

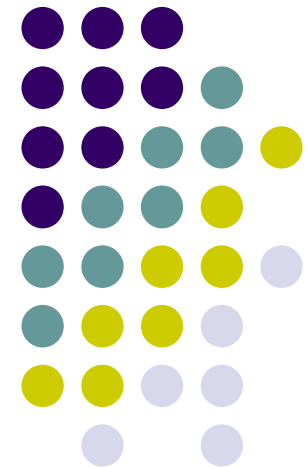
Evaluatie fase 1 - ontwikkeling Eindhoven Airport

***Toelichting op concept-
resultaten Alderstafel Eindhoven***

door

Hans Alders

Veldhoven, 11 juni 2015



Context Alderstafel 2009



- Advies Alderstafel Schiphol en kabinetsreactie
 - Selectieve ontwikkeling Schiphol: hub-gebonden verkeer max. 500 000 vliegbewegingen in 2020;
 - Accommodatie overige marktvraag tot 2020 van circa 70 000 vliegbewegingen, in eerste instantie op Eindhoven en vervolgens op Lelystad.
- Adviesvraag Rijk (februari 2009)
 - Gesprekken voeren over ontwikkeling luchthaven Eindhoven en Lelystad;
 - Na dit overleg advies uitbrengen aan het kabinet.

Randvoorwaarden opdracht



- Status als militaire luchthaven blijft onveranderd
- De totale geluidsruimte bedraagt 22,2 km²
- Uitbreiding civiel medegebruik mag niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies
- Zoveel mogelijk aansluiting bij de groene, (technologische) innovatieve ambitie van de regio en Brainportdoelen (qua omvang en netwerk bestemmingen)
- Uitgangspunt: gelijke verdeling van 70.000 vliegbewegingen over Eindhoven en Lelystad

Wie zitten aan Tafel?



Regionale bestuurders: *Provincie N-Brabant *Gemeente Eindhoven *Gemeente Veldhoven (Eersel, Oirschot, Best, Son en Breugel) *Gemeente Valkenswaard (Bladel, Bergeijk, Waalre, Laarbeek, St.Oedenrode) *Samenwerkingsverband regio Eindhoven	Rijk: *Verkeer en Waterstaat *Defensie	Regionaal-economische partijen: *Stichting Brainport *Brabants Zeeuwse Werkgeversorganisatie
	Aldersregie	Omgevingspartijen: *Belangenbehartiging Omwonenden Welschap *Brabantse Milieufederatie

Advies 2010 - Ambitie



- Regionaal ruimtelijk-economisch profiel
 - Zuidoost-Brabant als één van de belangrijkste economische regio's
 - Aansluiten bij innovatieve en duurzame brainportontwikkeling (internationaal georiënteerde high tech en kennisinstellingen)
- Voorzien in de eigen vervoersvraag
 - 45% van de passagiers uit de regio vertrekt in 2010 voor een Europese bestemming vanaf Schiphol (tegen 23% vanaf Eindhoven)

Advies 2010 - Afspraken



Deze ambitie wordt benaderd met een business case:

- 25.000 extra vliegbewegingen (tot 2020)
- In twee fasen (10.000 extra tot 2015; totaal 25.000 extra tot 2020)
- Base carrier (4 toestellen), zodat gerichte afspraken in één keer worden gemaakt
- Openingstijden 7.00 – 23.00 uur (met uitzondering voor base carrier)

In samenhang met:

- Duurzaamheid, hinderbeperking, landzijdige bereikbaarheid en verplaatsing militaire functies.

Evaluatiepunten 2015



Realisatie afspraken over:

- business case: omvang + bestemmingen luchthaven, in samenhang met de homebase van 4 toestellen;
- hinderbeperkende maatregelen;
- landzijdige bereikbaarheid;
- duurzame luchthavenontwikkeling;
- verplaatsing militaire functies.

Open punt:

- slots tussen 23.00 en 24.00 uur.

1. Business case



Realisatie:

- 28.900 bewegingen in 2014 (19.000 in 2010)
- Homebase (Transavia) past in de beoogde selectieve netwerkontwikkeling Schiphol
- Netwerk van 72 bestemmingen in 2014 (30 in 2010)
- Met de toegevoegde bestemmingen wordt voldaan aan afspraak dat 75% combi-bestemming zakelijk/vakantie dient te zijn
- Regionaal marktaandeel stijgt cf afspraak: van 23% (2010) met een realisatie van 36% (2014) op weg naar de afgesproken 41% in 2020.

2. Hinderbeperking (I)



Realisatie:

- a. CDA-landingen mogelijk gemaakt in luchtruim en vanaf begin 2015 geïmplementeerd;
- b. 62-79% van verkeer volgt standaard vertrekroutes tot 6000ft om woonkernen te beschermen tegen vervroegd wegdraaien van route af;
- c. De ligging van de vertrekroutes is in overleg met omgeving verbeterd;
- d. Er is een stillere afremprocedure voorgeschreven ('idle reverse thrust').

2. Hinderbeperking (II)



- e. Gebruik van reduced flaps is voorgeschreven
- f. Bewustwordingsprogramma voor vliegers gestart voor omgevingseffecten van 'idle reverse thrust' en 'reduced flaps'.
- g. Verbod voor starts en landingen van vliegtuigcategorieën D, E en F uit de ACI-index (zgn 'lawaaibakken'): vanaf 1 april 2011 in het weekend , met ingang van 1 november 2013 voor hele week.

