

Informatiebrief Evaluatie Luchthaven Eindhoven Overleg

13 oktober 2025

Tijdens het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) van 2 oktober jl. is de evaluatie naar het functioneren van het LEO opgeleverd. Over deze evaluatie bent u eerder geïnformeerd via een raadsinformatiebrief van het college. Om u als raads- en commissieleden van de gemeenten in de luchthaven Eindhoven regio op de hoogte te houden van de voortgang en uitkomsten van de evaluatie sturen wij u nu deze informatiebrief met als bijlage het evaluatierapport met de bevindingen van adviesbureau BMC.

Aanleiding

Naar aanleiding van het advies ‘Opnieuw Verbonden’ van Pieter van Geel is er op 1 september 2020 – naast de al langer bestaande COVM voor de militaire luchtmachtbasis – een overlegstructuur voor het civiele vliegverkeer opgericht waarmee alle belanghebbenden worden betrokken bij de ontwikkeling van de luchthaven. De twee overlegstructuren zijn in 2022 formeel samengevoegd tot het LEO. Het LEO is de plek waar ontwikkelingen worden besproken over Eindhoven Airport (civiel) en de Vliegbasis Eindhoven (militair). Ook kan de onafhankelijk voorzitter advies uitbrengen aan de ministeries over relevante onderwerpen.

In het advies van Van Geel is ook de aanbeveling gedaan om de wijze van samenwerken regelmatig te evalueren. Eind vorig jaar is er door de betrokken bestuurlijke partijen (ministeries, gemeenten en provincie) de opdracht gegeven om het functioneren van het LEO te evalueren. Uiteindelijk is adviesbureau BMC geselecteerd om deze opdracht uit te voeren.

De evaluatie

De evaluatie had zowel een inhoudelijke als procesmatige kant:

- Aan de hand van de **inhoudelijke kant** van de evaluatie is onderzocht wat het LEO de afgelopen jaren heeft weten te realiseren. In het advies ‘Opnieuw Verbonden’ zijn 31 aanbevelingen gedaan hoe de balans tussen de luchtvaartsector en de leefomgeving kan worden hervonden. Per aanbeveling is de stand van zaken in kaart gebracht.
- Het is belangrijk te onderzoeken hoe we binnen het LEO met elkaar samenwerken. Voor deze **procesmatige kant** van de evaluatie is onder andere gekeken naar de vorm van het LEO, de vertegenwoordiging van verschillende belangen en ondersteuning van het LEO door de stichting Samen op de hoogte.

Conclusie

Adviesbureau BMC heeft voor de evaluatie alle betrokken partijen geïnterviewd en met bureauonderzoek alle relevante informatie bestudeerd. Op basis van deze bevindingen heeft BMC conclusies getrokken en aanbevelingen opgesteld. De evaluatie laat zien dat vrijwel alle partijen de meerwaarde van het LEO zien en onderschrijven. Het is de plek om elkaar te ontmoeten en contacten te leggen. Voor omwonenden is het LEO dé plek om hun zorgen kenbaar te maken en mee te denken over oplossingen. Daar staat tegenover dat de netwerkstructuur van het LEO zich niet optimaal verhoudt tot de normale bestuurlijke processen met duidelijke juridische kaders en verantwoordelijkheden.

Er is de afgelopen jaren al het nodige bereikt, zo oordeelt BMC. Bij een analyse van de 31 aanbevelingen uit ‘Opnieuw verbonden’ concludeert BMC dat er 13 zijn afgerond, eveneens 13 in uitvoering zijn en 5 niet zijn behaald of gestart. Om ervoor te zorgen dat het LEO de komende jaren gericht blijft op het boeken van resultaten en niet verzand in discussies, doet BMC in het eindrapport een viertal aanbevelingen:

1. Herijk (of stel bij) de agenda van het LEO om de motivatie te versterken:
 - a. Herijk de openstaande aanbevelingen uit het adviesrapport ‘Opnieuw Verbonden van Pieter van Geel, die niet SMART geformuleerd zijn.
 - b. Ontwikkel een nieuwe toekomstvisie en jaaragenda voor de periode na 2030.
2. Hervorm de overlegstructuur voor een betere organisatie:
 - a. Maak de rollen en taken van de leden duidelijk en vervang het presidium door gezamenlijke agendavoorbereiding.
 - b. Versterk het resultaatgerichte karakter van het formele vergadering (het avondprogramma van het LEO).
3. Vergroot de expliciete aandacht voor de interactie tussen de leden:
 - a. Werk aan de onderlinge relaties en een gedeelde kennisbasis.
 - b. Beperk de zittingsduur van de leden.
4. Verbeter de realisatie door accent te leggen op de toegevoegde waarde van het LEO:
 - a. Hervorm de werkgroepen naar tijdelijke projectgroepen.
 - b. Communiceer over resultaten en de meerwaarde van het LEO.

Vervolg

Tijdens het LEO van 2 oktober heeft BMC haar bevindingen gepresenteerd aan de leden van het LEO en andere geïnteresseerden. Ook is toen het vervolgproces besproken. Het vervolg bestaat uit drie sporen die zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Onderdeel	Beschrijving
Organisatorische aanbevelingen	Uitgewerkt voorstel vanuit de voorzitter en secretaris met de aanbevelingen van organisatorische aard voor het LEO van 4 december 2025.
Inhoud (tot 2030)	In het advies ‘Opnieuw Verbonden’ staat het doel van 30% geluidsreductie in 2030 ten opzichte van 2019 opgenomen. De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie hebben voorgesteld om, bij het uitblijven van een nieuw Luchthavenbesluit, dit doel uit te werken met de medegebruiksvergunning. Dit vraagt de nodige uitwerking en hier wordt het LEO (en meer specifiek de werkgroep geluid) bij betrokken. Daarnaast worden de nog openstaande aanbevelingen uit ‘Opnieuw verbonden’ SMART gemaakt.
Inhoud (na 2030)	We ontwikkelen een nieuwe toekomstvisie en agenda voor de periode na 2030. Hierbij sluiten we aan bij de systematiek die in ‘Opnieuw Verbonden’ is beschreven over het sturingsmodel geluid. Deze stap heeft samenhang met het traject van gemeenten en provincie om de meerwaarde van de luchthaven voor de regio te bepalen.

Staf Depla

Jelle van den Corput

Voorzitter LEO

Secretaris LEO

Bijlage

- Eindrapport Evaluatie Luchthaven Eindhoven Overleg – Opwaarts!



Opwaarts!

Evaluatie Luchthaven Eindhoven Overleg

22 september 2025

Rapport
Overleg Rijk Regio
Eindhoven Airport

Classificatie
Vertrouwelijk

Projectnummer
P0051332

Inhoudsopgave

Kernboodschap	1
Hoofdstuk 1 Aanleiding, vraag en aanpak	5
1.1 Aanleiding = het LEO is 5 jaar	5
1.2 Doel is het functioneren van het LEO	5
1.3 Onderzoeksaanpak	6
1.4 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Het LEO: oorsprong, doelen, functies en structuur	8
2.1 De oorsprong en hoofddoelstellingen van het LEO	8
2.2 De vijf functies van het LEO	9
2.3 De structuur van het LEO	9
Hoofdstuk 3 Bevindingen per kwadrant	10
3.1 Motivatie: verlies aan waarde en werking	10
3.2 Resultaten: die zijn er! Welke ook alweer?	12
3.3 Interactie: Brabants, maar wel steeds stroever	15
3.4 Organisatie: structuur verbeterd en tekort aan hulpbronnen	17
3.5 Reflectie BMC	19
Hoofdstuk 4 Bevindingen inzake de aanbevelingen Van Geel	20
4.1 Grote waardering voor het Van Geel traject	20
4.2 Flink op dreef	21
4.3 Reflectie BMC	23
Hoofdstuk 5 Bevindingen over wettelijke bepalingen (COVM & CRO)	24
5.1 Adviserende rol en thematische reikwijdte van het LEO	24
5.2 Reflectie BMC	25
Hoofdstuk 6 Bevindingen inzake agenda en veranderde tijden	26
6.1 Thematische verbreding: gezondheid, leef- en luchtkwaliteit	27
6.2 Verbinding met toekomstvisie en lange termijn	27
6.3 Betrekken van nieuwe internationale relaties	27
6.4 Reflectie BMC	28
Hoofdstuk 7 Conclusies	29
7.1 Doel en kijkglas	29
7.2 Functioneren overleg: effectieve netwerksamenwerking en professionele aanpak	30
7.3 Status van de aanbevelingen	32
7.4 Voldoet aan vrijwel alle wettelijke bepalingen	33
7.5 Niet in 'Opnieuw verbonden': relevante nieuwe inzichten en vooruitzichten	33
Hoofdstuk 8 BMC-aanbevelingen	34
8.1 Introductie - het LEO-netwerk in relatie tot de bevoegde gezagen	34
8.2 Herijk de agenda van het LEO	35
8.3 Hervorm de overlegstructuur	37
8.4 Vergroot de expliciete aandacht voor de interactie tussen leden	39
8.5 Verbeter de realisatie door accent op de toegevoegde waarde van het LEO	41

Bijlage 1 Overzicht geraadpleegde documenten	43
Bijlage 2 Overzicht interviewees	49
Bijlage 3 Het functioneren van het LEO	51
Bijlage 4 Status aanbevelingen adviesrapport Van Geel	69
Bijlage 5 Overzicht taakomschrijving en chronologische reconstructie werkgroepen 2020 - 2025	80
Bijlage 6 Wettelijke conformiteit COVM-functie LEO	96

Dit document (inclusief eventuele bijlagen) is opgesteld door BMC en de (auteurs)rechten met betrekking tot de inhoud en het format van dit document berusten bij BMC. Dit document is uitsluitend bedoeld voor gebruik door de opdrachtgever en mag niet worden gepubliceerd of aan anderen ter beschikking worden gesteld zonder uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van BMC.

Kernboodschap

De kracht van het LEO

Opwaarts!: Symbool voor het verlangen om verder te bouwen op wat al is bereikt. Om de goede dingen te behouden en met gerichte aanpassingen nog verder te komen.

Dit document presenteert de bevindingen en aanbevelingen van de door BMC uitgevoerde evaluatie van het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO), in opdracht van het Overleg Rijk Regio Eindhoven Airport (ORREA). De afgelopen maanden hadden we het voorrecht om van dichtbij te observeren hoe de overheid, private sector, maatschappelijke organisaties en burgers samenkomen rond een complex en gevoelig dossier: het gebruik en de ontwikkeling van Luchthaven Eindhoven en de brede waaier aan thema's die daarmee samenhangen. In openhartige gesprekken met bestuurders, ambtenaren, professionals en omwonenden - stuk voor stuk deskundig en betrokken bij het publieke belang - ontvouwde zich een rijk en gelaagd beeld van het overleg.

Wat ons daarbij in het bijzonder opviel, is de veelzijdige kracht van het LEO. Die kracht rust op een stevig fundament dat werd gelegd tijdens het Van Geel-traject, en komt tot uiting in een sterk netwerk, een professionele organisatie, het hoge kennisniveau van de deelnemers en concrete, tastbare resultaten. Het LEO verdient erkenning als een platform waar diverse partijen, ondanks hun soms tegengestelde belangen, structureel met elkaar in dialoog blijven. We merken dat deze gezamenlijke inspanning breed wordt gewaardeerd, vanwege de open informatie-uitwisseling en het gezamenlijk uitwerken van inhoudelijke voorstellen en adviezen. Daarmee biedt het LEO de formele besluitvormers - bevoegd gezag, de luchtmachtbasis en Eindhoven Airport - vernieuwende ideeën en maatschappelijke input. Het overleg levert zo een wezenlijke bijdrage aan zorgvuldige besluitvorming over de ontwikkeling van Eindhoven Airport, waarbij meervoudige waardecreatie centraal staat.

Het LEO op een kantelpunt

De centrale conclusie van onze evaluatie is dat het LEO, ondanks de eerder benoemde kracht, op een kantelpunt staat. De oorspronkelijke energie is geleidelijk afgenomen door vertragingen in formele besluitvorming, met name het Luchthavenbesluit en MER, herhaalde technische discussies op inhoudelijke thema's zoals geluidsberekeningen en -contouren, en een te grote focus op de overlast die gepaard gaat met de luchthaven(activiteiten). Wat begon als een constructieve dialoog, dreigt volgens deelnemers te verworden tot een "zero sum game", waarin winst voor de ene partij wordt gezien als een verlies voor de andere partij. Om de waarde van het overleg te behouden en het functioneren te versterken, zijn enkele gerichte aanpassingen nodig in de organisatie en de interactie tussen deelnemers van het LEO.

Hoofdbevindingen: analyse van de knelpunten

Het LEO heeft zoals gezegd aantoonbare resultaten opgeleverd, die in dit rapport worden toegelicht.

Tegelijkertijd hebben we ook een aantal knelpunten vastgesteld die de werking van het LEO belemmeren en leiden tot wisselende resultaten:

- Wisselende resultaten. Hoewel er mooie en concrete resultaten zijn geboekt, met name op het gebied van geluidsreductie, blijft de voortgang op thema's als klimaat, luchtkwaliteit en regionale meerwaarde achter. Successen worden bovendien onvoldoende gecommuniceerd, wat de motivatie van deelnemers en de externe perceptie van het LEO negatief beïnvloedt.
- Erosie van de "Van Geel-spirit", gekenmerkt door een gezamenlijke wil om tot een breed gedragen "package deal" te komen. Dit wordt gevoed door externe invloeden (vertraging in MER en Luchthavenbesluit) en een - zowel technische als emotionele - strijd over data: welke gegevens bieden een getrouwe weergave van "de werkelijkheid"?
- Onduidelijkheid over de rol en de positie van het LEO ten opzichte van formele besluitvormingsprocedures, taken en bevoegdheden van de bevoegde gezagen. Dit leidt tot onrealistische verwachtingen en het gevoel dat het LEO verwordt tot een "rituele dans".
- Organisatorische tekortkomingen: De huidige overlegstructuur mist resultaatgerichtheid en transparantie. De werkgroepen functioneren wisselend.

Opwaarts! Aanbevelingen voor het LEO

Op basis van de analyse doen we een reeks samenhangende en stevige aanbevelingen, gericht op het herstellen van de motivatie, het verbeteren van de organisatie en interactie, en het vergroten van de tastbare resultaten.

1. Herijk (of stel bij) de agenda om de motivatie te versterken

De huidige agenda, grotendeels gebaseerd op het advies van Van Geel, is niet meer volledig toereikend en mist een duidelijke langetermijnvisie (voorbij 2030). Een strategische herijking is cruciaal om het LEO weer richting en impact te geven.

Fase 1: Operationaliseer en rond de openstaande Van Geel-aanbevelingen af (t/m 2030).

- Herijk de openstaande aanbevelingen uit het adviesrapport "Opnieuw Verbonden" van Pieter van Geel, die niet SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdgebonden) geformuleerd zijn.
- Stel een tijdelijke, slagvaardige projectgroep in om deze operationalisering voor het voorjaar van 2026 te realiseren. Dit legt een solide basis en voorkomt dat discussies over de toekomst worden gevoerd, terwijl de huidige afspraken nog niet zijn behaald.

Fase 2: Ontwikkel een nieuwe toekomstvisie en jaaragenda voor de periode na 2030.

- Start rond 2027/2028 een nieuw proces om een geactualiseerde langetermijnvisie (bijvoorbeeld tot 2040) te ontwikkelen, gericht op het creëren van een duurzame balans tussen de belangen van de luchtvaart en het recht op een gezonde leefomgeving.

- Benader de onderhandelingen integraal en vanuit een multi-issue perspectief. Vermijd losse discussies over afzonderlijke thema's en zoek naar oplossingen waarbij de samenhang tussen economie, leefkwaliteit, defensie, wonen en ruimtelijke ordening centraal staat.
- Geef prioriteit aan nieuwe strategische thema's zoals de meerwaarde voor de Brainportregio, de militaire functie van de luchthaven en de relatie met de regionale schaa sprong (woningbouw en ruimtedruk).

2. Hervorm de overlegstructuur voor een betere organisatie

De huidige structuur leidt tot onduidelijkheid en frustratie. Een heldere positionering en een meer doelgerichte werkwijze zijn essentieel. Expliciteer de rollen, taken en positie van het LEO.

- Breng de rol van het LEO binnen het formele beleidsproces helder in kaart, inclusief de relatie met bestuurlijke gremia als ORREA. Dit voorkomt misverstanden en doorbreekt de beeldvorming van "achterkamertjespolitiek".
- Maak de rollen en taken van alle LEO-deelnemers expliciet, zodat duidelijk is vanuit welke positie en verantwoordelijkheid iedereen bijdraagt.
- Schaf het presidium af en breng de agendavoorbereiding onder bij de voorzitter en secretaris. Dit vergroot de transparantie en vereenvoudigt de structuur.

Versterk het resultaatgerichte karakter van het avonddeel:

- Behoud het informatieve middagdeel voor dialoog en kennisdeling.
- Transformeer het avondoverleg tot een platform waar concrete, voorbereide projectvoorstellen worden besproken, afgestemd en gemonitord.

3. Vergroot de expliciete aandacht voor de interactie tussen leden:

- Versterk de werking van het LEO door te investeren in relaties en een gedeelde kennisbasis.
 - Stel uiterlijk eind 2025 een onafhankelijke facilitator aan voor een beperkte periode (bijvoorbeeld 1 jaar). Deze facilitator richt zich op het verbeteren van de samenwerking, door bijvoorbeeld het ondersteunen en informeren over het opdrachtgericht samenwerken, versterken van zelfreflectie, en teambuilding bij de groep omwonenden.
 - Pas "joint fact finding" (JFF) toe bij complexe dossiers zoals het sturingsmodel voor geluid. Door feiten, data en onderzoeksvragen gezamenlijk te definiëren, ontstaat een gedeeld begrip dat discussies over de betrouwbaarheid van gegevens voorkomt.
- Beperk de zittingsduur van leden om vernieuwing te stimuleren.
 - Stimuleer de doorstroming van omwonendenvertegenwoordigers ten behoeve van vernieuwing, representatie en inclusie en schets een profiel voor alle LEO-deelnemers om de wisseling goed te begeleiden.
 - Leg de regels voor roulerend lidmaatschap, benoemingstermijnen en profielen vast in het LEO-reglement.

4. Verbeter de realisatie door accent te leggen op de toegevoegde waarde van het LEO

Het LEO moet evolueren naar een resultaatgericht platform dat meer tastbare en zichtbare resultaten boekt en hierover communiceert.

- Hervorm de werkgroepen naar tijdelijke projectgroepen.
 - Beëindig vanaf 2026 de vaste werkgroepen en stap over op een jaarlijkse uitvoeringsagenda met afgebakende projecten.
 - Stel per thema een tijdelijke projectgroep samen op basis van expertise en belangen, met een duidelijke (SMART) opdracht, scope, planning en budget. Dit zorgt voor meer focus, energie en impact.
- Communiceer actief over resultaten en de meerwaarde van het LEO.
 - Maak behaalde successen zichtbaar voor zowel deelnemers als de buitenwereld om het leerproces en de motivatie te versterken.
 - Zorg voor structurele terugkoppeling over wat er met de inbreng van LEO-deelnemers gebeurt. Dit verhoogt de transparantie en zorgt dat participatie als betekenisvol wordt ervaren.

Hoofdstuk 1 | Aanleiding, vraag en aanpak

Hoe kunnen we het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) doorontwikkelen, nu de aanvankelijke swung wat lijkt te zijn verdwenen? Deze centrale vraag vormt de kern van de evaluatie van het LEO. Het overleg is immers in het leven geroepen als platform voor dialoog, informatie-uitwisseling en samenwerking tussen een breed scala aan belanghebbenden rondom het gebruik en de ontwikkeling van Luchthaven Eindhoven. Daartoe behoren vertegenwoordigers van overheden, de luchthaven (militair en civiel), luchtvaartmaatschappijen, Defensie, omwonenden, maatschappelijke organisaties en andere relevante actoren.

1.1 Aanleiding = het LEO is 5 jaar

Het LEO is officieel van start gegaan op 1 september 2020. Aanvankelijk bestond het uit twee kamers: de militaire COVM (Commissie Overleg & Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven) en de civiele OEA (Kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport). Op basis van een evaluatie van het initiële "inregeljaar" zijn deze twee kamers in 2022 formeel samengevoegd tot één LEO. Deze fusie maakt het mogelijk dat het LEO zich uitspreekt over ontwikkelingen met betrekking tot zowel Eindhoven Airport als de militaire vliegbasis. Deze evaluatie is in opdracht van het Overleg Rijk Regio Eindhoven Airport (ORREA) door ons uitgevoerd.

1.2 Doel is het functioneren van het LEO

Het primaire doel van de evaluatie is het in beeld brengen van het functioneren van het LEO, de reeds behaalde resultaten en de kwaliteit van samenwerking tussen de betrokken partijen, om vervolgens aanbevelingen te doen ter versterking en doorontwikkeling van de overlegstructuur. Daarbij staan de volgende deelvragen centraal:

1. Hoe ervaren de leden van het LEO en andere betrokken partijen het functioneren van het overleg?
2. Wat is de huidige status van de aanbevelingen uit het rapport "Opnieuw Verbonden"?
3. In hoeverre voldoet het LEO aan de bepalingen voor COVM's en CRO's zoals vastgelegd in de wet- en regelgeving?
4. Welke ontwikkelingen en prioriteiten, niet genoemd in het rapport "Opnieuw Verbonden", hebben invloed op de toekomstige ontwikkeling en agenda van het LEO?

Hoewel het LEO geen besluitvormend orgaan is, levert het met zijn voorstellen en adviezen wel een belangrijke bijdrage aan de besluitvorming door het bevoegd gezag, de luchtmachtbasis en Eindhoven Airport. Door een genuanceerd beeld te schetsen van de uiteenlopende belangen binnen het LEO en het functioneren ervan te evalueren, worden de knelpunten in de samenwerking zichtbaar. Onze analyse hanteert daarbij een positief-kritische benadering, met aandacht voor zowel de behaalde resultaten en de waardering van de deelnemers als de specifieke verbeterpunten. Deze insteek helpt het gezamenlijke commitment vast te houden én te versterken als basis voor de doorontwikkeling van het overleg. We hebben er vertrouwen in dat deze evaluatie daarmee bijdraagt aan een transparanter en gedragen besluitvormingsproces – essentieel voor een toekomstbestendige luchthavenontwikkeling die recht doet aan alle betrokken belang(hebbend)en.

1.3 Onderzoeksaanpak

Onze evaluatie is gebaseerd op een bureaustudie, inclusief een documentanalyse van het LEO reglement, jaarplannen/-verslagen, notulen van de algemene LEO-vergaderingen en werkgroepen en andere relevante stukken. Daarnaast hebben we semigestructureerde interviews gehouden met alle formele deelnemers van het LEO, om diepgaand inzicht te verkrijgen in hun percepties, ervaringen en suggesties met betrekking tot de centrale onderzoeksthema's. Voor een volledig overzicht van de geraadpleegde documenten voor de bureaustudie en geïnterviewde deelnemers verwijzen we naar bijlagen 1 en 2. Bij de bureaustudie en interviews hebben we het 'kijkglas' voor succesvolle samenwerking van Twynstra Gudde gehanteerd. Dit kijkglas bestaat uit vier kwadranten die betrekking hebben op de 'motivatie' om samen te werken, de 'interactie' tijdens de samenwerking, de 'organisatie' van de samenwerking en dat wat de samenwerking concreet oplevert: de 'realisatie'. Deze vier kwadranten zijn verder uitgewerkt in 16 factoren, die de basis vormden voor de interviews in deze evaluatie:

1. Motivatie gaat over de motieven van de leden om betrokken te zijn bij het LEO: waarom werken we samen? Wat zijn onze gedeelde ambities en doelen? Ook de urgentie om samen op te trekken speelt hierin een belangrijke rol. Motivatie is essentieel om commitment vast te houden en ervoor te zorgen dat iedereen actief bijdraagt aan het creëren van gezamenlijke meerwaarde.
2. Interactie heeft betrekking op de manier waarop deelnemers binnen het LEO met elkaar samenwerken, zowel tijdens de vergaderingen als in werkgroepen, waarbij de nadruk ligt op de zachte relationele aspecten. Het gaat daarbij ook om hoe de verschillende functies van het LEO worden ervaren: communicatie, informatie-uitwisseling, participatie, het gezamenlijk uitwerken van voorstellen en het geven van advies. Belangrijke vragen daarbij zijn: Is er sprake van gelijkwaardigheid tussen de partijen? Worden belangen open en helder uitgesproken, en verschillen in perspectief gewaardeerd? En: is de juiste expertise aanwezig om als een krachtig en effectief team te opereren?
3. Organisatie gaat in op de harde, structurele, aspecten van het LEO. Dit betreft de samenstelling van de overlegstructuur en het functioneren van de voorzitter, secretaris en het presidium. Daarnaast gaat het om de strategie, structuur en processen die de samenwerking ondersteunen. Er wordt onderzocht of uitbreiding met nieuwe partijen of aanpassing van de rolverdeling nodig is om de samenwerking optimaal te laten functioneren.
4. Resultaat gaat over de vraag of het LEO betekenisvolle resultaten oplevert voor alle betrokken partijen, en op welke manier die resultaten zichtbaar en concreet worden gemaakt. Zijn de afgesproken doelen gehaald? Worden er duidelijke resultaten geboekt die relevant zijn voor de betrokkenen? Dit onderdeel biedt de mogelijkheid om te reflecteren op successen en eventuele verbeterpunten te identificeren.

We hebben een conceptversie van onze voorlopige bevindingen naar alle deelnemers van het LEO gestuurd en deze gepresenteerd tijdens de middagsessie van het LEO op 19 juni 2025. Naar aanleiding daarvan ontvingen

we van verschillende deelnemers feedback op diverse onderdelen van de notitie. De aangepaste notitie treft u aan in de bijlagen 3 t/m 6.

1.4 Leeswijzer

De rest van het rapport is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 gaat in op de achtergrond, doelen, functie en structuur van het LEO.
- Hoofdstuk 3 presenteert de bevindingen per kwadrant (motivatie, resultaten, interactie, en organisatie), als gestructureerde evaluatie van het functioneren van het LEO.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de voortgang rond de aanbevelingen van Van Geel.
- Hoofdstuk 5 behandelt de mate waarin het LEO voldoet aan de wettelijke bepalingen/regelingen rondom COVM's en CRO's.
- Hoofdstuk 6 richt zich op de agenda van het LEO in veranderende tijden.
- Hoofdstuk 7 bevat de beantwoording van de onderzoeksvragen. In vier paragrafen worden inzichten samengebracht en expliciete antwoorden geformuleerd.
- Hoofdstuk 8 sluit af met concrete aanbevelingen voor de toekomst.

Hoofdstuk 2 | Het LEO: oorsprong, doelen, functies en structuur

2.1 De oorsprong en hoofddoelstellingen van het LEO

Het LEO is een permanente overlegstructuur waarin verschillende belanghebbenden rondom Eindhoven Airport samenwerken. De oprichting van het LEO vindt zijn oorsprong in het traject dat Pieter van Geel tussen 2017 en 2019 heeft doorlopen: de Proefcasus Eindhoven Airport 2020–2030. In dit traject werd hij door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangesteld als onafhankelijk verkenner, met als opdracht het ontwikkelen van een toekomstperspectief voor de luchthaven. De centrale vraag daarbij was: hoe kan vanuit regionaal perspectief invulling worden gegeven aan de transitie naar een slimmere, duurzamere en meer op kwaliteit gerichte luchtvaart- en luchthavenontwikkeling? Dit resulteerde in een langetermijnvisie voor de periode tot 2030 en concrete voorstellen voor de korte termijn (tot 2023).

Een centraal element in het adviesrapport van Van Geel, getiteld "Opnieuw Verbonden", was de oprichting van een permanente overlegstructuur: het LEO. Het primaire doel van het LEO is het continu en op passende wijze betrekken van de omgeving (omwonenden) en andere belanghebbenden bij besluitvormingsprocessen over het gebruik en de ontwikkeling van de luchthaven. Daarbij staat ook het bieden van betrouwbare en transparante informatievoorziening centraal. Binnen het LEO staan de volgende doelstellingen centraal:

1. Actief sturen op vermindering van de geluidbelasting: Het LEO streeft naar een luchthaven die aanzienlijk minder geluid veroorzaakt – met als doel 30% reductie ten opzichte van 2019. Dit gebeurt niet langer via een limiet op het aantal vliegbewegingen, maar door te sturen op een vaste norm voor geluidbelasting. De grootste winst wordt verwacht van vlootvernieuwing, aangevuld met aanvullende hinderbeperkende maatregelen.
2. Structurele bijdrage aan de klimaatdoelstellingen: De luchthaven moet een actieve rol spelen in het behalen van klimaatdoelen, onder andere door de inzet van duurzame brandstoffen, regionale CO₂-compensatie en innovatieve technologieën. De luchthaven fungeert hierbij als proeftuin binnen het Brainport-ecosysteem, met oog voor samenwerking in de keten en regionale impact.
3. Verbetering van luchtkwaliteit en gezondheid: Hoewel de luchtkwaliteit rond de luchthaven voldoet aan wettelijke normen, zet het LEO in op verdere verbetering. Door het verminderen van stikstof- en (ultra)fijnstofuitstoot, en het toepassen van betrouwbare meetsystemen, ontstaat beter inzicht in gezondheidsrisico's en kunnen deze worden meegewogen in besluitvorming.
4. Het bieden van meerwaarde voor de regio: De luchthaven moet niet gericht zijn op maximale groei, maar op meervoudige waardecreatie (maatschappelijk en economisch) binnen de geluidskaders. Dat betekent onder andere aansluiting bij de behoeften van de Brainportregio, stimulering van inkomend toerisme, samenwerking met onderwijsinstellingen en het creëren van regionale werkgelegenheid.
5. Het versterken van het vertrouwen vanuit de omgeving: Voor duurzame ontwikkeling is blijvende participatie van omwonenden en belanghebbenden essentieel. Het LEO biedt hiervoor een permanente overlegstructuur, waarbinnen wordt geadviseerd over beleid en operationele kwesties.

