

## PROCES EN AANPAK

### *Concretisering en aanvulling Startnotitie*



# Proefcasus Eindhoven Airport

datum:	14 december 2018
versie:	2.3
ten behoeve van:	Challenge Group 18 december 2018
auteur:	Proefcasusteam

Anne Ubbels

*Doel van deze notitie is om de werkwijze en onderzoeksvragen zoals beschreven in de Startnotitie verder aan te scherpen en aan te vullen.*

*Deze notitie zal niet meer worden aangepast. Nieuwe inzichten, wensen en denkbeelden zullen in het proces en lopende activiteiten worden meegenomen.*

## Inhoudsopgave

1	Missie	3
2	Product	3
3	Planning en aanpak	3
4	Onderzoeksvragen Fase 2	5
	I.    GEZONDHEID EN KLIMAAT	6
	II.   ECONOMIE	7
	III.  OMGEVINGSKWALITEIT	7
	IV.   GOVERNANCE EN PARTICIPATIE	8
	V    VAN BUITEN NAAR BINNEN	9
5	Participatie en communicatie	10
	Bijlage A voorlopige groslijst maatregelen	12

## 1 Missie en vraagstelling

De missie van de Proefcasus is om op innovatieve wijze als regio via participatie en overleg met de omgeving (omwonenden en maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven en overheden) met het oog op een passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven.

De centrale vraagstelling van de Proefcasus is:

Welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 is wenselijk en realiseerbaar? Hoe komen we tot een goede balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving?<sup>1</sup>

Het gewenste resultaat is de oplevering op 1 april 2019 van:

1. Zo breed mogelijk gedragen advies met bouwstenen voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot slimme, duurzame en meer op kwaliteit gerichte luchthaven.
2. Voorstel voor permanente participatie- en overlegstructuur
3. Notitie met input voor de Luchtvaartnota.

De Proefcasus zal waar mogelijk ook betrekking hebben op de militaire luchtvaart op de vliegbasis. Ze mag echter geen belemmering vormen voor de uitvoering van militaire taken. Een eventuele groei van het civiele verkeer mag de benodigde ruimte voor militaire operaties op en rond de vliegbasis en de bredere regio niet in de weg zitten.

## 2 Product

Het hoofdproduct is een visie op de toekomst van Eindhoven Airport en een daarbijbehorende participatie- en overlegstructuur. Verhaal vanuit de regio: wat voor luchthaven is passend/wenselijk bij deze regio en welke maatregelen zijn nodig om er voor te zorgen dat hinder (milieuaspecten, luchtkwaliteit, geluid, slaapverstoring en verkeersoverlast) gereduceerd wordt tot een gezamenlijk te bepalen gewenst niveau?

Een verhaal van circa 25 pagina's dat voldoende concreet is om input te zijn voor de besluitvorming over de toekomst van Eindhoven Airport. De proefcasus levert een perspectief voor Eindhoven Airport in 2030 op, vanuit dit beeld worden voor de korte termijn (2023) concrete voorstellen gedaan.

Het product bevat voorstellen voor de korte termijn en langere termijn. Deels zullen dit concrete voorstellen zijn die direct (of op termijn) uitgevoerd kunnen worden, deels zullen dit procesmatige voorstellen zijn die betrekking hebben op de periode na de Proefcasus of als input kunnen worden meegenomen richting de Luchtvaartnota.

