing van de militaire functies is gemaximeerd op 22 miljoen Euro. Het ministerie van VenW is bereid maximaal 8 miljoen euro bij te dragen voor een deel van de verplaatsing van de militaire functie op Eindhoven naast bijdragen aan de landzijdige afspraken nadat besluitvorming



daarover heeft plaatsgevonden. Beide onder voorwaarde van de wettelijke procedures en financiële kaders. Eindhoven Airport is bereid om 7 miljoen euro bij te dragen aan de verplaatsing van de militaire functies, om de realisatie van de business case mogelijk te maken<sup>5</sup>. De regionaal-bestuurlijke partijen zijn bereid om op basis van de thans beschikbare informatie in ieder geval 7 miljoen euro bij te dragen aan het totaalpakket van land- en luchtzijdige maatregelen. Afhankelijk van de invulling van de landzijdige afspraken zal de regionale bijdrage definitief worden vastgesteld.

---

<sup>5</sup> Eindhoven Airport N.V. heeft zich daartoe per brief onder voorwaarden bereid verklaard tot een bijdrage van maximaal € 7 miljoen euro (brief van 11 december 2009).

**Advies**

Het voornemen van het kabinet is om in het kader van de nationale capaciteitsvraag de mogelijkheden te creëren om het niet-mainportgebonden luchtverkeer op regionale luchthavens te accommoderen. In lijn met het Aldersadvies Schiphol gaat het kabinet daarbij in eerste instantie uit van een vergroting van het aandeel civiel luchtverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven. Dit advies geeft antwoord op het verzoek van het kabinet om met de regio na te gaan welke betekenis de luchthaven Eindhoven vanuit een regionaal ruimtelijk-economische visie kan hebben bij het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag.

Alle facetten van een civiele luchthavenontwikkeling op Eindhoven overziend, kom ik tot het volgende advies. Een ontwikkeling met 25.000 extra vliegtuigbewegingen vast te leggen in een luchthavenbesluit voor de periode tot 2020. Deze ontwikkeling draagt bij aan:

- De regionaal-economische ontwikkeling;
- De afwikkeling van een groter deel van de regionale vraag naar vervoer door de lucht in eigen regio; en aan
- De nationale netwerkontwikkeling van de luchtvaart.

Gegeven de uitspraak van de Raad van State (d.d. 5 augustus 2009) na het verzoek van het kabinet heeft gedaan is het vertrekpunt van 4,74 km<sup>2</sup> uit de kabinetsopdracht aangepast aan de door de Raad van State toegekende 4,1 km<sup>2</sup> voor civiel luchtverkeer. Verder is de omvang van de uitbreiding voor civiel luchtverkeer in dit advies aangepast van totaal 35.000 vliegtuigbewegingen naar 25.000 vliegtuigbewegingen in de periode tot 2020. Dit is met het oog op de de regionaal-economische ontwikkeling in samenhang met de nationale netwerkontwikkeling een verantwoorde omvang:

- 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;
- De conclusie van een expliciet uitgevoerde toets van de business case door de Schiphol Group - als convenantpartner van het convenant 'behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit Schiphol' - is dat de voorgestelde ontwikkeling van Eindhoven Airport de mainportfunctie van Schiphol niet schaadt en zelfs kan versterken.

*Gefaseerde ontwikkeling*

Tevens kom ik tot het advies deze ontwikkeling tot 2020 gecontroleerd te laten plaatsvinden in twee tranches, eerst van 4,1 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> (berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde).

Om dit te implementeren wordt in het luchthavenbesluit het commerciële civiele luchthavenluchtverkeer een maximale civiele geluidsruimte van 10,8 km<sup>2</sup> vastgesteld. Een vergunning voor het burgermedegebruik kan worden verleend door het ministerie van Defensie in overeenstemming met V&W op een verzoek van Eindhoven Airport N.V. In de vergunning wordt de geluidsruimte onder de voorwaarden zoals in dit advies omschreven beschikbaar gesteld.

*Evaluatie*

Er vindt een evaluatie plaats door de partijen die zich gecommitteerd hebben aan de realisatie van de eerste fase. De basis voor de effectmeting is het derde gebruiksjaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Dan zal worden vastgesteld of wordt voldaan aan de vastgestelde voorwaarden. Periodiek vindt er tussentijds monitoring op deze punten plaats die jaarlijks worden gerapporteerd door de exploitant aan het overleg van partijen in het kader van de uitvoering.

