

# Startnotitie en aanpak Proefcasus Eindhoven Airport

Naar een toekomstbestendige en duurzame luchthaven

## Inhoud

1. Inleiding	
1.1 Algemeen	1
1.2 Achtergrond en urgentie	1
1.3 Proefcasus Eindhoven Airport	2
1.4 Doel en beoogde resultaten	3
1.5 Uitgangspunten en randvoorwaarden	4
1.6 Relatie met andere trajecten	5
2. De aanpak	
2.1 De onderwerpen van de Proefcasus	6
2.2 Fasering	10
3. Participatie en communicatie	
3.1 Omgevingsparticipatie	13
3.2 Communicatie	13
4. Rolverdeling en projectorganisatie	
4.1 De organisatie	14
4.2 Planning en Mijlpalen	15
4.3 Aandachtspunten	15
<b>Bijlage</b>	
Inzichten uit de analysefase	16

# 1. Inleiding

## 1.1 Algemeen

In juli 2018 hebben in een bestuurlijk overleg de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie met de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, de omliggende gemeenten en Eindhoven Airport afgesproken te starten met de Proefcasus Eindhoven Airport. De Proefcasus is een vervolg op de in juni 2018 afgeronde analysefase in het kader van het traject "Ontwikkeling Eindhoven Airport na 2019".

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 in een gezonde leefomgeving. Wat zien we als de gewenste ontwikkelrichting voor Eindhoven Airport? En hoe komen we tot een goede balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving?

Deze notitie is de Startnotitie voor de Proefcasus Eindhoven Airport en bevat naast de opdracht en uitgangspunten in hoofdlijnen de aanpak voor de Proefcasus Eindhoven Airport: wat is het doel en beoogd resultaat, op welke onderwerpen heeft de Proefcasus betrekking, hoe wordt het georganiseerd, wat is de planning en op welke wijze wordt de omgeving betrokken?

De Startnotitie is besproken in de Stuurgroep "Eindhoven Airport na 2019" van 17 september 2018 en het Bestuurlijk Overleg van 20 september 2018. Met een publicatie van deze Startnotitie op o.a. de website van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport ([www.samenopdehoogte.nl](http://www.samenopdehoogte.nl)) zal een ieder twee weken in de gelegenheid worden gesteld te reageren op de Startnotitie. Daarnaast zal er voor de omgeving op 10 oktober 2018 een brede informatiebijeenkomst worden georganiseerd.

De Proefcasus staat onder leiding van een onafhankelijke externe Verkenner, de heer Pieter van Geel, en heeft een looptijd tot 1 april 2019.

## 1.2 Achtergrond en urgentie

De huidige vergunning voor civiel medegebruik voor Eindhoven Airport loopt per 31 december 2019 af. Voor de vliegbasis Eindhoven moet met ingang van 1 januari 2020 een nieuwe medegebruiksvergunning aan Eindhoven Airport worden afgegeven, ongeacht de keuze over een eventuele verdere ontwikkeling. De voorbereiding voor een nieuwe medegebruiksvergunning zal in het voorjaar van 2019 worden gestart. Op basis van het huidige

luchthavenbesluit zijn gezien de civiele geluidsruimte maximaal 43.000 vliegtuigbewegingen mogelijk. Dit aantal is ook het maximum dat voor 2019 is vergund en zal naar verwachting ook in dat jaar worden bereikt. *Daarmee ligt de vraag voor, welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 wenselijk en realiseerbaar is.*

In december 2017 is daarom onder regie van het Rijk het traject 'Ontwikkeling Eindhoven Airport na 2019' gestart om stapsgewijs te komen tot een toekomstperspectief voor de luchthaven na 2019. Bij dit gezamenlijke proces zijn de gemeente Eindhoven, de randgemeenten, de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport en de ministeries van Defensie en van Infrastructuur en Waterstaat betrokken. Het Rijk is bevoegd gezag en voert de procesregie.

Als eerste stap in dit traject is een analyse uitgevoerd (een vooronderzoek) van belangrijke aspecten rond de luchthaven. Doel van de analyse is te komen tot een gezamenlijke feitenbasis (zichtjaar 2030). Voor vier verschillende hypothetische scenario's (opklimmend in vliegtuigbewegingen en aantal passagiers) zijn vijf thema's, onder regie van één van de betrokken partijen, nader uitgewerkt.

1. Airport Infrastructuur (Eindhoven Airport)
2. Luchtruim/Luchtzijdige bereikbaarheid (ministerie Infrastructuur en Waterstaat)
3. Economische spin-off (provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport)
4. Leefbaarheid, Milieu en Duurzaamheid (gemeente Eindhoven)
5. Landzijdige bereikbaarheid (provincie Noord-Brabant)

De analysefase heeft een eerste (niet uitputtende) beeld gegeven van enkele belangrijke aandachtspunten en knelpunten. Hoewel geschreven voor de periode 2020 – 2030 leveren ze ook een eerste beeld van de inzichten bij een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport op korte termijn (zie bijlage).

Ook is in het Regeerakkoord 2017 aangekondigd dat er een nieuwe Luchtvaartnota gemaakt wordt waarvan 'slim' en 'duurzaam' kernbegrippen zijn: *"Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegtuigbewegingen werken we aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten".* De Luchtvaartnota zal eind 2019 verschijnen en zal het nationale luchtvaartbeleid voor 2020 – 2050 bevatten. De lange termijn ontwikkeling van Eindhoven Airport maakt hier onderdeel van uit.