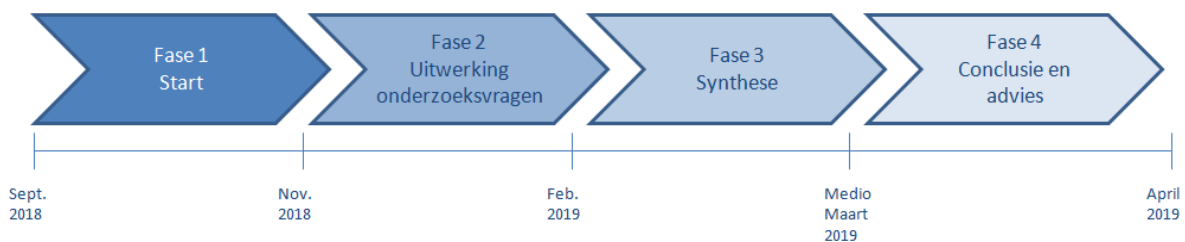
---

<sup>1</sup> Leefomgeving wordt hier in brede zin gehanteerd. Waarbij het gaat om klimaat, luchtkwaliteit, geluid, slaapverstoring en veiligheid.

### 3 Planning en aanpak

De proefcasus wordt uitgevoerd onder de leiding van een bestuurlijk verkenner de heer Pieter van Geel. De verkenner geeft leiding aan het totale proces van de proefcasus en brengt het advies uit aan de minister. De Verkenner informeert periodiek de bestuurlijke partners in de Stuurgroep “Eindhoven Airport na 2019” (Provincie Noord-Brabant, Gemeente Eindhoven, vertegenwoordiger van de omliggende gemeenten, Eindhoven Airport en de ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat) over de voortgang en de kwaliteit. Voor de ondersteuning van de bestuurlijke Verkenner is een team samengesteld (proefcasusteam) dat aangestuurd wordt door de projectmanager Zuhul Gul.

De planning en aanpak is op hoofdlijnen beschreven in de Startnotitie en is opgebouwd uit 4 fasen.



In **Fase 1** is met name gewerkt aan de opbouw van de projectorganisatie, het opstellen van de Startnotitie, ontwikkelen van een website, formuleren van de onderzoeksvragen en eerste verkennende gesprekken door de heer van Geel. Ook heeft er brede kick-off bijeenkomst plaatsgevonden en heeft de omgeving de mogelijkheid gekregen om te reageren op de Startnotitie.

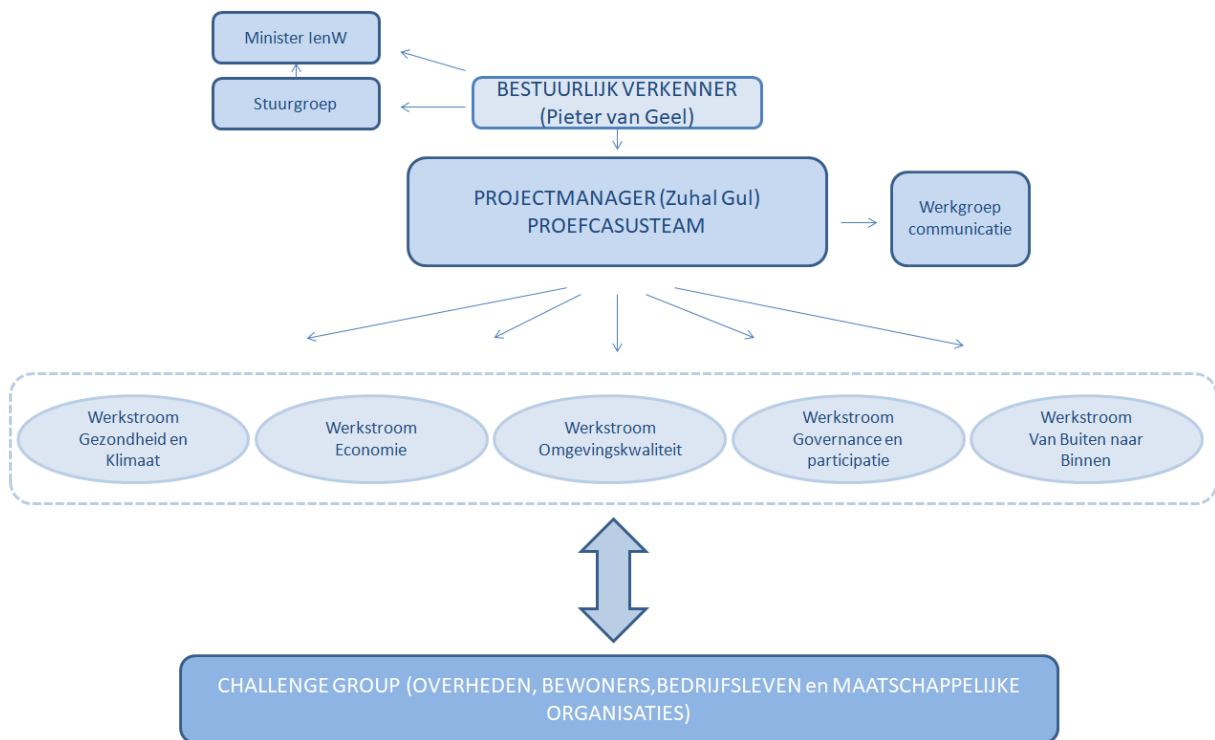
In **Fase 2** -waarin we ons nu bevinden- staat het verzamelen en verrijken van informatie centraal. Dit zal deels gebeuren door het uitzetten van (aanvullend) onderzoek maar ook door het voeren van gerichte gesprekken door Pieter van Geel met de omgeving, het organiseren van werksessies en door input vanuit een groep met vertegenwoordigers van overheden, bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties (de Challenge Group). Daarnaast wordt in deze fase ook twee keer een brede bijeenkomst georganiseerd voor alle betrokkenen en is er via de website gelegenheid om mee te praten.