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 CO<sub>2</sub>-neutraliteit, monitoring gezondheid, duurzame landzijdige ontsluiting);
- D. Verplaatsing militaire functies (inclusief financiering).

Periodiek vindt er tussentijds monitoring op deze punten plaats die jaarlijks wordt gerapporteerd door Eindhoven Airport aan het overleg van partijen in het kader van de uitvoering.

*Financieel en bestuurlijk commitment*

Gezien het belang dat de regio hecht aan de evaluatie zal voordat tot de tweede tranche wordt overgegaan de evaluatie moeten zijn uitgevoerd. De gebruiksruimte van de tweede tranche (tot het totaal van 10,8 km<sup>2</sup>) kan niet eerder worden gebruikt dan nadat monitoring en evaluatie van de resultaten van de eerste tranche heeft plaatsgevonden. Om de tweede tranche in te kunnen vullen moet uit de resultaten blijken dat aan de geformuleerde voorwaarden voor evaluatie is voldaan òf dat met aanvullende maatregelen alsnog kan worden voldaan aan deze geformuleerde voorwaarden.

Anderzijds geldt dat de inspanningen en investeringen die noodzakelijk zijn voor de inwerkingtreding van de tweede fase alleen effectief en rendabel kunnen worden uitgevoerd bij bestuurlijk en financieel commitment van de regionale bestuurlijke partijen. Dit commitment wordt geborgd middels:

- Een intentieovereenkomst tussen VenW, provincie, SRE, gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport N.V. waarin zij de bereidheid aangeven om planologische, bestuurlijk en financieel uitvoering te gaan geven aan het voorliggende advies en het totaal aan maatregelen, luchtzijdig en landzijdig, zoals in het advies opgenomen, tot realisatie te brengen;
- Een op te stellen intentieovereenkomst tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, SRE, gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, Prorail en NS waarin de in het advies aangegeven hoofdlijnen en processen over de besluiten over landzijdige bereikbaarheid (in het bijzonder Openbaar Vervoer) worden uitgewerkt .

*Verplaatsing militaire functie*

Om de business case op Eindhoven Airport mogelijk te maken, is besloten tot verplaatsing van de functie van één F-16 squadron voor de effectieve duur van een half jaar. Deze functie wordt ingepast op een ander vliegveld. Als het mogelijk is om te vermijden dat dit in Noord-Brabant is, heeft dit voordelen voor de regio. Twente is daarbij een serieuze optie. Daarom wordt momenteel verkend of en op welke wijze de randvoorwaarden daarvoor kunnen

worden ingevuld. Daarnaast worden alternatieve opties gezien, zodat in ieder geval de afspraak om ruimte te maken op Eindhoven kan worden gerealiseerd.

Mijn advies heb ik gewogen in het licht van het hierboven genoemde regionale toetskader. Dit leidt mij tot de volgende invulling van de door de regio genoemde toetspunten:

1. *Pakket brainportbestemmingen toevoegen*

Het aandeel vluchten vanaf Eindhoven Airport naar zogenaamde combi/zakelijke lijndienstbestemmingen is in 2020 minimaal 75% met de uitvoering van de volledige business case van 25.000 vliegtuigbewegingen extra in 2020.

2. *Vergroot marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen catchment area*

Door toevoeging van bestemmingen conform de uitgewerkte business case van Eindhoven Airport loopt het aandeel van Eindhoven Airport in het voorzien in de regionale vraag naar Europese bestemmingen op van 23% nu tot circa 41% bij 25.000 vliegtuigbewegingen.

3. *Leefbaarheid*

- a. *Gezondheid* – Vanwege de geringe omvang van de populatie ernstig gehinderden als gevolg van de toename van civiel luchtverkeer ziet het RIVM geen kans statistisch significante uitspraken te doen over de gezondheidseffecten in de regio. Daarom wordt er voor gekozen het vragenlijst-onderzoek van de GGD Brabant-Zuidoost te benutten om de gezondheidseffecten te monitoren in de praktijk als (vier- of vijfjaarlijkse) barometer voor de hinder- en gezondheidsbeleving van de omwonenden.
- b. *Klachtenregistratie* – Partijen zullen in onderling overleg zorgdragen voor een gezamenlijk loket voor klachten over de operatie en communicatie met de omgeving en maken inzichtelijk tot welke resultaten de behandeling van de klachten leiden.