### **1.3 Proefcasus Eindhoven Airport**

Na het afronden van de analyse is door de Stuurgroep besloten om een 'proefcasus' uit te voeren. Rijk en regio zien mogelijkheden om de toekomstige besluitvorming over de verdere

ontwikkeling van Eindhoven Airport aan te grijpen voor het uitvoeren van een 'proefcasus' om concreet invulling te kunnen geven aan de transitie naar een slimmere en duurzamere, en meer op kwaliteit gestuurde luchtvaart- en luchthavenontwikkeling.

De Proefcasus moet gebruik makend van de innovatiekracht van de regio en ondersteund door het Rijk, uitwerking geven aan een slimme en duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport op korte (2020-2023) en langere termijn (tot 2030).

De Proefcasus levert primair beslisinformatie op voor de korte termijn ontwikkeling (tot 2023). Daarnaast zal het resultaat tevens concrete inzichten en bouwstenen bevatten voor de lange termijn ontwikkeling na 2023 (tot 2030). Dit is van belang, omdat de besluitvorming over de lange termijnontwikkeling van Eindhoven Airport in combinatie plaats dient te vinden met de verwachte resultaten van de nieuwe luchtvaartnota en de herziening van het luchtruim.

Vanuit het innovatieve karakter dat kenmerkend is voor de economisch snelst groeiende regio van Nederland kan de regio een voorbeeldfunctie vervullen bij het verkennen van mogelijkheden en instrumenten om in de toekomst gericht te kunnen sturen op een kwaliteitsontwikkeling van de luchtvaart, waarbij een gezonde en leefbare omgeving een uitgangspunt is.

Daarin past ook het verkennen en ontwerpen van nieuwe manieren van betrokkenheid van omwonenden en andere partijen bij besluitvorming rondom luchthavens. Een dergelijk korte termijn ontwikkelscenario voor Eindhoven Airport, vormgegeven vanuit de innovatiekracht van de regio zelf, kan als Proefcasus dienen voor de nationale opgave en bij succes hierop een versterkend effect hebben. Korte en lange termijn kunnen op deze wijze verbonden worden.

#### **1.4 Doel en beoogde resultaten**

De Proefcasus moet concreet invulling geven aan de transitie naar een slimmere en duurzamere, en meer op kwaliteit gestuurde luchtvaart- en luchthavenontwikkeling. Hoe kan Eindhoven Airport als een toekomstbestendige en duurzame luchthaven ontwikkeld worden, waarbij er een goede balans is tussen de economische groei en de belasting van de leefomgeving?

Centrale vraag is: welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 is wenselijk en realiseerbaar?

Om bij te kunnen dragen aan de besluitvorming over de ontwikkeling van Eindhoven Airport op de korte termijn (2020-2023) kent de Proefcasus een looptijd van zes maanden, met 1 april als beoogde einddatum. Tegelijkertijd dient de Proefcasus ook de basis te bieden voor de ontwikkeling van de luchthaven op de langere termijn (tot 2030) en voorstellen te doen hoe hierover, ook na 1 april 2019, verder na te denken en invulling aan te geven.

*Beoogde resultaten op 1 april 2019:*

1. Een zo breed mogelijk gedragen advies dat bouwstenen bevat voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot slimme, duurzame en meer op kwaliteit gerichte luchthaven. Het advies geeft aan op welke wijze concreet invulling kan worden gegeven aan de transitie naar een slimme en duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport en welke maatschappelijke randvoorwaarden ingevuld moeten worden om te beoordelen hoe een kwalitatieve ontwikkeling van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport op korte en lange termijn gewenst en haalbaar is. Het advies betreft daarbij de kwaliteit van de participatie, de kwaliteit van de leefomgeving, de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling en de kwaliteit van de luchthaven. Het advies bevat tevens een voorstel voor de vormgeving en implementatie van een permanente overleg- en participatiestructuur met de omgeving bij toekomstige besluitvorming rondom Eindhoven Airport.

2. Een advies dat dient als input voor de totstandkoming van de nieuwe Luchtvaartnota. De proefcasus is daarmee als regionale casus ondersteunend aan de totstandkoming van het nationale luchtvaartbeleid.

3. Indien de resultaten voor het advies onder 1 aanknopingspunten bieden voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport op de korte termijn (tot 2023, dat wil zeggen tot de herziening van het Nederlandse luchtruim is geëffectueerd), wordt daarbij tevens aangegeven of en zo ja onder welke voorwaarden er maatschappelijke draagvlak is voor een (beperkte) groei van het aantal civiele vliegtuigbewegingen. Bij draagvlak voor (beperkte) groei bevat het advies tevens concrete bouwstenen voor het verdere formele besluitvormingsproces. Overigens is groei geen uitgangspunt, maar één van de ontwerp-variabelen.