Anders dan in de Startnotitie is beschreven is ervoor gekozen om niet te werken met afzonderlijke werkgroepen die worden aangestuurd door een trekker maar met werkstromen waarin verschillende onderzoeksvragen uitgezocht worden.

De afstemming en samenhang tussen de verschillende werkstromen (en uitbestedingen) worden geborgd door het Proefcasusteam onder leiding van de projectmanager.

Er wordt een zogenaamde Challenge Group ingericht waarin overheden, bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd zijn. Deze groep wordt betrokken bij de start van de onderzoeken zodat zij input kunnen leveren met betrekking tot de onderzoeksvragen. Tussentijds zodat zij geïnformeerd worden over de stand van zaken met betrekking tot de verschillende onderzoeken maar óók om actief mee te denken en te doen. Tot slot worden de concept rapportages met hun gedeeld en besproken.

Schematisch kan dit als volgt worden weergegeven.



Vervolgens start begin februari de **Synthese fase**. In deze fase komen de resultaten van de verschillende onderzoeken, gesprekken en sessies bijeen en vindt er een eerste vertaling plaats naar een gezamenlijk toekomstperspectief voor Eindhoven Airport. Daarbij wordt zowel inhoudelijk als ook in de tijd aansluiting gezocht bij andere relevante trajecten die nationaal en regionaal lopen.

Om met verschillende groepen belanghebbenden (ondernemers, bewoners en maatschappelijke organisaties, overheden, ..) dieper op de resultaten en de bouwstenen voor het advies in te gaan worden in deze fase zogenaamde "dialogotafels" georganiseerd.. Het doel van de dialogotafels is bouwen aan draagvlak.

Tot slot wordt in **Fase 4** het advies van de Verkenner opgesteld. In deze slotfase zullen twee bijeenkomsten worden georganiseerd: een bijeenkomst voor de bespreking van het conceptadvies met de omgeving en een afsluitende bijeenkomst.