4. *Duurzaamheid*

- a. *Duurzame luchthavenontwikkeling* – Doelstelling van Eindhoven Airport conform de businesscase is om in 2020 de *luchthavenactiviteiten* CO<sub>2</sub>-neutraal te organiseren en zullen met de uitvoering van het, in het advies overeengekomen pakket maatregelen conform het inzicht van het op dit gebied gerenommeerde adviesbureau CE Delft bij de 3 best presterende luchthavens van Europa behoren. Eindhoven Airport heeft daarenboven als doelstelling om met ingang van de tweede fase te beschikken over de hoogst mogelijke accreditatie van ACI Europe op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie binnen te halen, namelijk die van 'Airport Carbon Accredited for Carbon neutrality'.
- b. *Duurzame luchtvaartontwikkeling* – CO<sub>2</sub>-compensatie door de luchtvaartmaatschappijen is op Europees niveau vastgelegd in het Emission Trading Scheme (ETS). Per 1 januari 2012 is dat van toepassing op Eindhoven Airport.
- c. *Duurzame landzijdige ontsluiting* – HOV-net, treinstation Eindhoven Airport en een innovatief vervoersconcept tussen dit station en de luchthaven (zie hieronder)

5. *De totaal gebruikte geluidsruimte (civiel + militair)*

Met het ministerie van Defensie zijn op aandringen van de regionale partijen afspraken gemaakt. Dit heeft geresulteerd in afspraken over het verplaatsen van één squadron F16's met de gebruiksruimte van een half jaar. Daarmee ontstaat er een totale civiele ruimte van circa 11,7 km<sup>2</sup> waarvan circa 10,8 km<sup>2</sup> nodig is voor de realisatie van de civiele business case.

De ruimte van ruim 8 km<sup>2</sup> wordt voor een deel benut voor de civiele business case, die is teruggebracht tot totaal 10,8 km<sup>2</sup> (25.000 vliegtuigbewegingen extra) en een deel voor

meteotoeslag en het schrappen van een drempelwaarde. De gebruiksruimte komt daarmee circa 1,0 km<sup>2</sup> lager te liggen dan in het eerdere Aanwijzingsbesluit.

6. *Landzijdige ontsluiting*

Momenteel wordt conform de Sneller en Beter-aanpak in gezamenlijkheid tussen Rijk en regio gewerkt aan twee initiatiefdocumenten voor A58/N65 en voor de A67, zodat binnen drie maanden twee startbeslissingen kunnen worden voorbereid. Het in dit advies neergelegde ontwikkelperspectief van Eindhoven Airport en de Brainport Innovation Campus dient te worden betrokken bij de uitwerking van de initiatiefdocumenten. De OV-ontsluiting van Eindhoven Airport vindt plaats via het te realiseren HOV-netwerk, een treinstation Eindhoven Airport en een innovatief vervoersconcept tussen dit station en de luchthaven. Er is een procesafspraken gemaakt om met de bij de luchthavenontwikkeling betrokken partijen tot besluitvorming over de realisatie van het station Eindhoven Airport te komen. Bij een sluitende business case worden in het MIRT-overleg nadere afspraken gemaakt over de realisatie(termijn) en de financiering.

7. *Geen grootschalige woningbouwontwikkeling binnen de 20 Ke-contour*

Uitgangspunt van de regio is dat er in de toekomst geen grootschalige woningbouw zal worden ingepland binnen de 20 Ke-contour. Reeds genomen besluiten blijven intact. De regio zelf maakt een afweging (in termen van optimalisatie tussen ruimtelijke ordening en luchtverkeer) waar het de nog niet vastgelegde plannen betreft (in ieder geval Nieuwe Woud en Duizel-Noord).

8. *Realisatie Brainport Innovation Campus (BIC) en externe veiligheid*

Bij de verdere planvorming zullen de criteria zoals opgesteld door een interbestuurlijke werkgroep uitgangspunt zijn voor de toetsing van de ruimtelijke plannen 'BIC', GDC Noord, Ploegstraat en 'De Rode Ladder' binnen de 10<sup>-6</sup> risicocontour van het luchtvaartterrein. Zodoende is er vanuit het Rijk geen hindernis bij de doorgang van deze ruimtelijke plannen.