2.2 De vijf functies van het LEO

Naast de hiervoor genoemde doelstellingen kent het LEO vijf functies:

- **Communicatie:** Gericht op het versterken van de informatievoorziening en betrokkenheid van deelnemers van het LEO.
- **Informatie:** Gericht op een eenduidige en onafhankelijke informatievoorziening over het gebruik van de luchthaven en de impact op de omgeving, onder andere via de website "Samen op de Hoogte".
- **Participatie:** Het LEO fungeert als platform voor publieke participatie, onder meer door de betrokkenheid van vertegenwoordigers van omwonenden, de openbaarheid van vergaderingen en de mogelijkheid voor inwoners om in te spreken tijdens de avondbijeenkomsten.
- **Gezamenlijk voorstellen uitwerken:** Leden werken binnen verschillende werkgroepen aan inhoudelijke onderzoeken, voorstellen en adviezen over inhoudelijke thema's die samenhangen met de doelstellingen.
- **Adviseren:** Via de onafhankelijk voorzitter brengt het LEO zowel gevraagd als ongevraagd advies uit aan de Ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat, de luchtmachtbasis en Eindhoven Airport. Hoewel het LEO geen besluitvormend orgaan is, kan het via deze adviesfunctie wel degelijk invloed uitoefenen op de uiteindelijke besluitvorming rond de luchthaven.

2.3 De structuur van het LEO

Om de hoofddoelen en functies te kunnen realiseren, heeft het LEO de volgende structuur ingericht:

- **Leden:** vertegenwoordigers van overheden, de luchthaven (militair en civiel), luchtvaartmaatschappijen, Defensie, omwonenden, maatschappelijke organisaties en andere actoren.
- **Voorzitter:** een onafhankelijk voorzitter die het overleg voorziet.
- **Secretaris:** Het LEO wordt ondersteund door de secretaris, die wordt geleverd door de stichting "Samen op de Hoogte".
- **Werkgroepen:** Binnen het LEO functioneren diverse werkgroepen met wisselende samenstellingen. Zij bereiden onderzoeken, voorstellen en adviezen voor op inhoudelijke thema's die aansluiten bij de doelstellingen van het overleg, zoals geluid, klimaat, luchtkwaliteit, gezondheid en regionale meerwaarde.
- **Presidium:** Het presidium bereidt de agenda voor de vergaderingen van het LEO voor, en voorziet in de procedure ter voorbereiding van de benoeming van de voorzitter.
- **Middag- en avondvergaderingen:** Het LEO komt viermaal per jaar bijeen. De bijeenkomsten bestaan uit een informatief middagprogramma en een avondgedeelte, waarin agendapunten over het gebruik en de ontwikkeling van de luchthaven worden behandeld – ter informatie, bespreking of advisering.

Hoofdstuk 3 | Bevindingen per kwadrant

De samenwerking rond de luchthaven wordt gekenmerkt door uiteenlopende belangen, langdurige discussies en een complexe besluitvorming. Een BMC-snapshot van het LEO op 3 juni 2025: de motivatie van de leden wordt op de proef gesteld door de aanhoudende discussie over vliegen na 23.00 uur. De voorzitter krijgt de opdracht om tot overeenstemming te komen, maar die opdracht blijkt onuitvoerbaar. Onderzoeken stapelen zich op, terwijl bekende knelpunten blijven terugkeren zonder structurele oplossing. De luchtvaartpartijen (luchthaven en vliegmaatschappij) presenteren feitelijke verbeteringen, terwijl bewoners en milieuorganisaties hinder en gezondheidsrisico's centraal stellen. Wethouders balanceren voortdurend tussen bestuurlijke verantwoordelijkheid en de belangen van hun inwoners. Ondanks een constructieve sfeer en een gezamenlijke bereidheid tot kennisdeling, blijven conflicterende belangen een bron van frictie binnen het overleg. In dit hoofdstuk staat de volgende deelvraag centraal: Hoe ervaren de leden van het LEO en andere betrokken partijen het functioneren van het overleg?

3.1 Motivatie: verlies aan waarde en werking

Tegengestelde belangen waren er al en zijn er nog

In theorie vormen het advies van Van Geel, inclusief de daarin opgenomen doelstellingen, aanbevelingen en de horizon richting 2030, de gezamenlijke ambitie van het LEO. Hoewel dit advies een formele basis biedt voor het overleg, blijkt uit de interviews dat deze gezamenlijke ambitie in de praktijk slechts beperkt wordt gedeeld. Binnen het LEO klinken de (veronderstelde) tegengestelde belangen van individuele leden vaak sterker door dan de collectieve stip op de horizon. Met name de interpretatie en concretisering van onderdelen van het Van Geel-advies – zoals het nieuwe sturingsmodel voor geluid en de onderliggende aannames over vliegtuigdata en rekenmodellen – leiden tot uiteenlopende opvattingen, wat de onderlinge verhoudingen onder druk zet.

Een meerderheid van de leden ervaart een fundamentele spanning tussen het streven naar groei in vliegbewegingen en het beperken van hinder voor omwonenden en schade aan de natuur. Dit wordt door hen als volgt uitgelegd:

- Enerzijds zijn er partijen zoals de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en Defensie, die primair gericht zijn op economische groei, bereikbaarheid, toerisme of ruimte voor militaire activiteiten. Vanuit dit perspectief streven zij naar een toename van het aantal vliegbewegingen door innovatie en het behoud van bestaande openingstijden.
- Anderzijds worden omwonenden en milieuorganisaties gezien als belanghebbenden die hinder van luchthavenactiviteiten ervaren, zoals geluidsoverlast en luchtvervuiling, wat hun zorgen over gezondheid en leefkwaliteit vergroot. Binnen deze groep zijn ook stemmen die vinden dat de luchthaven al te groot is en dat de activiteiten niet passen binnen een duurzame, gezonde leefomgeving en bredere

maatschappelijke doelen. Vanuit dit standpunt wordt gepleit voor een substantiële krimp van de luchthavenactiviteiten.

De ervaren belangentegenstellingen komen onder andere tot uiting in discussies over het nieuwe sturingsmodel geluid, het aantal vliegbewegingen aan de randen van de dag, de openingstijden van de luchthaven op zondag, en de vraag in hoeverre de luchthaven daadwerkelijk meerwaarde biedt voor de regio.

Dit betekent echter niet dat de deelnemers aan het LEO, waaronder Luchthaven Eindhoven en de luchtvaartmaatschappijen, zich niet inzetten om de hinder voor omwonenden te beperken en bij te dragen aan een gezondere leefomgeving. Door innovaties zoals vlootvernieuwing en het gebruik van duurzame brandstoffen (SAF) wordt er concreet gewerkt aan het verminderen van geluidsoverlast en uitstoot. Binnen het Van Geel-proces heeft bovendien een zorgvuldige belangenafweging en onderhandeling plaatsgevonden, waarbij alle partijen compromissen hebben gesloten. Tot slot zijn binnen het LEO in de afgelopen jaren al concrete resultaten behaald, waaraan de luchtvaartsector aantoonbaar een belangrijke bijdrage heeft geleverd (zie paragraaf 2.2).

De genoemde en ervaren belangentegenstellingen weerspiegelen de complexe afweging tussen economische ontwikkeling en groei en de kwaliteit van de leefomgeving – een spanningsveld waarin de betrokken partijen voortdurend hun positie zoeken. In de praktijk wordt het LEO door veel geïnterviewden dan ook eerder gezien als een overlegtafel voor deze tegengestelde belangen ("belangentafel") dan als een platform met een daadwerkelijk gedeelde ambitie en doelstellingen. De belangen van de betrokken partijen lijken in de praktijk moeilijk verenigbaar, waardoor volgens sommige deelnemers sprake is van een zogenoemde "zero sum game": winst voor de één wordt automatisch gezien als verlies voor de ander. De verdeeldheid en botsende belangen leiden ertoe dat de deelnemers van het LEO vasthouden aan hun eigen standpunten, wat het overleg laat verzanden in discussies over technische details. Dit belemmert echte samenwerking en concrete voortgang.

Rollen en verantwoordelijkheden van overheden

Overheden zijn verantwoordelijk voor de afweging van verschillende deelbelangen vanuit hun politiek-bestuurlijke en maatschappelijke rol, waaronder het Ministerie van I&W, de gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant en de randgemeenten:

1. Het Ministerie van I&W is bevoegd gezag. Het ministerie heeft zich gecommitteerd aan de uitwerking en implementatie van het Van Geel-advies, waarin een zorgvuldige belangenafweging is gemaakt. Vertegenwoordigers van I&W signaleren dat lokale politici in de praktijk vaak sterk beïnvloed worden door de meest vocale groepen in de samenleving, met name bewoners die zich uitspreken tegen groei in vliegbewegingen. Hierdoor dreigen economische belangen en de bredere meerwaarde van de luchthaven onderbelicht te blijven in de LEO-discussies. Vanuit het ministerie wordt benadrukt dat het

van belang is dat lokale bestuurders hun bestuurlijke verantwoordelijkheid nemen door álle belangen – inclusief de economische – mee te laten wegen in hun overwegingen.

2. Het Ministerie van Defensie is eveneens bevoegd gezag en vervult een centrale rol op en rond Luchthaven Eindhoven, met Vliegbasis Eindhoven als strategisch knooppunt binnen de Koninklijke Luchtmacht. Als structurele en operationele partner werkt Defensie nauw samen met civiele partijen, waarbij afstemming nodig is over vliegbewegingen, gebruik van infrastructuur en veiligheidsprotocollen. De COVM-functie informeert de omgeving over ontwikkelingen en milieuaspecten ten aanzien van de luchthaven. De basis huisvest het Air Mobility Command, dat wereldwijd militair luchttransport, humanitaire missies en speciale opdrachten uitvoert. Dankzij het gemengde civiel-militaire karakter stelt Defensie haar infrastructuur beschikbaar voor commerciële vluchten via Eindhoven Airport, op basis van een medegebruikersvergunning.
3. De gemeente Eindhoven heeft een dubbele rol: als aandeelhouder van Eindhoven Airport en als omliggende gemeente. Wethouders zoeken de balans tussen de baten en lasten van de luchthaven voor de regio. Dit vraagt om het integraal afwegen van uiteenlopende belangen, zoals duurzaamheid, gezondheid, woonaantrekkelijkheid en werkgelegenheid.
4. De provincie Noord-Brabant, als mede-aandeelhouder van de luchthaven, bevindt zich net als de gemeente Eindhoven in een spagaat: aan de ene kant behartigt zij de belangen van de luchthaven als 'ondernemer', terwijl ze aan de andere kant ook de belangen van de omliggende gemeenten, met name op het gebied van overlast en milieu, dient. Zowel de provincie als de gemeente Eindhoven hebben hun standpunt ten opzichte van de groei van Eindhoven Airport in de loop van de tijd aanzienlijk veranderd: de inzet op (snelle) groei is bij deze partijen verdwenen.
5. De randgemeenten beschouwen het behartigen van het regionale belang als hun hoofdrol en streven ernaar om individuele gemeentelijke standpunten op dit vlak daaraan ondergeschikt te maken. Het advies van Van Geel geldt hierbij als leidraad en vormt een fundamentele afspraak die door hun gemeenteraden is onderschreven. Dit advies gaat nadrukkelijk verder dan hinderbeperking alleen, en omvat ook bredere thema's zoals gezondheid, duurzaamheid en regionale samenhang. In de praktijk ligt de nadruk vaak op het vertegenwoordigen van de belangen van de eigen inwoners. De randgemeenten nemen deel aan de overleggen met bijzondere aandacht voor leefkwaliteit, waaronder geluidsbelasting en fijnstof. Zij erkennen dat deze lokale belangen in veel gevallen zwaarder wegen dan sociaal-economische afwegingen of de positionering van de luchthaven binnen het bredere regionale perspectief. Dit spanningsveld tussen lokale prioriteiten en regionale doelstellingen vormt een terugkerend aandachtspunt binnen hun positie in het overleg.

3.2 Resultaten: die zijn er! Welke ook alweer?

De voortgang en uitdagingen rondom de luchthaven van Eindhoven omvatten diverse beleidsterreinen, met wisselende resultaten en percepties onder de betrokken partijen.

Vermindering van geluidsbelasting

Op het gebied van het actief terugdringen van geluidsbelasting is de meeste vooruitgang geboekt, waarbij de werkgroep Geluid als meest effectief wordt ervaren. Het regionaal geluidsmeeetnet is grotendeels geïnstalleerd, maar enkele meetpalen moeten nog verplaatst worden en het meten versus berekenen moet nog systematisch plaatsvinden volgens omwonenden. Per 1 januari 2025 is NADP1 de standaard startprocedure voor vliegtuigen, wat naar verwachting het geluid zal verminderen. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan het terugdringen van vluchten na 23.00 uur, terwijl oorzaken van late vluchten worden geanalyseerd en mitigerende maatregelen worden voorgesteld. Vlootvernieuwing blijft een belangrijke strategie voor geluidsreductie, waarbij Transavia nieuwe toestellen aanschaft en de luchtvaartsector inzet op stillere vliegtuigen, hoewel het aandeel vernieuwde vloot mogelijk lager uitvalt dan aanvankelijk verwacht. Route-optimalisatie wordt besproken binnen het LEO, met aandacht voor transparante communicatie richting omwonenden, maar de procedure voor burgerinitiatieven functioneert nog niet optimaal. Het doel is om de 35 Ke-geluidscontour voor 2030 met 30% te verkleinen, al bestaat scepsis bij omwonenden over het daadwerkelijke effect. Het Regionaal Informatiecentrum (RIC) is opgericht in 2023, en het nieuwe sturingsmodel voor geluid wordt ontwikkeld, maar de herziening van het luchthavenbesluit loopt vertraging op. Daarnaast heeft het LEO speciale aandacht voor schrijnende gevallen van geluidshinder, waarvan drie inmiddels zijn uitgekocht en een vierde nog in onderhandeling is.

Structurele bijdrage aan de klimaatdoelstellingen

In tegenstelling tot geluid wordt de werkgroep Klimaat als 'zieltogend' ervaren, met beperkte invloed en resultaten. Initiatieven om klimaatdoelstellingen te bereiken zijn na Van Geel met name op Europees en nationaal niveau geregeld, zoals het EU ETS-systeem, nationale vliegtax en verplichte SAF-bijmenging. Eindhoven Airport sluit aan op Europese en nationale wetgeving en regelingen en onderzoekt de mogelijkheden voor extra bijmenging binnen het streng gereguleerde wettelijke kader. Volgens vertegenwoordigers van de werkgroep Klimaat zijn de meeste aanbevelingen uit het rapport van Van Geel inmiddels afgerond of bleken in de praktijk niet uitvoerbaar. Hierover is anderhalf jaar geleden gerapporteerd aan het LEO. Initiatieven zoals onderzoek naar biobrandstoffen, lobbyactiviteiten voor het inzetten van de nationale vliegtaks voor duurzame brandstoffen en compensatieprojecten hebben niet geleid tot concrete resultaten. Sinds de afronding zijn kennisontwikkeling en onderlinge uitwisseling van informatie de belangrijkste bestaansredenen van de werkgroep, maar er zijn geen daadwerkelijke acties meer volgens de werkgroep. Desondanks is het onderwerp klimaat in de tussentijd nog belangrijker geworden. Er zijn overwegingen om de werkgroep samen te voegen met de werkgroep Gezondheid. De raakvlakken met "uitstootactiviteiten" worden hierbij specifiek genoemd.

Verbetering van luchtkwaliteit en gezondheid

Deelnemers geven aan dat de doelstelling "verbetering van de luchtkwaliteit" binnen het LEO relatief minder aandacht krijgt. De werkgroep Gezondheid zoekt actief samenwerking met andere werkgroepen en pakt zelfstandig gezondheidsonderwerpen op die niet onder de taakomschrijving van andere werkgroepen vallen.

In samenwerking met de GGD en het RIVM wordt gekeken naar gezondheidseffecten zoals slaapverstoring, en gewerkt aan het ontwikkelen van effectieve monitoringsmethoden voor luchtkwaliteit en gezondheid. De GGD voert periodiek (elke 3 à 4 jaar) een belevingsonderzoek uit onder omwonenden om inzicht te krijgen in de ervaren hinder. Het eerste onderzoek vond plaats in 2024, en de resultaten zijn officieel gepresenteerd en openbaar gemaakt. De werkgroep zet kennis en expertise in voor projecten die gefinancierd worden vanuit het Gezondheidswinstfonds. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar blootstelling aan ultrafijnstof en de mogelijke gevolgen daarvan. Rondom Luchthaven Eindhoven is een regionaal meetnet voor luchtkwaliteit ingericht, gericht op stoffen zoals ultrafijnstof, stikstofoxiden (NOx) en fijnstof (PM10 en PM2.5). Hoewel de meetresultaten waardevol zijn voor een actueel beeld van de lokale luchtkwaliteit, voldoen ze niet aan de specifieke (Europese) meetstandaarden die vereist zijn voor juridische toetsing. Enkele vertegenwoordigers van omwonenden geven aan dat het meetnet momenteel nog niet volledig operationeel is.

Meerwaarde voor de regio

De doelstelling 'meerwaarde bieden voor de regio' wordt door veel leden gezien als van groot belang, maar de aandacht ervoor en de resultaten vindt men onvoldoende. Voor bedrijven zoals Brainport en VNO-NCW is de luchthaven van fundamenteel belang voor de arbeidsmarkt en het werven van talent voor de high-tech- en maakindustrie, en draagt daarmee bij aan de concurrentiekracht van de regio. Het actief uitdragen en versterken van deze meerwaarde is dan ook essentieel om de positie van het LEO als platform voor meervoudige waardecreatie te borgen en te voorkomen dat het ten onrechte wordt gereduceerd tot een "klaagclubje". Er is kritiek op de nadruk die Eindhoven Airport legt op vakantievluchten, terwijl de ontwikkeling van zakelijke connectiviteit achterblijft. Daarnaast wordt het gemis aan actieve profilering en promotie van de regio vanuit de luchthaven als een gemiste kans gezien.

Het versterken van de interactie

Het traject en het advies van Pieter van Geel hebben in de beginfase een belangrijke basis gelegd voor samenwerking en inhoudelijke afstemming binnen het LEO. Volgens deelnemers vervult het LEO een centrale rol in het faciliteren van dialoog tussen partijen met uiteenlopende belangen, doordat het een structureel platform biedt voor overleg. De informele middagsessies, gezamenlijke maaltijden en de samenwerking binnen met name de werkgroepen Geluid en Klimaat worden gewaardeerd als elementen die bijdragen aan een constructieve sfeer. Ook de concrete voortgang op inhoudelijke thema's draagt bij aan de functionele werking van het overleg.

Tegelijkertijd zijn er knelpunten die de effectiviteit van het LEO beïnvloeden. De vertraging van het Luchthavenbesluit en de MER-procedure wordt door omwonenden als belastend ervaren en roept vragen op over de voortgang. Daarnaast zorgen het ontbreken van formele invloed, onduidelijkheid over mandaten, het sturingsmodel geluid en vermeende groeiplannen van de luchthaven voor spanningen in de beeldvorming. Sommige deelnemers ervaren belemmeringen in hun deelname aan het overleg, onder andere door beperkte communicatie vanuit ministeries zoals I&W en Defensie en een gebrek aan ondersteuning voor bewonersvertegenwoordigers. Dit kan ertoe leiden dat niet iedereen zich even goed in staat voelt om actief bij te

dragen. In enkele gevallen leidt dit tot terughoudendheid in participatie en wordt gewezen op het risico dat discussies zich kunnen verplaatsen naar juridische trajecten.

3.3 Interactie: Brabants, maar wel steeds stroever

Groeiende ergernis

De 'Van Geel-spirit' brokkelt af door vertragingen, spanningen en verlies van energie bij de leden. Waar de middag nog nuance biedt en waardering krijgt, groeit de ergernis over de avondvergadering. Het LEO, overlegorgaan zonder mandaat, worstelt met zijn rol en belandt in een bredere impasse: hinderbeperking versus economische en militaire groei. Modellen worden betwist, juridische stappen lonken.

Vijf functies van het LEO

De wijze waarop het LEO zijn functies in de praktijk invult, laat een wisselend beeld zien. De uitvoering en effectiviteit verschillen per onderdeel, met opvallende verschillen in beleving en in de mate van zichtbare resultaten:

- Intern worden de communicatie en informatievoorziening binnen het LEO over het algemeen als goed en bereikbaar ervaren. Naar buiten toe zijn de communicatie en informatievoorziening beperkt en ontoereikend. Weinig mensen weten van het bestaan van het LEO, successen worden onvoldoende gedeeld, en de informatie op de website 'Samen op de Hoogte' wordt als mogelijk gekleurd ervaren. De werkgroep Communicatie is zoekende naar haar rol en mist aansluiting bij andere werkgroepen.
- De participatie van de LEO-leden wordt als goed beoordeeld, met ruimte voor debat, al zijn er kanttekeningen over de beperkte betrokkenheid van zakelijke partijen (bijvoorbeeld: VNO-NCW, Brainport Development) en het onvoldoende benutten van inspraakmogelijkheden. De participatie vanuit de bredere omgeving blijft beperkt. Veel omwonenden ervaren hun invloed als onvoldoende en typeren het overleg als weinig doeltreffend, met termen als "tandloos" en "bezigheidstherapie". Dit leidt tot groeiende frustratie en vermoeidheid onder de betrokkenen. Van de groep omwonenden zijn het vooral de kritische inwoners die participeren.
- Het gezamenlijk opstellen van voorstellen binnen de werkgroepen getuigt van grote persoonlijke inzet, maar leidt slechts in beperkte mate tot tastbare resultaten en concrete beleidsveranderingen. De afzonderlijke werkgroepen functioneren vaak los van elkaar, waardoor samenhang tussen inhoudelijke thema's ontbreekt. Hoewel er voorbeelden van succes zijn, zoals het meetnet geluid en stijgingsprocedures, worden de werkgroepen gehinderd door onduidelijke mandaten, en een tekort aan secretariële ondersteuning en budgetten voor onderzoek. Deze structurele knelpunten, gecombineerd met de hoge werkdruk voor voorzitters en omwonendenvertegenwoordigers van de werkgroepen,

ondermijnen de effectiviteit en leiden tot frustratie en bij de laatstgenoemden het gevoel dat zij "toch niets kunnen veranderen".

- De adviserende rol van het LEO, via de onafhankelijke voorzitter, richt zich op formele besluitvormingstrajecten. Het opstellen van één gezamenlijk LEO-advies is lastig door fundamentele belangentegenstellingen, waardoor vaak een rapport met gedeelde standpunten én een addendum met afwijkende posities wordt gepresenteerd. Ongevraagd advies komt zelden voor.

LEO & bestuurlijk overleg

Het bestuurlijk overleg ORREA (Overleg Rijk Regio Eindhoven Airport) fungeert als het centrale platform voor formele besluitvorming en beleidsafstemming op strategisch niveau over het gebruik en de ontwikkeling van de luchthaven. Binnen dit overleg komen vertegenwoordigers van de Ministeries van Defensie en Infrastructuur & Waterstaat, aandeelhouders zoals de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven, en omliggende randgemeenten samen.

Er is onduidelijkheid bij vertegenwoordigers van omwonenden over de wisselwerking tussen het LEO en het ORREA. Zij hebben naar eigen zeggen vaak geen inzicht in wat er vanuit het LEO naar dit overleg wordt doorgestuurd, wat er precies besproken wordt en hoe de inbreng van het LEO wordt meegenomen in beleidsvorming. Sommige leden vernemen pas maanden later via informele kanalen wat er in het bestuurlijk overleg is besproken en/of besloten. Dit gebrek aan transparantie en inzicht voedt de perceptie dat het LEO een "rituele dans" is, waarin besluitvorming te veel plaatsvindt achter gesloten deuren.

De LEO vergaderingen: middag- en avondvergaderingen

De meeste geïnterviewden geven aan dat de informele middagsessies en gezamenlijke maaltijden bijdragen aan een positieve sfeer, het versterken van onderlinge relaties en het stimuleren van informatie-uitwisseling tussen deelnemers. De avondvergaderingen worden als goed voorbereid en geleid ervaren. De leden merken op dat het proces stroef verloopt door de uiteenlopende belangen van betrokken partijen. Dossiers blijven hangen, standpunten worden vooral naast elkaar gelegd, en de voorzitter staat voor de onmogelijke opgave om hier duidelijke conclusies uit te trekken. Hierdoor ontstaat stilstand en blijft overeenstemming uit. Het uitblijven van het Luchthavenbesluit draagt hieraan bij. De houding van de Rijksoverheid, met name Defensie en het Ministerie van I&W, wordt als een obstakel ervaren: Defensie is afstandelijk en I&W wordt sinds de kabinetswisseling als terughoudend en pro-luchtvaart beschouwd.

Het functioneren van de werkgroepen: waardering en uitdagingen

De werkgroepen van het LEO worden door de deelnemers gewaardeerd als een effectief middel om inhoudelijke thema's te verdiepen en de samenwerking tussen de verschillende partijen te bevorderen. De voornaamste kracht ligt in het openhouden van de dialoog, zelfs wanneer directe oplossingen niet direct

voorhanden zijn. Dit zorgt ervoor dat partijen aan tafel blijven, met elkaar in gesprek gaan en informatie uitwisselen over complexe materie. De LEO-structuur wordt dan ook als een uniek overlegplatform gezien voor het samenbrengen van diverse perspectieven en het creëren van wederzijds begrip tussen deelnemers. De betrokkenheid van zowel wethouders als ambtenaren is hoog en de samenwerking wordt als positief ervaren. De grondige voorbereiding van de randgemeenten draagt bovendien bij aan een inhoudelijke inbreng.

Binnen het LEO wordt van de werkgroepen verwacht dat zij inhoudelijke verdieping bieden en concrete voorstellen opleveren, maar in de praktijk stuiten zij op verschillende uitdagingen. Veel werkgroepen worstelen met onduidelijke mandaten, vage doelstellingen en ontbrekende planningen, waardoor ze eerder als informele "praatgroepen" dan als taakgerichte organen worden ervaren. Ze opereren vaak geïsoleerd, wat een integrale aanpak bemoeilijkt. Door het gebrek aan structuur en ondersteuning – zoals secretariële hulp en onderzoeksbudgetten – ligt de verantwoordelijkheid grotendeels bij vrijwilligers en voorzitters die deze rol er vaak 'bij' doen, zonder extra capaciteit of mandaat. Dit leidt tot hoge werkdruk en frustratie, vooral bij vertegenwoordigers van omwonenden, die zich doorgaans goed voorbereiden maar ervaren dat hun inbreng onvoldoende wordt meegenomen. Het gevoel weinig te kunnen veranderen zorgt bij sommigen voor uitputting of afhaken, en deelname wordt door meerdere deelnemers soms eerder als verplichting dan als waardevolle bijdrage gezien. Daarnaast wordt de betrokkenheid van partijen als Defensie en I&W door sommigen als beperkt of afstandelijk ervaren, wat de effectiviteit en beleidsdoorwerking ondermijnt. Het opstellen van inhoudelijke adviezen verloopt moeizaam door uiteenlopende belangen en het uitblijven van consensus, waarbij de adviesrol van de voorzitter soms wordt gezien als manier om impasses te doorbreken.

3.4 Organisatie: structuur verbeterd en tekort aan hulpbronnen

Voorzitter

De leden van het LEO zijn over het algemeen positief over de onafhankelijkheid van de voorzitter, zijn manier van vergaderingen leiden en zijn bijdrage aan de totstandkoming van adviezen richting het bevoegd gezag, de luchtmachtbasis en Eindhoven Airport. Zij ervaren hem als een persoon met de juiste senioriteit, bestuurlijke ervaring, verbindend vermogen, neutraliteit, pragmatisme en doorzettingskracht. Volgens de leden zorgt de voorzitter ervoor dat iedereen aan het woord komt, vat hij de discussies helder samen en weegt hij de verschillende belangen op evenwichtige wijze af.

