

## Jaarverslag 2011 van de Alderstafel Eindhoven

Conform de afspraken aan de Alderstafel wordt jaarlijks verslag gedaan aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan de Minister van Defensie. Bijgaand treft u het eerste Jaarverslag dat betrekking heeft op 2011.

### Inleiding

#### *Tweede Kamer Aldersadvies Eindhoven*

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

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

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

#### *Bezuinigingen Defensie*

Op 8 april 2011 heeft de Minister van Defensie in een brief aan de Tweede Kamer ingrijpende bezuinigingen voor het Ministerie van Defensie aangekondigd.<sup>3</sup>

In deze brief is de volgende passage opgenomen over vliegbasis Eindhoven:

“De luchttransportvloot van het Commando luchtstrijdkrachten (CLSK) is gestationeerd op de vliegbasis Eindhoven. Uitgangspunt is dat Eindhoven een civiele luchthaven wordt. Militair medegebruik zal afhangen van alternatieve mogelijkheden, zoals samenwerking met België. Te denken is aan een geïntegreerde uitvoering van het luchttransport en de stationering van middelen op één locatie.”

De Minister van Defensie heeft aangegeven dat bovengenoemde een uitgangspunt is, waarvan de haalbaarheid momenteel wordt onderzocht. Het kader waarin de uitvoering van het Aldersadvies plaatsvindt is vooralsnog ongewijzigd.

#### *Groeicijfers Eindhoven Airport*

Eindhoven Airport heeft 2011 afgesloten met een groei in passagiersaantallen. In 2011 vlogen 2,65 miljoen passagiers van en naar Eindhoven Airport, een groei van 23% ten opzicht van 2010.

---

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

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

<sup>3</sup> Brief Minister van Defensie aan Tweede Kamer: “Defensie na de kredietcrisis: een kleinere krijgsmacht in een onrustige wereld” 8 april 2011.

De belangrijke oorzaak van de groei is de toename van het aantal bestemmingen: van 30 in 2010 naar 36 in 2011. In totaal werden in 2011 ongeveer 22.000 vliegtuigbewegingen uitgevoerd, een groei van 17% ten opzicht van 2010 (18.857).

Vanaf het uitkomen van het Aldersadvies tot en met 31 december 2011 zijn de volgende nieuwe bestemmingen gelanceerd en/of aangekondigd: Malta, Sevilla, Salzburg, Las Palmas (lijndienst), Palma (lijndienst), Ibiza, Bucarest, Belgrado, Lanzarote, Vilnius, Barcelona, Nice, Marrakech, Krakow, Kaunas, Gdansk, Riga, Brno, Istanbul, Valencia, Lissabon, Venetië.

Onderstaand volgt een samenvatting van het werk en de resultaten van de Alderstafel in 2011 en de stand van zaken van de uitvoering van de afspraken over:

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

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

## **1. Business case (evaluatie punt A)**

- Meetmethode zakelijke bestemmingen en regionaal marktaandeel

### *Afspraak*

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

### *Voortgang*

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

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

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

- Nulmeting aandeel brainportbestemmingen (zakelijke/combi-bestemmingen)

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

Conform de hierboven gestelde methodiek zal met ingang van 2012 het passagiersonderzoek uitgevoerd worden op Eindhoven Airport.

- Marktaandeel EA in eigen catchment area

#### *Afspraak*

Het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen catchment area (regionaal marktaandeel) dient evenredig te stijgen met het aantal toegevoegde vliegtuigbewegingen (in de richting van de afgesproken 41% behorend bij de realisatie van de totale businesscase).

#### *Voortgang*

In navolging van het onderzoek in 2008 is een nieuwe meting gedaan van het regionale marktaandeel in 2011. Hieruit blijkt dat het regionale marktaandeel (naar Europese bestemmingen) van Eindhoven Airport door de groei van het aantal vliegbewegingen en passagiers is gestegen van 23% in 2007 naar 30% in 2011.