9. *Hinderbeperkende maatregelen*

De volgende hinderbeperkende maatregelen worden uitgevoerd:

- CDA's;
- Optimalisatie vertrekroutes;
- Beperken 'thrust reverse';
- Uitfaseren vliegtuigtypen met ACI Noise Index Rating D/E/F ('lawaaibakken');
- Tariefdifferentiatie op basis van ACI Noise Index Rating.

Daaraan is nog het zogenaamde 'reduced flaps landing' toegevoegd ten behoeve van hinderreductie aan de koppen van de baan.

10. *Tien regionale innovatieclusters rond de te realiseren duurzaamheidsmaatregelen*

Door de Stichting Brainport worden innovatieve projecten opgezet die een link leggen tussen de duurzaamheidsopgaven en de technologische en innovatieve deskundigheid in de regio. De luchthaven kan daarbij als proeftuin dienen.

**Posities partijen aan Alderstafel Eindhoven**

Tenslotte heb ik het advies voorgelegd aan de plenaire Alderstafel op 17 mei 2010 en – na gelegenheid tot raadpleging van de achterbannen – op 2 juni 2010. Aan die Alderstafels hebben de partijen zich als volgt gepositioneerd ten opzichte van het voorliggende advies:

De regionale partijen hebben aangedrongen op spoedige afronding van het advies en spoedige besluitvorming door het (nieuwe) kabinet.

Daarbij 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.

De provincie Noord-Brabant, de SRE en de gemeente Eindhoven hebben daarnaast middels een intentieovereenkomst met het Rijk de bereidheid aangegeven om planologisch, bestuurlijk en financieel uitvoering te geven aan het voorliggende advies en het totaal aan maatregelen, luchtzijdig én landzijdig, zoals in het advies opgenomen, tot realisatie te brengen.

De omliggende gemeenten hebben altijd veel belang toegekend aan het geheel van de 10 toetsingspunten. Daarbij is een bijzondere plaats voor de samenhang van het militaire en civiele gebruik van de luchthaven. Een gezamenlijke geluidsruimte van 9 km<sup>2</sup> - zonder meteotoeslag en met drempelwaarde - is voor deze gemeenten het fundament onder een duurzame ontwikkeling van de luchthaven. Uitgaande van het huidig gebruik van de luchthaven kunnen de vijf gemeenten akkoord gaan met 6 km<sup>2</sup> geluidsruimte voor civiel gebruik (fase 1 van de businesscase). De omliggende gemeenten kunnen niet instemmen met de uitvoering van de gehele businesscase. De gemeenten betreuren het, dat er een aanzienlijke verruiming komt in het relatief rustige weekendregime voor de burgerluchtvaart.

Op het moment van de evaluatie zullen de omliggende gemeenten een eigenstandige afweging maken over de ontwikkeling na 2015. Daarbij spelen vanzelfsprekend de resultaten van de evaluatie een rol, maar voor deze gemeenten is ook de ontwikkeling in het feitelijk gebruik van defensie van groot belang. Deze gemeenten zijn van mening dat er geen toename dient te zijn van het gemiddelde feitelijke militaire gebruik van de luchthaven.

De Belangenbehartiging Omwonenden Welschap is van mening dat aan een aantal regionale toetsingspunten op een op zich aanvaardbare wijze invulling is gegeven. De BOW heeft een groot aantal van haar oorspronkelijke randvoorwaarden ten aanzien van openingstijden, geluidruimte en week/weekend verhouding samengevoegd in één voor haar essentiële randvoorwaarde met betrekking tot de geluidsruimte (maximaal 6 km<sup>2</sup> civiele ruimte binnen een totaal civiel + militair van 9 km<sup>2</sup> - exclusief meteotoeslag en met drempelwaarde). De omwonenden hebben kennis genomen van de notitie Militaire functies Eindhoven (zie bijlage D17). Zij stellen vast dat meer dan voorheen in deze duidelijkheid wordt geboden, hoewel nog steeds geen kwantitatieve informatie wordt verschaft. De notitie geeft verder geen zekerheid dat de komende jaren het militaire gebruik stabiel zal zijn. Gegeven deze onzekerheid en het feit dat de volledige realisatie van de businesscase van Eindhoven Airport niet past binnen de hierboven genoemde randvoorwaarde is er voor de BOW onvoldoende

basis om het advies te onderschrijven. Indien er op dit punt zekerheid zou bestaan, zou op zich met een groei van de civiele geluidruimte tot 6 km<sup>2</sup> ingestemd hebben kunnen worden.