Enkele geïnterviewden geven aan dat het optreden van de voorzitter nog aan kracht kan winnen, met name in de omgang met tegengestelde belangen en de vaak complexe dynamiek tijdens avondvergaderingen. Volgens sommigen nemen bepaalde omwonenden onevenredig veel ruimte in of vertonen storend gedrag, wat een negatieve sfeer creëert en leidt tot frustratie bij andere deelnemers én de voorzitter zelf. Daarnaast hebben sommigen behoefte aan een meer sturende rol van de voorzitter, waarbij hij sneller knopen doorhakt en discussies niet te lang laat voortduren. Vooral bij vastgelopen onderwerpen wordt gewenst dat hij zijn autoriteit nadrukkelijker inzet om richting te geven aan het proces. Verder geven sommigen aan dat de adviesfunctie van het LEO, zoals gefaciliteerd door de voorzitter, onvoldoende tot ontwikkeling komt. Er is behoefte aan een

actievere opstelling, waarbij de voorzitter ook ongevraagd advies uitbrengt aan de staatssecretaris/minister, bevoegde gezagen, de luchtmachtbasis en Eindhoven Airport.

Secretaris

De rolinvulling door de secretaris wordt over het algemeen als zeer positief ervaren en wordt gekarakteriseerd als onpartijdig, enthousiast, deskundig, toegankelijk, nauwkeurig en als een verbindende kracht binnen het overleg. Een aandachtspunt betreft de informatieve functie richting de omgeving: met name de openbaarheid van ingekomen stukken zou mogelijk verder verbeterd kunnen worden. De ondersteuning via de Stichting Samen op de Hoogte, waar de secretaris onder valt, wordt over het algemeen als adequaat beoordeeld. Wel bestaat er enige onduidelijkheid over de precieze aard en omvang van deze ondersteuning.

Presidium

Het presidium wordt in de eerste plaats gezien als een agendacommissie die verantwoordelijk is voor de voorbereiding van de LEO-vergaderingen. Toch bestaat er bij sommige betrokkenen onduidelijkheid over de exacte samenstelling en taakverdeling binnen dit orgaan. Dit leidt ertoe dat het presidium door enkele geïnterviewden als ondemocratisch en weinig transparant wordt ervaren. Voor nieuwkomers binnen de LEO-structuur blijkt het presidium bovendien een onbekend en weinig toegelicht gremium. Er wordt gesuggereerd dat de rol van het presidium in de agendering duidelijker gedefinieerd, besproken en vormgegeven zou moeten worden.

Benoeming en profiel omwonendenvertegenwoordigers

Omwonendenvertegenwoordigers die via gemeenten zijn betrokken, worden benoemd door het college van de betreffende gemeente. Omwonenden zijn niet vertegenwoordigd in bestuurlijke overleggen. Er is geen vastgestelde einddatum of roulatieschema (aftreedrooster) voor deze benoemingen, wat vragen oproept over openheid en toegankelijkheid van het proces. De benoemingsprocedure wordt door meerdere geïnterviewden als onduidelijk ervaren, wat wijst op een gebrek aan uniformiteit in het proces.

De vertegenwoordigers binnen het overleg beschikken over een uitzonderlijk hoog kennisniveau, met historische en inhoudelijke expertise over het dossier; sommigen worden zelfs omschreven als “wandelende bibliotheken”. Deze deskundigheid draagt bij aan de kwaliteit van de inhoudelijke bijdragen en het behalen van resultaten, maar leidt volgens geïnterviewden ook tot een sterke focus op technische details, waardoor de bredere gezamenlijke doelstellingen soms uit beeld raken. Veel vertegenwoordigers zijn vanuit persoonlijke frustratie over overlast betrokken geraakt en tonen een grote mate van gedrevenheid, al gaat dit bij sommigen gepaard met gevoelens van uitputting door de langdurige strijd.

Een deel van de groep wordt als activistisch gekarakteriseerd, onder meer door hun kritische houding en het actief zoeken naar grijze gebieden in afspraken. Tegelijkertijd bestaat er bij meerdere betrokkenen twijfel over

de mate waarin deze vertegenwoordigers daadwerkelijk de bredere achterban van omwonenden weerspiegelen. Hoewel bewonersvertegenwoordigers zich inspannen om signalen op te halen en terug te koppelen, blijkt dit in de praktijk complex. De mate van betrokkenheid en organisatie verschilt sterk per gebied: soms verloopt dit via goed georganiseerde netwerken van kernen en wijken, maar in andere gevallen ontbreken zulke structuren en is het lastig om de 'achterban' effectief te bereiken.

3.5 Reflectie BMC

Wat opvalt, is hoe het ontbreken van een breed gedragen visie leidt tot een versplintering van standpunten. In plaats van collectieve vooruitgang, ontstaat een sfeer van strategisch positioneren en defensieve belangenbehartiging. De “zero sum game”-mentaliteit ondermijnt het potentieel voor synergie en voedt het gevoel dat elke winst voor de één een verlies voor de ander betekent. Hoewel er technische vooruitgang is geboekt op het gebied van geluidsreductie, blijft de maatschappelijke acceptatie broos. De angst dat vrijgekomen geluidsräume zal worden benut voor meer vliegbewegingen toont aan dat vertrouwen niet alleen afhankelijk is van maatregelen, maar ook van transparantie en intentie. Tegelijkertijd blijven urgente thema's als klimaat en luchtkwaliteit onderbelicht, wat de geloofwaardigheid van het proces verder aantast.

Binnen de samenstelling van de deelnemers aan het overleg is zichtbaar dat er, met uitzondering van de omwonenden, sprake is van enige roulatie als gevolg van de functionele context waarin zij opereren. Deze natuurlijke wisseling draagt bij aan een zekere dynamiek in het overleg. Om te voorkomen dat standpunten bij de vertegenwoordiging van omwonenden te statisch worden en om meer beweging en vernieuwing in het gesprek te stimuleren, lijkt het wenselijk om ook binnen deze groep enige doorstroming te bevorderen. Dit kan bijdragen aan het voorkomen van verharding in posities en een meer open dialoog.

De rol van overheden is complex. Als aandeelhouders én vertegenwoordigers van omwonenden bevinden zij zich in een spagaat, waarbij het ontbreken van consensus over groei hen dwingt tot voorzichtig balanceren. Dit dualisme maakt het moeilijk om helder en daadkrachtig op te treden. De participatie van omwonenden is een ander pijnpunt. Hun betrokkenheid wordt door hen als tandeloos ervaren. Het gebrek aan formele invloed leidt tot frustratie en zelfs juridische dreiging. De interne organisatie van het LEO lijkt op orde, met goed voorbereide vergaderingen en een onafhankelijk voorzitter.

Deze situatie vraagt om herbezinning. Echte samenwerking vereist meer dan overlegstructuren; het vraagt om gedeelde ambitie, transparantie en erkenning van alle betrokken belangen. Zonder deze elementen blijft het LEO gevangen in een patroon van vertraging en wantrouwen. De uitdaging ligt in het hervinden van de oorspronkelijke spirit – niet als nostalgie, maar als fundament voor een toekomstgerichte dialoog.

Hoofdstuk 4 | Bevindingen inzake de aanbevelingen Van Geel

Hoewel dit BMC-advies niet bedoeld is als een evaluatie van het Van Geel-traject, blijkt dat de aanbevelingen uit *Opnieuw Verbonden* van grote invloed zijn op de werking van het LEO. Het rapport is uitgegroeid tot meer dan een verzameling adviezen: voor veel betrokkenen binnen het LEO vormt het een gedeeld kompas en gezamenlijk referentiekader. Het markeert niet alleen het begin van nieuwe verhoudingen tussen de deelnemers en een omslag van groei naar het verminderen van hinder, maar biedt ook richting bij het nadenken over de toekomst van de luchthaven en de kaders waarbinnen groei in vliegbewegingen mogelijk is. Dit hoofdstuk gaat dan ook expliciet in op de 32 aanbevelingen van Van Geel en geeft de bevindingen weer ten aanzien van de huidige status van de aanbevelingen uit het rapport "Opnieuw Verbonden". In de bijlagen is per aanbeveling een toelichting opgenomen op de huidige status, aangevuld met een beoordeling op SMART-criteria (Specifiek, Meetbaar, Aantoonbaar, Realistisch en Tijdsgebonden).

4.1 Grote waardering voor het Van Geel traject

Het rapport *Opnieuw Verbonden* wordt tijdens de interviews vaak genoemd als kader, oriëntatiepunt of ijkpunt voor het huidige overleg. Door mee te nemen hoe er wordt teruggekeken op het Van Geel-traject, wordt zichtbaar hoe de waarden, verwachtingen en spanningen binnen het huidige LEO mede geworteld zijn in dit traject. De geïnterviewden noemen de volgende aspecten als positief en waardevol:

1. Rol van Pieter van Geel: Pieter van Geel werd door betrokkenen gezien als een gezaghebbende figuur – een verbindende én sturende kracht – onder wiens leiding alle partijen zich maximaal inspanden om gezamenlijk te komen tot een "package deal" en toekomstperspectief voor de luchthaven dat voor iedereen acceptabel was. Iedereen moest daarbij een beetje geven en nemen. Zijn rol als onafhankelijk voorzitter werd gewaardeerd; hij haalde alle "beelden op bij alle partijen" en legde een "totaal verhaal weer terug" namens het LEO, wat als een "way to go" werd gezien. Hij onderkende zowel het maatschappelijk belang van omwonenden en hun recht op een gezonde leefomgeving, als het belang van de luchtvaartsector om, via innovatie, ruimte te creëren voor verantwoord groeipotentieel.
2. Trendbreuk, structuur en richting: Het advies van Van Geel markeerde een duidelijke trendbreuk: van een focus op groei in vliegbewegingen naar een gerichte inzet op het verminderen van overlast en het vergroten van de meerwaarde voor de omgeving. Daarnaast bracht het structuur en bood het een heldere koers voor de toekomst. Het fungeerde als een ankerpunt voor de gezamenlijke agenda en inspanningen van het LEO, waaraan de leden zich nog steeds hechten. Het proces leidde tot het vaststellen van vijf speerpunten die het LEO als leidraad hanteert. Dit zorgde voor rust, duidelijkheid en een gedeeld uitgangspunt in de samenwerking.

4.2 Flink op dreef

De volgende aanbevelingen zijn afgerond :

- Begrens het aantal vliegbewegingen op 41.500 voor 2020 en 2021.
- Om vanaf 2020 al direct te komen tot vermindering van de geluidbelasting vervallen de geplande vluchten na 23.00 uur.
- Betrek de omgeving bij dit traject via de permanente structuur.
- Eindhoven Airport start met het stimuleren vlootvernieuwing via luchthaventarieven.
- Uitrol van een Regionaal Meetnet Luchtkwaliteit en Geluid in Zuidoost-Brabant. Zorg voor goede afstemming met de Nationale Programmatistische aanpak meten vliegtuiggeluid.
- Stimuleer vlootvernieuwing en inzet van de nieuwste en schoonste vliegtuigen via tariefdifferentiatie in de luchthavengelden.
- Stimuleer dat voor afstanden beneden 700 km de trein als duurzaam alternatief wordt gebruikt door deze bestemmingen niet of minder aan te bieden.
- Werk in overleg met de omgeving via de permanente structuur aan de verdere uitrol van het Regionaal Meetnet Luchtkwaliteit en Geluid in Zuidoost-Brabant en monitor de ontwikkelingen in luchtkwaliteit en geluid rondom Eindhoven Airport.
- Onderzoek de mogelijkheid voor een Regiofonds (om carriers te 'verleiden' om Eindhoven op te nemen als bestemming).
- Maak de uitvoering van de gebiedsvisie een onderwerp van gesprek in de permanente structuur.
- Benoem in overleg met de stuurgroep een kwartiermaker die de permanente structuur zo snel mogelijk opricht.
- De permanente structuur heeft de vorm van een stichting en wordt opgezet conform de uitgangspunten en functies zoals beschreven in dit advies. De bestaande overlegstructuren gaan op in één structuur met een onafhankelijk voorzitter en secretariaat.
- Spreek met elkaar in de permanente structuur af aan welke randvoorwaarden het proces moet voldoen voor het ontwerp van een vliegroute.

De volgende aanbevelingen zijn in uitvoering :

- Start een nieuwe MER ten behoeve van de invoering van een nieuw sturingsmodel met als uitgangspunt 30% reductie van de geluidbelasting in 2030 ten opzichte van 2019.
- Inzet overige hinderbeperkende maatregelen (met name op luchthaven zelf) ten behoeve van verdere reductie van geluidbelasting.
- Iedere 3 à 4 jaar een GGD-belevingsonderzoek.
- Eindhoven Airport neemt het voortouw in het samenbrengen van brandstofproducenten, brandstofleveranciers en luchtvaartmaatschappijen om de inzet van duurzame brandstoffen op de luchthaven te realiseren. Minimaal 5% van de brandstof (bijmenging) zou duurzaam moeten zijn in

2023 en minimaal 14% in 2030. Eindhoven Airport zet zich daarbij in om in 2030 bijmenging van 20% te behalen. Hiervoor wordt een stappenplan opgesteld.

- Vorm uit het innovatie-ecosysteem van de Brainportregio een groep koplopers (kennisinstellingen en bedrijven) om Eindhoven Airport als proeftuin te gebruiken voor technologische innovaties die ingezet kunnen worden om de luchthaven en luchtvaart te verduurzamen en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van de regio te verbeteren. Daarbij komt een focus op synthetische kerosine te liggen maar wordt ook gekeken naar andere technieken zoals direct air capture van CO2 en elektrisch vervoer.
- Verken de toepassing van de overige hinderbeperkende maatregelen op Eindhoven Airport.
- Benut de nationale tickettaks (deels) voor gebruik van duurzame brandstoffen.
- Verbeter de lokale luchtkwaliteit en beperk de CO2-uitstoot van de luchtvaart door de inzet van duurzame brandstoffen.
- Zet gezamenlijk in op het versnellen van de elektrificatie van de luchtvaart. Op de lange termijn kan elektrisch of hybride vliegen net als bij de NOx-emissies ook de fijnstofemissies minimaliseren.
- Maak Eindhoven Airport het visitekaartje van de innovatieve hightech Brainportregio. Zet hiervoor een samenwerking op tussen Eindhoven Airport, het bedrijfsleven en kennisinstellingen.
- Zorg voor meer economische meerwaarde door het inkomend toerisme te vergroten middels de ontwikkeling van een gezamenlijke strategie en samenwerking tussen de brancheverenigingen (Eindhoven365 en VisitBrabant), gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Brainport Development en Eindhoven Airport.
- Werk aan een stevigere verbinding tussen Eindhoven Airport en de regio door activiteiten gericht op sociale meerwaarde verder uit te breiden en zichtbaar te maken.
- Besluiten over de toepassing van bijzondere regelingen zoals geld voor uitkoop en bovenwettelijke isolatie. Voor bijzondere individuele situaties moet er een bijzondere regeling komen. Deze regeling dient als vangnet voor schrijnende gevallen waar dringend hulp nodig is, maar die door bestaande regelingen onvoldoende worden opgelost.

De volgende aanbevelingen zijn niet behaald **X**:

- Vanaf 2022 worden voor alle vertrekkende vluchten voor de volledige vlucht gecertificeerde compensatierechten gekocht, bij voorkeur in de regio.
- Creëer een Klimaatfonds waaruit de compensatierechten kunnen worden betaald en de stimulering van de inzet van duurzame brandstoffen op Eindhoven Airport. Dit fonds kan worden gevoed met een toeslag van 1 euro op de tickets en door middel van andere bronnen.
- Haal winst uit de bebouwde omgeving. Door slim om te gaan met het planten van gewassen en groen creëer je mogelijkheden voor het afvangen van fijnstof en CO2.
- Zet de transitie in gang naar een bestemmingennetwerk dat aansluit bij de behoefte van de regio. Sturing op bestemmingen (hub met intercontinentale verbinding, top economic-area, aansluitend op zakelijk, leisure en VFR-verkeer) door het opnemen van een local rule en differentiatie in

luchthaventarieven door Eindhoven Airport. Ter ondersteuning van deze ambitie zou vanuit het Rijk onderzocht kunnen worden hoe meer publieke sturing aan het bestemmingsnetwerk kan worden gegeven.

4.3 Reflectie BMC

Het rapport Opnieuw Verbonden heeft zich ontwikkeld tot een gedeeld kompas binnen het LEO. We zien dat het advies niet slechts een verzameling aanbevelingen is, maar een fundament voor samenwerking, richting en gedeelde waarden. De rol van Pieter van Geel als gezaghebbende en verbindende voorzitter wordt breed gewaardeerd en heeft bijgedragen aan het vertrouwen en de betrokkenheid van partijen. Dit is van grote waarde in een context waarin belangen uiteenlopen en het proces complex is. We onderschrijven de trendbreuk die het rapport markeert: van een groeigerichte benadering naar een focus op hinderbeperking en maatschappelijke meerwaarde. De vijf hoofddoelstellingen bieden houvast en structuur, wat essentieel is voor een stabiele overlegcultuur. De permanente structuur als overlegplatform draagt bij aan continuïteit en transparantie, mits deze goed wordt gefaciliteerd en gedragen door alle partijen.

De voortgang op de aanbevelingen laat een gemengd beeld zien:

-  Afgeronde acties tonen daadkracht en betrokkenheid, vooral op het gebied van begrenzing van vliegbewegingen, meetnetten en participatie.
-  Lopende trajecten vragen om blijvende inzet, monitoring en tussentijdse evaluatie. Hier ligt een kans voor het LEO om te leren en bij te sturen.
-  Niet behaalde aanbevelingen wijzen op knelpunten in governance, financiering, uitvoeringskracht of haalbaarheid binnen de Nederlandse context.

We zien hier een rol voor het LEO om niet alleen te rapporteren over voortgang en successen, maar ook om te reflecteren op de oorzaken van stagnatie en gezamenlijk oplossingsrichtingen te formuleren. De toepassing van SMART-criteria op de aanbevelingen is een waardevolle stap richting transparantie en resultaatgericht werken. De uitdaging ligt nu in het vasthouden van deze lijn, het versterken van de uitvoeringskracht en het blijven verbinden van belangen.

Hoofdstuk 5 | Bevindingen over wettelijke bepalingen (COVM & CRO)

5.1 Adviserende rol en thematische reikwijdte van het LEO

Volgens het Reglement LEO versie september 2023, voert de COVM haar wettelijke taken uit binnen het kader van het LEO. Artikel 3 van dit reglement beschrijft de COVM-functie van het LEO en stelt dat het LEO, gevraagd en ongevraagd, advies uitbrengt over geluidshinder rondom de militaire Luchthaven Eindhoven. Het reglement geeft ook aan dat het LEO, in de vorm van de COVM, de taak heeft om overleg te voeren en advies te geven aan de staatssecretaris over alle maatregelen en regelingen die gericht zijn op het beperken van geluidshinder door het gebruik van Eindhoven Airport.

Eerder onderzoek naar de mate waarin COVM's in Nederland voldoen aan de relevante bepalingen uit de Wet luchtvaart en het Instellingsbesluit Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne militaire luchtvaartterreinen (AEF, 2024) geeft aan dat de COVM Vliegveld Eindhoven niet volledig voldoet aan de wettelijke eisen en het instellingsbesluit. Het zou gaan om de volgende punten:

- De adviesfunctie van de COVM's sluit in de praktijk onvoldoende aan op het wettelijk kader. In het reglement van het LEO is de adviesrelatie gericht op de staatssecretaris, terwijl de wet uitgaat van advisering aan de minister van Defensie.
- Daarnaast is de thematische scope van de taak van de COVM-kamer van LEO beperkt tot geluidshinder. De focus van het instellingsbesluit van de COVM Eindhoven ligt uitsluitend op geluidshinder, waardoor de bredere milieuaspecten onderbelicht blijven. Andere relevante milieuthema's, zoals luchtkwaliteit, stikstof of klimaatimpact, worden hierdoor nauwelijks of niet meegenomen in de advisering.

Onze bevindingen laten het volgende zien ten aanzien van de adviserende rol van het LEO:

- Het LEO waarin de voormalige Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) is geïntegreerd, beperkt zich niet tot het thema geluidshinder. Het LEO vervult een duidelijke adviesrol die zowel civiele als militaire luchtvaartactiviteiten bestrijkt.
- De voorzitter van het LEO adviseert niet alleen de minister van Infrastructuur en Waterstaat, maar ook de minister of staatssecretaris van Defensie, waarmee het LEO een brug slaat tussen beide domeinen.
- De COVM heeft formeel een bredere taak dan alleen geluidsproblematiek. De commandant van de vliegbasis verwijst daarbij naar de drie wettelijke taken: overleg over milieuwetgeving, advisering aan de minister van Defensie en het verzorgen van voorlichting en evaluatie van jaarlijkse rapportages.

Over de thematische reikwijdte van het LEO komt uit de bureaustudie en interviews naar voren dat de thematische reikwijdte van het overleg breed is en diverse milieu- en gezondheidsvraagstukken omvat:

- Luchtkwaliteit: Binnen het LEO wordt de invloed van vliegbasis en Eindhoven Airport op de lokale luchtkwaliteit gevolgd en besproken, waarbij er specifieke aandacht is voor het meten en monitoren

van luchtvervuiling in de omgeving. Daarnaast worden ook de gezondheidseffecten van vliegverkeer op de luchtkwaliteit besproken.

- **Klimaatdoelstellingen:** Het LEO streeft ernaar om actief bij te dragen aan de (inter)nationale klimaatdoelen. Er zijn concrete voorstellen gedaan in Den Haag voor het mengen van duurzame vliegtuigbrandstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) tot een aandeel van 50%, een mogelijke invoering van een CO2-plafond en het oormerken van de opbrengsten uit de vliegbelasting voor verduurzaming van de luchthaven.
- **Gezondheidseffecten:** Gezondheid vormt een belangrijk thema binnen het LEO. Hierin wordt onder andere gekeken naar de gezondheidseffecten van vliegverkeer, zoals slaapverstoring of andere effecten van blootstelling aan geluid en luchtvervuiling. De GGD voert in dit kader een belevingsonderzoek uit onder omwonenden, dat uitvoerig wordt besproken in het LEO.
- **Leefbaarheid:** De stichting Samen op de Hoogte ondersteunt initiatieven die bijdragen aan een aangenamere woon- en leefomgeving rond Eindhoven Airport. Daarnaast worden via het Leefbaarheidsfonds projecten gefinancierd in omliggende gemeenten, met als doel de leefkwaliteit structureel te verbeteren.

Hoewel het LEO in grote lijnen voldoet aan de bepalingen uit de *Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis* (01-01-2024), wijkt het op één belangrijk punt af: de benoemingstermijn van leden. Volgens artikel 8, leden 5 en 6, geldt voor CRO's:

- Lid 5: *De benoeming van de leden geschiedt voor ten hoogste vier jaren. Herbenoeming kan eenmaal voor ten hoogste vier jaren.*
- Lid 6: *In afwijking van het vijfde lid kan een lid voor de tweede maal worden herbenoemd voor ten hoogste vier jaren indien het orgaan of de organisatie die het lid vertegenwoordigt daartoe om dringende redenen een verzoek doet aan de voorzitter.*

Het reglement van het LEO stelt geen maximale zittingstermijn vast voor de deelnemers. Voor deelnemers die vanzelfsprekend rouleren binnen de politieke cyclus, zoals wethouders of gedeputeerden, vormt dit geen probleem. Voor vertegenwoordigers van omwonenden kan dit echter leiden tot langdurige zitting, aangezien zij in principe kunnen aanblijven zolang zij dat zelf wensen.

5.2 Reflectie BMC

De bevindingen ondersteunen dat het LEO een breed overlegplatform is. Door de adviserende rol richting zowel civiele als militaire domeinen te versterken en de thematische breedte beter te verankeren, kan het LEO zijn legitimiteit vergroten en effectiever bijdragen aan beleidsvorming en besluitvorming rond luchthavenontwikkeling. De thematische blik reikt verder dan de oorspronkelijke focus op geluidshinder, al blijven tastbare resultaten op deze bredere thema's vooralsnog beperkter.

Toch blijkt dat deze brede taakopvatting niet altijd voldoende zichtbaar is in de verslaglegging en communicatie. Dit vraagt om een explicietere positionering van het LEO als adviesorgaan met een integrale benadering van milieu, gezondheid en leefbaarheid.

In het licht van transparantie, representativiteit en hernieuwde energie zou het overnemen van een vergelijkbare termijnstructuur als bij de CRO's een waardevolle aanvulling voor het LEO kunnen zijn. Dit versterkt niet alleen de legitimiteit van het LEO, maar bevordert ook een dynamische en actuele vertegenwoordiging van belangen binnen het overleg.

Hoofdstuk 6 | Bevindingen inzake agenda en veranderde tijden

De tijden veranderen razendsnel in de Brainportregio. De luchthaven groeit én de regio groeit. De druk op de woningmarkt, mobiliteit, energievoorziening en leefomgeving neemt toe, terwijl het ecosysteem van Brainport geconfronteerd wordt met structurele tekorten en ruimtelijke knelpunten. De vraag naar betaalbare woningen, bedrijfshuisvesting en een gezond woonklimaat is urgenter dan ooit. Deze dynamiek vraagt om een herijking van de agenda. Nieuwe thema's moeten een plek krijgen in het overleg, want de wederzijdse afhankelijkheid tussen schaa sprong en de luchthaven is groot. Dit hoofdstuk gaat in op nieuwe thema's voor de vervol gagenda van het LEO en is eveneens gebaseerd op de documentenanalyse en interviews .

6.1 Thematische verbreding: gezondheid, leef- en luchtkwaliteit

Een eerste thema is gezondheid als integraal thema. Gezondheid moet een centralere rol krijgen in alle werkgroepen en beleidsvorming binnen het LEO, aldus de leden. Dit betreft niet alleen milieueffecten zoals luchtkwaliteit, uitstoot en geluid, maar ook bredere gezondheidsvraagstukken zoals toegang tot huisartsenzorg en ziekenhuizen. Gezondheid fungeert als verbindend thema ("kapstok") voor andere beleidsvelden. De aanpak met de periodieke GGD-onderzoeken is een eerste stap hierbij. Een tweede thema is de (extra) aandacht voor luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit, met name de impact van ultrafijnstof en blootstelling, vereist een prominente plek op de agenda. Verdere onderzoeksinspanningen en beleidsmatige verankering zijn noodzakelijk.

6.2 Verbinding met toekomstvisie en lange termijn

Ook hier zien we twee zaken die uit de documenten en interviews naar voren komen, te weten de herijking na 2030 en de koppeling met de regionale schaa sprong.

- Herijking na 2030 - De afspraken uit het Van Geel-advies lopen af in 2030. Het LEO moet nu al nadenken over de periode daarna, met aandacht voor technologische ontwikkelingen zoals elektrisch vliegen, veranderende mobiliteitspatronen en de bredere ontwikkeling van de regio.
- Koppeling met regionale schaa sprong - De ontwikkeling van de luchthaven moet expliciet worden verbonden met de regionale ambities op het gebied van wonen, werken en leven. De groeiende woningbouwopgave en ruimtedruk in de regio roepen fundamentele vragen op over het voortbestaan van de luchthaven. De hindercontouren vormen een belemmering voor woningbouw, wat vraagt om een open en strategische discussie over ruimtelijke keuzes. Men constateert dat dit vraagt om een integrale benadering van ruimtelijke ordening, infrastructuur en economische ontwikkeling.

6.3 Betrekken van nieuwe internationale relaties

Geopolitieke ontwikkelingen en Defensie - De toenemende rol van Defensie en internationale spanningen beïnvloeden de luchthavenfunctie. Er is dan ook een groeiende behoefte om Defensie actiever te betrekken bij het overleg en om meer transparantie te creëren over wat er gebeurt en waarom. Alleen door deze verbreding en verdieping kan het LEO zijn rol als breed gedragen adviesplatform blijven vervullen en effectief inspelen op de complexe uitdagingen rondom de luchthaven. Dit vraagt om meer transparantie en actieve communicatie

vanuit het Ministerie van Defensie binnen het LEO, zodat bestuurlijke afwegingen in gezamenlijkheid kunnen plaatsvinden.

Met het oog op de toekomst vraagt de COVM-functie om herijking. Defensie vormt een steeds belangrijker onderwerp binnen het overleg, mede door recente geopolitieke ontwikkelingen. Hoewel de COVM wettelijk een bredere taak heeft die alle milieuthema's omvat, richt zij zich in de Eindhovense context nog hoofdzakelijk op geluid. De civiele inhoud domineert vaak de agenda van het LEO, waardoor specifieke COVM-aspecten, zoals de impact van baanrenovaties of de wisselwerking tussen militaire en civiele functies, onvoldoende aan bod komen.

6.4 Reflectie BMC

De Brainportregio verandert in hoog tempo en de druk op de ruimte neemt toe. De 'ruimtelijke puzzel' wordt steeds complexer. Verstedelijking zet stevig door, de hindercontouren van het hoofd- en spoorwegennet breiden uit, en zowel de regionale bedrijvigheid als de impact van de luchthaven nemen toe. Deze ontwikkelingen raken elkaar en zorgen steeds vaker voor spanningen. In de praktijk blijkt dat de gesprekken over verstedelijking en luchthavenontwikkeling vaak gescheiden plaatsvinden, terwijl ze inhoudelijk sterk verweven zijn. Dit versnipperde overleg werkt demotiverend en belemmert samenhangende besluitvorming. Het LEO staat daarom voor de opgave om zich nadrukkelijk te richten op de vraagstukken van vandaag én morgen, met een integrale blik op de ruimtelijke, economische en leefomgevingsimpact van de regio. Alleen dan blijft het overleg relevant en toekomstbestendig.