### **1.5 Uitgangspunten en randvoorwaarden**

Deze Startnotitie gaat uit van de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden voor de Proefcasus:

- De Proefcasus dient tot stand te komen in een open en transparant proces met actieve deelname van en samenwerking met een groot aantal verschillende belanghebbende partijen, zoals omwonenden, bedrijfsleven, belangenorganisaties en kennispartners.
- De Proefcasus beoogt een vernieuwende, energie gevende aanpak op te leveren, waar ook innovatieve werk- en communicatievormen bij horen.
- De Proefcasus heeft slim en duurzaam als de kernbegrippen in de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Een mogelijke (beperkte) groei van de burgerluchtvaart in de periode tot 2023 is één van de ontwerpvariabelen, maar is hiervoor géén uitgangspunt.

- De Proefcasus is ondersteunend aan de nationale trajecten Luchtvaartnota en de herziening van het Nederlandse luchtruim.
- 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.
- Bij de vormgeving van de nieuwe permanente overleg- en participatiestructuur zal gebruik worden gemaakt van de resultaten en ervaringen van de bestaande Uitvoeringstafel.
- De Proefcasus komt niet in de plaats van een formeel besluitvormingstraject, maar moet zorgen voor een steviger en meer gedragen fundament en voorbereiding daarvoor.

### **1.6 Relatie met andere trajecten**

De Proefcasus heeft raakvlakken met diverse trajecten waarmee tijdens de Proefcasus verbinding mee zal worden gezocht. Tegelijkertijd zal ook duidelijk moeten zijn wat de afbakening en de verhouding tussen deze trajecten is. Het gaat dan om o.a. de nieuwe Luchtvaartnota, herziening Luchtruim, Duurzame Luchtvaarttafel, Brainport City, COVM en Uitvoeringstafel Eindhoven Airport.

## 2. De aanpak

### 2.1 De onderwerpen van de Proefcasus

Bij het uitvoeren van de Proefcasus worden in ieder geval de volgende vier kwaliteitsdimensies betrokken:

- Kwaliteit van de participatie
- Kwaliteit van de leefomgeving
- Kwaliteit van de gebiedsontwikkeling
- Kwaliteit van de luchthaven

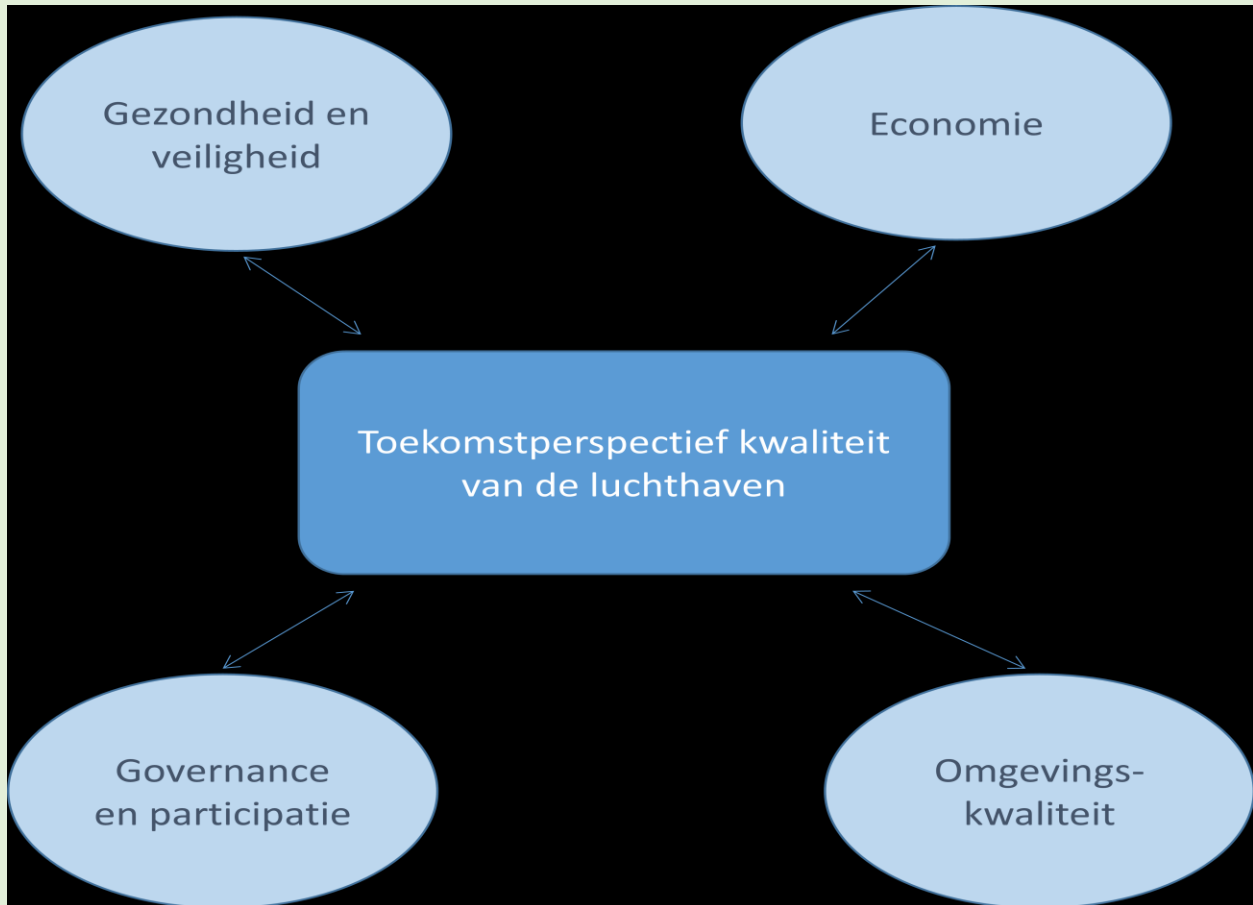
De centrale vraag is: welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 is wenselijk en realiseerbaar? Met andere woorden wat is het perspectief op de toekomstige kwaliteit van de luchthaven Eindhoven Airport?