De Brabantse Milieufederatie onderschrijft de positiebepaling van de BOW. BMF wijst er op dat vliegverkeer een veel grotere klimaatschade aanricht dan het geval is bij broeikasgasemissies nabij het aardoppervlak. Dit versterkte negatieve effect ontstaat door de grote hoogte waarop vliegtuigen broeikasgassen uitstoten. Het in 2012 in te voeren ETS houdt daar geen rekening mee.

De BMF vindt het noodzakelijk dat de extra klimaatschade die ontstaat door groei van vliegverkeer van en naar Eindhoven Airport, waartoe het Alderadvies de weg vrij maakt, op passende wijze moet worden gecompenseerd. In de discussie is hierbij stil gestaan en de meeste partijen menen dat dit slechts in internationaal verband – level playing field – tot afspraken kan leiden. BMF meent dat als de regio uit economische overwegingen groot belang hecht aan het mogelijk maken van groei vliegverkeer op Eindhoven Airport, zij ook de verantwoording moet nemen voor de compensatie van de daardoor veroorzaakte extra klimaatschade.

Het ontbreken van dit onderdeel en de mening van de BMF dat het zakelijk vliegverkeer vanuit de Brabantse regio ook op een andere, en vanuit milieubelang meer verantwoorde manier kan worden afgewikkeld op bestaande grote luchthavens, vormen een extra reden om het eindadvies niet te onderschrijven. Het genereren van grote stromen passagiers met recreatieve motieven wordt op die manier voorkomen.

Door Schiphol Group NV – als ondertekenaar van het convenant ‘Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit Schiphol’ – is de business case getoetst aan de eisen die in het Convenant ‘Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit Schiphol’ zijn gesteld met betrekking tot het waarborgen van het belang van de mainportfunctie en de netwerkkwaliteit van Schiphol. De conclusie daarvan is dat de ontwikkeling van de business case past binnen de eisen van de netwerkontwikkeling op Schiphol.

## Bijlage A – Afspraken tussen partijen in advies

Afspraak	Initiatiefnemer	Wanneer
Luchthavenbesluit met civiele geluidsruimte van 10,8 km <sup>2</sup>	Defensie (bevoegd gezag)	In reactie op uitspraak RvS: planning wordt in uitvoeringsoverleg medio 2010 voorgelegd.
Fasering juridisch verankeren	V&W i.o.m. bevoegd gezag	idem
Opstellen uitvoeringsplan	Alderstafel	Medio 2010, na overleg met opdrachtgevers.
Jaarlijkse monitoring	Alderstafel	Eerste monitoring betreft gebruiksjaar 2010. Uitvoering vindt plaats na kabinetsbesluit en vervolgoopdracht.
Evaluatie	Alderstafel	Na afloop derde gebruiksjaar na inwerkingtreding luchthavenbesluit (uiterlijk 2015). Uitvoering vindt plaats na vervolgoopdracht.
Verplaatsing militaire functies	V&W, provincie Noord-Brabant, SRE, gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport N.V.	Intentieovereenkomst tussen partijen reeds afgesloten.
Nieuwe locatie zweefvliegclub	Provincie Noord-Brabant	Overeenkomst hierover voorafgaande (inclusief implementatiestrategie) voorafgaande aan te nemen luchthavenbesluit.
Realisatie business case (inclusief de implementatie van afgesproken openingstijden en afspraken home carrier)	Eindhoven Airport N.V.	Na het nemen van een luchthavenbesluit.
Realisatie brainportpakket en marktaandeel in de regio (zie de evaluatiecriteria in 5.2)	Eindhoven Airport N.V.	Realisatie in het derde gebruiksjaar na luchthavenbesluit, doch uiterlijk in 2015.
Hinderbeperkende maatregelen (zie de evaluatiecriteria in 5.2)	Eindhoven Airport N.V.	Realisatie in het derde gebruiksjaar na luchthavenbesluit, doch uiterlijk in 2015.
Duurzaamheid en leefbaarheid (zie de evaluatiecriteria in 5.2)	Rijk, regio en Eindhoven Airport N.V. (nader aan te duiden in uitvoeringsplan)	Realisatie in het derde gebruiksjaar na luchthavenbesluit, doch uiterlijk in 2015.
Intentieovereenkomst landzijdige bereikbaarheid (zie de onderdelen hiervan in 5.2)	V&W en SRE/gemeente Eindhoven	Voorafgaande aan te nemen luchthavenbesluit



**Bijlage B - Deelnemers aan de regionale Alderstafel Eindhoven**

Aan de overlegtafel is gepoogd om de verschillende verantwoordelijken en belanghebbenden met betrekking tot de ontwikkeling van Eindhoven Airport evenwichtig vertegenwoordigd te laten zijn. Gezien de hoeveelheid verantwoordelijken en belanghebbenden wordt gewerkt met getrapte vertegenwoordiging in verschillende delegaties.