## 4 Onderzoeksvragen Fase 2

In deze fase wordt informatie verzameld waarmee het uiteindelijke advies kan worden opgebouwd en onderbouwd. Het reeds beschikbare materiaal uit de Analysefase en ander beschikbaar materiaal vormt de basis voor de Proefcasus. Voor vijf werkstromen (hoofdthema's) zijn onderzoeksvragen geformuleerd die een bijdrage moeten leveren aan de totstandkoming van het uiteindelijke advies. Bij de formulering van deze onderzoeksvragen is gekeken naar wat nog aanvullend nodig is ten opzichte van het reeds beschikbare materiaal en is richting de omgeving uitgevraagd welke vragen zij in dit traject beantwoord willen zijn. De vijf werkstromen zijn:

- I. GEZONDHEID EN KLIMAAT
- II. ECONOMIE
- III. OMGEVINGSKWALITEIT
- IV. GOVERNANCE EN PARTICIPATIE
- V. VAN BUITEN NAAR BINNEN

### I. GEZONDHEID EN KLIMAAT

De werkstroom GEZONDHEID EN KLIMAAT gaat primair over het beperken van hinder (milieuaspecten, geluid, slaapverstoring en gezondheid). De centrale vraagstelling hierbij is welke maatregelen zijn realistisch gezien noodzakelijk om de gewenste ambitie (bijvoorbeeld voldoen aan huidige wettelijke norm, 5 % of 10 % beneden de wettelijke norm<sup>2</sup>) te realiseren, welk effect sorteren zij, op welk termijn kunnen deze maatregelen gerealiseerd worden (korte of lange termijn) en wat zijn de kosten van deze maatregelen en op welke wijze kan gestuurd worden op het toepassen van deze maatregelen?

#### Hinderbeperkende maatregelen en de effecten daarvan op luchtkwaliteit (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en (ultra)fijnstof), geluid en slaapverstoring.

1. Welke hinderbeperkende maatregelen zijn mogelijk? Maak hierbij een onderscheid tussen vliegtuigtechnische maatregelen, operationele maatregelen en maatregelen mbt tot omgeving/inrichting (in Bijlage A is een groslijst van maatregelen opgenomen).
2. Welke maatregelen zijn op korte (2024) en lange termijn (2030) uitvoerbaar?
3. Wat is het effect van deze maatregelen op de parameters CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, (ultra)fijnstof, geluid en slaapverstoring? Op welke termijn kan dit effect verwacht worden?
4. Wat is het cumulatieve effect? Welke mogelijkheden zijn er om invulling te geven aan het begrip milieugebruiksruimte of het optellen van geluid in relatie tot de nieuwe omgevingswet? Wat is de bruikbaarheid van het MGR-scoringsinstrument (Milieu GezondheidsRisico) ?
5. Wat moet gedaan worden om te voldoen aan de huidige wettelijke norm, of om 5 dan wel 10 % onder de huidige normen uit te komen (zie ook voetnoot 2)?
6. Wat kan er naast hinderbeperkende maatregelen nog meer gedaan worden om belanghebbenden beter te informeren ?
7. Wat zijn de kosten van de verschillende hinderbeperkende maatregelen?

---

<sup>2</sup> Wij sluiten hierbij in ieder geval aan bij de vigerende normen zoals vastgesteld door Rijk en/of Provincie. Daarnaast zal een doorkijk worden gegeven naar de WHO richtlijnen en relevante aspecten uit het Parijse Klimaat akkoord.

8. Op welke wijze kan gestuurd worden op de inzetbaarheid van deze maatregelen? Welke belemmeringen zijn er (bijvoorbeeld in de wetgeving)?
9. Wat is de daadwerkelijke beleving van hinder op dit moment?

*Aanpak:*

Vraag 1 t/m 8: Uitbesteding aan NLR met verzoek om zelf of in een consortium met RIVM en bureau dat inzicht biedt in de kosten antwoorden te verkrijgen.

Vraag 9: Hiervoor is reeds het GGD belevingsonderzoek in gang gezet.

Tussentijdse resultaten van het ANIMA project en ANNA (*jaarlijkse werkgroep aircraft noise non-acoustic factors*) worden hierbij betrokken. Voor ultrafijnstof wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het huidige onderzoek door RIVM.

## II. ECONOMIE

De werkstroom ECONOMIE heeft tot doel om informatie op te leveren met betrekking tot de vraag aan wat voor luchthaven behoefte is gezien vanuit de (Brainport) regio? Wat voor luchthaven past bij de economische structuur/het profiel van de regio? Vervolgens is dan de vraag welke bestemmingen daarbij passen en op welke wijze daarop gestuurd kan worden?