De kwaliteit van de luchthaven staat daarmee centraal in de Proefcasus. De aspecten die gewenste en mogelijke toekomstige kwaliteit van de luchthaven bepalen zijn:

1. Gezondheid en veiligheid (gezondheidsaspecten zoals geluid en ultrafijnstof, veiligheidsaspecten)
2. Economie (bijdrage van de luchthaven aan de lokale, regionale en nationale economie en vice versa)
3. Omgevingskwaliteit (bijdrage van de luchthaven aan de omgeving, circulair gebruik van grondstoffen en afvalstoffen, inpassing in het landschap, ontsluiting van de luchthaven via de weg en OV, verbinding met scholen, sociale projecten)
4. Governance en participatie (wijze waarop besluiten over ontwikkelingen van de luchthaven worden genomen, betrokkenheid van burgers en andere betrokken partijen)

Voor de uitwerking van het toekomstperspectief op de kwaliteit van de luchthaven zullen deze thema's in vier inhoudelijke werkgroepen worden uitgewerkt. Let wel dit zijn de thema's die op dit moment in vizier zijn. In de eerste fase van de Proefcasus (zie de volgende paragraaf) worden deze thema's nader uitgewerkt waarbij het mogelijk is werkgroepen toe te voegen dan wel samen te voegen.

Schematisch kan dit als volgt worden weergegeven:



De vier werkgroepen leveren input ten aanzien van de centrale vraag met betrekking tot het gewenste kwaliteitsprofiel van Eindhoven Airport en de meerwaarde daarvan voor de duurzame economische ontwikkeling van de regio.

### **Werkgroep Gezondheid en veiligheid**

Opdracht van de werkgroep is om de mogelijkheden te verkennen voor ontwikkeling van Eindhoven Airport als duurzame luchthaven in relatie tot gezondheid en veiligheid. In de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport dient de nadruk niet te liggen op aantallen vliegtuigbewegingen, maar op hinderbeperking. Geluid en luchtkwaliteit (inclusief ultrafijnstof) zijn in ieder geval belangrijke issues.

De luchthaven heeft ook een impact op de (externe) veiligheid van de directe omgeving. De werkgroep heeft ook tot taak om te onderzoeken op welke wijze de veiligheid van de omgeving kan worden geborgd.

De werkgroep onderzoekt:



- wat zijn de belangrijkste issues en opgaven op het terrein van gezondheid en veiligheid, met inbegrip van vergunningverlening. Hierbij kunnen o.a. worden betrokken de rapporten op het gebied van Leefbaarheid, Milieu en Duurzaamheid uit de analysefase, het Manifest van BVM2 en gezondheidsonderzoeken van RIVM en GGD.
- wat is het gewenste ambitieniveau en hoe verhoudt dit zich tot een eventuele groei van de luchthaven?
- welke instrumenten kunnen worden ingezet om deze ambitie te realiseren gezien de issues en opgaven (hierbij een onderscheid makend tussen korte en lange termijn)
  - bijvoorbeeld vlootvernieuwing, routeoptimalisatie, maatregelen om geluidsoverlast en uitstoot te beperken, (NADP1 NADP2 Noise Abatement Departement Procedure);
  - mogelijke samenwerkingsverbanden om te bevorderen dat de trein in plaats van het vliegtuig als voorkeursmodaliteit ingezet kan worden op dichterbij gelegen bestemmingen;
  - nieuwe vormen van security.

### **Werkgroep Economie**

Opdracht van de werkgroep is om de bijdrage te verkennen van de ontwikkeling van Eindhoven Airport aan de lokale, regionale en nationale economie. Eindhoven Airport is in tien jaar tijd drie keer zo groot geworden in termen van het aantal passagiers en ruim verdubbeld in het aantal vliegtuigbewegingen. Het economisch belang van Eindhoven Airport betreft de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die samenhangt met de activiteiten die rechtstreeks verband houden met de (civiele) luchthaven activiteiten, daarnaast zijn er indirecte effecten die samenhangen met toeleverende bedrijven en instellingen (zoals schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.), ook kan er sprake zijn van aanvullende bestedingen van passagiers in de directe omgeving of elders in Nederland en effecten op het vestigingsklimaat in de regio of op de productiviteit van bedrijven in de regio.

De ontwikkeling van Eindhoven Airport moet ten dienste staan van de economische ontwikkeling van de regio en in nationaal perspectief bijdragen aan de nationale beleidsopgave. Voor het sturen op kwaliteit is het van belang dat bestemmingen worden aangeboden waarnaar in het bredere verzorgingsgebied van de luchthaven de meeste vraag bestaat.