Hoofdstuk 7 | Conclusies

7.1 Doel en kijkglas

Het aanvankelijke optimisme rond het Van Geel-traject heeft plaatsgemaakt voor verslechterde samenwerking rondom de doelstellingen en inhoudelijke thema's van het LEO. Deze erosie is het gevolg van een complex samenspel van factoren, waardoor de verwachting op gezamenlijke oplossingen afneemt en juridische confrontaties tussen omwonenden, bevoegd gezag, de luchtmachtbasis en Eindhoven Airport realistischer worden. In dit hoofdstuk gaan we in op de belangrijkste bevindingen uit de evaluatie: het functioneren van het LEO, de voortgang op de aanbevelingen, de naleving van wettelijke bepalingen en opkomende thema's voor de toekomstige agenda.

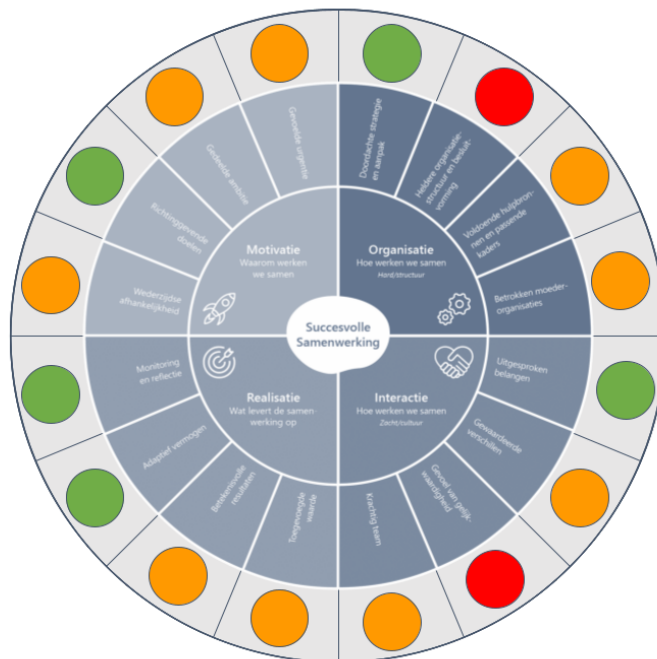
Opdrachtgever ORREA wil met dit onderzoek vaststellen hoe het LEO functioneert volgens de leden van het LEO en andere betrokken partijen en welke verbeteringen de effectiviteit zullen vergroten, ook met het oog op de toekomst.

We hebben deze hoofdvraag uitgewerkt in de volgende vier deelvragen:

1. Hoe ervaren de leden van het LEO en andere betrokken partijen het functioneren van het overleg? (paragraaf 7.1)
2. Wat is de huidige status van de aanbevelingen uit het rapport "Opnieuw Verbonden"? (paragraaf 7.2)
3. In hoeverre voldoet het LEO aan de bepalingen voor COVM's en CRO's zoals vastgelegd in de wet- en regelgeving? (paragraaf 7.3)
4. Welke ontwikkelingen en prioriteiten, niet genoemd in het rapport "Opnieuw Verbonden", hebben invloed op de toekomstige ontwikkeling en agenda van het LEO? (paragraaf 7.4)

In hoofdstuk 1 is het samenwerkingsmodel gepresenteerd als kijkglas om de dynamiek binnen het LEO te analyseren. Op basis van de documentenanalyse en interviews zijn de succesfactoren van samenwerking in kaart gebracht. Daarbij is gebruikgemaakt van een kleurcodering om de sterkte van deze factoren te duiden: rood staat voor aandachtspunten die dringend verbetering vragen, oranje voor aspecten die versterkt kunnen worden, en groen voor elementen die goed functioneren en behouden moeten blijven.

De uitkomsten van deze beoordeling zijn gebaseerd op de bevindingen die zijn beschreven in de hoofdstukken 2 tot en met 5. Voor een volledig overzicht van de waarderingen en onderliggende inzichten verwijzen we naar de bijlagen.



Motivatatie
Bindende werking Van Geel tanende

Organisatie
Wat is het LEO?
Waardering voor organisatie
Werkgroepen?

Interactie
Netwerken versterkt
Tegengestelde belangentafel

Realisatie
Opvolging Van Geel
Geluid, vertrouwen

7.2 Functioneren overleg: effectieve netwerksamenwerking en professionele aanpak

Hoofdconclusies

Twee hoofdconclusies over het functioneren van het LEO dringen zich op:

Op de eerste plaats zien we dat het klassieke bestuurlijke perspectief – het Huis van Thorbecke – en het LEO-netwerk niet optimaal op elkaar zijn afgestemd. Het klassieke bestuurlijke perspectief vormt de formele besluitvormingslijn. Binnen deze structuur nemen met name het Rijk en provincies besluiten op basis van hun wettelijke bevoegdheden. Deze lijn is helder, juridisch verankerd en essentieel voor democratische legitimiteit. Voor de overheidspartijen op Rijks- en provinciaal niveau in het LEO is dit heel vanzelfsprekend, voor de private initiatiefnemers is dit bekend terrein. Gemeenten werken in een spagaat en voor andere leden van het LEO is niet altijd helder hoe de hazen lopen. Want naast deze formele lijn is er een andere werkelijkheid, namelijk die van het LEO-netwerk en de geleefde ervaring van omwonenden. Dit is een overlegstructuur waarin publieke en private partijen, maatschappelijke organisaties en omwonenden elkaar opzoeken, informeren en proberen te vinden.

Op de tweede plaats is verdere professionalisering nodig om de volle potentie van het LEO te benutten. De huidige overlegstructuur schiet tekort in slagkracht, transparantie en doelgerichtheid. De werkwijze met werkgroepen levert wisselende resultaten op: de werkgroepen Geluid, Luchtkwaliteit en Gezondheid functioneren naar behoren, maar andere werkgroepen worstelen met hun rol en zijn aanzienlijk minder

effectief. Er ontbreekt een duidelijke rol- en taakverdeling, waardoor verantwoordelijkheden diffuus blijven. Ook het presidium biedt hierin onvoldoende helderheid over rolverdeling en besluitvorming.

Verbetering ten aanzien van motivatie, organisatie, interactie en realisatie

De onderzoeksbevindingen maken duidelijk dat de leden van het LEO tamelijk eensgezind zijn over het functioneren van het netwerk: verbetering van het LEO is nodig en mogelijk. Zij noemen alle dezelfde positieve punten uit het overleg: het feit dat zij gezamenlijk aan tafel zitten, het netwerkplatform maakt informatie-uitwisseling mogelijk en de rolinvulling van voorzitter en secretaris wordt gewaardeerd. De knelpunten verschillen. Het zijn met name de omwonenden bij wie het aanvankelijke enthousiasme gaandeweg verandert in frustratie. We constateren dat er bij alle leden in verschillende mate overigens sprake is van erosie van de 'Van Geel-spirit' door vertragingen en verlies van gezamenlijke energie.

Als gevolg van de opgebouwde frustratie en het ervaren gebrek aan tastbare resultaten, dreigen juridische stappen als alternatief overwogen te worden door de vertegenwoordigers van omwonenden. Wanneer dit zou gebeuren, dan ondermijnt dat een belangrijke waarde van de LEO-samenwerking. Het proces verandert van dialoog naar een strijd in de rechtszaal.

Voor succesvolle netwerksamenwerking zijn de motivatie, organisatie, interactie en realisatie van belang. Met ons samenwerkingsmodel als onderlegger concluderen we dat op alle aspecten van de samenwerking verbeteringen te realiseren zijn.

Uit onze analyse blijkt dat het ontbreken van een breed gedragen visie leidt tot fragmentatie van standpunten en belemmering van gezamenlijke vooruitgang. In plaats van constructieve samenwerking ontstaat regelmatig een dynamiek van strategische positionering en het beschermen van deelbelangen. Deze "zero sum"-benadering – waarbij winst voor de één als verlies voor de ander wordt ervaren – ondermijnt het potentieel voor synergie.

Hoewel er op technisch vlak vooruitgang is geboekt, met name op het gebied van geluidsreductie, blijft de maatschappelijke acceptatie kwetsbaar. De zorg dat geluidsruimte wordt aangewend voor extra vliegbewegingen illustreert dat vertrouwen niet alleen voortkomt uit maatregelen, maar ook uit transparantie en duidelijke intenties. Daarbij valt ons op dat urgente thema's zoals klimaatimpact en luchtkwaliteit onvoldoende aandacht krijgen, wat afbreuk doet aan de geloofwaardigheid van het proces.

De positie van de overheden is complex. Als zowel aandeelhouder als vertegenwoordiger van omwonenden bevinden zij zich in een spanningsveld, waarin het ontbreken van consensus over toekomstige groei leidt tot behoedzaam en soms ambigu optreden.

Ook de participatie van omwonenden verdient kritische reflectie. Hun betrokkenheid wordt door henzelf als beperkt en weinig invloedrijk ervaren, wat leidt tot frustratie en mogelijk zelfs juridische escalatie. Positief is dat de interne organisatie van het LEO goed functioneert, met gestructureerde vergaderingen en een onafhankelijke voorzitter.

De huidige situatie vraagt om een gerichte aanpassing. Duurzame samenwerking vergt meer dan overlegstructuren; het vereist een gedeelde ambitie, duidelijkheid in rollen en verantwoordelijkheden, en erkenning van alle betrokken belangen. Zonder deze aanpassingen raakt het LEO gevangen in een patroon van stagnatie en wantrouwen. De uitdaging ligt in het herontdekken van de oorspronkelijke intentie en energie, als basis voor een toekomstgerichte dialoog.

7.3 Status van de aanbevelingen

Een aanzienlijk aantal aanbevelingen is inmiddels afgerond, wat getuigt van betrokkenheid en daadkracht. Deze voltooide acties omvatten zowel organisatorische als inhoudelijke verbeteringen, zoals het begrenzen van het aantal vliegbewegingen, het schrappen van nachtvluchten na 23.00 uur, het opzetten van de permanente overlegstructuur (LEO), het stimuleren van vlootvernieuwing via tariefdifferentiatie en de uitrol van een regionaal meetnet voor luchtkwaliteit en geluid. Daarnaast bevindt een substantieel deel van de aanbevelingen zich in uitvoering. Deze trajecten vergen structurele inzet en zorgvuldige monitoring, waaronder de nieuwe MER-procedure met als doel 30% geluidsreductie in 2030, het periodieke GGD-belevingsonderzoek, het stimuleren van duurzame brandstoffen, het versterken van de luchthaven als visitekaartje van de Brainportregio en het bieden van maatwerk via bijzondere regelingen. Een kleiner aantal aanbevelingen is nog niet gestart of behaald, wat wijst op knelpunten in financiering, bestuurlijke slagkracht en governance. Het gaat hierbij onder meer om de oprichting van een Klimaatfonds, de verplichte aankoop van compensatierechten en de transitie naar een bestemmingennetwerk dat beter aansluit op regionale behoeften.

De leden van het LEO zijn verdeeld over wat te doen met deze aanbevelingen. De beide opties - doorgaan met deze aanbevelingen of stoppen en eventueel nieuwe aanbevelingen formuleren - komen over tafel. Argumenten voor het doorgaan zijn: we zijn goed op weg, geen tijd verliezen aan het opstellen van nieuwe lijsten en gewoon doorgaan, voorkomen dat de aanbevelingen over elkaar heen buitelen maar de uitvoering stakt. Argumenten voor een nieuwe lijst aanbevelingen zijn: ze zijn niet meer actueel, er zijn andere aanbevelingen denkbaar die meer aansluiten en prioriteit zouden moeten krijgen. Ook opties die hier tussenin liggen komen naar voren: nog twee jaar doorgaan, aanscherpen en actualiseren van de aanbevelingen.

De conclusie die vele leden van het LEO trekken is dat de "Van Geel-spirit" van "samen doen" en een "package deal" deels geërodeerd is door stroperige processen, vertragingen in de MER en het Luchthavenbesluit, en een groeiende frustratie onder omwonenden, met name over het nieuwe sturingsmodel voor geluid. Een aanzienlijk deel van de aanbevelingen is niet of slechts deels SMART geformuleerd. Dit maakt objectieve

voortgangsmonitoring en het bepalen of doelen zijn behaald lastig. Vage formuleringen leiden tot interpretatieverschillen en vertragingen, wat effectieve sturing, evaluatie en transparantie belemmert.

7.4 Voldoet aan vrijwel alle wettelijke bepalingen

Onze analyse laat zien dat het LEO zich heeft ontwikkeld tot een breed georiënteerd adviesplatform dat een veelomvattende rol speelt binnen de besluitvorming rond het gebruik en de ontwikkeling van de luchthaven. Waar de oorspronkelijke focus lag op geluidshinder, is het mandaat inmiddels verbreed naar een scala aan milieu- en gezondheidsvraagstukken. Daarmee is het LEO uitgegroeid tot een schakel tussen civiele en militaire luchtvaartbelangen, met een adviserende functie richting zowel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als het Ministerie van Defensie; en voldoet hiermee aan de wettelijke bepalingen van de COVM.

De thematische verbreding is zichtbaar in de aandacht voor luchtkwaliteit, klimaatmaatregelen en gezondheidseffecten. Initiatieven zoals het stimuleren van duurzame brandstoffen, het instellen van emissieplafonds en het ondersteunen van leefbaarheidsprojecten illustreren de ambitie om bij te dragen aan een duurzamer en gezonder leefklimaat. Toch blijkt uit de evaluatie dat dit niet altijd voldoende tot uiting komt in concrete tastbare resultaten en in de externe communicatie en verslaglegging. Hierdoor blijft het integrale karakter van het overleg onderbelicht, wat afbreuk doet aan de zichtbaarheid van het LEO.

Hoewel het LEO grotendeels aansluit bij de bepalingen van de *Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis* (01-01-2024), vormt het ontbreken van een maximale zittingstermijn voor leden een opvallende afwijking. Met name voor vertegenwoordigers van omwonenden kan dit leiden tot langdurige zitting zonder formele herbenoemingsmomenten, wat de vernieuwing en representativiteit van het overleg kan beperken.

7.5 Niet in 'Opnieuw verbonden': relevante nieuwe inzichten en vooruitzichten

De snelle groei van zowel de luchthaven als de Brainportregio leidt tot toenemende druk op ruimte, leefomgeving en voorzieningen. Deze dynamiek vraagt om een herijking van de LEO-agenda, met aandacht voor nieuwe thema's zoals gezondheid, luchtkwaliteit en ruimtelijke samenhang. Gezondheid wordt voorgesteld als verbindend beleidsveld, terwijl luchtkwaliteit – met name ultrafijnstof – nadrukkelijker op de agenda moet komen. De afspraken uit het Van Geel-advies naderen hun eindpunt in 2030, waardoor het LEO nu al moet anticiperen op technologische en maatschappelijke ontwikkelingen. De koppeling tussen luchthavenontwikkeling en regionale schaa sprong vereist een integrale benadering van wonen, werken en mobiliteit. Daarnaast groeit de behoefte aan actieve betrokkenheid van Defensie, mede door geopolitieke ontwikkelingen en de civiel-militaire verwevenheid van de luchthaven. Tot slot benadrukken we dat versnipperd overleg tussen ruimtelijke en luchthavenvraagstukken besluitvorming belemmert. Het LEO moet zich daarom sterker richten op samenhang, actualiteit en lange termijn, om als platform relevant en toekomstbestendig te blijven.

Hoofdstuk 8 | BMC-aanbevelingen

Het LEO heeft in de afgelopen jaren aantoonbare en waardevolle resultaten opgeleverd. Betekenisvolle resultaten zijn het behoud van dialoog, het voorkomen van juridische escalaties, verbeterde communicatie en relatieopbouw, en concrete maatregelen zoals de beperking van vluchten na 23.00 uur en de aanpak van schrijnende gevallen. Deze successen dreigen recentelijk evenwel overschaduw te worden door frustratie over beperkte voortgang in formele procedures, onduidelijkheid over de rol van het LEO en als eenzijdig ervaren aandacht voor de geluidsproblematiek. We concluderen dat het LEO op een kantelpunt staat. Het fundament van het LEO staat, maar een aantal gerichte aanpassingen is nodig om het overleg weer toekomstbestendig te maken.

Dit hoofdstuk is door ons - als onafhankelijk adviseur - op papier gezet. We zijn door de opdrachtgever uitgenodigd om onze aanbevelingen vrij stevig neer te zetten.

8.1 Introductie - het LEO-netwerk in relatie tot de bevoegde gezagen

De kunst is om de twee werelden van het LEO-netwerk en het formele besluitvormingstraject niet als gescheiden domeinen te zien, maar als elkaar versterkende perspectieven. Het LEO biedt ruimte voor gezamenlijke dialoog en verkenning. Door deze meerwaarde strategisch te benutten, kunnen samenwerkende partijen invloed uitoefenen op de beeld- en meningsvorming van bevoegde gezagen. Anders gezegd: het LEO voedt bevoegde gezagen met breed gedragen inzichten, innovatieve ideeën en maatschappelijke betrokkenheid. Helder inzicht in de reikwijdte van het LEO-netwerk helpt om onrealistische verwachtingen te voorkomen. Het is vervolgens altijd aan de bevoegde gezagen om te bepalen op welke manier ze deze betrekken in hun beleids- en besluitvorming.

Op basis van de onderzoeksbevindingen hebben we voor de vier kwadranten van ons kijkglas de volgende aanbevelingen geformuleerd voor de samenwerking binnen het LEO-netwerk:

1. Herijk (of stel bij) de agenda van het LEO om de **motivatie** te versterken:
 - a. Herijk de openstaande aanbevelingen uit het adviesrapport "Opnieuw Verbonden" van Pieter van Geel, die niet SMART geformuleerd zijn.
 - b. Ontwikkel een nieuwe toekomstvisie en jaaragenda voor de periode na 2030.
2. Hervorm de overlegstructuur voor een betere **organisatie**:
 - a. Expliciteer de rollen en taken van de leden en vervang het presidium door gezamenlijke agendavoorbereiding.
 - b. Versterk het resultaatgerichte karakter van het avonddeel.
3. Vergroot de expliciete aandacht voor de **interactie** tussen leden:
 - a. Werk aan de onderlinge relaties en een gedeelde kennisbasis.
 - b. Beperk de zittingsduur van de leden.
4. Verbeter de **realisatie** door accent te leggen op de toegevoegde waarde van het LEO:

- a. Hervorm de werkgroepen naar tijdelijke projectgroepen.
- b. Communiceer over resultaten en de meerwaarde van het LEO.

We werken deze aanbevelingen hieronder verder uit.

8.2 Herijk de agenda van het LEO

Het advies van Van Geel bevatte waardevolle speerpunten en aanbevelingen, maar schiet inmiddels tekort: niet alle aanbevelingen zijn voldoende SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden) geformuleerd, en er ontbreekt een heldere langetermijnhorizon voorbij 2030. Nieuwe ontwikkelingen en vraagstukken vragen om een gezamenlijke, actuele koers en een hernieuwd perspectief. Zonder herijking blijft het LEO gevangen in technische discussies en een belangenstrijd, zonder richting of impact.

Om het LEO weer effectief en toekomstbestendig te maken, stellen we een strategische herijking van de agenda voor (ambitie, speerpunten, doelen en inspanningen). Deze herijking dient in twee fasen plaats te vinden:

1. Operationalisering en afronding van openstaande aanbevelingen van Van Geel (t/m 2030), die niet SMART zijn geformuleerd.
2. Het vormgeven van een nieuwe “package deal” voor de periode na 2030.

Fase 1: Herijk de openstaande aanbevelingen van Van Geel (voor de periode t/m 2030)

Door eerst de bestaande agenda te operationaliseren en af te ronden, wordt de basis gelegd voor een geactualiseerde langetermijnvisie en nieuwe samenwerkingsafspraken voor de periode na 2030. Dit voorkomt dat discussies over toekomstige groei en verdere ontwikkelingen te vroeg worden gevoerd, terwijl de bestaande afspraken nog niet zijn gerealiseerd. Het Van Geel-rapport blijft een leidraad, maar de implementatie en de meetbaarheid van de aanbevelingen behoeven structurele verbetering om de effectiviteit van het LEO te waarborgen en de samenwerking te verbeteren.

- Om de resterende opgave uit het adviesrapport *Opnieuw Verbonden* doelgericht te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk om alle openstaande aanbevelingen kritisch te evalueren en waar nodig te herformuleren of te schrappen, zodat ze voldoen aan de SMART-criteria: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden. Elke aanbeveling dient te worden vertaald naar één of meerdere concrete projecten met een duidelijke scope, planning, budget en kwaliteitskaders. Daartoe wordt een tijdelijke projectgroep ingesteld. Deze groep krijgt onder directe aansturing van de voorzitter van het LEO de expliciete opdracht om uiterlijk in het voorjaar van 2026 alle aanbevelingen te operationaliseren en te voorzien van een uitvoeringsstrategie. Daarbij formuleert de groep een heldere focus voor de periode tot en met 2030 en stelt zij randvoorwaarden op voor een systematische monitoring van voortgang en realisatie.

Fase 2: Nieuwe samenwerkingsafspraken (voor de periode na 2030)

Zodra voldoende voortgang is geboekt met de SMART-operationalisering en afronding van de openstaande Van Geel-aanbevelingen (fase 1), bij voorkeur rond 2027/2028, is het cruciaal om een nieuw proces op te starten. Dit proces, dat functioneel kan worden gezien als een "Van Geel 2.0", moet leiden tot de formulering van een vernieuwde gezamenlijke ambitie en langetermijndoelstellingen voor de periode voorbij 2030. Dit is essentieel om te voorkomen dat het LEO in een "stand still"-situatie terechtkomt en om tijdig te anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

- Opdracht voor het LEO: De nieuwe ronde van samenwerkingsafspraken moet leiden tot een geactualiseerde langetermijnvisie, bijvoorbeeld tot 2040. Deze visie omvat een vernieuwde gezamenlijke ambitie die niet alleen voortbouwt op de bestaande afspraken, maar deze overstijgt. Ze richt zich expliciet op het vinden van een duurzame balans tussen enerzijds de belangen van de luchtvaartsector – zoals het creëren van ruimte voor verantwoord groeipotentieel – en anderzijds het recht op een gezonde leefomgeving, door het verminderen van overlast en het vergroten van maatschappelijke meerwaarde. Met andere woorden: ontwikkel een nieuwe ambitie die beide belangen integraal en expliciet adresseert, in plaats van ze afzonderlijk of reactief te benaderen.
- Benader onderhandelingen vanuit een multi-issue perspectief, waarbij onderliggende belangen centraal staan: Het is van belang dat deze nieuwe fase van samenwerkingsafspraken niet wordt gereduceerd tot een reeks van losse, thematische onderhandelingen over individuele dossiers (zoals enkel geluid, woningbouw of militaire groei). Een dergelijke "single issue-benadering" leidt vaak tot suboptimalisatie, versterkt onderling wantrouwen en bemoeilijkt het vinden van integrale, breed gedragen oplossingen. Juist vanwege de verwevenheid van belangen – economische ontwikkeling, leefkwaliteit, defensie, regionale ruimtelijke ordening, wonen, energie, et cetera – is een integrale benadering noodzakelijk. Denk hierbij aan thema's als meer zakenvluchten, minder vakantievluchten, meer werkgelegenheid op luchthaven voor inwoners omgeving, compensatie van hinder vanuit het Regiofonds, samenwerking met Brainport voor technologische proeftuinen door Eindhoven Airport als testlocatie te gebruiken voor duurzame technologieën (economische én ecologische meerwaarde). Bovendien biedt een integrale insteek ruimte voor creatieve ruil en meervoudige waardecreatie. Dit versterkt het draagvlak onder de uitkomsten en voorkomt dat het LEO verwordt tot een conflictarena waar slechts belangen worden afgewogen, in plaats van gezamenlijke oplossingen worden ontwikkeld.
- Tegelijkertijd verdient het succes op enkelvoudige thema's, zoals geluid, ook erkenning. Dit dossier laat zien dat er op een relatief afgebakend en tastbaar onderwerp voortgang mogelijk is, iets wat wederzijds vertrouwen en momentum kan opleveren. De aanpak geluid toont bovendien aan dat netwerksamenwerking en gezamenlijke actie daadwerkelijk tot gedragen resultaten kunnen leiden. Echter, dit succes mag niet worden geïnterpreteerd als bewijs dat een sectorale aanpak voldoende is. Integendeel: het vormt een waardevolle bouwsteen voor een bredere, samenhangende benadering.

Maatregelen op geluid raken immers direct aan andere beleidsterreinen zoals woningbouw en gezondheid. De uitdaging ligt er nu in om dergelijke sectorale successen te benutten als opstap naar integrale gebiedsgerichte oplossingen, waarin de samenhang tussen thema's niet alleen wordt erkend, maar ook daadwerkelijk wordt georganiseerd.

- Prioriteer de volgende inhoudelijke thema's in de nieuwe samenwerkingsafspraken:
 - Meerwaarde voor de regio: vaste plek op agenda voor bredere maatschappelijke en economische betekenis van de luchthaven.
 - Militaire functie: vaste plek op de agenda voor de militaire functie van de luchthaven en de daaraan gekoppelde effecten (zoals geluidsoverlast, veiligheid en stikstofuitstoot).
 - Schaarre ruimte: relatie met de schaa sprong (100.000 woningen en 75.000 arbeidsplaatsen tot 2040) en de verschillende ruimteclaims in de schaarre ruimte.
 - Luchtkwaliteit en fijnstof: Door de uitstoot van stikstof en (ultra)fijnstof verder terug te dringen en gebruik te maken van nauwkeurige meetinstrumenten, ontstaat meer inzicht in de effecten op de gezondheid. Deze informatie kan vervolgens worden meegenomen in beleidskeuzes en afwegingen binnen het overleg.

8.3 Hervorm de overlegstructuur

Binnen het LEO ontbreekt het momenteel aan een duidelijke positionering ten opzichte van andere gremia zoals het ORREA, waardoor onduidelijkheid ontstaat over rollen, invloed en besluitvorming. De horizontale sturingsstructuur vraagt om expliciete afbakening van verantwoordelijkheden en heldere communicatie over wie waarover gaat. Roll en taken van deelnemers zijn onvoldoende uitgewerkt, wat leidt tot verwarring over verwachtingen en bijdragen, vooral bij vertegenwoordigers van omwonenden met uiteenlopende achtergronden. Het proces van agendavorming is niet transparant genoeg, waardoor deelnemers zich onvoldoende betrokken voelen. Daarnaast mist het avondd eel van het overleg een resultaatgerichte aanpak en systematische opvolging, waardoor het risico bestaat dat inspanningen onvoldoende doorwerken richting bevoegde gezagen en het vertrouwen in het proces afneemt.

Heldere positionering van het LEO: rollen en relaties met andere gremia

- Breng helder in kaart welke rol het LEO vervult, inclusief de reikwijdte van zijn invloed binnen beleids- en besluitvorming door de bevoegde gezagen. Beschrijf daarbij ook de positie van het LEO ten opzichte van bestuurlijke gremia zoals het ORREA. In het netwerk is een horizontale (niet hiërarchische) sturing. Daarmee wordt inzichtelijk welke onderwerpen in welke gremia worden besproken, wat de resultaten van het LEO kunnen zijn en waar de grenzen liggen van invloed en zeggenschap. Dit voorkomt misverstanden over besluitvorming, doorbreekt beeldvorming over 'achterkamertjespolitiek' en versterkt het vertrouwen in het proces.
- Maak de rollen en taken van LEO-deelnemers expliciet en communiceer duidelijk wat van hen wordt verwacht. Leg om duidelijkheid te verschaffen vast vanuit welke positie, expertise en

verantwoordelijkheid elk lid bijdraagt aan het LEO-netwerk, en zorg dat deze bijdragen zichtbaar en herkenbaar zijn binnen het overleg. Wees hierbij concreet over de verwachte inzet: het inbrengen van perspectieven, het signaleren van knelpunten en het leveren van inhoudelijke input op relevante thema's. De huidige leden 'omwonenden' hebben verschillende rollen, zij beschikken over feiten- en vakkennis, vertegenwoordigen (groepen van) inwoners en/of gehinderden, maar zij kunnen ook actiegroepen vertegenwoordigen. Het uitwerken van deze verschillende invalshoeken verschaft duidelijkheid binnen de LEO-samenwerking.

- Communiceer over de positionering, rollen en taken van het LEO op een heldere en consistente wijze, zowel binnen het overleg als richting externe partijen. Maak daarbij gebruik van infographics en andere visuele middelen om complexe processen en verhoudingen inzichtelijk te maken. Dit vergroot de transparantie en maakt de informatie beter toegankelijk voor een breed publiek.
- Maak het proces van agendavorming inzichtelijk en toegankelijk voor alle LEO-deelnemers, zodat zij hierin actief en gelijkwaardig binnen het LEO-netwerk kunnen meedenken. De voorgesprekken ter voorbereiding van het LEO zullen de transparantie en kwaliteit van het overleg mede vergroten. Breng de taken van het presidium (zoals agendavoorbereiding) onder bij de voorzitter en secretaris.