1. Breng de economische structuur van de regio in beeld. Wat voor type bedrijvigheid? Welke vervoerstromen (goederen en mensen) zijn er vanuit het regionale bedrijfsleven naar het buitenland waar de luchthaven een rol in zou kunnen spelen? Verwachtte economische groei in deelsectoren/ verwachtte ontwikkeling van de regio en doorwerking daarvan op (cq behoefte aan) de luchthaven? Wat is de 'catchment area' van Eindhoven Airport?
2. Wat zijn de verschillende doelgroepen in de regio voor de luchthaven? Welke passagiersmix? Welke bestemmingen passen bij de economische structuur van de regio (met vliegtuig en/of trein)? Welke aantallen, frequentie? Wat is de rol van Eindhoven Airport in relatie tot de nationale vraag naar luchtvaart?
3. Kan gestuurd worden op deze bestemmingen? Hoe en onder welke voorwaarde?
4. Wat is de regionale vraag naar general aviation en business aviation?

*Aanpak:*

Vraag 1: Uitbesteding aan Neo Observatory voor economische structuur regio en betekenis voor luchthaven

Vraag 2 t/m 4 : Nntb, in eerste instantie Input door gesprekken/werksessies met Eindhoven Airport, Aircarriers, Leisure Industrie, VNO/NCW/BZW, Brainport Development, Ministerie IenW.

### III. OMGEVINGSKWALITEIT

De werkstroom OMGEVINGSKWALITEIT is gericht op het verkrijgen van informatie over de best mogelijke inpassing van de luchthaven in de omgeving, het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit, maar ook op het nog verder optimaliseren van de voetprint van de luchthaven en op de wijze waarop de luchthaven iets terug kan doen voor de omgeving.

#### Inpassing in landschap/ruimtelijke kwaliteit

1. Hoe kan de luchthaven een positieve bijdrage geven aan de kwaliteit van het gebied (inpassing in landschap)?
2. Wat kan er gedaan worden aan de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven (inclusief fiets en parkeerproblematiek)?
3. Welke voorstellen/projecten uit de Gebiedsvisie Brainport City en het programma Ruimte van de SGE leveren een bijdrage aan de omgevingskwaliteit van de luchthaven (hierbij wordt ook de Gebiedsvisie Luchthaven terrein meegenomen)?

#### *Aanpak:*

Werksessie met Gemeente Eindhoven, SGE, bewoners, Eindhoven Airport, Brainport Development.

#### Voetprint luchthaven

Vanuit de huidige voetprint van de luchthaven inventariseren welke aanvullende mogelijkheden er zijn om Ground Service Equipment (GSE) en afvalverwerking te verbeteren?

#### *Aanpak:*

Werksessie Eindhoven Airport, Ministerie IenW, BMF, koplopers en BIC.

#### Return vanuit luchthaven

1. Hoe kan de luchthaven iets "teruggeven" aan de omgeving, invulling geven aan het aspect 'social return' (via arbeidsmarkt/onderwijs, beschikbare ruimte, compensatie, etc.) ?
2. Zijn er in de omgeving van Eindhoven Airport situaties aan te wijzen die, naar de geest van de wet wel maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie?

#### *Aanpak:*

Inventarisatie wat al loopt bij Eindhoven Airport, Inventarisatie van voorbeelden elders (Schiphol, A9), inventariseren van mogelijke 'schrijnende' gevallen via gemeenten en bewonersorganisaties. Aansluiten bij lopende gesprekken tussen Eindhoven Airport en Gemeente Eindhoven en omliggende gemeenten (Eersel, Wintelre,..). Betrekken Leefbaarheidsfonds.