De werkgroep heeft tot opdracht om:

- het reeds beschikbare onderzoeksmateriaal te inventariseren;
- te onderzoeken of er een gedeelde ambitie kan worden geformuleerd ten aanzien van de bijdrage van de luchthaven aan de economie (lokaal, regionaal en nationaal);
- te verkennen op welke wijze deze bijdrage op een duurzame manier kan worden gerealiseerd:
  - zijn er instrumenten of kunnen deze ontwikkeld worden, om (enige mate van) invloed te kunnen uitoefenen op een meer op kwaliteit gestuurde ontwikkeling

van het bestemmingsnetwerk, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van stimuleringsmaatregelen en tariefbeleid?

- in samenwerking met regionale en provinciale partijen in de vrijetijdsector mogelijkheden te verkennen om gerichte stimuleringsmaatregelen in te zetten om de regio aantrekkelijk te maken voor de inkomende reiziger.
- op welke termijn mogelijke nieuwe instrumenten kunnen worden ingevoerd zodat de luchthaven ze als sturingsinstrument daadwerkelijk kan inzetten?

### **Werkgroep Omgevingskwaliteit**

De luchthaven is geen op zichzelf staande entiteit maar is verknoopt met de verschillende functies in het gebied (bijvoorbeeld: bedrijven, aanwezigheid van voorzieningen, bereikbaarheid). Deze werkgroep heeft tot opdracht om de (gewenste) relatie tussen Eindhoven Airport en de kwaliteit van de omgeving in beeld te brengen. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn duurzaamheid van de luchthaven zelf (energievoorziening, circulair gebruik van grond- en afvalstoffen), de inpassing van de luchthaven in het landschap, bijdrage aan de gewenste gebiedsontwikkeling, ontsluiting van de luchthaven via de weg en het openbaar vervoer. Daarnaast kan Eindhoven Airport ook een maatschappelijke bijdrage leveren door verbinding te leggen met universiteiten, hogescholen, innovatieve bedrijven, maatschappelijke instellingen en dergelijke. Ook dit sociale aspect behoort tot deze werkgroep,

De werkgroep:

- komt tot een afbakening van het begrip omgevingskwaliteit en inventariseert de belangrijkste issues en opgaven in relatie hiertoe
- formuleert het gewenste ambitieniveau;
- onderzoekt op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven en welke instrumenten daartoe voorhanden zijn. Waarbij in ieder geval wordt betrokken:
  - voetprint van de luchthaven
  - ontsluiting van de luchthaven
  - toegevoegde waarde van de luchthaven aan de omgeving (landschap, gebiedsontwikkeling, maatschappelijk)

### **Werkgroep Governance en Participatie**

Deze werkgroep verkent (innovatieve) manieren van betrokkenheid van omwonenden en andere partijen bij besluitvorming rondom Eindhoven Airport. Hoe kan Eindhoven Airport en de omgeving structureel een goede dialoog met elkaar hebben? De werkgroep heeft tot opdracht om in gezamenlijkheid een structuur/governance te ontwikkelen waarbij de omgeving op een passende manier wordt betrokken bij toekomstige vraagstukken rond de luchthaven.

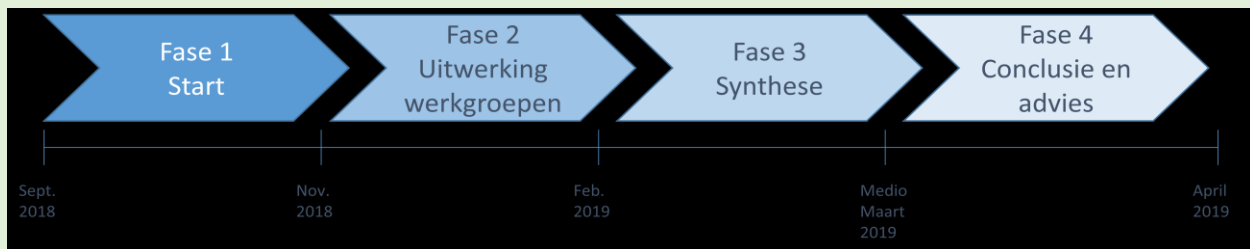
De werkgroep onderzoekt daarbij:

- Welke partijen moeten bij toekomstig overleg worden betrokken?
- Welke participatiemodellen?

- Hoe omwonenden aankijken tegen de wijze waarop zij tot heden zijn betrokken? Wat werkt goed en wat minder?
- Hoe omwonenden betrokken willen worden bij de luchthaven en welke onderwerpen zijn daarbij van het meeste belang zijn (hinderbeperking, leefbaarheid, luchtkwaliteit, CO2 emissies, bestedingen leefbaarheidsfonds)
- Hoe de verschillende verantwoordelijkheden zijn of kunnen worden belegd?

## 2.2 Fasering

De Proefcasus valt in hoofdlijnen uiteen in 4 fases:



Gedurende alle fases is participatie een belangrijk onderdeel.

In de Startnotitie wordt gekozen voor een aanpak die na afronding van een fase verder zal worden verfijnd. De fases 2 t/m 4 zijn daarom in hoofdlijnen beschreven.