Versterk het resultaatgerichte karakter van het avonddeel

De essentie van het LEO staat wat ons betreft recht overeind. Het LEO moet binnen dat fundament uitgroeien tot een meer resultaatgericht platform. We adviseren het volgende:

- Behoud het informatieve middagdeel als een waardevolle ruimte waarin alle deelnemers samen inhoudelijke thema's verkennen, in dialoog gaan, verbindingen versterken en kennis delen.

We stellen het volgende proces voor ter voorbereiding en uitvoering van de LEO-vergaderingen:

- Versterk de voorbereiding: Laat de voorzitter en/of secretaris vooraf gesprekken voeren met de verschillende deelnemers om punten voor de agenda te verzamelen, de agenda op te stellen en gevoel te krijgen bij eventuele pijnpunten. Dit maakt het mogelijk om buiten de vergadering al op deze punten te anticiperen. Ook met omwonenden is het gewenst een voorgesprek te voeren. Zij zullen zelf moeten bepalen wie aan tafel zit en het woord voert bij een dergelijk gesprek.
- Maak van het avondoverleg een meer op resultaat gericht platform. Binnen de rol van het LEO zijn verschillende soorten resultaten denkbaar zoals adviezen, projectvoorstellen, onderzoeksresultaten, agenderende opiniestukken, (al dan niet) gedeelde visies. Deze passen bij de aard van het LEO en doen ten principale niks af aan de (formele) rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de deelnemers. Voor zover van toepassing wordt expliciet stilgestaan bij de manier waarop het resultaat

onder de aandacht wordt gebracht van het betreffende bevoegde gezag. Ook wordt door de voorzitter periodiek teruggekoppeld wat de doorwerking is geweest.

- Implementeer een systematische monitoring van de opvolging. Laat de voorzitter periodiek terugkoppelen op welke manier de verschillende resultaten hebben doorgewerkt bij de bevoegde gezagen. Dit vraagt om regelmatig contact van de voorzitter met de bevoegde gezagen.

8.4 Vergroot de expliciete aandacht voor de interactie tussen leden

Het LEO ervaart een gebrek aan vernieuwing en samenwerking. Door het ontbreken van beperkte zittingstermijnen en duidelijke profielen blijven posities langdurig bezet, raken standpunten vastgeroest en wordt nieuwe ideevorming belemmerd. De uiteenlopende rollen, perspectieven en werkwijzen van de LEO-deelnemers zijn logisch, maar leiden regelmatig tot misverstanden en frustratie. Bestuurders zoeken naar werkbare compromissen, experts focussen op feiten en analyses, terwijl omwonenden zich geconfronteerd zien met ingewikkelde procedures en technische taal die hun persoonlijke zorgen onvoldoende weerspiegelen. Deze eenzijdige nadruk op techniek laat weinig ruimte voor menselijke beleving, belemmert de ontwikkeling van gedeelde oplossingen en zorgt voor stagnatie.

Werk aan de onderlinge relaties en een gedeelde kennisbasis

Stel een onafhankelijke proces- of gespreksfacilitator van buiten het LEO aan voor een beperkte periode (bijvoorbeeld gedurende 1 jaar) met een neutrale rol en als hoofddoel het versterken van de onderlinge samenwerking tussen de LEO-deelnemers. Deze rol is ondersteunend aan de huidige voorzitter en secretaris. Door een onafhankelijke facilitator van buiten het LEO aan te stellen, wordt een deskundige en neutrale procesrol toegevoegd die zich volledig kan richten op het bevorderen van de interactie. De facilitator neemt niet de rol van voorzitter of secretaris over en handelt niet namens een van de leden.

De facilitator beschikt over aantoonbare expertise en ervaring in bemiddeling, conflictbeheersing, procesmanagement en veranderkunde binnen complexe multi-stakeholdernetwerken in het publieke domein. Kennis van de luchthavensector, betrokken partijen en luchthavenontwikkeling geldt als een pré. Deze persoon brengt geen eigen inhoudelijk belang mee en is niet belast met bestaande relaties, dossiers of conflictsituaties binnen het LEO.

De facilitator zal zich proactief richten op:

- Het stimuleren van joint fact finding (JFF): Zet JFF in om tot een gedeeld beeld te komen en gedragen afspraken te maken over de fundamenteën van het sturingsmodel, de wijze van sturing (bijvoorbeeld op geluid, vliegbewegingen of een combinatie) en voorwaarden voor eventuele groei van de luchthaven. JFF biedt hiervoor een beproefde aanpak: door feiten, data en onderzoeksvragen samen te definiëren en uit te voeren, ontstaat een gedeeld begrip van de onderliggende problematiek. Dit voorkomt discussies over de betrouwbaarheid van gegevens, verkleint de kans op misverstanden en draagt bij aan het oplossen van conflicten rond aannames en interpretaties. Het zorgt er ook voor dat partijen op

basis van dezelfde kennis en taal het gesprek kunnen voeren, wat bijdraagt aan wederzijds vertrouwen.

- Daarnaast adviseert de facilitator de LEO-voorzitter in het begeleiden van de vergaderdynamiek. Dit omvat het begrenzen van verstorend gedrag of de dominantie door individuele partijen, het helpen creëren van evenwichtige inbreng en het ondersteunen bij het helder afronden van discussies, inclusief het expliciteren van een “agree-to-disagree” wanneer nodig.
- Begeleiden van regelmatige zelfreflectie en gezamenlijke evaluatie: Faciliteer regelmatige zelfreflectie en gezamenlijke evaluatie onder de LEO-deelnemers, bijvoorbeeld door twee keer per jaar reflectie- en evaluatiemomenten te organiseren. Deze momenten dragen bij aan gezamenlijk leren, bijsturing en het versterken van onderling vertrouwen. De bedoeling is dat het LEO deze werkwijze na een jaar zelfstandig voortzet.
- Onder omwonenden leeft de wens om meer als één team op te treden, met een gezamenlijke positie in de LEO-vergaderingen. De facilitator kan worden ingezet om een teambuildingsbijeenkomst voor deze leden te begeleiden, vooral nu er een aantal nieuwe vertegenwoordigers aan boord zijn gestapt. Ook lijkt het wenselijk om de deelname van de omwonenden die door een wethouder zijn 'geïnstalleerd' met enige regelmaat te evalueren op effectiviteit en bereidwilligheid van de omwonenden.

Beperk de zittingsduur van leden

Om de kracht van het LEO blijvend tot zijn recht te laten komen, pleiten we voor een betere balans tussen continuïteit en vernieuwing. We adviseren het volgende:

- Stimuleer de doorstroming van omwonendenvertegenwoordigers ten behoeve van vernieuwing, representatie en inclusie. Bij de overige leden vindt van nature enige roulatie plaats, voortkomend uit veranderingen in hun functie. Deze ‘natuurlijke’ wisseling ontbreekt bij de omwonenden. Door tijdens reflectiemomenten tussen gemeenten en omwonenden expliciet aandacht te besteden aan hun deelname en rolinvulling, kan ook binnen deze groep doorstroming worden gestimuleerd. Het profiel van deelnemers (zie hierna) kan dit gesprek faciliteren.
- Schets een profiel voor alle LEO-deelnemers om de wisseling goed te begeleiden. Dit profiel bevat kernkwaliteiten zoals het vermogen tot constructieve dialoog, verbindend optreden, het kunnen vertegenwoordigen van de achterban, strategisch en analytisch inzicht, affiniteit met de kernthema's van het LEO en oog voor diversiteit van de leden. Aandacht voor verjonging en inclusiviteit is van belang. Daarbij moet ruimte worden geboden aan deelnemers die constructief en oplossingsgericht kunnen bijdragen, ook als zij niet alle details van het dossier beheersen. Het is logisch dat ieder lid

deels het eigen belang vertegenwoordigt, zolang dit gebeurt vanuit een breed, welbegrepen perspectief.

- Leg de regels voor roulerend lidmaatschap, benoemingstermijnen en profielen vast in het LEO-reglement. Hierin wordt ook de verantwoordelijkheid van deelnemende partijen vastgelegd: dat deelnemende partijen de verantwoordelijkheid dragen om tijdig opvolgers voor te dragen. Laat uittreedende leden hun kennis overdragen, bijvoorbeeld via overdrachtsdocumenten, duo-bijeenkomsten en/of een kortlopend 'mentoraat'. Tot slot is professionele ondersteuning via een inhoudelijk secretariaat noodzakelijk, zowel voor projectgroepen als voor nieuwe leden. Dit verlicht de druk op vrijwilligers en waarborgt inhoudelijke continuïteit binnen het overleg.

8.5 Verbeter de realisatie door accent op de toegevoegde waarde van het LEO

De werkgroepen binnen het LEO functioneren wisselend: ze zijn vaak zoekende naar hun rol, opereren in silo's en verliezen zich in details. Sommige groepen worden als weinig effectief ervaren, terwijl vernieuwing en meer diversiteit gewenst zijn. Daarnaast ontbreekt het aan duidelijke rollen, structurele ondersteuning en voldoende middelen, wat de slagkracht beperkt. Hoewel het LEO waardevolle resultaten behaalt, blijft de communicatie hierover naar leden en de samenleving beperkt. Hierdoor is onduidelijk hoe de inbreng wordt verwerkt, wat het leerproces en de motivatie om deel te nemen belemmert.

Hervorm de werkgroepen naar tijdelijke projectgroepen

Juist in situaties waarin uiteenlopende ambities botsen, zoals het spanningsveld tussen hinderbeperking en economische of militaire groei, is een gecoördineerde aanpak van belang. Deze tegenstellingen raken aan fundamentele waarden en belangen, waardoor consensus binnen het netwerk niet vanzelfsprekend is. Binnen het LEO zal de nieuwe werkwijze fungeren als een kompas en verbindend kader, waarmee leden samen kunnen sturen op impact, coherentie en duurzame resultaten.

- Om de effectiviteit van het LEO te vergroten, adviseren we om vanaf 2026 de vaste werkgroepen te beëindigen en over te stappen op een jaarlijkse uitvoeringsagenda met duidelijke, afgebakende projecten (taken).
- Tijdelijke projectgroepen vervangen de vaste werkgroepen. Per project wordt een groep samengesteld op basis van inhoudelijke expertise en belangenvertegenwoordiging. Ook kan een beroep gedaan worden op externe kennis. Organisatorische randvoorwaarden zoals budget en ondersteuning zijn hierbij van belang.
- Strategische en thematische focus bepalen de selectie en fasering van projecten. Thema-eigenaren (dit komt overeen met de huidige rol van voorzitter van een werkgroep) bewaken de voortgang en

initiëren nieuwe voorstellen. Projectvoorstellen kunnen door alle deelnemers worden ingediend en worden getoetst op relevantie, haalbaarheid en strategische aansluiting.

- Projecten zijn SMART geformuleerd en leveren concrete resultaten op die bijdragen aan de strategische doelen van het LEO. Resultaatgericht werken staat hierbij centraal. Dit betekent geen vrijblijvende gesprekken, maar duidelijke scope, planning en budget per project.
- Bestuurlijke inbedding van resultaten gebeurt via een duidelijke route van advies en besluitvorming. Centrale regie door voorzitter en secretaris op inhoud, voortgang en samenhang. Actieve inzet van deelnemers van de leden wordt verwacht; iedereen draagt bij aan signalering, agendering en uitwerking van projecten.
- Dossiervorming per thema borgt kennis, resultaten en vervolgacties. Jaarlijkse review en herijking van de agenda zorgen voor actuele prioritering en transparantie.

Deze aanpak transformeert het LEO van overlegplatform naar een slagvaardig samenwerkingsplatform met meer energie, focus en impact. De voorgestelde veranderingen vragen om een bezinning op de kosten (uitbreiding werkzaamheden voorzitter en secretaris, faciliteren van de werkgroepen).

Communiceer over resultaten en meerwaarde van het LEO

- Toon de behaalde successen: Het LEO heeft belangrijke resultaten geboekt – zorg ervoor dat deze actief en duidelijk worden gedeeld.
- Versterk externe communicatie: Communiceer helder met de omgeving (inwoners, organisaties) over de rol en impact van het LEO.
- Zorg voor terugkoppeling: Maak periodiek inzichtelijk wat er met de inbreng van LEO-deelnemers en stakeholders gebeurt.

Bijlage 1 | Overzicht geraadpleegde documenten

Documenten	Toelichting inhoud
Aanvullend advies Pieter van Geel (2020)	De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft Pieter van Geel gevraagd een aanvullend advies uit te brengen over de geluidsreductiedoelstelling voor Eindhoven Airport in 2030, naar aanleiding van een impactanalyse door het ministerie. Het advies richt zich op twee hoofdvragen: • Zijn de eerdere uitgangspunten voor het geluidsreductiepercentage nog steeds geldig? • Welk reductiepercentage is passend, gezien nieuwe inzichten én het regionale draagvlak? Van Geel plaatst zijn antwoord binnen een bredere beschouwing over de gekozen sturingsfilosofie rond geluid (niet sturen op aantallen vluchten, maar op berekende geluidsbelasting). Hij bespreekt vervolgens hoe de norm beoordeeld moet worden en hoe deze praktisch kan worden ingevuld. Daarbij heeft hij input opgehaald bij verschillende stakeholders, zonder dat zij aan het advies gebonden zijn.
AEF (2024): Buren van een basis, Eindrapport evaluatie COVM's	Dit document is het eindrapport van de evaluatie van de COVM's (Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Militaire Luchtvaart), uitgevoerd door AEF. Het primaire doel was om conclusies te trekken over het functioneren van de COVM's en aanbevelingen te doen ter verbetering van eventuele tekortkomingen. Er is specifiek gekeken naar hun naleving van wettelijke taken, hoe effectief zij worden ervaren door leden en externe stakeholders, en hun toegevoegde waarde.
Adecs vlootvernieuwing 2026-2035	Dit rapport, getiteld "<i>Vlootvernieuwing 2026-2035</i>", bevat een beoordeling van de verwachte vlootvernieuwing van de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen die opereren op Eindhoven Airport, waaronder Ryanair, Transavia, Wizz Air en TUI NL/BE. De analyse richt zich op de periode 2026-2035 en is relevant in het kader van geluidsreductie-ambities. Er wordt een inschatting gemaakt van het aandeel nieuwe generatie vliegtuigen dat bij deze maatschappijen in dienst komt, evenals het uitfaseren van oudere typen. Het rapport maakt onderscheid tussen het absolute en het "effectieve" aandeel van nieuwe vliegtuigen, waarbij rekening wordt gehouden met strafcorrecties voor vluchten tijdens gevoelige tijdvakken (ochtend, avond, nacht).
Advies plaatsing meetposten Eindhoven - Casper (2024)	Dit document bevat een advies over de plaatsing van geluidsmeetinstrumenten in het kader van de uitrol van het Regionaal Geluidsmeetnet rondom Eindhoven Airport. Het doel is om richting te geven aan de vervanging van de tien bestaande meetpunten rondom de luchthaven. Het advies is gebaseerd op een verkenning ter plaatse van potentiële locaties op 28 en 29 augustus 2024, evenals een beoordeling van de geschiktheid van de huidige locaties.
Adviesrapport Luchthaven Eindhoven Overleg (2020). In opdracht van Stuurgroep Eindhoven Airport 2020-2030	Dit adviesrapport, in opdracht van de Stuurgroep Eindhoven Airport, stelt de oprichting voor van een nieuw, permanent "Luchthaven Eindhoven Overleg" (LEO) om de dialoog en participatie rondom de toekomst van de luchthaven te verbeteren. Het hoofddoel van het LEO is het opbouwen van gedeeld vertrouwen en het integreren van diverse belanghebbenden – van omwonenden tot overheidsinstanties – in een eendrachtige structuur voor transparante informatie-uitwisseling en gezamenlijke probleemoplossing. Dit nieuwe model, voortbouwend op eerdere aanbevelingen, wil af van gefragmenteerde discussies

	door heldere rollen en verantwoordelijkheden vast te leggen volgens het VAMG-model (Verantwoordelijk, Adviserend, Medezeggenschap, Geinformeerd). Daarnaast richt het zich op vijf kernprioriteiten voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Het rapport benadrukt de noodzaak van een onafhankelijke voorzitter en het gebruik van moderne communicatiemiddelen, zoals een vernieuwde "Samen op de Hoogte" website, om toegankelijkheid te waarborgen en een inclusieve, kwalitatief hoogwaardige discussie over de impact en toekomst van de luchthaven in de regio te bevorderen.
Adviesrapport "Opnieuw Verbonden" (2019)	Dit is het adviesrapport <i>Opnieuw Verbonden</i> van Pieter van Geel, gepresenteerd in april 2019. Het doet een voorstel voor een toekomstperspectief voor het civiele deel van Eindhoven Airport, met brede regionale steun, voortbouwend op de <i>Proefcasus Eindhoven Airport</i> . Het rapport bevat 31 aanbevelingen, waaronder de ontwikkeling van een permanente overlegstructuur voor Eindhoven Airport en Vliegbasis Eindhoven. Deze nieuwe structuur wordt gezien als een fundament met een onafhankelijk voorzitter en secretariaat, met als doel transparantie, heldere rollen en verantwoordelijkheden, en te dienen als één aanspreekpunt voor informatie, klachten en vragen vanuit de omgeving.
Adviesvoorstel voordracht Staf Depla	Dit is een voorstel om Staf Depla te benoemen als onafhankelijk voorzitter van het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). De selectiecommissie draagt Depla voor en adviseert dat de huidige onafhankelijk voorzitter van het LEO de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie adviseert over zijn benoeming. In het voorstel wordt gewezen op Depla's ruime ervaring met luchtvaartdossiers en met Eindhoven Airport in het bijzonder, zijn brede netwerk in de Brainportregio en in Den Haag, en zijn bewezen vermogen om als voorzitter partijen met uiteenlopende belangen bij elkaar te brengen.
Agenda meerwaarde voor de regio (2023)	Dit document schetst een "Agenda voor Meerwaarde in de Regio," met de focus op hoe Eindhoven Airport een grotere aanwinst kan worden voor de omliggende gemeenschap. Aanvankelijk waren er vijf aanbevelingen van Pieter van Geel, gericht op het transformeren van de luchthaven tot een visitekaartje van de innovatieve Brainportregio, het versterken van het bestemmingsnetwerk om te voldoen aan de regionale behoeften, het stimuleren van inkomend toerisme en het versterken van sociale verbindingen via werkgelegenheid en samenwerkingen op het gebied van onderwijs. Omdat bleek dat sommige initiële strategieën minder effectief waren, legt deze geactualiseerde "doorlopende agenda" voor 2024 de nadruk op voortdurende aanpassing op basis van nieuwe inzichten. Een nieuw gevormde Adviesgroep, bestaande uit lokale bewoners en diverse belanghebbenden, voert de inspanningen aan om een diepere en positievere relatie tussen de luchthaven en de bredere regio te bevorderen.
Beleidsplan SSLE 2023-2026	Dit document beschrijft het beleidsplan van <i>Samen op de hoogte</i> (Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven – SLLE) voor de periode 2023-2026. De missie van de stichting is om de regio rond Eindhoven Airport leefbaarder te maken door bewoners te compenseren voor overlast, een platform te bieden voor hun stem en de gezondheid in de regio te bevorderen. <i>Samen op de hoogte</i> beheert twee fondsen: het Leefbaarheidsfonds (€ 1 miljoen) en het Fonds voor Gezondheidswinst (€ 750.000).
Commitment Eindhoven Airport 2030 (2023)	Eindhoven Airport versnelt haar duurzaamheidsinspanningen met ambitieuze doelstellingen voor 2030, gericht op het aanzienlijk verminderen van de negatieve

	impact van luchtverkeer op zowel het lokale milieu als de planeet. Belangrijke doelstellingen zijn een reductie van 30% in geluidsoverlast en een daling van 30% in CO₂-uitstoot door luchtverkeer ten opzichte van het niveau van 2019. Om deze doelen te bereiken, voert de luchthaven diverse maatregelen door, zoals het verbod op fossielgestookte privévluchten vanaf 2026, het beperken van het totale aantal vluchten, het verplicht stellen van de nieuwste generatie vliegtuigen vanaf 2030 en het stimuleren van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) via hogere mengverplichtingen en financiële prikkels voor luchtvaartmaatschappijen. Deze initiatieven tonen de ambitie om wereldwijd voorop te lopen in het beperken van de milieueffecten van luchtverkeer, waarbij de regionale mobiliteitsbehoefte wordt gecombineerd met ecologische verantwoordelijkheid.
Conceptvergunning burgermedegebruik exploitant Eindhoven (2024)	Dit document is een conceptvergunning voor civiel medegebruik door de exploitant van Eindhoven Airport. De vergunning wordt afgegeven door het Ministerie van Defensie en is geldig van 1 januari 2024 tot 1 januari 2025. In de vergunning staat dat medegebruik is toegestaan, mits de vereiste toestemming op privaatrechtelijke grondslag is verkregen en de daarbij behorende voorwaarden worden nageleefd. Er wordt expliciet verwezen naar het advies <i>Opnieuw Verbonden</i> van Pieter van Geel van 25 april 2019 als onderbouwing. Voor structureel commercieel medegebruik op grotere schaal sluit de vergunning aan bij de bestaande feitelijke situatie.
Gebiedsvisie Eindhoven Airport District (2021)	Dit document presenteert de <i>Gebiedsvisie Eindhoven Airport District</i>, een definitieve visie uit november 2021. Het betreft een gezamenlijk initiatief van Eindhoven Airport, Flight Forum, Vliegbasis Eindhoven, de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant, gericht op het aanpakken van urgente kansen en uitdagingen in het luchthavengebied en het versterken van de bijdrage aan Brainport Eindhoven. De visie is gebaseerd op een analyse van trends, de huidige positionering van het gebied binnen het Brainport Eindhoven-ecosysteem (waaronder <i>Hightech Systemen & Materialen</i>) en ruimtelijke en economische analyses van de deelgebieden (Flight Forum en het bedrijventerrein Eindhoven Airport).
Jaarplan LEO (2025, 2024, 2023, 2022, 2021, 2020)	De jaarplannen van het LEO bevat de volgende onderdelen: • de samenstelling van het LEO, inclusief de deelnemende partijen en hun vertegenwoordigers; • de belangrijkste inhoudelijke speerpunten voor het jaar, waar het overleg zich op richt; • de taakomschrijvingen en activiteiten van de werkgroepen binnen het LEO, inclusief hun bijdragen aan de uitvoering van afspraken en adviezen; • de wijze waarop het secretariaat het LEO ondersteunt, waaronder organisatorische en inhoudelijke ondersteuning van het overleg en de voorzitter; • een begrotingsoverzicht, waarin de financiële middelen en geplande bestedingen zijn opgenomen.
(Jaar)verslag LEO (2024, 2023, 2022, 2021, 2020)	De jaarverslagen van het LEO doen verslag van de behaalde resultaten in het afgelopen jaar, op basis van de onderdelen van de jaarplannen. De verslagen van de afzonderlijke overleggen geven een overzicht van de belangrijkste besprekpunten uit de meest recente vergadering, gebaseerd op de agendapunten.

Kamerbrief (2019): Advies Proefcasus Eindhoven Airport	Deze brief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gedateerd 25 april 2019, informeert de Tweede Kamer over de "Proefcasus Eindhoven Airport". Dit project, onder leiding van Pieter van Geel, had als doel om advies te verzamelen over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport via brede participatie en overleg met diverse belanghebbenden, waaronder omwonenden, organisaties, bedrijven en overheden.
Kamerbrief (2020): Interim Voorzitterschap	Deze brief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gedateerd 29 juli 2020, benoemt de heer P.L.B.A. van Geel als interim-voorzitter van de nieuwe, permanente overlegstructuur genaamd het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO).
Kamerbrief (2020): Eindhoven Airport 2020-2030 – uitvoering advies Proefcasus Eindhoven Airport	Dit document, gedateerd 29 juli 2020, informeert de Tweede Kamer over de ontwikkelingen rondom de implementatie van het adviesrapport "Opnieuw Verbonden" van Pieter van Geel, met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport in de periode 2020–2030.
Kamerbrief (2021): Vergunning burgermedegebruik Eindhoven Airport 2022, zienswijzeprocedure NRD luchthaven Eindhoven en voorzitterschap Luchthaven Eindhoven Overleg	Deze brief van de Ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat informeert de Tweede Kamer over de ontwikkelingen rond Eindhoven Airport. Belangrijkste punten zijn: Vergunning voor civiel medegebruik 2022: Eindhoven Airport heeft een nieuwe vergunning gekregen voor 2022, met een maximum van 41.500 vliegtuigbewegingen per jaar en een verbod op geplande landingen na 23.00 uur.
LEO Advies medegebruikers- vergunningen (2024, 2025)	Deze documenten zijn een adviesbrief van Staf Depla, voorzitter van het LEO, aan commodore Appels betreffende de conceptvergunning voor civiel medegebruik van Eindhoven Airport in 2025.
Notitie sturingsmodel voor geluid Eindhoven Airport 2026-2030	Deze notitie beschrijft de ontwikkeling van een sturingsmodel voor civiele geluidsbelasting op Vliegbasis Eindhoven voor de periode 2026-2030. Het model is gebaseerd op het advies <i>Opnieuw Verbonden</i> van Pieter van Geel, dat is overgenomen door de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en Defensie. Het doel is om een concrete geluidsnorm voor de middellange termijn (tot 2026) vast te stellen en een beoordelingskader te ontwikkelen voor het geluidsreductiedoel in 2030. Het model zal worden vastgelegd in het Luchthavenbesluit Eindhoven en in een medegebruiksvergunning, waarbij handhaving plaatsvindt op basis van geactualiseerde gegevens.
Notitie vlootvernieuwing Eindhoven Airport 2025 (2024)	Dit document is een technische analyse van To70 over het aandeel nieuwe generatie vliegtuigen op Eindhoven Airport in 2025. Het geeft een actuele beoordeling van de modernisering van de vloot, vergeleken met scenario's uit het Adecs-rapport. Verwacht wordt dat tegen eind 2025 28% van de bewegingen bestaat uit nieuwe generatie vliegtuigen (op basis van absolute bewegingen) en 21% bij 'effectieve' bewegingen (rekening houdend met strafpunten voor vluchtduur). Deze cijfers komen ongeveer overeen met het 'vertraagde scenario' uit het Adecs-rapport, waarbij de vlootvernieuwing door leverings- en motorproblemen is vertraagd. Het document benadrukt ook de samenstelling van

	de vlootvernieuwing per luchtvaartmaatschappij (bijvoorbeeld Ryanair's Boeing 737-8).
Oplegnotitie locaties regionaal geluidsnet (2024)	Dit is een briefingsnotitie van het Implementatieteam Regionaal Geluidsmeetnet aan het LEO, waarin locaties worden voorgesteld voor de geluidsmeetpunten. Dit initiatief maakt deel uit van de vervanging van het huidige, verouderde geluidsmeetnet.
Overzicht werkgroepen (2024, 2023, 2022, 2021, 2020)	Het overzicht van de werkgroepen bevat doorgaans informatie over: • de huidige status en behaalde resultaten van elk van de werkgroepen; • de belangrijkste thema's en onderwerpen waar zij zich mee bezighouden; • lopende en geplande activiteiten en projecten; • eventuele knelpunten of aandachtspunten; • samenstelling van de werkgroepen en betrokken partijen.
Presentatie OEA sturingsmodel geluid	Dit document bevat een presentatie over het sturingsmodel voor geluid op Eindhoven Airport (OEA). Hierin wordt uitgelegd dat de <i>Bijlagen</i> die worden gebruikt voor geluidsberekeningen zijn geactualiseerd door het NLR en gevalideerd door To70, zodat ze beter aansluiten bij de operationele situatie op Eindhoven Airport, inclusief nieuwe vliegtuigtypes en geactualiseerde vluchtprofielen.
Reactie BVM2 weekendregeling (2023)	Dit document van BVM2 (Beraad Vlieghinder Moet Minder) pleit voor een latere openingstijd van Eindhoven Airport in het weekend, waarbij de zondagochtendoperaties worden verschoven van 07.00 uur naar 08.00 uur, en bij voorkeur zelfs later op zondag. Het kernargument benadrukt het recht van omwonenden op een extra uur ochtendrust na een lawaaierige werkweek, waarbij wordt aangegeven dat de huidige vroege vluchten 's ochtends voor aanzienlijke overlast zorgen. Het document betwist ook eerdere rechtvaardigingen voor vroege vertrekvluchten en stelt dat de vermeende "noodzaak" van meerdere dagelijkse vluchten naar dezelfde bestemming niet langer relevant is vanwege veranderingen in de werkwijze van luchtvaartmaatschappijen. Ten slotte stelt BVM2 dat de financiële impact van deze wijziging voor de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen minimaal en gemakkelijk te compenseren is, vooral in verhouding tot de aanzienlijke verbetering van de leefkwaliteit voor de duizenden getroffen omwonenden.
Reactie Transavia zondagochtend (2023)	Dit document is de formele reactie van Transavia op een verzoek van de heer Depla omtrent de mogelijke effecten van het verschuiven van de zondagmorgenopeningstijd van Eindhoven Airport van 07.00 uur naar 08.00 uur. Transavia is tegen dit voorstel, vooral vanwege procedurele inconsistenties en aanzienlijke operationele en financiële uitdagingen. Ze benadrukken dat de voorgestelde verschuiving praktisch onmogelijk is omdat vluchten niet zomaar kunnen worden verplaatst vanwege bestaande "historische slots" en beperkte capaciteit op de luchthaven, wat zou leiden tot honderden annuleringen en verstoringen voor andere luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast stelt Transavia dat latere vertrektijden het vluchtschema zouden comprimeren, wat mogelijk meer late aankomsten en uitwijkingen tot gevolg heeft, en dat vroege zondagvluchten essentieel zijn voor een gezonde bedrijfsvoering die investeringen in stillere, milieuvriendelijkere vliegtuigen mogelijk maakt.