- Geluidscapaciteit EA

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

Eindhoven Airport rapporteert middels een vast format ("Capaciteitsrapportage Eindhoven Airport N.V.) vier keer per jaar de ontwikkeling van de geluidcapaciteit. In 2011 is het geluidsoppervlak van de 35 Ke zone uitgekomen op 3,85 km<sup>2</sup> (2010 3,39 km<sup>2</sup>). In 2011 heeft Eindhoven Airport 22.000 vliegbewegingen uitgevoerd en ruim 2,6 miljoen passagiers vervoerd (2010 18.860 respectievelijk 2,1 miljoen passagiers).

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

- CDA's

#### *Afspraak*

Uiterlijk na drie jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, of zoveel eerder als mogelijk, zijn door de luchthaven en de luchtverkeersleiding, de noodzakelijke maatregelen getroffen voor de luchtzijdige inpassing van het CDA-aanvliegen zodat in ieder geval met ingang van de tweede fase bewoond gebied op grotere afstand van de luchthaven ontlast wordt als gevolg van hoger aanvliegen.

#### *Voortgang*

De werkgroep Hinderbeperking heeft onder voorzitterschap van het ministerie van Defensie gewerkt aan luchtruimwijzigingen waarmee CDA-aanvliegen mogelijk wordt. De routes zijn getest in een simulator en er heeft consultatie met de kleine luchtvaart plaatsgevonden. In 2011 is gewerkt aan het

POD (project ontwerp document) voor de luchtruimwijziging dat in maart 2012 zal worden aangeboden aan de Luchtverkeerscommissie.

- SID

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

Met ingang van 1 maart 2011 wordt deze procedure gevolgd. Naar verwachting volgt het meeste verkeer nu de SID. De evaluatie staat gepland voor maart 2012.

- Optimalisatie vertrekroutes

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

De werkgroep heeft twee alternatieven voor de vertekroute oost ontworpen en één alternatief voor de vertekroute west. Er wordt onderzoek gedaan naar de effecten van de alternatieven op aantallen ernstig gehinderden. De alternatieven worden momenteel besproken in een projectgroep met vertegenwoordigers vanuit Defensie, de BOW, de omliggende gemeenten en Eindhoven Airport.

- Idle Reverse Thrust

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

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

- Reduced Flaps

#### *Afspraak*

Het gebruik van reduced flaps tijdens de eindnadering op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit wordt geadviseerd bij de landing in plaats van full flaps, voor zover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit opgenomen in de Aeronautical Information Publication (AIP).

#### *Voortgang*

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

- Awareness programma

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

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

- Verbod categorie D, E en F ACI Index

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

Het verbod voor starts en landingen van vliegtuigcategorieën D,E en F uit de ACI Aircraft Noise Rating Index is voor weekenddagen met ingang van 1 april 2011 opgenomen in de AIP. Met ingang van 1 januari 2015 zal het verbod gaan gelden op alle dagen van de week.

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

- ACI Europe Accreditatie

#### *Afspraak*

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

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

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

#### *Voortgang*

Eindhoven Airport heeft op 20 december 2011 het tweede fase bereikt van de *Airport Carbon Accreditation* van ACI EUROPE, de overkoepelende organisatie van Europese luchthavens.

Deze tweede fase waar Eindhoven Airport zich nu op heeft gericht is het 'Reduction' level welke bestaat uit het bewijzen van effectief CO<sub>2</sub> management en het bewijzen van behaalde CO<sub>2</sub> reducties.

De derde fase 'Optimisation' wordt opgesplitst in twee deelprojecten: het deel *Guide* en het deel *Influence*. Deze splitsing is noodzakelijk omdat bij de twee deelprojecten andere stakeholders betrokken zijn. Beide deelprojecten moeten succesvol zijn afgesloten voordat Eindhoven Airport zich

officieel kan laten accrediteren voor level 3. Eind 2012 worden verwacht het deel Guide succesvol af te sluiten.