### Fase 1: Start

Deze fase loopt van eind september tot eind oktober. De activiteiten in deze fase zijn:

- Concretisering aanpak en opdrachtbeschrijving werkgroepen
- Formuleren concrete eindproducten
- Bemensing en inrichting werkgroepen
- Opstellen procesontwerp
- Startbijeenkomst regio
- Gespreksronde van Verkenner

In deze fase wordt de aanpak verder geconcretiseerd. Hierbij wordt ook de omgeving betrokken door via de website van de Uitvoeringstafel eenieder twee weken in de gelegenheid te stellen te reageren op de Startnotitie. Via de lokale media zal dit worden aangekondigd.

Er wordt een procesontwerp opgesteld dat borgt dat de activiteiten van de verschillende werkgroepen in samenhang en volgens dezelfde uitgangspunten plaatsvindt.

In oktober wordt een startbijeenkomst georganiseerd voor de Proefcasus. Tijdens deze bijeenkomst worden de aanwezigen door de Verkenner geïnformeerd over het proces en de uitgangspunten die het kader vormen voor de Proefcasus.

In deze fase vinden tevens de eerste gesprekken plaats met overheden (ambtelijk en bestuurlijk), gebruikers luchthaven, experts en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en omwonenden. Deze gesprekken en bijeenkomsten dienen om de huidige situatie in beeld te brengen en welke vragen, dilemma's en uitdagingen daarbij horen. Naast het ophalen van informatie en verwachtingen en belangen van partijen zullen tevens eerste reële en uitvoerbare toekomstbeelden worden verkend.

Deze fase ziet tevens op de inrichting van de werkgroepen en het aanscherpen van de producten die deze werkgroepen moeten opleveren. De werkgroepen worden aangestuurd door de programmaleider en bestaan uit een klein aantal mensen met specifieke deskundigheid op het onderwerp aangevuld met direct betrokkenen uit de regio. Voor iedere werkgroep worden de onderzoeksvragen in samenspraak met betrokken geconcretiseerd, reeds bestaand onderzoeksmateriaal wordt geïnventariseerd en geanalyseerd en in een participatief proces met betrokkenen wordt een antwoord geformuleerd op de onderzoeksvragen. Hiervoor kan ook gebruik worden gemaakt van experts op specifieke gebieden die in diverse bijeenkomsten input leveren, dit kan online bijvoorbeeld in een live-chat of door middel van een Ted-talk.

### **Fase 2: Uitwerking in werkgroepen**

Deze fase loopt van november 2018 tot en met januari 2019

Activiteiten in deze fase:

- Uitwerking in werkgroepen, participatie
- Doorloop gespreksronde Verkenner

### **Fase 3: Synthese**

Deze fase loopt van januari 2019 tot medio maart 2019

In deze fase komen de resultaten van fase 1 en 2 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.

In de dialoogtafels met de omgeving zal de Verkenner het gesprek voeren over de resultaten van fase 1 en 2 en daarmee de bouwstenen voor het advies. Het doel van de dialoogtafels is bouwen aan draagvlak.

### **Fase 4: Conclusie en advies**

Deze fase loopt van medio maart 2019 tot 1 april 2019

In deze fase worden conclusies getrokken en wordt 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.

## **3. Participatie en communicatie**

### **3.1 Omgevingsparticipatie**

Om tot een advies over de ontwikkelrichting van Eindhoven Airport te komen wordt in de Proefcasus stevig ingezet op brede betrokkenheid van de omgeving: omwonenden en belangenorganisaties, bedrijfsleven en overheden. De Proefcasus zal op een vernieuwende manier de verbinding zoeken met de omgeving. De omgeving wordt uitgenodigd om mee te denken en mee te werken aan de Proefcasus.

Samen denken over de gewenste ontwikkeling van Eindhoven Airport. Een nieuw denkkader is nodig om de blik te veranderen van denken vanuit louter groei naar denken over hoe creëren we samen een betere leefomgeving? De Proefcasus zal een breed participatief proces zijn waaraan de omgeving kan deelnemen. Dat zal bijvoorbeeld gebeuren in discussiegroepen, ontwerpessies, interviews, denktanks en online chatsessies. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de kennis die beschikbaar is in de omgeving zoals bij de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport, Beraad Vlieg hinder Moet Minder (BVM2), de dorps- en wijkraden en bewonersorganisaties van omliggende woongebieden (waaronder Wintelre, Oerle, Acht, Koekoeksbos), het bedrijfsleven, natuur- en milieuorganisaties, etc.

In het proces zullen vorm, timing, locatie en communicatie over de participatie nader worden uitgewerkt en afgestemd met de omgeving. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt in de verschillende participatierollen (informereren, meedenken, meewerken en meebeslissen).

### **3.2 Communicatie**

Als onderdeel van de participatie zal tijdens de Proefcasus actief worden gecommuniceerd. Dat zal gebeuren via verschillende kanalen zoals webpagina's, nieuwsbrieven en lokale media. Een werkgroep communicatie zal worden ingericht die een communicatiestrategie zal opstellen: hoe bereiken we een groot deel van de omgeving, wie willen we bereiken, hoe kunnen ze reageren, hoe blijven we in contact en wat willen we uiteindelijk bereiken? De werkgroep draagt zorg voor de benodigde instrumenten en middelen.

Naast het mogelijk maken om via de website de voortgang van de Proefcasus te volgen, zal in de communicatiestrategie worden meegenomen in hoeverre online participatie aan de Proefcasus haalbaar is door bijvoorbeeld het opzetten van een "Community", om zo ervaringen op te doen om een structureel dialoog (offline en online) te bereiken met de omgeving. Hiervoor zal een beroep worden gedaan op kennis en spelers uit de brainport regio.