Reglement LEO (2023)	Dit document is het Reglement voor het LEO, met ingang van september 2023. Het dient als de permanente overlegstructuur rondom Eindhoven Airport en neemt de wettelijke taken van de COVM (Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne militaire luchtvaartterreinen) over conform de Luchtvaartwet.
Stakeholderanalyse LEO	Dit document beschrijft een stakeholderanalyse voor de operationele fase van het LEO, waarbij diverse groepen en individuen zorgvuldig worden gecategoriseerd op basis van hun rol ten opzichte van de luchthaven. Het geeft per stakeholder het huidige en gewenste participatieniveau weer, variërend van slechts geïnformeerd worden ("meeweten") tot actief mede-beslissen ("meebeslissen").
Stakeholder Reputatie Insights (2023)	Dit document presenteert het rapport "Stakeholder Reputatie Insights 2023" voor Eindhoven Airport, uitgevoerd door Motivaction. Het doel is om de publieke perceptie en reputatie van Eindhoven Airport onder inwoners van de Brainportregio in 2023 te beoordelen, voortbouwend op eerdere jaarlijkse enquêtes. Het rapport behandelt belangrijke thema's zoals het algemene imago van de luchthaven, drijfveren van reputatie (bijvoorbeeld communicatie, aanbod, duurzaamheid), de bijdrage aan de regio en ervaren hinder, gebaseerd op data verzameld via online kwartaalenquêtes. De overall gewogen reputatiescore voor 2023 was een 7,0, wat wijst op een stabiele, licht verbeterde positie, met sterke punten in "aanbod" en "bijdrage aan de regio," en kansen voor verbetering in "communicatie" en "relatie met de omgeving," vooral wat betreft duurzaamheidsinspanningen.
Voorstel alternatief compensatieregeling (2024)	Dit document stelt een alternatief voor het afgewezen boetesysteem voor late landingen van vliegtuigen voor, met de nadruk op het analyseren van de oorzaken van vluchten die na 23.00 uur aankomen. Het eerdere boetesysteem werd als onhaalbaar beschouwd vanwege twijfels over de effectiviteit en het gebrek aan draagvlak. Het nieuwe voorstel houdt in dat het Regionaal Informatiecentrum (RIC) vluchtgegevens analyseert, waaronder vertragingsoorzaken, zoals code 93 (rotatie van het vliegtuig) die wijst op een vertraging veroorzaakt door een eerdere vlucht, of codes 81 (vraag/capaciteit luchtverkeersleiding) en 89 (beperkingen op het vertrekvluchterveld), beide externe factoren buiten de controle van de luchtvaartmaatschappij. Het uiteindelijke doel is om deze bevindingen op te nemen in een rapport over geluidshinder, zodat luchtvaartmaatschappijen mogelijke maatregelen kunnen bespreken om terugkerende vertragingen te voorkomen.
Voorstel vorming leefbaarheidsfonds	Dit memo stelt de oprichting voor van een Leefbaarheidsfonds voor Eindhoven Airport, met als doel de hinder veroorzaakt door de luchthaven te verminderen. Meerdere overheidsinstanties en Eindhoven Airport NV werken gezamenlijk aan de financiering van dit uitgebreide fonds, dat gericht is op het uitvoeren van aanbevelingen uit het rapport "Opnieuw Verbonden". Het fonds is opgebouwd uit verschillende afzonderlijke "bouwstenen", waaronder het subsidiëren van algemene leefbaarheidsprojecten, het bevorderen van gezondheidsverbeteringen gerelateerd aan geluid en luchtkwaliteit, het aanpakken van "ontregelende individuele situaties" via maatwerkoplossingen, zoals opkoop van woningen voor ernstig getroffen bewoners en het uitvoeren van verder onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheden van nieuwe isolatiemaatregelen voor woningen.

Bijlage 2 | Overzicht interviewees

Voorzitter LEO
Secretaris LEO
Ministerie van I&W
Ministerie van Defensie
Vliegbasis Eindhoven
Provincie Noord-Brabant
Gemeente Eindhoven
Eindhoven Airport
Transavia
Eindhoven 366
Brainport Development
Wethouder randgemeente Eersel
Wethouder randgemeente Meierijstad
Wethouder randgemeente Reusel de Mierden
VNO-NCW Brabant-Zeeland
Brabantse Milieufederatie
Voorzitter en secretaris werkgroep Geluid
Voorzitter en secretaris werkgroep Klimaat
Voorzitter en secretaris werkgroep Gezondheid
Voorzitter en secretaris werkgroep Meerwaarde voor de regio

Voorzitter en secretaris werkgroep Communicatie
Vertegenwoordiger omwonenden Veldhoven
Vertegenwoordiger omwonenden Best
Vertegenwoordiger omwonenden Oirschot
Vertegenwoordiger omwonenden Eersel
Vertegenwoordiger omwonenden Eindhoven
Vertegenwoordiger omwonenden Bladel
Omwonende Meierijstad
Omwonende Waalre
Omwonende Valkenswaard

Bijlage 3 | Het functioneren van het LEO

1. Wat is het LEO?

1.1 Feitelijkheden: Oorsprong en oprichting van het LEO

De ontwikkeling van het LEO vindt zijn oorsprong in het traject dat Pieter van Geel in 2018-2019 heeft doorlopen. Hij werd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangesteld als onafhankelijk verkenner, met unanieme steun van regionale en landelijke stakeholders, om een toekomstperspectief voor de luchthaven te ontwikkelen. Zijn kerntaak was het beantwoorden van de centrale vraag: *hoe kan vanuit regionaal perspectief invulling worden gegeven aan de transitie naar een slimmere, duurzamere en meer op kwaliteit gerichte luchtvaart- en luchthavenontwikkeling?* Dit omvatte het formuleren van zowel een langetermijnvisie (tot 2030) als concrete voorstellen voor de korte termijn (tot 2023).

Een centraal element in zijn adviesrapport, getiteld "Opnieuw Verbonden", was de oprichting van een permanente overlegstructuur: het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Het primaire doel van het LEO is het continu en op passende wijze betrekken van de omgeving (omwonenden) en andere belanghebbenden bij besluitvormingsprocessen over het gebruik en de (toekomstige) ontwikkeling van Eindhoven Airport. Dit houdt ook in: zorgen voor betrouwbare en transparante informatievoorziening om vertrouwen op te bouwen en te behouden.

Het LEO is officieel van start gegaan op 1 september 2020. Aanvankelijk bestond het uit twee kamers: de militaire COVM (Commissie Overleg & Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Eindhoven) en de civiele OEA (Kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport). Op basis van een evaluatie van het initiële "inregeljaar" zijn deze twee kamers in 2022 formeel samengevoegd tot één LEO. Deze fusie maakt het mogelijk dat het LEO zich uitsprekt over ontwikkelingen met betrekking tot zowel Eindhoven Airport als de militaire vliegbasis.

1.2 Interviews: Het LEO is een overleg- en netwerktafel, uitvoeringstafel en adviesorgaan

Uit de interviews komt naar voren dat het LEO voor alle deelnemers in de eerste plaats fungeert als een brede overleg- en netwerktafel, waarin alle betrokken partijen periodiek samenkomen om te spreken over – en waar mogelijk samen te werken aan – de toekomst van luchthaven Eindhoven, zowel in civiele als militaire context. Het LEO vervult de wettelijk verplichte COVM-functie (Commissie Overleg en Voorlichting Militaire Luchtvaart) en biedt daarmee een formeel platform voor overleg tussen onder andere omwonenden, Eindhoven Airport en de luchtvaartmaatschappijen, Defensie, het Ministerie van I&W, gemeenten, de provincie en zakelijke belangen. Het platform wordt breed gewaardeerd als plek voor informatie-uitwisseling; de middagsessies worden ervaren als informatief, constructief en waardevol.

Sommige partijen zien het LEO bovendien als een uitvoeringstafel voor het advies van Pieter van Geel, vastgelegd in het rapport *Opnieuw Verbonden*. Het LEO is in het verlengde van dit advies opgericht en gebruikt de daarin geformuleerde speerpunten en aanbevelingen als leidraad voor zijn agenda. In deze optiek bewaakt het LEO mede de voortgang van de implementatie van deze aanbevelingen. Het uitgangspunt hierbij is om het vertrouwen en de samenwerking die in het Van Geel-proces zijn ontstaan, vast te houden en gezamenlijk te blijven werken aan de stip op de horizon.

Tot slot vervult het LEO volgens de partijen een adviserende rol richting het bevoegd gezag. De onafhankelijke voorzitter speelt hierin een centrale rol door – mede op basis van de gesprekken in het LEO en in de

werkgroepen – adviezen over te brengen. Deze potentiële adviezen worden gezien als krachtig, omdat ze de inbreng van alle vertegenwoordigde belanghebbenden weerspiegelen.

2. Waardering voor het Pieter van Geel-traject

Interviews: Het Pieter van Geel-traject en -advies is een gezamenlijk referentiekader

Hoewel deze rapportage niet bedoeld is als evaluatie van het Van Geel-traject, speelt dit traject in de praktijk een centrale rol in de totstandkoming én het functioneren van het LEO. Voor veel deelnemers van het LEO betekent het rapport Opnieuw Verboden meer dan slechts een adviesdocument; het fungeert als een gedeeld referentiekader dat zowel het gezamenlijke begin van nieuwe verhoudingen tussen de partijen markeert als een moment van bezinning op de groei in het aantal vliegtuigbewegingen. Het rapport wordt tijdens de interviews vaak genoemd als kader, oriëntatiepunt of ijkpunt voor het huidige overleg. Door mee te nemen hoe er wordt teruggekeken op het van Geel-traject, wordt zichtbaar hoe de waarden, verwachtingen en spanningen binnen het huidige LEO mede geworteld zijn in dit traject. De geïnterviewden benoemen de volgende aspecten als positief en waardevol:

1. *Rol van Pieter van Geel:* Pieter van Geel werd door betrokkenen gezien als een gezaghebbende figuur – een verbindende én sturende kracht – onder wiens leiding alle partijen zich maximaal inspanden om gezamenlijk te komen tot een “package deal” en toekomstperspectief voor de luchthaven dat voor iedereen acceptabel was. Iedereen moest daarbij een beetje geven en nemen. Zijn rol als onafhankelijke voorzitter werd gewaardeerd; hij haalde alle “beelden op bij alle partijen” en legde een “totaal verhaal weer terug” namens het LEO, wat als een “way to go” werd gezien. Hij onderkende zowel het maatschappelijk belang van omwonenden en hun recht op een gezonde leefomgeving, als het belang van de luchtvaartsector om, via innovatie, ruimte te creëren voor verantwoord groeipotentieel.
2. *Trendbreuk, structuur en richting:* Het advies van Van Geel markeerde een duidelijke trendbreuk; van een focus op groei in vliegbewegingen naar een gerichte inzet op het verminderen van overlast en vergroten van de meerwaarde voor de omgeving. Daarnaast bracht het structuur en bood het een heldere koers voor de toekomst. Het fungeerde als een ankerpunt voor de gezamenlijke agenda en inspanningen van het LEO, waaraan de deelnemers zich nog steeds hechten. Het proces leidde tot het vaststellen van vijf speerpunten die het LEO als leidraad hanteert. Dit zorgde voor rust, duidelijkheid en een gedeeld uitgangspunt in de samenwerking.

3. Trots en waardering voor het LEO

Interviews: Uitgesproken trots en waardering

Aan alle geïnterviewden is gevraagd waar zij het meest trots op zijn in relatie tot het LEO. Daarbij kwamen de volgende aspecten regelmatig naar voren:

1. *Inclusieve overlegstructuur en netwerkfunctie:* Het LEO biedt ruimte aan alle belanghebbenden om deel te nemen aan het gesprek. Omwonenden, overheden, zakelijke partijen en vertegenwoordigers uit de luchtvaartsector zitten gezamenlijk aan tafel, wat het uitwisselen van perspectieven mogelijk maakt en bijdraagt aan wederzijds begrip. Daarnaast vervult het LEO een belangrijke netwerkfunctie door het ontwikkelen en versterken van (bilaterale) relaties tussen deelnemers, wat het onderlinge contact verder bevordert. Zoals een deelnemer het verwoordde: “Het feit dat we serieus aan tafel zitten is al winst, met alle verschillende kleuren en belangen.”

2. *Laagdrempelige en open dialoog:* Het overleg wordt gewaardeerd als een plek voor open en informele gesprekken, waar ruimte is voor emotie en waar men naar elkaar luistert, ondanks de tegengestelde belangen. "Aan tafel mag je alles zeggen, mag emotie bij zitten".
3. *Voorkomen van juridische escalatie:* Door de inclusieve overlegstructuur en open dialoog kunnen juridische stappen vermeden worden, in tegenstelling tot situaties bij andere luchthavens, zoals Schiphol.
4. *Informatie-uitwisseling en transparantie:* De deelnemers waarderen het delen van updates vanuit de luchtvaartsector en informatie, zoals onderzoeksresultaten (bijvoorbeeld van de GGD). Dit helpt bij het opbouwen van dossierkennis en de verantwoording richting omwonenden.
5. *Waarde voor bewonersvertegenwoordigers:* Voor omwonenden vormt het LEO, naast wettelijke inspraakmomenten en procedures voor beroep en bezwaar, het enige platform waarin zij formeel vertegenwoordigd zijn en waar zij hun stem kunnen laten horen over de luchthaven en de impact daarvan op hun leefomgeving en dagelijks leven. Zonder het LEO zouden zij mogelijk geen directe plek aan tafel hebben en niet gehoord worden. Daarnaast biedt het LEO omwonenden de gelegenheid om onderling in gesprek te gaan, af te stemmen en informatie uit te wisselen.

4. Eerste kritische kanttekeningen ten aanzien van het LEO

Interviews: structurele knelpunten LEO

Hoewel het LEO is ingericht als een overlegstructuur met als doel gezamenlijke ambities en doelstellingen te realiseren en belangen te verbinden, komt uit de interviews een aantal structurele knelpunten naar voren die het functioneren van het overleg belemmeren:

1. *Tegengestelde belangen als basis:* Uit de interviews blijkt dat het LEO sterk wordt bepaald door conflicterende individuele belangen. De fundamentele tegenstellingen, zoals tussen omwonenden en milieuorganisatie die hinder en vluchten willen verminderen en de luchthaven Eindhoven/luchtvaartmaatschappijen die binnen specifieke kaders ook groei in vliegbewegingen willen verdienen, overschaduwen volgens veel geïnterviewden de oorspronkelijke gezamenlijke ambitie. Dit betekent echter niet dat de deelnemers aan het LEO, waaronder Luchthaven Eindhoven en de luchtvaartmaatschappijen, zich niet inzetten om de hinder voor omwonenden te beperken en bij te dragen aan een gezondere leefomgeving. Door innovaties zoals vlootvernieuwing en het gebruik van duurzame brandstoffen (SAF) wordt er concreet gewerkt aan het verminderen van geluidsoverlast en uitstoot. Binnen het Van Geel-proces heeft bovendien een zorgvuldige belangenafweging en onderhandeling plaatsgevonden, waarbij alle partijen compromissen hebben gesloten. Tot slot zijn binnen het LEO al tastbare resultaten geboekt, waaraan de luchtvaartsector aantoonbaar heeft bijgedragen.

De genoemde en ervaren belangentegenstellingen weerspiegelen de complexe afweging tussen economische ontwikkeling en groei en de kwaliteit van de leefomgeving – een spanningsveld waarin de betrokken partijen voortdurend hun positie zoeken. In de praktijk wordt het LEO door veel geïnterviewden dan ook eerder gezien als een overlegtafel voor deze tegengestelde belangen ("belangentafel"), dan als een platform met daadwerkelijk gedeelde ambitie en doelstellingen.

2. *Gebrek aan formele beslissingsbevoegdheid:* Een veelgehoorde kritiek tijdens de interviews ten aanzien van het LEO is het gebrek aan daadkracht. Het LEO is een adviserend orgaan en heeft geen formele beslissingsbevoegdheid. Formele besluiten worden in andere arena's genomen, door het kabinet, de Ministeries van I&W en Defensie, de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen. Het LEO wordt in dit

verband regelmatig omschreven als “tandloos”, en er wordt getwijfeld of het op een effectieve manier bijdraagt aan (beleids)veranderingen.

Vertegenwoordigers van omwonenden ervaren dat hun input wel wordt gehoord, maar dat er weinig mee gedaan wordt. Dit gebrek aan formele invloed en het gevoel dat hun inbreng niet serieus wordt meegewogen, leidt tot teleurstelling en frustratie. Meerdere vertegenwoordigers van omwonenden beschrijven het LEO daarom als een “rituele dans” of een “poppenkast”, waar deelnemers al met hun vaststaande posities verschijnen en er weinig ruimte is voor echt “geven en nemen” zoals in een politiek proces.

3. *Onderwerpen in relatie tot overlast domineren de agenda:* Volgens sommige deelnemers wordt de agenda van het LEO momenteel in belangrijke mate bepaald door thema’s rondom overlast, zoals geluid en luchtkwaliteit. Deze focus wordt breed erkend als noodzakelijk, gezien de zorgen van omwonenden. Tegelijkertijd merken zakelijke belanghebbenden, zoals Brainport, VNO-NCW, luchtvaartmaatschappijen en Eindhoven365, op dat hierdoor relatief weinig ruimte overblijft om het gesprek te voeren over de bredere maatschappelijke en economische betekenis van de luchthaven voor de regio. Dit leidt ertoe dat zij zich soms minder vertegenwoordigd voelen binnen het LEO en minder actief betrokken zijn. Deze partijen pleiten dan ook voor een betere balans in de agenda, waarin zowel hinderbeperking als de toegevoegde waarde van de luchthaven structureel aan bod komen – zonder afbreuk te doen aan het belang van het bespreekbaar maken van ervaren overlast.
4. *Te veel focus op het civiele deel:* Volgens veel deelnemers ligt de nadruk in het LEO te sterk op het civiele gedeelte, terwijl het militaire deel en de daarmee samenhangende effecten (zoals geluidsoverlast, veiligheid, ruimtelijke beperkingen en stikstofuitstoot) onvoldoende aandacht krijgen. De rol van Defensie wordt door sommigen als “passief”, “ongrijpbaar” en te “technisch/juridisch” ervaren, wat bijdraagt aan wantrouwen.
5. *Erosie van de Van Geel-spirit:* Hoewel het Van Geel-advies nog steeds als basis of anker wordt gezien, ervaren sommige deelnemers dat de oorspronkelijke energie en de houding van “samen doen” is afgenomen. Dit wordt toegeschreven aan de stroperigheid van de overlegtafel, de vertraging in de MER en de wijziging van het luchthavenbesluit, en het daarmee samenhangende groeiende wantrouwen richting Rijksoverheid en de luchtvaartsector. Op termijn kan dit, samen met de eerder genoemde sentimenten, de bereidheid van partijen ondermijnen om binnen het LEO actief te blijven deelnemen, en de deur openen naar juridische escalatie.

5. Motivatie: waarom werken we samen?

Een essentieel uitgangspunt voor effectieve samenwerking binnen het LEO is een gedeeld begrip van het ‘waarom’: wat verbindt de partijen, wat is de gezamenlijke ambitie en welke doelen worden nagestreefd?

5.1 Feitelijkheden: speerpunten Van Geel als gemeenschappelijke ambitie

In theorie vormen het advies van Van Geel en de horizon richting 2030 de gezamenlijke ambitie en doelstellingen van het LEO. Daarbij staan de volgende doelstellingen centraal:

1. Actief sturen op vermindering van de geluidbelasting
2. Structurele bijdrage aan de klimaatdoelstellingen
3. Verbetering van luchtkwaliteit en gezondheid

4. Het bieden van meerwaarde voor de regio
5. Het versterken van het vertrouwen vanuit de omgeving

5.2 Interviews: beperkte gezamenlijke ambitie en doelstellingen door tegengestelde belangen

Hoewel het Van Geel-advies een formele basis biedt en er een gedeeld belang bestaat bij contact, overleg, informatie-uitwisseling en het voorkomen van (juridische) conflicten, komt uit de interviews naar voren dat er binnen het LEO slechts in beperkte mate sprake is van een breed gedragen gezamenlijke ambitie en gedeelde doelstellingen. Gepercipieerde tegengestelde belangen van de individuele leden lijken sterker door te klinken in het proces en tijdens de overleggen dan de gezamenlijke stip op de horizon. De interpretatie en concretisering van de adviezen van Van Geel, waaronder het nieuwe sturingsmodel voor geluid en de bijbehorende aannames en berekeningen, leiden tot uiteenlopende opvattingen en zetten daarmee de onderlinge verhoudingen onder druk.

Een meerderheid van de deelnemers ervaart een fundamentele belangentegenstelling tussen het streven naar een toename van het aantal vliegbewegingen enerzijds en het beperken van hinder voor omwonenden en schade aan de natuur anderzijds. Dit wordt door hen als volgt uitgelegd:

Enerzijds staan partijen zoals de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en Defensie, die als hun voornaamste doel zien om economische groei, bereikbaarheid en toerisme te waarborgen of ruimte te creëren voor militaire activiteiten. Vanuit deze optiek streven zij naar het 'verdiene' van groei in het aantal vliegbewegingen door middel van innovatie en het behoud van bestaande openingstijden.

Anderzijds worden omwonenden en milieuorganisaties gezien als belanghebbenden die de luchthavenactiviteiten ervaren als aantasting van de leefomgeving door geluidsoverlast en luchtvervuiling, wat hun zorgen over de gezondheid en leefkwaliteit (inclusief wonen) vergroot. Binnen deze groep zijn er ook stemmen die van mening zijn dat de luchthaven al te groot is en dat de activiteiten niet in lijn zijn met een duurzame, gezonde leefomgeving en bredere maatschappelijke doelen. Vanuit dit standpunt pleiten zij voor een substantiële krimp van de luchthaven(activiteiten).

De ervaren belangentegenstellingen komen onder andere tot uiting in discussies over het nieuwe geluidssturingsmodel, het aantal vliegbewegingen aan de randen van de dag, de openingstijden van de luchthaven op zondag en de vraag in hoeverre de luchthaven daadwerkelijk meerwaarde biedt voor de regio. De belangen van de betrokken partijen lijken moeilijk te verenigen, waardoor sprake is van een zogenoemde "zero sum game": winst voor de één wordt automatisch gezien als verlies voor de ander. De verdeeldheid en botsende belangen leiden ertoe dat deelnemers aan het LEO vasthouden aan hun eigen standpunten, wat het overleg laat verzanden in discussies over technische details. Dit belemmert echte samenwerking, dealmaking en concrete voortgang.

Tot slot zijn er partijen die verantwoordelijk zijn voor de afweging van verschillende deelbelangen vanuit hun politiek-bestuurlijke en maatschappelijke rol, waaronder het Ministerie van I&W, de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant en de randgemeenten:

1. Het Ministerie van I&W is uiteindelijk de autoriteit die beleid vaststelt op basis van het Van Geel-advies. Het ministerie heeft zich gecommitteerd aan de uitwerking en implementatie van dit advies, waarin een zorgvuldige belangenafweging is gemaakt. Vertegenwoordigers van I&W signaleren dat lokale politici in de praktijk vaak sterk beïnvloed worden door de meest vocale groepen in de samenleving, met name bewoners die zich uitspreken tegen groei in vliegbewegingen. Hierdoor dreigen

economische belangen en de bredere meerwaarde van de luchthaven onderbelicht te blijven in de LEO-discussies. Vanuit het ministerie wordt benadrukt dat het van belang is dat lokale bestuurders hun bestuurlijke verantwoordelijkheid nemen door álle belangen, inclusief de economische, zorgvuldig mee te wegen in hun besluitvorming.

2. De gemeente Eindhoven heeft een unieke en complexe positie binnen het LEO, voornamelijk vanwege haar dubbele rol als aandeelhouder van Eindhoven Airport en als omliggende gemeente die de belangen van haar inwoners behartigt. Wethouders moeten een balans vinden tussen de baten en lasten van de luchthaven voor de regio. Dit betekent het afwegen van alle belangen, bijvoorbeeld tussen duurzaamheid, werkgelegenheid en economie. Deze dubbele rol (nog los van politieke kleuring) leidt tot ingewikkelde afwegingen: een situatie waarin de vertegenwoordigers van Eindhoven soms de kant van de ondernemer kiezen vanwege hun aandeelhouderspositie, maar soms ook de kant van omwonenden en de randgemeenten, vooral in discussies over hinder en milieu.
3. De provincie Noord-Brabant, als mede-aandeelhouder van de luchthaven, bevindt zich net als de gemeente in een spagaat: aan de ene kant behartigt zij de belangen van de luchthaven als 'ondernemer', terwijl ze aan de andere kant ook de belangen van de omliggende gemeenten, met name op het gebied van overlast en milieu, dient. Zowel de provincie als de gemeente Eindhoven hebben hun standpunt ten opzichte van de groei van Eindhoven Airport in de loop van de tijd aanzienlijk veranderd: de consensus voor (snelle) groei is bij deze partijen volledig verdwenen.
4. De randgemeenten beschouwen het behartigen van het regionale belang als hun hoofdrol en streven ernaar om individuele gemeentelijke standpunten op dit vlak daaraan ondergeschikt te maken. Het advies van Van Geel geldt hierbij als leidraad en vormt een fundamentele afspraak die door hun gemeenteraden is onderschreven. Dit advies gaat nadrukkelijk verder dan hinderbeperking alleen, en omvat ook bredere thema's zoals gezondheid, duurzaamheid en regionale samenhang. In de praktijk ligt de nadruk vaak op het vertegenwoordigen van de belangen van de eigen inwoners. De randgemeenten nemen deel aan de overleggen met bijzondere aandacht voor leefkwaliteit, waaronder geluidsbelasting en fijnstof. Zij erkennen dat deze lokale belangen in veel gevallen zwaarder wegen dan sociaal-economische afwegingen of de positionering van de luchthaven binnen het bredere regionale perspectief. Dit spanningsveld tussen lokale prioriteiten en regionale doelstellingen vormt een terugkerend aandachtspunt binnen hun positie in het overleg.

6 Realisatie: wat hebben we tot nu toe samen bereikt?

Deze paragraaf geeft inzicht in de voortgang en de gerealiseerde resultaten binnen de vijf doelstellingen van het LEO, gebaseerd op zowel de documentenstudie als de interviews.

6.1 Actief sturen op minder geluidsbelasting

- *Meeste vooruitgang geboekt:* Op dit doel is volgens de meerderheid van de deelnemers de meeste vooruitgang geboekt. De werkgroep Geluid functioneert volgens hen tot op heden ook het meest effectief.
- *Het regionaal geluidsmmeetnet:* Het geluidsmmeetnet is geïnstalleerd, maar 4 palen moeten nog verplaatst worden, en meten versus berekenen moet nog systematisch plaatsvinden volgens vertegenwoordigers van omwonenden.
- *Startprocedure NADP1:* Op advies van de voorzitter van het LEO heeft de commandant van de vliegbasis besloten om per 1 januari 2025 NADP1 als standaard startprocedure voor te schrijven. Dit verwacht geluid te reduceren. Dit onderwerp is uitvoerig besproken binnen de werkgroep Geluid.