De overlegtafel kent, naast de voorzitter, de secretaris en de procesregisseur, de volgende participanten:

- Een afvaardiging van de verantwoordelijken voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio: de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de Stichting Brainport;
- Een vertegenwoordiger namens de economische belangenorganisaties in de regio: een vertegenwoordiger van Brabants Zeeuwse Werkgeversorganisatie;
- Een vertegenwoordiging van belanghebbenden ten aanzien van de inpassing van de luchthaven in de omgeving (milieu, hinder en ruimte): de BOW (Belangenbehartiging Omwonenden Welschap), de BMF (Brabantse Milieufederatie) en de omliggende gemeenten (Veldhoven, Eersel, Best, Oirschot, Son en Breugel);
- De exploitant van Eindhoven Airport: deze wordt geacht tevens de gebruikers van de luchthaven aan de tafel te vertegenwoordigen, zoals de luchtvaartmaatschappijen, general aviation en overige niet-commerciële luchtvaart;
- De Schiphol Group als mede-eigenaar van Eindhoven Airport en als verantwoordelijke voor het selectiviteitsbeleid van Schiphol (conform het convenant Selectiviteit van de Alderstafel Schiphol);
- Twee vertegenwoordigers namens de Rijksoverheid (het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Defensie) als opdrachtgever en bevoegd gezag. De Rijksvertegenwoordigers zijn verantwoordelijk voor het bewaken van de door het kabinet meegegeven kaders en het integrale kabinetsbeleid.

## Bijlage C – Punten aangedragen ter versterking van het draagvlak advies (april 2010)

	Ingebracht punt	Partij	Verwerking
1	Spoedige afronding advies en kabinetsstandpunt	Gemeente Eindhoven, Eindhoven Airport, Stichting Brainport, BZW, Schiphol	Overgenomen door presentatie van het advies voor de formatie van het nieuwe kabinet en door tijdige voorbereiding besluitvorming door een nieuw kabinet (zie par 3 + 15)
2	Helderheid uitplaatsing militaire functies	Gemeente Eindhoven, Rijk	Opgenomen in advies (zie par 7)
3	Kostenplaatje	Gemeente Eindhoven	Opgenomen in advies (zie par 16) en in intentieovereenkomst
4	Investerings- en uitvoeringsagenda	Gemeente Eindhoven	Opgenomen in advies (zie par 15 en 16) en in intentieovereenkomst
5	Publiek maken van relevante deelonderzoeken	Stichting Brainport	Opgenomen bij advies (zie bijlage C met overzicht)
6	Voortzetting van de Tafel bij vervolg na uitkomst advies	BZW, Eindhoven Airport, Schiphol	Opgenomen in advies als voorstel voor vervolg (zie par 15)
7	Aandacht voor bestemmingsplanwijzigingen ten behoeve van aanpassing infrastructuur Eindhoven Airport	Eindhoven Airport	Opgenomen in advies als aandachtspunt voor de desbetreffende bestuursorganen (zie par 14)
8	Vliegen op geluid ipv op aantallen vliegtuigbewegingen	BOW	Opgenomen in het advies doordat de afspraken in het advies worden gemaakt op het niveau van geluidsruimte (km <sup>2</sup> ); daarnaast is in het advies wel indicatief berekend welke verkeersaantallen bij deze geluidruimte horen om a. richting het kabinet inzichtelijke te maken hoe aan de kabinetsopdracht invulling is gegeven en b. richting de exploitant duidelijkheid te geven welke basis voor investeringen in hinderbeperking hiermee ontstaat.
9	Openingstijden	BOW	De openingstijden worden niet uitgebreid, met uitzondering van een uur extra voor de homecarrier in de avond en de uitbreiding van de openingstijden in het weekend (zie par 5)
10	Ontzien Weekend	BOW	Opgenomen in het advies: bij het maken van afspraken met de home carrier zal de exploitant inzetten op afspraken om de helft van de toetstellen op zondag een uur later te laten vertrekken + verbod op vliegtuigtypes D/E/F uit de ACI-index op zondag (zie par 5)
11	Regionaal bod medio 2009, waarbij wat BOW betreft totale oppervlakte van 35 Ke-zone van de daadwerkelijke totale (civiel+militair)	BOW	Conform regionaal bod is “er thans in de regio draagvlak voor 6 km <sup>2</sup> voor civiel medegebruik” en “ruimte voor volledige realisatie van de businesscase vanaf het moment dat met Defensie bevredigende