## 4. Rolverdeling en organisatie

### 4.1 De organisatie

Voor de Proefcasus is een bestuurlijke Verkenner aangesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. 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 omringende gemeenten, Eindhoven Airport en de ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat) over de voortgang en de kwaliteit. Deze Stuurgroep fungeert als een klankbordgroep voor de Verkenner.

#### *Proefcasusteam*

Voor de ondersteuning van de bestuurlijke Verkenner wordt een team samengesteld (Proefcasusteam). Dit team zal bestaan uit een ervaren programmaleider van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een projectsecretaris, een secretariaat, een communicatiemanager (die de werkgroep communicatie aanstuurt) en een procesmanager. Het Proefcasusteam zal tevens de werkgroepen ondersteunen. De kosten van de ondersteuning worden gedragen door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

#### *De werkgroepen*

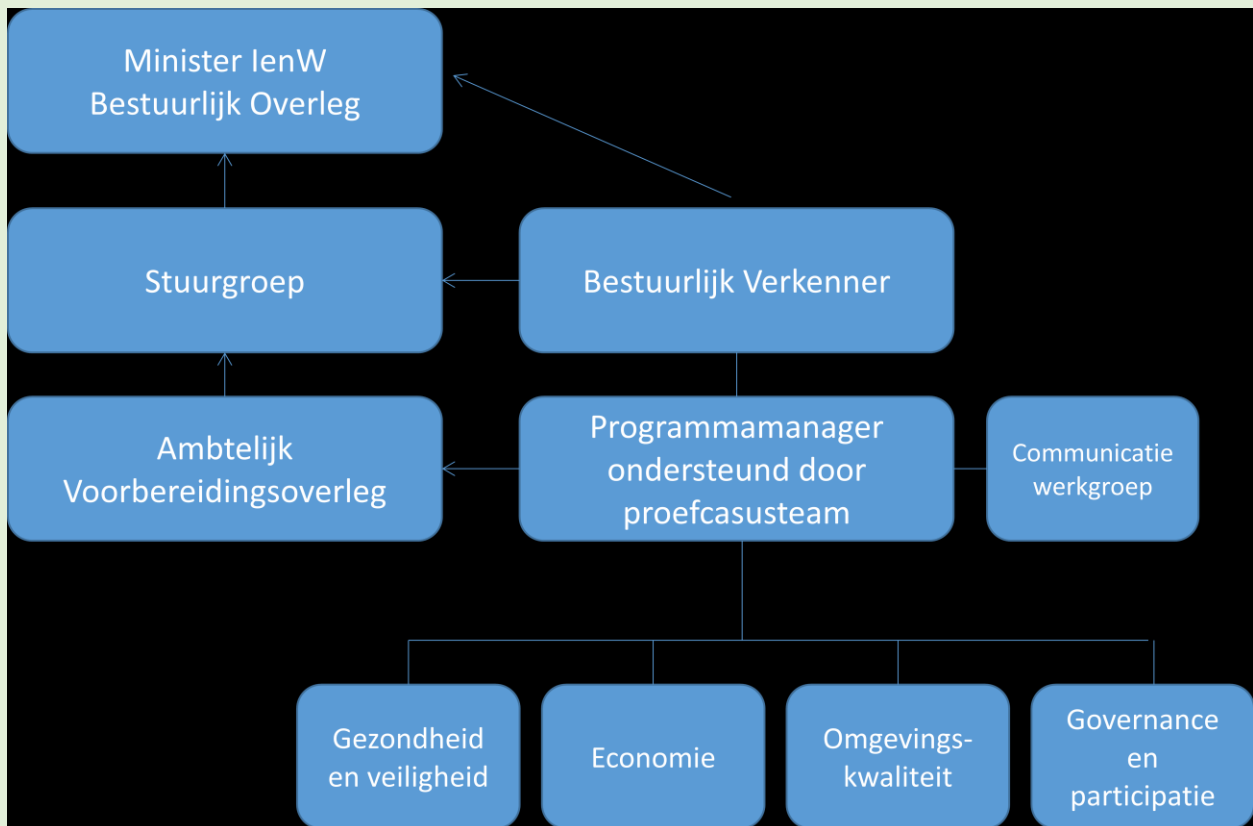
De werkgroepen zullen aangestuurd worden door de programmaleider van het Proefcasusteam. De vier werkgroepen bestaan uit een klein aantal mensen met specifieke deskundigheid op het onderwerp aangevuld met direct betrokkenen uit de regio. Bij de regio zal uitgevraagd worden welke deskundigheid beschikbaar is en zitting wil en kan nemen in de werkgroep. De werkgroepen zoeken actief afstemming met en input van de omgeving door discussiebijeenkomsten, gesprekken en de inzet van andere communicatie-instrumenten. De samenhang van activiteiten tussen de verschillende werkgroepen wordt geborgd door het opstellen van een procesontwerp. Ter ondersteuning van de werkgroepen kunnen experts op een specifiek onderwerp worden ingezet om de discussie te verrijken.