- *Terugdringen van vertraagde vluchten/nachtregime*: Er is concreet gewerkt aan het terugdringen van vluchten na 23.00 uur, aangezien deze een belangrijke bron van overlast vormen. De oorzaken van late vluchten worden geanalyseerd, waarna mitigerende maatregelen worden voorgesteld. Het uitgangspunt van geen geplande vluchten na 23.00 uur blijft een belangrijk doel.
- *Vlootvernieuwing*: Aanvankelijke schattingen van Eindhoven Airport gingen uit van 60% vlootvernieuwing in 2030, wat zou moeten leiden tot een reductie van de geluidscontouren met 30%. Latere studies wezen echter op lagere percentages: circa 39% in 2026 en 54% in 2030. Transavia draagt actief bij door nieuwe toestellen aan te schaffen: 6 in 2024 en 13 in 2025.
- *Optimalisatie van vliegroutes*: Voorstellen voor routeoptimalisatie en de mogelijke effecten daarvan op ernstig gehinderden worden besproken binnen het LEO, met bijzondere aandacht voor proactieve, tijdige en transparante communicatie richting de getroffen omwonenden. Er is een procedure ontwikkeld voor de behandeling van burgerinitiatieven rondom routeoptimalisaties, maar volgens enkele vertegenwoordigers van omwonenden functioneert deze nog niet optimaal.
- *Geluidscontouren worden kleiner*: Voor 2030 is het doel gesteld om de 35 Ke-geluidscontour met 30% te verkleinen ten opzichte van 2019. Betrokken partijen, waaronder de luchtvaartsector, verwachten dat dit grotendeels haalbaar is door een vlootvernieuwing van 60% en de inzet van stillere vliegtuigen. Tegelijkertijd heerst er bij omwonenden scepsis over de daadwerkelijke geluidswinst, mede doordat zij vrezen dat de vrijgekomen geluidsruimte alsnog benut wordt voor een toename in vliegbewegingen.
- *Regionaal Informatie Centrum (RIC)*: Het Regionaal Informatiecentrum (RIC) is op 1 januari 2023 opgericht door Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport NV.
- *Nieuw sturingsmodel geluid*: Het nieuwe sturingsmodel voor geluid wordt actief ontwikkeld met betrokkenheid van de werkgroep Geluid van het LEO. Het proces rondom de herziening van het luchthavenbesluit, dat cruciaal is voor de invoering van dit model, heeft echter flinke vertraging opgelopen. Op dit moment is nog onduidelijk wanneer het nieuwe besluit verwacht kan worden.
- *Aanpak schrijnende gevallen*: Het LEO heeft bijzondere aandacht voor zogenaamde "schrijnende gevallen": bewoners die bovengemiddelde geluidshinder ervaren door een combinatie van factoren, waardoor bestaande regelingen, zoals woningisolatie onvoldoende soelaas bieden. Drie schrijnende gevallen zijn inmiddels uitgekocht, terwijl de onderhandelingen voor een vierde nog gaande zijn.

6.2 Structureel bijdragen aan de klimaatdoelstellingen

- *Perspectief deelnemers*: Werkgroep Klimaat wordt door deelnemers als "zieltogend" ervaren met beperkte invloed en resultaten.
- *Klimaatdoelstellingen*: De klimaatdoelstellingen na Van Geel zijn met name op mondiaal, Europees en nationaal niveau geregeld, zoals het EU ETS-systeem, nationale vliegtax en verplichte SAF-bijmenging. Er wordt aangesloten op Europese en nationale wetgeving en regelingen. Eindhoven Airport onderzoekt de mogelijkheden voor extra bijmenging binnen het streng gereguleerde wettelijke kader.
- *Aanbevelingen Van Geel*: Volgens de werkgroep Klimaat zijn de meeste aanbevelingen uit het rapport van Van Geel inmiddels afgerond of bleken in de praktijk niet uitvoerbaar. Hierover is anderhalf jaar geleden gerapporteerd aan het LEO. Initiatieven zoals onderzoek naar biobrandstoffen, lobbyactiviteiten voor het inzetten van de nationale vliegtaks voor duurzame brandstoffen en compensatieprojecten hebben niet geleid tot concrete resultaten.
- *Huidige functie en relevantie*: Sinds de afronding zijn kennisontwikkeling en onderlinge uitwisseling van informatie de belangrijkste bestaansredenen van de werkgroep, maar er zijn geen daadwerkelijke acties meer volgens de werkgroep. Desondanks is het onderwerp klimaat in de tussentijd nog belangrijker geworden.

- *Vlootvernieuwing*: Vlootvernieuwing levert enige voortgang, maar structurele verbeteringen blijven nog achter. De werkgroep klimaat geeft aan dat er geen daadwerkelijke acties meer zijn, hoewel het onderwerp klimaat sinds het advies van Van Geel belangrijker is geworden.
- *Klimaatfonds*: Het klimaatfonds is niet tot stand gekomen.
- *Samenvoegen met werkgroep Gezondheid*: Er zijn overwegingen om de werkgroep samen te voegen met de werkgroep Gezondheid. De raakvlakken met “uitstootactiviteiten” worden hierbij specifiek genoemd.

6.3 Actief sturen op verbetering van de luchtkwaliteit

- *Relatief minder aandacht*: Deelnemers geven aan dat deze doelstelling binnen het LEO relatief minder aandacht krijgt.
- *Gezondheidsimpact*: De werkgroep Gezondheid binnen het LEO volgt actief de effecten van de luchthaven op de volksgezondheid, zowel in positieve als negatieve zin. In samenwerking met de GGD en het RIVM wordt gewerkt aan het ontwikkelen van effectieve monitoringsmethoden voor luchtkwaliteit en gezondheid. Daarnaast is er een onderzoek uitgevoerd naar blootstelling aan ultrafijnstof en de mogelijke gevolgen daarvan.
- *Regionaal meetnet voor luchtkwaliteit*: Er is een regionaal meetnet voor luchtkwaliteit. Het meetnet richt zich op de luchtkwaliteit en meet specifiek stoffen zoals ultrafijnstof, stikstofoxiden (NOx) en fijnstof (PM10, PM2.5), die relevant zijn voor de luchtkwaliteit. Er is een specifieke focus op de effecten van ultrafijnstof rond Luchthaven Eindhoven. De metingen van dit netwerk kunnen niet worden gebruikt voor juridische toetsing vanwege specifieke meetprincipes die in (Europese) standaarden zijn voorgeschreven. Ze bieden echter wel een meer actueel inzicht in de lokale luchtkwaliteit. Door sommige vertegenwoordigers van omwonenden wordt opgemerkt dat dit systeem momenteel nog “onvoldoende operationeel” is.

6.4 Meerwaarde bieden voor de regio

- *Doelbereik en relevantie*: Het LEO heeft moeite met de concrete invulling van dit doel. Veel betrokkenen achten dit doel slechts in beperkte mate of zelfs geheel niet gerealiseerd.
- *Belang van de doelstelling*: Veel deelnemers beschouwen de doelstelling 'meerwaarde voor de regio' als cruciaal en vinden dat deze meer aandacht verdient, ondanks het feit dat er tot nu toe beperkte concrete resultaten zijn behaald. Het vormt volgens hen de sleutel tot een gebalanceerde discussie over de luchthaven, die anders gedomineerd zou worden door discussies over overlast. Voor bedrijven zoals Brainport en VNO-NCW is de luchthaven fundamenteel voor de arbeidsmarkt en het werven van talent voor de high-tech- en maakindustrie, en draagt daarmee bij aan de concurrentiekracht van de regio. Het actief promoten en versterken van deze meerwaarde is dan ook noodzakelijk om de relevantie van het LEO als multi-stakeholderplatform te waarborgen en te voorkomen dat het wordt gezien als een “klaagclubje”.
- *Rapport Van Berlo*: Het rapport van bureau Van Berlo bracht concrete ideeën en kansen in kaart om invulling te geven aan de ambitie om de luchthaven te positioneren als hét visitekaartje van de regio.
- *Eindhoven Airport in de lead*: Voortgang vooral via initiatieven van Eindhoven Airport. Voorbeelden zijn: open dagen (bijvoorbeeld burendag), innovatie, cultuur, sociaal, fonds, platform Airpoortaal.
- *Gebiedsvisie Eindhoven Airport ontwikkeld in 2021*: Focus op vergroening, levendigheid, uitstraling en duurzame, multimodale bereikbaarheid van het luchthavengebied.
- *Focus op vakantievluchten*: Focus van de luchthaven ligt volgens sommige deelnemers te veel op toerisme/vakantievluchten in plaats van zakelijke reizen of economische groei.
- *Geen PR voor de regio*: Advies om Eindhoven Airport PR voor regio te laten doen is niet overgenomen.

- *Herpositionering naar nationaal perspectief:* Enkele geïnterviewden pleiten voor een herpositionering van de meerwaarde van de luchthaven, waarbij nadrukkelijker wordt gekeken vanuit een nationaal perspectief.

6.5 Vertrouwen vanuit de omgeving

Positieve aspecten die bijdragen aan het vertrouwen:

- *Traject van Pieter van Geel:* Het advies en het traject van Pieter van Geel heeft in het begin een belangrijke basis gelegd voor vertrouwen en onderlinge samenwerking.
- *Behoud van dialoog en preventie van escalatie:* Volgens de deelnemers creëert het LEO vertrouwen in de omgeving, omdat het een platform biedt om in gesprek te blijven en helpt om escalatie naar juridische procedures te voorkomen, ondanks uiteenlopende belangen.
- *Verbeterde communicatie en relatieopbouw:* Volgens de meeste geïnterviewden dragen de informele middagsessies, gezamenlijke maaltijden en de intensieve samenwerking binnen de werkgroepen bij aan een goede sfeer, het opbouwen van netwerken en de uitwisseling van informatie tussen de deelnemers.
- *Concrete resultaten:* Concreet behaalde resultaten, zoals de beperking van vluchten na 23.00 uur, de tijdelijke bevrozing van de groei van vliegbewegingen en de oplossing van schrijnende gevallen, hebben volgens de deelnemers het vertrouwen vergroot.

Uitdagingen die het vertrouwen ondermijnen:

- *Vertraging van het Luchthavenbesluit en MER-procedure:* De vertraging in het Luchthavenbesluit en de MER-procedure leidt tot grote frustratie bij de vertegenwoordigers van omwonenden. Het ondermijnt volgens hen het vertrouwen in het bevoegd gezag, en wordt door sommigen geïnterpreteerd als strategisch gedrag. Het vermoeden daarbij is dat de vertraging wordt gebruikt om beslissingen te nemen die de belangen van de luchtvaartsector bevoordelen ten koste van de belangen van de omwonenden.
- *Eindhoven Airport sorteert voor op groei?:* Sommige vertegenwoordigers van omwonenden zijn van mening dat Eindhoven Airport anticipeert op toekomstige groei in vliegbewegingen, omdat de luchthaven de terminal aan het uitbreiden is. Volgens hen ondermijnt dit het vertrouwen dat de luchthaven hun belangen meeweegt in de toekomstige ontwikkelingen.
- *Kloof tussen berekend en beleefd geluid:* Hoewel vlootvernieuwing technisch gezien mogelijk kan leiden tot geluidsreductie, zijn vertegenwoordigers van omwonenden sceptisch over de berekende realiteit in geluidsmodellen.
- *“Activistische” houding van omwonenden:* Volgens bepaalde deelnemers hebben omwonenden een activistische houding aan tafel. Dit wordt als storend en niet-constructief ervaren, wat de sfeer binnen het LEO kan verslechteren.
- *Afstand bevoegd gezag:* De ministeries, met name I&W en Defensie, worden door deelnemers soms als afstandelijk en gesloten ervaren. Uit de interviews komt naar voren dat ze niet altijd proactief input van het LEO vragen voor de beleidsontwikkeling, wat het onderlinge vertrouwen niet ten goede komt.
- *Beperkte communicatie over successen:* Veel deelnemers vinden dat het LEO te weinig communiceert naar de bredere omgeving over de behaalde successen, wat het wantrouwen mogelijk kan voeden.
- *Tegengestelde belangen en gebrek aan consensus:* Uit de interviews blijkt dat er voortdurend frictie is tussen de wens van omwonenden om overlast te verminderen en de economische belangen van de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen, wat het moeilijk maakt om gezamenlijke voorstellen en adviezen uit te werken.

7 Interactie: hoe werken we samen (zacht/cultuur)?

Binnen dit evaluatiethema hebben we de formele functies van het LEO, zoals vastgelegd in documentatie, als uitgangspunt genomen om deelnemers te bevragen over hun ervaringen met deze functies, evenals over het functioneren van de vergaderingen en werkgroepen.

7.1 Feitelikheden: functies van het LEO

Het LEO heeft formeel gezien vijf functies: communicatie, informatie, participatie, gezamenlijk voorstellen uitwerken en adviseren.

De communicatiefunctie van het LEO richt zich op het versterken van de informatievoorziening en betrokkenheid van zowel omwonenden als de deelnemers van het LEO. Dit gebeurt door het organiseren van kennissessies, het coördineren van het communicatie-uitvoeringsplan en het actief delen van signalen, zoals urgente vraagstukken en media-analyses. Daarnaast stimuleert en ondersteunt de communicatiefunctie de communicatie vanuit andere werkgroepen, zodat deze breed verspreid en toegankelijk is.

De informatiefunctie van het LEO is gericht op het breed informeren van betrokken partijen en de omgeving over relevante actualiteiten. Hiermee wordt het collectieve kennisniveau verhoogd en wordt gezorgd voor tijdige en effectieve informatie-uitwisseling over lopende onderwerpen. Daarnaast biedt de functie inzicht in de voortgang van de uitvoering van aanbevelingen uit *Opnieuw Verbonden*, zodat er gericht kan worden bijgestuurd waar nodig.

De participatiefunctie van het LEO is ingebed in de structuur zelf door de samenstelling van de leden, de openbaarheid van vergaderingen en documenten, de mogelijkheid tot inspreken, de ondersteuning van omwonendenvertegenwoordigers, de gerichte informatievoorziening en de rol van werkgroepen.

De functie 'gezamenlijk voorstellen uitwerken' houdt in dat leden van het LEO in werkgroepen samenwerken aan inhoudelijke adviezen over het gebruik en de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Deze werkgroepen bereiden voorstellen voor op basis van de speerpunten uit *Opnieuw Verbonden* en andere actuele onderwerpen, zoals geluid, gezondheid en duurzaamheid. Door de brede samenstelling van de werkgroepen ontstaat een gedragen inhoudelijke basis die richting geeft aan de voorstellen en adviezen van het LEO.

Het LEO is gepositioneerd om, via de onafhankelijke voorzitter, zowel gevraagd als ongevraagd advies te geven aan het bevoegd gezag, in het bijzonder de Ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat. Deze adviezen richten zich op de speerpunten van Van Geel en andere relevante ontwikkelingen rondom de luchthaven(activiteiten).

7.2 Interviews: evaluatie van de LEO-functies

Hieronder beschrijven we per functie hoe deze volgens de geïnterviewden in de praktijk wordt uitgevoerd.

1. Communicatie

- De werkgroep Communicatie ervaart haar rol als onderbenut, mede door beperkte aansluiting met andere werkgroepen. Hoewel dit deels aan de werkgroep zelf ligt, wordt het ook gezien als een structureel aandachtspunt binnen het LEO. Meer focus op interne samenwerking en onderlinge support is essentieel.

- Binnen het LEO wordt de interne communicatie over het algemeen als goed ervaren. De deelnemers zijn meestal goed op de hoogte van alle zaken die spelen en het LEO wordt gezien als een goed en bereikbaar platform. Er is veel gedaan en open gecommuniceerd binnen de groep.
- Naar buiten toe (de omgeving) wordt de communicatie echter als beperkt, niet goed of veel te weinig ervaren. Weinig mensen in de regio weten wat het LEO is. Het bereik naar de bredere achterban is laag. Er is weinig "push" van informatie; er wordt een wens uitgesproken om successen meer te delen met de inwoners.
- Er is behoefte aan meer proactieve en toegankelijke informatie en communicatie richting de buitenwereld, bijvoorbeeld via persberichten, nieuwsbrieven en publieksvriendelijke verslaggeving. De website samenopdehoogte.nl wordt genoemd als een belangrijk, maar onderbenut kanaal. Verdere investering hierin vereist echter het commitment van alle betrokken partijen. De resultaten van deze onafhankelijke evaluatie zijn bij uitstek geschikte informatie om proactief en toegankelijk te delen.
- De werkgroep Communicatie signaleert een behoefte aan meer publieke profilering van het LEO, haar activiteiten en behaalde resultaten. Tegelijkertijd blijft de inhoudelijke input vanuit de werkgroepen achter. Dit raakt niet alleen aan de positionering van het LEO zelf, maar ook aan die van 'Samen op de Hoogte' en het Leefbaarheidsfonds, afzonderlijke entiteiten, maar inhoudelijk nauw met elkaar verweven.

2. Informatie

- De informatievoorziening binnen het LEO wordt als prima beschouwd door de geïnterviewden. Het LEO fungeert volgens hen als een bron van informatie waar partijen, zoals Defensie, Eindhoven Airport, luchtvaartmaatschappijen en het Ministerie van I&W, vertellen wat ze doen en waarom. De middagsessies van het LEO worden specifiek breed gewaardeerd als informatief, constructief en inhoudelijk interessant.
- Naar buiten toe wordt de informatievoorziening, net als de communicatie, als beperkt beoordeeld. Hoewel de website 'Samen op de Hoogte' bestaat en als duidelijk en toegankelijk wordt omschreven, wordt de frequentie van bezoeken en het bereik onder omwonenden, inclusief de stille meerderheid, in twijfel getrokken. Er is kritiek dat de informatie op 'Samen op de Hoogte' gekleurd kan zijn ("geen pro-milieuverhaal").

3. Participatie

- De participatie van de LEO-leden wordt over het algemeen als goed tot prima beoordeeld. Er is ruimte voor inspraak tijdens de overleggen, al vinden sommige deelnemers dat hier nog meer uitgehaald kan worden. Hoewel zakelijke partijen zoals Brainport Development, VNO-NCW en Eindhoven365 worden gezien als vertegenwoordigers van de regionale meerwaarde, blijkt hun betrokkenheid bij het LEO tot nu toe beperkt. Volgens Brainport Development is hun beperkte rol in het LEO en de werkgroep "meerwaarde voor de regio" te wijten aan beperkte capaciteit en focus van de organisatie.
- Participatie vanuit de bredere omgeving wordt als redelijk beperkt gezien. Er is weinig ervaring met mensen buiten het LEO die inspreken tijdens de middagdelen van de vergaderingen. De bewustwording van het LEO onder de bredere bevolking wordt als matig gezien. Participatie gebeurt voornamelijk via de formele vertegenwoordiging en directe communicatie via de website en bijeenkomsten.
- Omwonenden geven aan dat zij de mate van invloed en participatie via het LEO als onvoldoende ervaren. Het overleg wordt door sommigen omschreven als "tandloos", "een rituele dans" of zelfs als "bezigheidstherapie". Ondanks hun grote dossierkennis en betrokkenheid worstelen sommige vertegenwoordigers met hun rol binnen het overleg en het gevoel onvoldoende serieus te worden genomen door de bevoegde gezagen en de luchtvaartsector. Het gebrek aan zichtbare impact leidt

bij een aantal omwonendenvertegenwoordigers tot frustratie en uitputting; zij geven aan moedeloos te worden van het gevoel "toch niets te kunnen veranderen".

4. Gezamenlijk voorstellen uitwerken

- Het gezamenlijk uitwerken van voorstellen in de LEO-werkgroepen wordt volgens de partijen gekenmerkt door hoge inzet en commitment van individuen, maar beperkte effectiviteit en zichtbare concrete resultaten richting beleidswijzigingen, met name buiten het informele adviestraject.
- Voorbeelden van voorstellen die wel zijn uitgewerkt en effect hebben gesorteerd volgens geïnterviewden zijn onder andere het meetnet geluid, de stijgingsprocedure van vliegtuigen (NADP1/2), fondsvorming, 'randen van de dag' en een lobbylijn richting Den Haag voor middelen.
- Een gebrek aan middelen (zoals budgetten voor onderzoek) en ondersteuning (zoals secretarissen) wordt genoemd als een factor die de effectiviteit van werkgroepen en daarmee het uitwerken van voorstellen beperkt. De ambtelijke ondersteuning wordt zelfs gezien als bepalend voor het succes van een werkgroep.
- Daarnaast wordt gebrekkige effectiviteit toegewezen aan de lange doorlooptijd van dossiers binnen de werkgroepen.
- Er is kritiek dat de werkgroepen los van elkaar opereren ("zonder hun input te koppelen"). Hierdoor blijven grote thema's versnipperd, domineren detailonderwerpen en wordt structurele vooruitgang belemmerd in het uitwerken van integrale voorstellen.

5. Adviseren

- De adviserende rol wordt via de voorzitter van het LEO vervuld. Het LEO heeft voornamelijk advies gegeven over formele besluitvormingstrajecten, zoals de NRD, MER en (medegebruikers)vergunningen.
- De essentie van de adviserende rol ligt in het inventariseren en afwegen van alle betrokken belangen met het oog op een formeel besluit. Deze belangen worden meegenomen in het uiteindelijke advies. De uiteindelijke besluitvorming berust echter bij de bevoegde gezagsorganen en vindt plaats buiten het LEO om. De rol blijft beperkt tot informeel overleg en advisering.
- Het opstellen van één gezamenlijk LEO-advies blijkt volgens deelnemers in de praktijk lastig vanwege fundamentele belangentegenstellingen. Meestal resulteert dit in een rapport met gedeelde standpunten, aangevuld met een addendum waarin de uiteenlopende posities worden toegelicht. Het geven van ongevraagd advies komt zelden tot nauwelijks voor.

7.3 Interviews: het functioneren van de algemene vergaderingen

De LEO-vergaderingen worden over het algemeen als goed voorbereid ervaren. Bij de voorbereiding worden ook de voorzitters van de werkgroepen betrokken. De input wordt vervolgens meegenomen in de LEO-vergaderingen zelf. Tegelijkertijd bestaat breed de opvatting dat een betere voorbereiding kan bijdragen aan bredere, diepgaandere en waardevollere discussies tijdens het overleg, met name in het avondgedeelte. Briefings op de dag van de vergadering helpen hierbij weliswaar om deelnemers op een hoger niveau te brengen, maar worden ook als tijdrovend ervaren.

Wat betreft de wijze van leiden van de vergaderingen is men overwegend positief: deze worden als goed geleid beschouwd. Toch blijft het proces binnen het LEO complex en moeizaam. Dit is grotendeels te wijten aan de uiteenlopende belangen van de verschillende partijen, waardoor deelnemers vaak 'vastzitten in hun eigen gelijk'. Echte besluitvorming vindt buiten het LEO plaats en het overleg bevindt zich in toenemende mate in een 'stand still'. Het uitblijven van het Luchthavenbesluit draagt hier eveneens aan bij. Er kan dan ook niet van uitgegaan worden dat er binnen het LEO vanzelfsprekend consensus ontstaat. In dit kader wordt de

adviesfunctie van de onafhankelijke voorzitter als waardevol gezien: deze kan een brug vormen in het overbruggen van verdeeldheid. Toch worden gezamenlijke voorstellen zelden aangenomen; vaker kiest men voor het innemen van individuele standpunten.

De samenwerking binnen het LEO wordt bovendien belemmerd door verschillende obstakels. Het belangrijkste struikelblok blijft het verschil in belangen en doelen tussen de partijen. Men ervaart een gebrek aan luisterbereidheid en een beperkte ruimte voor integrale oplossingen. De verschillende rollen van partijen leiden tot uiteenlopende manieren van omgaan met het proces: waar bestuurders zoeken naar compromissen, richten technische experts zich op feiten en juridische kaders, terwijl omwonenden moeite hebben met de 'systeemwereld'. De houding van de Rijksoverheid, in het bijzonder Defensie en het Ministerie van I&W, wordt veelvuldig genoemd als een obstakel. Defensie wordt als afstandelijk en onbenaderbaar ervaren, en de houding van het Rijk wordt sinds de kabinetswisseling als terughoudender, afhoudend en pro-luchtvaart omschreven.

Daarnaast wordt de lange doorlooptijd van dossiers als knelpunt genoemd. Het overleg wordt als traag en stroperig ervaren, mede door de uitdaging om met zoveel uiteenlopende partijen tot gezamenlijke richting te komen. Ook ontbreekt er een samenhang tussen de werkgroepen: zij opereren grotendeels los van elkaar en koppelen hun resultaten niet structureel terug. Hierdoor ontbreekt een integrale benadering, wat structurele vooruitgang belemmert.

7.4 Feitelijkheden: de werkgroepen - taken en chronologisch overzicht 2020-2025

Ter ondersteuning van de doelstellingen van het LEO en het uitwerken van de adviezen uit het rapport "Opnieuw Verbonden" zijn meerdere werkgroepen ingesteld, elk met een eigen taakomschrijving en samenstelling. De werkgroepen hebben ieder hun eigen individuele taken, die grofweg in te delen zijn in de volgende drie categorieën:

- Klankborden/adviseren over de aanbevelingen uit "Opnieuw Verbonden" die door (individuele) partners van het LEO worden opgepakt en uitgevoerd.
- Het voorbereiden van een voorstel dat voortkomt uit de adviezen uit "Opnieuw Verbonden" richting de onafhankelijke voorzitter.
- Het invullen van een regiefunctie ten opzichte van de werkwijze van overige werkgroepen. Deze werkgroepen bereiden primair geen adviezen of voorstellen richting de onafhankelijk voorzitter van het LEO voor.

In de beginfase van het LEO (2020–2022), toen het Omgeving Eindhoven Overleg (OEA) en het COVM nog als aparte kamers fungeerden, waren er in totaal zeven werkgroepen actief. Sinds 2023 is dit aantal teruggebracht naar vijf.

7.5 Interviews: algemene bevindingen functioneren werkgroepen

Onderstaand volgt een algemene evaluatie van het functioneren van de werkgroepen, gebaseerd op de ervaringen van de geïnterviewden. De bevindingen laten een paradoxaal beeld zien: de werkgroepen worden breed gewaardeerd om hun potentieel en sporadische successen, maar kampen tegelijkertijd met structurele knelpunten die hun effectiviteit aanzienlijk ondermijnen in de dagelijkse praktijk.

Waardering:

De werkgroepen van het LEO worden door deelnemers breed gewaardeerd als een effectief middel om inhoudelijke discussies te verdiepen en de samenwerking tussen de verschillende partijen te bevorderen. De voornaamste kracht ligt in het openhouden van de dialoog, zelfs wanneer directe oplossingen niet direct

voorhanden zijn. Dit zorgt ervoor dat partijen aan tafel blijven en met elkaar in gesprek gaan, wat escalatie voorkomt. De LEO-structuur wordt dan ook als een uniek overlegplatform gezien voor het samenbrengen van diverse perspectieven.

De werkgroepen zijn succesvol in het gezamenlijk uitwerken van voorstellen. Met name de werkgroep Geluid wordt hierbij als een positief voorbeeld genoemd, omdat deze daadwerkelijk stuurt op concrete resultaten, zoals het verminderen van geluidsbelasting. Het periodieke overleg draagt bij aan de opbouw van relaties en een informele sfeer, wat de samenwerking ten goede komt. De werkgroepen functioneren als een belangrijk platform voor het uitwisselen van informatie en het opdoen van diepgaande kennis.

Daarnaast worden de werkgroepen als dynamisch beschouwd en zijn ze effectief in het agenderen van nieuwe ontwikkelingen. De betrokkenheid van zowel wethouders als ambtenaren is hoog en de samenwerking wordt als zeer positief ervaren. De grondige voorbereiding van de randgemeenten draagt bovendien bij aan een inhoudelijke inbreng. Tot slot dragen de werkgroepen bij aan het verkrijgen van objectieve kennis en stellen ze deelnemers in staat om zich te verdiepen in complexe materie. Dit helpt bij het creëren van wederzijds begrip tussen de verschillende partijen.

Uitdagingen:

Binnen het LEO wordt van de werkgroepen verwacht dat zij inhoudelijke verdieping aanbrengen in de besproken thema's en concrete producten of voorstellen opleveren. In de praktijk blijkt het functioneren van de werkgroepen echter wisselend en vaak moeizaam. Meerdere respondenten geven aan dat veel werkgroepen zoekende zijn in hun rol, doelstellingen en toegevoegde waarde. Een belangrijk obstakel is het gebrek aan duidelijke mandaten, specifieke opdrachten en gedefinieerde tijdlijnen voor veel werkgroepen. Hierdoor worden ze meer gezien als informele "praatgroepen" dan als taakgerichte entiteiten.

Werkgroepen opereren volgens de geïnterviewden vaak in isolatie ("silo's") met beperkte samenwerking of informatie-uitwisseling tussen hen, wat een geïntegreerde aanpak van complexe problemen belemmert. Belangrijke overkoepelende thema's worden mogelijk niet voldoende behandeld aan de hoofdtafel van het LEO als gevolg van deze fragmentatie.

Een andere belemmerende factor betreft de ondersteuning en coördinatie. Veel werkgroepen en hun voorzitters hebben een gebrek aan voldoende gestructureerde ondersteuning, waaronder secretariële hulp en specifieke budgetten voor onderzoek. Dit is vaak afhankelijk van vrijwilligers, wat leidt tot een hoge werkdruk en continuïteitsproblemen. Voorzitters – doorgaans wethouders of ambtenaren – vervullen hun rol 'erbij', vaak zonder extra capaciteit of mandaat. Dit beperkt de sturing op agenda's, uitvoering en opvolging. Sommige deelnemers, ook vanuit gemeenten en ministeries, ervaren deelname aan werkgroepen als een verplichting ('corvee') in plaats van een constructieve bijdrage aan het geheel.

Er bestaan zorgen dat sommige partijen, met name vertegenwoordigers van de Ministeries van Defensie en I&W, vaak afwezig zijn of worden gezien als afstandelijk en ongemotiveerd om deel te nemen aan bepaalde werkgroepen. Dit kan leiden tot vertragingen en het gevoel dat de inbreng van het LEO onvoldoende wordt gewaardeerd in de beleidsontwikkeling.