3. Landzijdige bereikbaarheid



- Bestuursovereenkomst over landzijdige bereikbaarheid in april 2015
 - Versterking HOV-bereikbaarheid: meer reizigers via OV
 - Inzet op een multimodaal transferpunt
 - Opwaardering op- en afritten A2/N2
 - Opwaardering aansluiting A58 (Best)
 - Verhoging capaciteit Anthony Fokkerweg

4. Verplaatsing militaire functies



- Beleidsbrief Defensie 2011:
 - Vermindering van het aantal F-16's
 - Verplaatsing van de tweede reserve veldtaak van Eindhoven
- Afspraak tot verplaatsing daarmee niet langer relevant

5. Duurzaamheid en leefbaarheid



Realisatie:

- Eind 2013 hoogst mogelijke internationale accreditatie: luchthaven volledig CO2-neutraal (inclusief rest-emissies)
- Jaarlijkse audit of certificaat kan worden verlengd: eind 2014 is certificaat verlengd
- Lancering website www.samenopdehoogte.nl met een gekoppeld klachtenregistratiesysteem

Leefbaarheid en gezondheid (I)



- Advies 2010 inzake gezondheid:
 - RIVM ziet vanwege geringe omvang populatie geen kans statistisch significante uitspraken te doen
 - Wel vragenlijst-onderzoek van GGD Brabant Zuidoost benutten om gezondheidseffecten te monitoren in de praktijk
- 0-meting in 2012
- Recentelijk herhaling van de enquête door GGD

Leefbaarheid en gezondheid (II)



- De ervaren (ernstige) hinder in het gebied neemt toe van 8% (2012) naar 11% (2014).
- Dezelfde trend is waarneembaar bij slaapverstoring (15% in 2014) en bij bezorgdheid door vliegverkeer (35% in 2014).
- Het zelfgerapporteerde oordeel over de eigen gezondheid en de slaapkwaliteit vertoont geen verslechtering.

Leefbaarheid en gezondheid (III)



Opvatting over (groei) luchthaven:

- Houding ten opzichte van vliegveld Eindhoven niet verslechterd (63% positief).
- Een geringe toename in aandeel dat vindt dat regio trots kan zijn op het vliegveld (78%) en van waarde is voor de regio (87%)
- Een onverminderd aandeel staat positief tegenover de verwachte groei van het vliegveld (48%) tegenover 24% die het hier niet positief tegenover staat.

Vliegen tussen 23.00 en 24.00 uur



Luchthavenbesluit 2014

- Regulier: 07.00-23.00 uur (alle dagen)
- Homecarrier: max 8 tussen 23.00 en 24.00 uur

Advies 2010:

- Fase 1: homecarrier max 4 toestellen tussen 23.00 en 24.00 uur
- Invulling openingstijden homecarrier fase 2 onderwerp voor de evaluatie.

Vliegen tussen 23.00 en 24.00 uur



Vier onderzoekslijnen:

- Betekenis homecarrier (om belang uitzondering op reguliere opening te bepalen)
- Effect op geluidbelasting
- Effect op business case
- Internationale vergelijking

A. Betekenis homecarrier



- Brainportbestemmingen worden nu ontsloten dankzij de homebase. Zonder homebase zou realisatie van 50% zeer onzeker zijn.
- Omgevingsafspraken met homebase:
 - Homebase heeft duurzame en stille vloot
 - Capaciteit beschikbaar gesteld voor o.m. CDA-landingen, routeoptimalisaties
- Werkgelegenheid
 - Circa 50 fte extra directe werkgelegenheid per homebase toestel

B. Geluidbelasting 23.00 - 24.00 uur



- Binnen wettelijke systematiek 48 Lden-contour:

Bewegingen na 23.00 uur	woningen	inwoners	ernstig gehinderden
2	672	1.545	342
4	710	1.633	359
6	757	1.741	381
8	804	1.849	402

- Geluidspiek: aantal huizen dat met raam dicht kans loopt op slaapverstoring ligt tussen de 81 en 100, afhankelijk van route (met raam open: 320-775).

C. Effect op business case



- Operationale marge per beschikbare stoel-km :

	Marge (eurocent)	Afname (in %)
7.00-24.00 uur, boete na 24.00u	0,59	
7.00-23.00 uur, boete na 24.00u	0,47	-21%
7.00-23.00 uur, klimboete vanaf 23.00 uur	0,39	-34%
7.00-23.00 uur, boete na 23.00u	0,35	-42%

D. Internationale vergelijking



- Alle luchthavens in N-, W-, Z-Europa tussen 200.000 en 10 mln pax in beeld gebracht
- 65% van de 162 luchthavens 24/7 open
- Overige luchthavens minimaal 18 uur open
- Eindhoven heeft met 07.00-24.00 uur 17 uur
- Inperking tot 16 uur leidt tot kleinste venster van alle luchthavens met basetoestellen in Europa.

Elementen ter overweging



- Aantal toestellen
- Boeteregeling regulier/homecarrier
- Leefbaarheid
- Weekend
- Staffeling ontwikkeling
- Langere termijnontwikkeling
- Monitoring
- Vervolg overleg