

Eindhoven Airport, rondetafelgesprek Luchtvaartnota, position paper, 23 september 2015

Aldersadvies fase twee

In 2010 is het Aldersadvies met betrekking tot Eindhoven Airport opgeleverd. Hierin worden de contouren geschetst voor een ontwikkeling van de luchthaven in twee fases (fase 1 tot en met 2015, fase 2 2016 – 2020) tot een maximum van ongeveer 43 duizend vliegbewegingen. Tevens is er veel aandacht gevraagd voor hinderbeperkende maatregelen en duurzaamheid. Het luchthavenbesluit, welke zowel de eerste als de tweede fase mogelijk maakt, is in november 2014 van kracht geworden. De ontwikkeling van Eindhoven Airport staat natuurlijk niet op zichzelf. Door te focussen op het Europese point-to-point verkeer worden enerzijds de ambities van de Brainportregio ondersteund en de regionale markt vraag bediend, maar anderzijds wordt ook de vraag naar point-to-point (niet-mainportgebonden) verkeer op Schiphol ontlast waardoor Schiphol in staat blijft te excelleren in het mainportgebonden verkeer. De Brainportregio, oftewel Zuidoost-Nederland, creëert veel vraag naar vliegverkeer, zowel voor zakelijke als voor vrijetijdsoeleinden, door de sterke economische activiteit en de verstedelijking van het gebied met veel mensen (waaronder een groot aantal kenniswerkers).

Onlangs is de eerste fase van de luchthavenontwikkeling geëvalueerd. Voor een uitgebreide rapportage wordt verwezen naar het onlangs aan de staatssecretaris aangeboden advies van de heer Alders met betrekking tot de evaluatie-uitkomsten en de tweede fase. Eindhoven Airport is trots op het feit dat alle afspraken omtrent hinderbeperking, duurzaamheid en kwaliteit van het bestemmingspakket in de eerste fase op tijd en volgens afspraak zijn afgerond. Aandacht voor leefbaarheid, duurzaamheid en hinderbeperking is echter niet iets eenmaligs maar een continu proces waar de luchthaven zich ten volle voor inzet. Daarom zijn voor de tweede fase over verdere hinderbeperking nieuwe afspraken gemaakt, rekening houdend met de noodzakelijke randvoorwaarden voor een verantwoorde bedrijfseconomische ontwikkeling van de luchtvaartmaatschappijen (waaronder de openstelling). Na meer dan een jaar van intensief overleg en onderzoek in de zogenaamde “innovatieve werkgroep hinderbeperking” met omwonenden, regiogemeenten en Eindhoven Airport, zijn in het advies de uiterste randen in de exploitatiemogelijkheden opgezocht om de omwonenden tegemoet te komen. De businesscase van de *home carrier* en luchthaven worden hiermee tot het uiterste uitgedaagd maar de eerder afgesproken ambities (ontwikkeling met 25 duizend vliegbewegingen extra op een duurzame manier met oog voor de omgeving) met Rijk en Regio blijven haalbaar. Meer specifiek op het gebied van hinderbeperking is afgesproken dat in de tweede fase opnieuw aandacht zal worden besteed aan optimalisatie van de vliegroutes, waaronder vliegroute 1b. In deze aanpak zal ook worden nagegaan in hoeverre internationale afspraken (met België) kunnen bijdragen aan een verdere verbetering van de route. Op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en innovatie is afgesproken dat in samenwerking met alle stakeholders gewerkt zal worden aan een ‘innovatieve roadmap’ met acties, waarbij wordt ingezet op een continu proces om de ambitie inhoud te geven met maatregelen op de korte, middellange en lange termijn.

Eindhoven Airport wordt met de gevonden balans in het advies binnen de sector als één van de Europese koplopers gezien op het gebied van hinderbeperking en duurzaamheid. Eindhoven Airport ziet ernaar uit samen met de nationale en regionale belanghebbende partijen, waaronder de omwonenden, de uitvoer van het Aldersadvies ter hand te nemen.

Bereikbaarheid via de weg

Er zijn tussen Rijk, Regio en Eindhoven Airport goede afspraken gemaakt over een verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven via de weg. De zogenaamde “challenge variant” wordt concreet voorbereid. Deze variant is tot stand gekomen in overleg met milieu- en landschapsorganisaties. Dit betekent een verbetering van de bereikbaarheid via de A58 en de A2. Ook het omliggende wegennet en het buitengebied (inclusief P’s) van Eindhoven Airport worden hierop afgestemd. De planning is om voor 2020 de plannen te hebben uitgevoerd. Wij vragen met klem alle partijen om scherp te blijven op de voortgang van planvorming en uitvoering en op planning te blijven. Vertraging zou langere reistijden en een slechte doorstroming op het omliggende bedrijventerrein betekenen. Zowel voor milieu als economie een onwenselijke situatie.

Bereikbaarheid middels het openbaar vervoer/trein

Eindhoven Airport is een groot voorstander van een spoedige verbetering van de bereikbaarheid met de trein. Dit zou een verbetering betekenen in de passagierstevredenheid en een duurzaam alternatief bieden voor de auto. De huidige bereikbaarheid met de trein is onder de maat. De luchthaven heeft op dit moment ruim 4 miljoen passagiers per jaar, groeit binnen enkele jaren naar 5,5 miljoen passagiers per jaar en ontvangt jaarlijks naar schatting tussen de 2 en 3 miljoen overige bezoekers waaronder wegbrengers, ophalers, werknemers, leveranciers etc. In een modern land als Nederland hoort een dergelijke publiekaantrekkende locatie veel beter ontsloten te zijn met de trein dan in de huidige situatie (busdienst tussen Eindhoven centraal station – Eindhoven Airport terminal). Eindhoven Airport roept partijen op om serieus te werken aan een betere bereikbaarheid van de luchthaven met de trein. Op korte afstand van de luchthaven, in Eindhoven-Noord, ligt aan de bestaande spoorverbinding tussen Eindhoven en Den Bosch een uitstekende locatie voor een nieuw station Eindhoven Airport. Dit station zal bovendien een functie kennen voor Eindhoven-Noord/Brainport City, waaronder de bedrijventerreinen GDC, Flight Forum, Eindhoven Airport en de toekomstige Brainport Innovatie Campus. Waarom wachten?