#### *Werkgroep communicatie*

Een werkgroep communicatie zal worden samengesteld uit communicatiedeskundigen van de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven en omliggende gemeenten. Eindhoven Airport en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De werkgroep stelt een communicatieplan op waarin aandacht wordt besteed aan communicatiewijzen die afgestemd zijn op de verschillende doelgroepen in de omgeving en de werkwijze in de Proefcasus. Het community-team zal onderdeel zijn van de werkgroep. De werkgroep wordt aangestuurd door de communicatiemanager in het Proefcasusteam.

### Ambtelijk voorbereidingsoverleg

Het Proefcasusteam zal periodiek overleg voeren met de ambtelijke vertegenwoordigers van de leden van de Stuurgroep over de voortgang van de Proefcasus.



### 4.2 Planning en mijlpalen

De planning gaat uit van een doorlooptijd van ca. 6 maanden. Start van de werkzaamheden is in oktober 2018 en afronding op 1 april 2019. De planning van de verschillende fases is benoemd in paragraaf 2.3. Een verdere uitwerking zal in de eerste fase worden gemaakt.

### 4.3 Aandachtspunten

Er is een spanning tussen de planning en de ambitie tot een zorgvuldig en participatief proces met de omgeving t.b.v. het verkrijgen van draagvlak. Behalve de omwonenden, bedrijven en maatschappelijke organisaties zijn ook ca. 17 gemeenten en de provincie betrokken met hun eigen besluitvormingstrajecten. In het proces zal nadrukkelijk aandacht zijn voor deze spanning. De provincie en de betrokken gemeenten vertegenwoordigd in de Stuurgroep werken een voorstel uit hoe zij hun Raden en Provinciale Staten betrekken in het proces.



## **Bijlage**

### **Inzichten uit de analysefase**

Hoewel geschreven voor de periode 2020 – 2030 leveren de resultaten van de analysefase ook inzichten bij een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport op korte termijn.

#### *Airport Infrastructuur*

Bij alle onderzochte groeiscenario's past tot 2030 de uitbreiding van benodigde airport-faciliteiten binnen de huidige grenzen van het luchthaventerrein. Er is bijvoorbeeld geen sprake van verlenging van of een nieuwe start-landingsbaan. Het huidige luchthaventerrein is als geheel groot genoeg om naast de militaire activiteiten, groei van het civiele verkeer te accommoderen.

Wel is voor een uitbreiding van de benodigde civiele faciliteiten (zoals vliegtuig-opstelplaatsen, parallelle taxibaan, uitbreiding passagiers terminal, brandstof hydranten systeem, etc.) aanpassing nodig van de huidige grens tussen het militaire en civiele terrein. Hiervoor is overeenstemming met Defensie noodzakelijk.

#### *QuickScan luchtruim*

Uit de "QuickScan luchtruim Eindhoven" blijkt dat vooruitlopend op de herziening van het luchtruim een beperkte toename van het aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport mogelijk is, mits de reeds bestaande capaciteitsknelpunten, die al optreden bij de vergunde 43.000 vliegtuigbewegingen, zijn opgelost. Door CLSK en LVNL zijn reeds geplande oplossingsrichtingen voorzien tot 2023 waarmee deze knelpunten kunnen worden verholpen.

#### *Economische spin-off*

Uit het onderzoek "Eindhoven Airport 2020-2030: marktvrage en economische spin-off" blijkt dat Eindhoven Airport bijdraagt aan het vestigingsklimaat van de regio, productiviteit van bedrijven en werkgelegenheid. Er is voldoende marktvrage om een ontwikkeling op korte termijn te accommoderen. Een mogelijke capaciteit restrictie op Schiphol kan leiden tot extra vrage.

#### *Leefbaarheid, Milieu en Duurzaamheid*

In de analysefase is een tweetal verkennende onderzoeken uitgevoerd naar de effecten op emissies en geluid bij een variatie in het aantal civiele vliegtuigbewegingen. Voor CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> is het algemene beeld dat een toename in het aantal vliegtuigbewegingen leidt tot een toename in emissies van luchtzijdig en landzijdig transport. Door technologische ontwikkeling (of grotere/kleinere vliegtuigen) zal de uitstoot van NO<sub>x</sub> en CO<sub>2</sub> niet geheel evenredig toe- of afnemen met het aantal vliegtuigbewegingen. Van invloed is de gemiddelde snelheid waarmee de wereldwijde vliegtuigvloot zich vernieuwt en in hoeverre vernieuwing van de vloot op Eindhoven Airport versneld plaatsvindt. Doordat de grootste effecten hiervan na 2023 verwacht worden zal een toename in het aantal vliegtuigbewegingen op de korte termijn leiden tot meer emissies, om vervolgens te dalen in de periode 2023 – 2030. Voor geluid geldt een vergelijkbaar mechanisme.

#### *Landzijdige bereikbaarheid*

In het themarapport landzijdige bereikbaarheid zijn de hypothetische effecten op de autobereikbaarheid (wegennet, parkeren) en bereikbaarheid per (H)OV verkend. Alleen bij de zeer hoge onderzoeksscenario's ontstaat er verslechtering in bereikbaarheid. Interpolatie van deze uitkomsten voor een korte termijn is lastig vanwege de complexiteit. E.e.a. moet worden bezien in samenhang met autonome groei van het autoverkeer op de kortere termijn en de huidige MIRT-afspraken voor HOV 3.