#### **4. Leefbaarheid (evaluatie punt C)**

- Gezondheidsbelevingsonderzoek

##### *Afspraak*

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

##### *Voortgang*

Einde 2011 is aan de GGD Brabant Zuidoost opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren naar de gezondheidsbeleving rondom de luchthaven Eindhoven. Dit gezondheidsbelevingsonderzoek is voorbereid door de GGD Brabant Zuidoost in overleg met het RIVM, de gemeente Eindhoven, de omliggende gemeenten, het SRE en de provincie. Het onderzoek is najaar 2011 in de Commissie voor Overleg en Voorlichting Milieuhygiene (COVM) Vliegbasis Eindhoven toegelicht en besproken. Het onderzoek betreft een nulmeting; een vervolgmeting vindt plaats in 2015. De resultaten van de metingen geven inzicht in eventuele wijziging van hinderbeleving als gevolg van meer luchtvaart.

- Klachtenbehandeling

##### *Afspraak*

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

##### *Voortgang*

In de eerste helft van 2012 wordt met de betrokken partijen aan de Alderstafel een zorgvuldig proces gestart om tot afspraken hierover te komen. Dat begint met een tweetal werkbezoeken aan het Basis Informatie Centrum te Eindhoven (luchthaven Eindhoven) en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Schiphol). Vertrekpunt is een gedeeld beeld bij de partijen aan de Alderstafel omtrent de mogelijkheden van de geluidmeetsystemen die op luchthavens Eindhoven en Schiphol worden gebruikt.

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

- Station Eindhoven Acht

##### *Afspraak*

De eerste stap is het door IenM verlenen van de opdracht aan ProRail voor het starten van een verkenning/onderzoek naar een station. De volgende stap zal de business case over de OV-ontsluiting zijn. De besluitvorming over de realisatie van een station zal uiterlijk begin 2015 plaatsvinden.

##### *Voortgang*

In augustus is door het ministerie van IenM aan Prorail opdracht verleend om de verkenning te starten. Eind 2011 heeft Proral samen met NS en de regio een ambtelijke startbijeenkomst georganiseerd. De doorlooptijd van het studietraject bedraagt naar schatting 9 maanden.

- HOV-netwerk/innovatief vervoersconcept

#### *Afspraak*

Starten planproces per direct; ingebruikname HOV-lijn gelijktijdig aan ingebruikname Station Eindhoven Airport.

Innovatief vervoerconcept: ingebruikname vervoerconcept gelijktijdig aan ingebruikname Station Eindhoven Airport.

#### *Voortgang*

De uitwerking van het HOV-tracé is volgtijdelijk verbonden aan de uitkomsten van de verkenning naar het station. In de regio is een eerste gedachte-uitwisseling gestart over het (innovatieve) vervoersconcept.

- Aansluiting Best A58

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

De A58 is zowel in voorjaar, als najaar onderwerp van gesprek geweest aan de MIRT-tafel. In het BO MIRT voorjaar 2011 is afgesproken dat een (verkeerskundig) onderzoek wordt uitgevoerd naar nut en noodzaak van een verplaatsing van de aansluiting Best. Dit onderzoek is in opdracht van het Rijk verricht en tot stand gekomen met de regionale partijen. Uit het onderzoek blijkt dat de capaciteit van de aansluiting Best op het onderliggend wegennet nagenoeg volledig is benut. De verwachting is dat ook de groei tot 2020 beperkt zal zijn. Ook blijkt uit de analyse dat de groei van de luchthaven slechts zeer beperkt invloed heeft op de verkeersdruk op en rond aansluiting Best. Tot slot geeft de analyse ook aanwijzingen dat de doorstroming op de A58 zelf tot 2020 verder onder druk komt te staan.

Voor de aansluiting Best kan tot 2020 worden volstaan met het realiseren en optimaliseren van de verkeersregelingen. Naar verwachting biedt dit voldoende capaciteit om het verkeer tot 2020 af te wikkelen. Wanneer dit op termijn onvoldoende soulaas biedt, bestaan er mogelijkheden de capaciteit met kleinschalige, nader te onderzoeken maatregelen te vergroten. Geadviseerd wordt om de ontwikkeling van het verkeer tot 2020 jaarlijks te monitoren, bijvoorbeeld door wijzigingen in de kruispuntconfiguraties.