#### IV. GOVERNANCE EN PARTICIPATIE

De werkstroom GOVERNANCE EN PARTICIPATIE moet informatie genereren waarmee uiteindelijk een advies kan worden opgesteld voor de toekomstige wijze van overleg en besluitvorming rond Eindhoven Airport. Op welke wijze kan participatie na afronden van de Proefcasus het best worden vormgegeven en welke governance past daarbij?

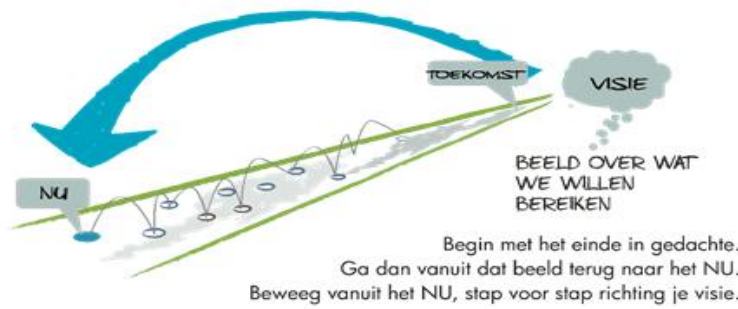
1. Wat zijn de belangrijkste stakeholders en wat is hun positie/belang, welke issues hebben volgens de stakeholders prioriteit?
2. Hoe willen de relevante stakeholders betrokken worden, welke nieuwe mogelijkheden voor participatie zijn bruikbaar? Hoe ga je om met de "zwijgende meerderheid"?
3. Hoe is de huidige governance Eindhoven Airport geregeld? Onderscheid tussen de NV-structuur en wijze waarop participatie nu geregeld is? Waarover wordt waar besloten?
4. Welke overlegmodellen zijn er elders en hoe werken deze (ervaringen en evaluatie: Schiphol, Heathrow, Brussel, Swedavia)? Zijn er lessen te trekken uit overlegmodellen in andere sectoren?
5. Welke tools zijn er om participatie te vergroten en welke werken goed/niet goed?  
Bestaande) informatie/onderzoek/maatregelen:
  - VCNS (virtual community noise simulator)
  - App: geluidswaarderbericht
  - Kennisdeling met omwonenden (onafh. loket, masterclasses)
  - Opleiden van omwonenden
  - Heathrow-voorbeeld non-acoustic factors
  - App met verleggen routes
  - Schipholvoorbeelden
  - Zelf meten
  - Geluidsombudsman (Australië)
6. Wat zijn mogelijke modellen voor de toekomstige governance/participatie (korte termijn en lange termijn)? Hoe wordt maximale transparantie bereikt? Hoe kan het beste worden gestuurd en gecontroleerd op het 'nakomen' van afspraken?
7. Hoe werkt het aandeelhouderschap van Eindhoven Airport door in de besluitvorming? Is het wenselijk/mogelijk daarin zaken te veranderen?

##### *Aanpak:*

Stakeholderanalyse, opstellen mogelijke modellen en aandeelhouderschap door Proefcasusteam dmv gesprekken met de omgeving, overheden en Eindhoven Airport. Benchmark en tools (vragen 4 en 5) uitbesteding aan NLR.

#### V. VAN BUITEN NAAR BINNEN

Om tot een goed toekomstperspectief voor Eindhoven Airport te komen is het echter van belang om niet alleen vanuit het hier-en-nu te redeneren maar ook vooruit te kijken. Parallel aan de uitwerking van bovenstaande onderzoeksvragen maken we daarom ook gebruik van backcasting. Backcasting is een methode om strategie te ontwikkelen door het benoemen van een gewenst toekomstbeeld. Van daaruit wordt er terug geredeneerd om te bepalen welke acties moeten worden ondernomen om daar te komen vanuit de huidige situatie.