	geluidbelasting te allen tijde onder de 9 km2 blijft		afspraken over A t/m F zijn gemaakt'. Gegeven dit bod is in de eerste fase ruimte voor 6 km2 vastgelegd en zijn verdere afspraken met Defensie over verplaatsing van militaire functies gemaakt om een verdere ontwikkeling van de business case mogelijk te maken. Het standpunt van de partijen die dit onvoldoende achten, is als voetnoot opgenomen in het advies (zie par 5)
13	Twente als capaciteitsopvang voor Schiphol samen met Eindhoven en Lelystad	Omliggende gemeenten	Opgenomen in het advies dat Twente mogelijk een rol kan vervullen in de nationale capaciteitsvraag doordat het een serieuze optie is in de opvang van militaire functies van Eindhoven (zie par 7) Verder is Twente eerder – net als Rotterdam, Eelde, Maastricht en buitenlandse grensluchthavens – afgewogen voorafgaande aan de opdracht die het kabinet voor Eindhoven en Lelystad gegeven heeft. De voorkeur is toen door het kabinet uitgesproken voor Lelystad en Eindhoven.
14	Nut en noodzaak van de ontwikkeling op EA. Herbezinning op de toekomst van de luchtvaart: goede spoorverbindingen + teleconferencing als alternatief	BMF	Deze herbezinning valt buiten de opdracht die het kabinet aan de regionale Alderstafels verstrekt heeft en door de partijen aan Tafel aanvaard is.
15	Beheersing en vermindering broeikasgasemissies: aanvullend op ETS volledige compensatie van groei broeikasgasemissie via compensatieregeling	BMF	Opgenomen als voetnoot in het advies die de positie van BMF op dit punt weergeeft (zie par 9)
16	Ingangsdatum advies ivm investeringsbasis hinderbeperking	Eindhoven Airport	Overgenomen in het advies door de fasering en de investerings- en evaluatiemomenten nu te koppelen aan moment waarop er een luchthavenbesluit ligt (en niet aan de datum van 1 januari 2015).

**Bijlagen D – Overzicht van onderliggende stukken behorend bij het advies**

1. Alders, Advies en analyse Verkenning marktontwikkeling luchtvaart tot 2020, 2009.
2. CE Delft, Doorrekening opties verduurzaming van Eindhoven airport, 2009.
3. Eindhoven Airport, Management samenvatting business case, 2009.
4. Ecorys, Ruimtelijk-economische visie brainport-airport Eindhoven, 2009.
5. Jaap de Wit/Rogier Lieshout (SEO), Operationeel model en openstellingsuren Eindhoven Airport, 2009.
6. RIVM, Overzicht effecten van vliegverkeer op de gezondheid van omwonenden, 2009.
7. To70, Milieu-analyses Eindhoven airport, 2009.
8. Opdrachtbrief minister van Verkeer en Waterstaat, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris van Defensie, d.d. 5 februari 2009.
9. Plan van aanpak regionale Alderstafel Eindhoven, d.d. 27 maart 2009.
10. Stand van zaken-brief aan minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 3 augustus 2009.
11. Brief van het ministerie van Defensie aan de Raad van State, d.d. 12 juni 2009.
12. Brief het ministerie van VROM aan regio inzake Externe Veiligheid, d.d. 28 oktober 2009.
13. Brief van de Minister van V&W inzake militaire functies, d.d. 8 december 2009.
14. Brief van Minister van Verkeer en Waterstaat aan de heer Alders, d.d. 7 april 2010.
15. NV Schiphol, toets op de business case Eindhoven Airport, d.d. 6 oktober 2009.
16. Intentieovereenkomst Eindhoven, juni 2010.
17. Militaire functies Eindhoven, juni 2010.