Voor de periode na 2020 wordt geadviseerd een verkenning op te starten voor tenminste het volledige traject tussen Tilburg en Eindhoven. In deze verkenning moet de aansluiting Best een integraal onderdeel vormen zodat het functioneren ook na 2020 gewaarborgd wordt. In het BO MIRT zijn in najaar 2011 ten aanzien van de A58 Tilburg-Eindhoven afspraken gemaakt.<sup>4</sup>

- Tweede aansluiting A2

---

<sup>4</sup> Afsprakenlijst Bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2011.

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

Er is overeenstemming tussen Eindhoven en Rijkswaterstaat over de exacte locatie van de aansluiting, details van het definitieve ontwerp zijn nog onderwerp van gesprek. Op het viaduct wordt ruimte gereserveerd voor de HOV-verbinding.

- Werkcontour woningbouw

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

De regionale afspraken over de werkcontour zijn gemaakt. Afgesproken is dat binnen de 20Ke contour geen grootschalige nieuwbouwontwikkelingen wordt gerealiseerd, behoudens overeengekomen pijplijnplannen. Verankering vindt bij eerste gelegenheid plaats via herziening van de Provinciale Structuurvisie.

## **6. Innovatie**

#### *Afspraak*

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

#### *Voortgang*

In februari 2011 is de Brainport 2020 Agenda aan minister Verhagen overhandigd. De landzijdige ontsluiting en ook de te realiseren 'grootschalige technologische proeftuin' op gebied van decentrale duurzame energie met verwijzing naar locatie Eindhoven Airport staan hierin als acties geformuleerd. In het voorjaar van 2011 is het samenwerkingsproject D-Air binnen het Europese Interreg IVc programma ingediend. Dit project biedt straks de mogelijk kennis te nemen van duurzaamheidsinitiatieven rondom andere regionale luchthavens in Europa. Dit kan een impuls inhouden voor de ontwikkeling van innovatieclusters.

In juni 2011 is er met een bredere groep van experts afstemming geweest omtrent het vormen van innovatieclusters met name gericht op 'smart energy' en 'smart mobility'. Voor bedrijven is belangrijk dat bij te vormen innovatieclusters aansluiting wordt gezocht bij voorgenomen investeringen in en om de locatie Eindhoven Airport.

## **7. Luchthavenbesluit**

#### *Afspraak*

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



### *Voortgang*

Het bevoegd gezag (Ministerie van Defensie en Ministerie van IenM) heeft met de Aldersregie de voorbereidingen getroffen voor de totstandkoming van het Luchthavenbesluit en de onderliggende M.e.r.

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

### *Afspraak*

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

### *Voortgang*

Als gevolg van de Beleidsbrief van Defensie is besloten tot een reductie per direct van het aantal F-16's en is gebleken dat het aantal reserveveldtaken met één kan worden verminderd. Vooruitlopend op de evaluatie van 2015 heeft Defensie besloten reeds nu aan te geven dat de tweede reserveveldtaak van Eindhoven naar elders wordt verplaatst. De definitieve bestemming van de reserveveldtaak en de overige onderdelen van de werkstroom worden uitgevoerd zoals voorzien.

## **9. Verplaatsing zweefvliegen**

### *Afspraak*

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

### *Voortgang*

In opdracht van de Provincie Noord-Brabant is een onderzoek uitgevoerd (d.d. 09-10-2011 naar mogelijke locaties voor een nieuw zweefvliegterrein. Drie locaties zijn uit het onderzoek) gekomen als mogelijke vestigingsplaatsen voor een nieuw zweefvliegterrein, te weten één locatie in de gemeente Vught en twee in de gemeente Someren. De locatie in de gemeente Vught lijkt op het eerste gezicht een voordeel te hebben m.b.t. de TMA-gebied (Terminal Manoeuvring Area) en de gronden zouden relatief eenvoudiger te verwerven zijn ('slechts' vier grondeigenaren).

Het bestuur van de Eindhovense AeroClub/Klu Zweefvliegcombinatie (EAC/KluZC) heeft gesprekken gevoerd met de gemeentebesturen van Vught en Someren met als doel het verkrijgen van draagvlak. In 2012 zal duidelijk moeten worden in welke gemeente de procedure zal worden gestart voor de realisatie van een nieuw zweefvliegterrein.

### **Meer informatie**

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