(bron the Natural Step)

Ten behoeve van dit eindbeeld zal twee keer een sessie worden georganiseerd met experts en vrijdenkers. Eén keer een tafel met vrijdenkers van buiten de luchtvaart/luchthaven. Eén keer een tafel met vrijdenkers en experts vanuit de luchtvaart/luchthaven. Hierbij kunnen ook (enkele) mensen vanuit de Challenge Group worden betrokken. Deze sessies worden uitgewerkt in een duidelijk beschreven eindbeeld. Centrale vraag : Hoe kan een duurzaam innovatief Eindhoven Airport er in 2050 uitzien?

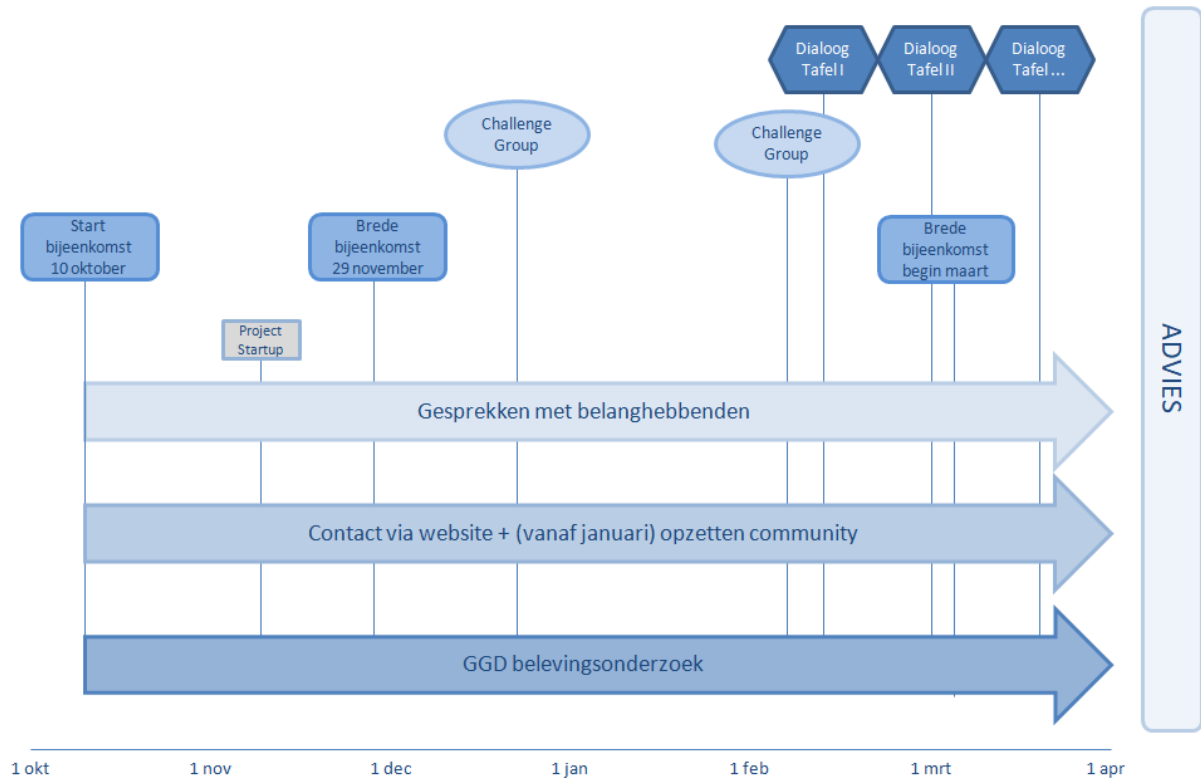
1. Nieuwe verdienmodellen
2. Ander bestemmingen aanbod, inclusief modal shift (meer trein in plaats van vliegtuig)
3. Innovaties op gebied van bagage-afhandeling, bereikbaarheid luchthaven, innovatieve luchtvaart, voetprint, etc. etc.
4. Welke innovaties op gebied van hinderbeperking/duurzaamheid en verdeling daarvan.
5. Innovaties in luchthaven als onderdeel van het regionale "ecosysteem"

*Aanpak:*

Uitbesteding aan adviesbureau the Rockgroup om innovaties te inventariseren, twee keer een workshop te organiseren. Resultierend in duidelijk beschreven toekomstbeeld. Input vanuit Eindhoven Airport (resultaten eerdere toekomstsessie), Gemeente Eindhoven (Joost Faassen, TU/E-roadmaps).

## 5 Participatie en communicatie

Naast de Challenge Group worden de resultaten van het onderzoek ook gedeeld via de website met mogelijkheden voor een ieder om te reageren en worden er brede bijeenkomsten georganiseerd. Doel van deze brede bijeenkomsten is om mogelijkheden te creëren voor een ieder om actief mee te denken en te doen bij het formuleren en beantwoorden van de vragen. De volgende bijeenkomst is op 29 november aanstaande. In onderstaande figuur zijn de belangrijkste participatie- en communicatiemomenten weergegeven.



Ten behoeve van de communicatie wordt een werkgroep communicatie ingericht. De werkgroep stelt een communicatiestrategie waarin de volgende aspecten worden meegenomen:

- hoe bereiken we een groot deel van de omgeving
- wie willen we bereiken
- hoe kunnen ze reageren
- hoe blijven we in contact
- wat willen we uiteindelijk bereiken?

De werkgroep draagt zorg voor de benodigde instrumenten en middelen. In ieder geval wordt alle informatie (onderzoeksvragen, rapporten etc.) ontsloten via een website. Via de website worden ook opmerkingen en vragen vanuit de omgeving geïnventariseerd en beantwoord. De werkgroep zorgt actief voor het opzetten en werkend maken hiervan. De werkgroep heeft de volgende taken:

1. Opstellen communicatiestrategie en participatieplan
2. Maken van een overzicht van de belangrijkste issues van de omgeving, de acties die hierop worden ondernomen en de stand van zaken.

3. Ontwikkelen communicatiekanalen zoals beschreven in de strategie: nieuwsbrieven, lokale media, online participatie (bijvoorbeeld het opzetten van een "Community" met mogelijkheden voor chatsessies- TEDtalks, etc.)
4. Beheren van website en de diverse kanalen

Op dit moment is de communicatiemanager/werkgroep nog niet operationeel. Ten aanzien van communicatie en participatie zijn inmiddels de volgende activiteiten ondernomen:

- Startbijeenkomst 10 oktober
- Startnotitie op de website met mogelijkheid tot reageren. Reacties zijn grotendeels verwerkt in aanpak en onderzoeksvragen
- Voorbereiding brede bijeenkomst 29 november ism bewonersorganisaties
- Gesprekken met Pieter van Geel en bewonersorganisaties, bedrijfsleven, etc.
- Logo en website Proefcasus ontwikkeld

Tevens zal met Eindhoven Airport overlegd worden over het opzetten van een app/online forum en het uitzetten van een brede enquête om thema's en wijze van betrokkenheid op te halen.

## **Bijlage A**

### **Voorlopige groslijst mogelijke maatregelen**

#### Operationele hinderbeperkende maatregelen

- Elektrisch taxiën
- Elektrisch vliegen
- Taxiën op één motor (ipv 2)
- Startprocedures
- Optimaliseren van vertrekroutes
- Baanpreferentie
- Geluidsarme naderingen (CDA)
- Andere naderingsconfiguratie (“reduced flaps”)
- Respite
- Gebruik van wielremmen bij landing
- Start met gereduceerde stuwkracht
- Routeoptimalisatie
- Goedkope slotprijs voor stillere en/of schonere vliegtuigen
- Restricties op vliegtijden
- ATM planning (AMAN, DMAN)
- Fiscalisering brandstof en tickets

#### Technische hinderbeperkende maatregelen

- Retrofitting
- Vlootvernieuwing
- Hybride-elektrische voortstuwing
- Duurzame brandstoffen
- Walstroom en preconditioned air
- Elektrificatie GPU en GSE
- Waterinjectie bij proefdraaien

#### Maatregelen in de omgeving

- Olifantengras
- Woningisolatie