Wat betreft de uitwerking en voorbereiding van inhoudelijke voorstellen en adviezen, wordt opgemerkt dat dit proces lastig is. Belangen liggen ver uiteen en consensus blijkt zelden haalbaar. In plaats van gedeelde standpunten wordt vaker vastgehouden aan individuele posities. De adviesrol van de onafhankelijke voorzitter van het LEO wordt door sommigen gezien als een manier om deze impasse enigszins te overbruggen.

Tegengestelde belangen en uiteenlopende werkwijzen – tussen bijvoorbeeld bestuurders, technici en omwonenden – vormen belangrijke obstakels. Omwonenden geven aan moeite te hebben met het navigeren in de 'systeemwereld' van formele procedures en technische analyses. Daarbovenop verloopt de samenwerking met het Rijk (Ministeries van I&W en Defensie) stroef: Defensie wordt als afstandelijk ervaren, terwijl van I&W wordt gezegd dat het te weinig luistert en een afhoudende houding aanneemt sinds de kabinetswisseling.

Ook het gebrek aan middelen, zoals budgetten voor onderzoek, secretariële ondersteuning en inhoudelijke experts, vormt een structureel knelpunt. Diverse taken worden "out of pocket" uitgevoerd door deelnemers, wat leidt tot overbelasting en frustratie, met name bij vertegenwoordigers van omwonenden. Deze groep, die zich doorgaans zeer inhoudelijk voorbereidt, ervaart tegelijkertijd dat hun inbreng onvoldoende wordt meegenomen. Het gevoel 'toch niets te kunnen veranderen' leidt bij sommigen tot uitputting of afhaken.

8 Organisatie: hoe werken we samen (hard/structuur)?

Binnen dit evaluatiethema is aan de betrokken partijen gevraagd in hoeverre zij de organisatiestructuur als duidelijk ervaren, of de verschillende onderdelen van het LEO naar behoren functioneren, en hoe zij aankijken tegen de samenstelling van het LEO, de benoeming en het profiel van de omwonendenvertegenwoordigers.

8.1 Feitelijkheden: onderdelen LEO

Het LEO bestaat, naast de werkgroepen, uit verschillende onderdelen: de voorzitter, de secretaris en het presidium.

De voorzitter wordt benoemd door de minister van I&W en de staatssecretaris van Defensie. Staf Depla werd op 1 januari 2022 benoemd als voorzitter voor een termijn van vier jaar, die eindigt op 31 december 2025. De voorzitter is een onafhankelijke adviseur van de bevoegde autoriteiten (minister van I&W en minister/staatssecretaris van Defensie). Hij leidt de LEO-vergaderingen, faciliteert de discussie en zorgt ervoor dat alle partijen op een eerlijke manier worden betrokken. De voorzitter brengt namens de partijen aan de brede overlegtafel advies rechtstreeks over aan de wettelijk bevoegde autoriteiten. Dit advies wordt opgesteld na overleg met de LEO-leden, waarbij hun persoonlijke reacties worden vertaald naar formeel advies.

De stichting *Samen op de hoogte* is verantwoordelijk voor het leveren van de secretaris van het LEO, die wordt benoemd door het presidium. Het Ministerie van Defensie wordt geïnformeerd over de aanstelling. De secretaris is het eerste aanspreekpunt voor LEO-leden/-partners en is verantwoordelijk voor het secretariaat. Hij ondersteunt de onafhankelijke voorzitter, het LEO als geheel, het presidium, werkgroepen en individuele leden. Deze ondersteuning omvat het plannen van vergaderingen, het voorbereiden van agenda's, het archiveren van documenten, het publiceren van binnenkomende stukken en het beheren van de financiële administratie. De secretaris verzorgt ook de communicatie van het LEO via de "Samen op de hoogte"-kanalen en diverse media. Het secretariaatsteam neemt geen taken over van LEO-partners, maar kan wel om advies worden gevraagd.

Het presidium bestaat uit de voorzitter en vertegenwoordigers van verschillende betrokken partijen, zoals de ministeries, provinciale en lokale overheden, Eindhoven Airport, Vliegbasis Eindhoven en lokale niet-overheidspartijen. De belangrijkste taak van het presidium is het voorbereiden van de agenda voor de LEO-vergaderingen. Daarnaast bereidt het presidium besluiten voor en doet voorstellen aan het LEO, waarbij het streeft naar unanimiteit, maar minimaal een meerderheid. Het presidium heeft ook de bevoegdheid om wijzigingen in het reglement van het LEO voor te stellen. De vergaderingen van het presidium vinden plaats voorafgaand aan de LEO-vergaderingen en worden doorgaans vertrouwelijk gehouden.

Naast het LEO is er het bestuurlijk overleg ORREA, dat de hogere besluitvormingsniveaus vertegenwoordigt en een essentiële rol speelt in de afstemming en besluitvorming rond Luchthaven Eindhoven. ORREA wordt gezien als het platform waar bestuurders en verantwoordelijken beleidsafwegingen maken en besluiten formuleren. In dit overleg zijn vertegenwoordigers aanwezig van de Ministeries van Defensie en I&W, de aandeelhouders van Eindhoven Airport (zoals de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven) en de randgemeenten.

8.2 Interviews: helderheid organisatiestructuur en functioneren onderdelen LEO

Een groot deel van de geïnterviewden beschouwt de organisatiestructuur van het LEO als overzichtelijk. Ook de opzet van het LEO en de organisatie van het overleg worden positief beoordeeld. Tegelijkertijd worden er specifieke kanttekeningen geplaatst die wijzen op onduidelijkheden of tekortkomingen in de werking van bepaalde onderdelen binnen de structuur.

1. Voorzitter. De leden van het LEO zijn over het algemeen positief over de onafhankelijkheid van de voorzitter, zijn manier van vergaderingen leiden en zijn bijdrage aan de totstandkoming van adviezen richting het bevoegd gezag. Zij ervaren hem als een persoon met de juiste senioriteit, bestuurlijke ervaring, verbindend vermogen, neutraliteit, pragmatisme en doorzettingskracht. Volgens de leden zorgt de voorzitter ervoor dat iedereen aan het woord komt, vat hij de discussies helder samen en weegt hij de verschillende belangen op evenwichtige wijze af. Het adviesproces, waarbij hij uiteenlopende perspectieven en zienswijzen van betrokken partijen verzamelt, wordt als zorgvuldig ervaren.

Enkele geïnterviewden uiten kritiek op het optreden van de voorzitter, met name in de omgang met tegengestelde belangen en de vaak complexe dynamiek tijdens avondvergaderingen. Volgens sommigen nemen bepaalde omwonenden onevenredig veel ruimte in of vertonen storend gedrag, wat een negatieve sfeer creëert en leidt tot frustratie bij andere deelnemers én de voorzitter zelf. Er bestaat de indruk dat de voorzitter moeite heeft met het effectief managen van deze situaties: waar de één vindt dat hij te weinig corrigeert, vindt de ander hem juist te streng. Daarnaast is er behoefte aan een meer sturende rol van de voorzitter, waarbij hij sneller knopen doorhakt en discussies niet te lang laat voortduren. Vooral bij vastgelopen onderwerpen wordt gewenst dat hij zijn autoriteit nadrukkelijker inzet om richting te geven aan het proces. Verder geven sommigen aan dat de adviesfunctie van het LEO, zoals gefaciliteerd door de voorzitter, onvoldoende tot ontwikkeling komt. Er is behoefte aan een actievere opstelling, waarbij de voorzitter ook ongevroegd advies uitbrengt aan de staatssecretaris/ minister en bevoegde gezagen.

2. Secretaris. De rol van de secretaris wordt over het algemeen als zeer positief ervaren. De functionaris wordt gekarakteriseerd als onpartijdig, enthousiast, deskundig, toegankelijk, nauwkeurig en als een verbindende kracht binnen het overleg. Voor de komst van de huidige secretaris werd de situatie als rommelig ervaren, mede door frequente wisselingen in de functie. Een aandachtspunt betreft de informatieve functie richting de omgeving: met name de openbaarheid van ingekomen stukken zou mogelijk verder verbeterd kunnen worden. De ondersteuning via de Stichting Samen op de Hoogte, waar de secretaris onder valt, wordt over het algemeen als adequaat beoordeeld. Wel bestaat er enige onduidelijkheid over de precieze aard en omvang van deze ondersteuning.
3. Presidium. Het presidium wordt in de eerste plaats gezien als een agendacommissie die verantwoordelijk is voor de voorbereiding van de LEO-vergaderingen. Toch bestaat er bij sommige betrokkenen onduidelijkheid over de exacte samenstelling en taakverdeling binnen dit orgaan. Dit leidt

ertoe dat het presidium door enkele geïnterviewden als ondemocratisch en weinig transparant wordt ervaren. Voor nieuwkomers binnen de LEO-structuur blijkt het presidium bovendien een onbekend en weinig toegelicht gremium. Er wordt gesuggereerd dat de rol van het presidium in de agendering duidelijker gedefinieerd, besproken en vormgegeven zou moeten worden.

4. Bestuurlijk overleg. Er is onduidelijkheid bij vertegenwoordigers van omwonenden over de wisselwerking tussen het LEO en het bestuurlijk overleg. Zij hebben naar eigen zeggen vaak geen inzicht in wat er vanuit het LEO naar dit overleg wordt doorgestuurd, wat er precies besproken wordt en hoe de inbreng van het LEO wordt meegenomen in beleidsvorming. Sommige leden vernemen pas maanden later via informele kanalen wat er in het bestuurlijk overleg is besproken en/of besloten. Dit gebrek aan transparantie en inzicht voedt de perceptie dat het LEO een "rituele dans" is.

8.3 Interviews: samenstelling LEO

De meningen over de volledigheid en representativiteit van de huidige samenstelling van het LEO lopen uiteen. Sommigen vinden dat de huidige samenstelling voldoende is. Tegelijkertijd zijn er signalen dat bepaalde gemeenten geen vertegenwoordiging hebben aangesteld, en dat sommige perspectieven ondervertegenwoordigd zijn. Diverse geïnterviewden doen concrete suggesties voor uitbreiding van de vertegenwoordiging binnen het LEO. Deze suggesties, veelal gedaan door een of enkele personen, richten zich op het aanvullen van ontbrekende perspectieven.

- Positieve omwonenden: Een explicietere vertegenwoordiging van de 'stille meerderheid' die positief tegenover de luchthaven staat en op een constructieve wijze wil meedenken over de regionale meerwaarde ervan.
- Reizigers uit de regio: Deze stem ontbreekt momenteel in de overlegstructuur.
- Medewerkers van de luchthaven: Ongeveer 1.500 mensen werken op de luchthaven; hun perspectief ontbreekt.
- Economische stakeholders: Brainport is wel betrokken, maar niet altijd actief. Er wordt gesuggereerd om bredere economische vertegenwoordiging aan te haken.
- Onderwijsinstellingen: Worden als belanghebbende partij genoemd, vanwege de aantrekkelijkheid van de regio.
- Natuur- en milieuorganisaties: Naast BMF wordt door enkele partijen een bredere vertegenwoordiging van dit belang als wenselijk gezien. Anderen zien op dit punt een sterkere rol voor de gemeenten.
- Zorginstellingen en ziekenhuizen: Worden genoemd als mogelijke belanghebbenden in bredere zin.
- Kennisinstellingen (zoals TU Delft): Relevant als innovatie een speerpunt wordt.
- Andere luchtvaartmaatschappijen: Naast Transavia zouden ook andere maatschappijen betrokken kunnen worden.
- Woningbouwpartijen: Worden genoemd, hoewel ook dit thema door gemeenten wordt vertegenwoordigd.

De overgrote meerderheid van de geïnterviewden vindt de huidige samenstelling van het LEO in orde, ook al wordt de groep wel als omvangrijk ervaren. Enkele deelnemers plaatsen vraagtekens bij de noodzaak van bepaalde organisaties in het overleg:

- VNO-NCW: Wordt door meerdere respondenten als niet-inhoudelijk betrokken ervaren; hun bijdrage wordt als 'voor de vorm' gezien.
- Brainport Development: Sommige respondenten vragen zich af of hun aanwezigheid toegevoegde waarde heeft vanwege beperkte inbreng.

- Omwonendenvertegenwoordiging: Zowel het aantal vertegenwoordigers als de relatieve aandacht die in de vergadering uitgaat naar omwonenden zijn als aandachtspunten genoemd tijdens de interviews, maar worden niet als problematisch ervaren behalve een enkeling die een dominante stempel drukt op de vergaderingen.

8.4 Interviews: benoeming omwonendenvertegenwoordigers

- Omwonendenvertegenwoordigers die via gemeenten zijn betrokken, worden benoemd door het college van de betreffende gemeente. Bijvoorbeeld: de vertegenwoordiger van de zuidelijke dorpen in Eersel wordt gekozen door het college uit een klankbordgroep, waarvan de leden zijn aangewezen door dorpsraden. De drie vertegenwoordigers van de randgemeenten zijn gezamenlijk benoemd door de colleges van alle 14 randgemeenten. Omwonenden zijn niet vertegenwoordigd in bestuurlijke overleggen.
- Er is geen vastgestelde einddatum of roulatieschema (aftreedrooster) voor deze benoemingen, wat vragen oproept over openheid en toegankelijkheid van het proces.
- De benoemingsprocedure wordt door meerdere geïnterviewden als onduidelijk ervaren, wat wijst op een gebrek aan uniformiteit in het proces.

8.5 Interviews: profiel van omwonendenvertegenwoordigers

- *Hoog kennisniveau:* De vertegenwoordigers beschikken vaak over uitgebreide kennis en hebben veel historische en inhoudelijke ervaring met het dossier. Sommigen worden omschreven als "wandelande bibliotheken". Dit wordt gewaardeerd vanwege de bijdrage aan kwalitatieve input en het behalen van resultaten.
- *Gedrevenheid en frustratie:* Veel vertegenwoordigers zijn door frustratie over overlast betrokken geraakt en tonen een hoge mate van inzet. Tegelijkertijd ervaren sommigen door de langdurige strijd gevoelens van uitputting.
- *Focus op technische details:* Volgens sommige geïnterviewden zorgt het hoge kennisniveau ervoor dat de aandacht te veel op technische details komt te liggen, waardoor discussies complexer worden en de gezamenlijke stip op de horizon uit het zicht raakt.
- *Activistische houding:* Een aantal vertegenwoordigers wordt als activistisch beschouwd, doordat ze actief op zoek gaan naar "grijze gebieden" in overeenkomsten en argumenten kritisch ondervragen.
- *Representativiteit en achterban:* Er bestaat bij diverse deelnemers twijfel of de huidige vertegenwoordigers daadwerkelijk de bredere achterban of "stille meerderheid" van omwonenden vertegenwoordigen. Ze lijken vooral op te komen voor mensen die minder overlast willen ervaren. De bewonersvertegenwoordigers doen hun best om de achterban te betrekken. Het ophalen en terugkoppelen van signalen en informatie is een ingewikkelde opgave voor de bewoners, zo geven zij aan. Er is veel verschil tussen de interesse en betrokkenheid van de achterban. Soms loopt dat gestructureerd via netwerken van kernen en wijken, soms ontbreken dergelijke structuren en is het lastig om bewoners te bereiken.
- *Behoeft aan ander profiel:* Er is een wens voor een duidelijker profiel van vertegenwoordigers, met kenmerken als:
 - abstract en strategisch denkvermogen;
 - het vermogen om verbindend te zijn en in gesprek te blijven;
 - lef en durf om standpunten te uiten;
 - verjonging en meer diversiteit;
 - vertegenwoordigers die de diverse "inwonersstem" laten horen.

- *Behoeftte aan betere ondersteuning:* Ondanks hun inzet worden omwonendenvertegenwoordigers vaak gezien als de partij met de minste macht en middelen aan tafel, vooral in vergelijking met overheden en bedrijven die beschikken over professionele ondersteuning en uitgebreide faciliteiten. Daarom is er behoefte aan betere ondersteuning, zodat zij effectiever kunnen participeren.

Bijlage 4 | Status aanbevelingen adviesrapport Van Geel

Het Van Geel-rapport "Opnieuw Verbonden" vormt een gezamenlijk referentiepunt en ankerpunt voor de agenda en inspanningen van het LEO. Het rapport markeerde een trendbreuk van groei naar reductie van hinder. De "Van Geel-spirit" van "samen doen" en het werken aan een "package deal" wordt nog steeds gewaardeerd door veel betrokkenen.

Voor deze evaluatie is de status van de 32 aanbevelingen uit het rapport van Van Geel (2019) geïnventariseerd op basis van bevindingen uit de documentenstudie en interviews. Ook hebben we per aanbeveling beoordeeld in hoeverre deze SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdsgebonden) is geformuleerd, met het oog op het bevorderen van de meetbaarheid van de voortgang. Hieronder lichten we de bevindingen per aanbeveling toe, gegroepeerd per thematisch aandachtsgebied. Vanuit de beoordeling van de SMART-heid van de aanbevelingen kan een aantal belangrijke conclusies getrokken worden:

1. Beperkte mate van SMART-formulering belemmert voortgangsmonitoring: Een aanzienlijk deel van de aanbevelingen is niet of slechts deels SMART geformuleerd. Dit maakt het lastig objectief te bepalen of er voldoende vooruitgang is geboekt of doelen zijn behaald.
2. SMART-formulering correleert met uitvoerbaarheid: Aanbevelingen die wél SMART zijn geformuleerd, blijken over het algemeen concreter, beter opgevolgd of makkelijker te monitoren (zoals het beperken van vliegbewegingen of het uitvoeren van belevingsonderzoeken).
3. Vage formuleringen ondermijnen accountability: Aanbevelingen zonder duidelijke doelen, meetbaarheid of tijdspaden bieden ruimte voor interpretatie en vertraging, wat sturing, evaluatie en transparantie belemmert.
4. Kans voor verbetering in toekomstig beleid: Bij vervolgprocessen of actualisaties is het aan te bevelen om aanbevelingen standaard SMART te formuleren (of op zijn minst SMART te operationaliseren), zodat effectiever gestuurd en geëvalueerd kan worden.
5. Op het niveau van concrete activiteiten is zichtbaar dat Eindhoven Airport inspanningen levert ten aanzien van de aanbevelingen. Wat ontbreekt, is echter inzicht in de daadwerkelijke uitkomsten en impact van deze inspanningen. Het verdient daarom aanbeveling om evaluaties op outcome- en impactniveau expliciet mee te nemen bij vervolgonderzoek of toekomstige evaluaties. Dit valt buiten de scope van het huidige onderzoek.

Aanbeveling	Status (en korte toelichting)  = Afgerond  = In uitvoering  = niet behaald of gestart.	SMART-beoordeling  = SMART  = Beperkt SMART
Sturen op minder geluidsbelasting		
Begrens het aantal vliegbewegingen op 41.500 voor 2020 en 2021.	 Afgerond	
Om vanaf 2020 al direct te komen tot vermindering van de geluidbelasting vervallen de geplande vluchten na	 Afgerond Deze maatregel is van kracht sinds oktober 2020. Aanvullend is vanaf de medegebruikersvergunning in	

23.00 uur.	2002 het aantal landingen dat vertraagd mag binnenkomen na 23.30 uur aangescherpt. Tussen 23.30 en 00.00 uur mogen maar 2 vertraagde landingen per dag binnenkomen met een maximum van 50 vertraagde landingen per jaar in dat halve uur.	
Start een nieuwe MER ten behoeve van invoering nieuw sturingsmodel met als uitgangspunt 30% reductie van de geluidbelasting in 2030 ten opzichte van 2019.	● In uitvoering Reactie I&W, Eindhoven Airport en commandant vliegbasis: Het MER-traject is gestart. Het traject om te komen tot wijziging van het Luchthavenbesluit loopt vertraging op in verband met het stikstofdossier.	●
Betrek de omgeving bij dit traject via de permanente structuur.	✓ Afgerond Het LEO is opgericht.	● Beperkt SMART: Vanwege gebrek aan meetbaarheid ("betrek" is redelijk abstract). Niet tijdsgebonden.
Eindhoven Airport start met het stimuleren vlootvernieuwing via luchthaventarieven.	✓ Afgerond Reactie EA: Vanaf 1 april 2023 differentieert EA de tarieven op basis van onder andere geluidemissie.	●
Inzet overige hinderbeperkende maatregelen (met name op luchthaven zelf) ten behoeve van verdere reductie geluidbelasting.	● In uitvoering Reactie Eindhoven Airport: EA differentieert de tarieven onder andere op basis van nachtstraffactor. Er zijn proeven gedaan met n-1 taxiën (taxiën op één motor) en vermindering APU gebruik. In 2025 zal een monitoringsysteem worden uitgerold om dit permanent te gaan monitoren. In samenspraak met het LEO is per 1 januari 2025 de startprocedure aangepast naar NADP1 (minder hinder in de directe omgeving van de luchthaven). Er is een pilot geweest voor hinderbeperking in de omgeving van Eersel en Steensel. Daarnaast is het RIC voortdurend in gesprek met omwonenden om uiteindelijk te onderzoeken waar verdere hinderbeperkende maatregelen	● Beperkt SMART: "Overige hinderbeperkende maatregelen" is erg breed, moeilijk meetbaar. Niet tijdsgebonden.

	genomen kunnen worden (bijvoorbeeld het moment van uitklappen landingsgestel). De klankbordgroep Meldingen is ook weer operationeel en heeft goede gesprekken met het RIC.	
Uitrol van een Regionaal Meetnet voor luchtkwaliteit en geluid in Zuidoost-Brabant. Zorg voor goede afstemming met de Nationale Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid.	✓ Afgerond Het Regionaal Meetnet voor geluid is geïmplementeerd per 1 januari 2025. Het ter beschikking stellen/publiceren van onbewerkte meetgegevens uit het Casper systeem is nog een openstaand punt.	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Iedere 3 à 4 jaar een GGD-belevingsonderzoek.	● In uitvoering In 2024 heeft het eerste onderzoek plaatsgevonden.	●
Actief bijdragen aan klimaatdoelstellingen		
Eindhoven Airport neemt het voortouw in het samenbrengen van brandstofproducenten, brandstofleveranciers en luchtvaartmaatschappijen om de inzet van duurzame brandstoffen op de luchthaven te realiseren. Minimaal 5% van de brandstof (bijmenging) zou duurzaam moeten zijn in 2023 en minimaal 14% in 2030. Eindhoven Airport zet zich daarbij in om in 2030 bijmenging van 20% te behalen. Hiervoor wordt een stappenplan opgesteld.	● In uitvoering Reactie Eindhoven Airport: EA heeft in 2023 het doel gesteld om in 2030 30% minder CO₂-uitstoot te hebben van de vertrekkende vluchten vanaf EA t.o.v. 2019. Om dit te bereiken zijn de thans bekende instrumenten waarop gestuurd kan worden de inzet van vlootvernieuwing en de bijmenging van SAF. Per 1 januari 2025 is de Europese Refuel Verordening in werking getreden waarin een bijmengverplichting is opgenomen voor brandstofleveranciers. De EC heeft zich op het standpunt gesteld dat een hogere bijmengverplichting opgelegd door lidstaten of luchthavens in strijd is met Refuel. Ook luchtvaartmaatschappijen verzetten zich fel tegen een hogere bijmengverplichting vanwege verstoring van het level playing field. EA heeft een incentive van 5 ton per jaar om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren vrijwillig méér bij te mengen dan verplicht is onder	●

	Refuel. Luchtvaartmaatschappijen hebben daar tot nog toe geen gebruik van gemaakt. EA bepaalt in Q2 2025 haar SAF-strategie voor de komende jaren en onderzoekt daarbij alternatieve manieren om tot een hogere bijmenging te kunnen komen.	
Vorm uit het innovatie-ecosysteem van de Brainportregio een groep koplopers (kennisinstellingen en bedrijven) om Eindhoven Airport als proeftuin te gebruiken voor technologische innovaties die ingezet kunnen worden om de luchthaven en luchtvaart te verduurzamen en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van de regio te verbeteren. Daarbij komt een focus op synthetische kerosine te liggen maar wordt ook gekeken naar andere technieken zoals direct air capture van CO2 en elektrisch vervoer.	● In uitvoering Reactie Eindhoven Airport: Eindhoven Airport onderhoudt contact met diverse partijen in de regio en stelt haar locatie beschikbaar om lokale initiatieven te testen wanneer zich een geschikte gelegenheid voordoet. Dit gebeurt al, onder andere op het gebied van energie en grondoperaties op de luchthaven. Daarnaast heeft Eindhoven Airport een eigen roadmap voor de verdere elektrificatie van voertuigen op het luchthaventerrein en het transport van en naar de luchthaven. Brainport Development stelt dat de luchthaven een belangrijke en groeiende rol vervult in de arbeidsmarkt en het werven van talent voor de high-tech- en maakindustrie. Ze erkennen dat er ruimte is voor verbetering in verbindingen die beter aansluiten op de high-techsector. De beperkte rol van Brainport Development in het LEO en de werkgroep "meerwaarde voor de regio" is te wijten aan beperkte capaciteit en focus van de organisatie, niet aan een gebrek aan relatie tussen de high-techsector en de luchthaven.	● Beperkt SMART: Mist specificiteit, is moeilijk meetbaar en niet tijdsgebonden.
Vanaf 2022 worden voor alle vertrekkende vluchten voor de volledige vlucht gecertificeerde compensatierechten gekocht, bij voorkeur in de regio.	✗ niet behaald Reactie Eindhoven Airport: Het Klimaatfonds is niet tot stand gekomen. EA onderzoekt de mogelijkheden voor extra bijmenging binnen het streng gereguleerde wettelijke kader. Compensatie wordt met de huidige	●

	stand van zaken niet meer als toereikend middel gezien om de effecten van klimaatverandering te mitigeren. EA wil inzetten op bronmaatregelen (waaronder SAF).	
Creëer een Klimaatfonds waaruit de compensatierechten kunnen worden betaald en de stimulering van de inzet van duurzame brandstoffen op Eindhoven Airport. Dit fonds kan worden gevoed met een toeslag van 1 euro op de tickets en door middel van andere bronnen.	 niet behaald Reactie Eindhoven Airport: Vanwege de sterk gereguleerde context waarbinnen EA moet opereren, is dit nog niet eerder tot stand gekomen. EA onderzoekt de mogelijkheden voor een milieuheffing binnen de wettelijke kaders.	 Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Stimuleer vlootvernieuwing en inzet van de nieuwste en schoonste vliegtuigen via tariefdifferentiatie in de luchthavengelden.	 Afgerond Luchtvaartmaatschappijen die vliegen op Eindhoven Airport betalen vanaf 1 april 2023 een lager tarief voor het landen en starten als ze vliegen met de nieuwste toestellen die minder geluid maken en CO2 uitstoten. Ze betalen ook minder als ze vliegen met toestellen die minder stikstofoxiden uitstoten. Ook geldt een lager tarief als ze overdag vliegen in plaats van vroeg op de ochtend of in de avonden.	 Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Stimuleer dat voor afstanden beneden 700 km de trein als duurzaam alternatief wordt gebruikt door deze bestemmingen niet of minder aan te bieden.	 Afgerond Reactie Eindhoven Airport: Eindhoven Airport heeft geen bestemmingen - anders dan Londen - binnen een straal van 700 km. Voor Londen kan de trein niet als een gelijkwaardig alternatief worden beschouwd. Eindhoven Airport faciliteert momenteel busvervoer naar vier bestemmingen. Het internationale treinvervoer valt buiten de invloedssfeer van de luchthaven.	 Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Verken de toepassing van de overige hinderbeperkende maatregelen op Eindhoven Airport.	 In uitvoering Verschillende maatregelen worden verkend en het Regionaal Informatie Centrum is het centrale punt waar ideeën over	 Beperkt SMART: "Overige hinderbeperkende maatregelen" is erg breed, moeilijk meetbaar. Niet tijdsgebonden.

	hinderbeperking worden verzameld en verder uitgewerkt.	
Benut de nationale tickettaks (deels) voor gebruik van duurzame brandstoffen.	● In uitvoering Er is door het LEO gelobbyd richting Den Haag, maar dit heeft (vooralsnog) geen resultaat opgeleverd	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Sturen op verbetering luchtkwaliteit		
Verbeter de lokale luchtkwaliteit en beperk de CO2-uitstoot van de luchtvaart door de inzet van duurzame brandstoffen.	● In uitvoering Zie de eerste aanbeveling van actief bijdragen aan klimaatdoelstellingen.	● Beperkt SMART: moeilijk meetbaar en niet tijdsgebonden.
Haal winst uit de bebouwde omgeving. Door slim om te gaan met het planten van gewassen en groen creëer je mogelijkheden voor het afvangen van fijnstof en CO2.	✗ niet behaald Reactie Eindhoven Airport: Eindhoven Airport heeft eigen richtlijnen opgesteld voor de beplanting op het eigen terrein. Binnen het samenwerkingsverband Eindhoven Airport District wordt dit onderwerp besproken op het bedrijventerrein via de Taskforce Groen/Bauw. De focus ligt hierbij voornamelijk op biodiversiteit en minder op het afvangen van fijnstof en CO2.	● Beperkt SMART: niet specifiek, moeilijk meetbaar, niet tijdsgebonden.
Maak de beschikbare ontwikkelruimte in het kader van PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) concreet en verdeel deze over de diverse economische ontwikkelingen in het gebied.	Niet van toepassing: Sinds de uitspraak van de Raad van State is de PAS buiten werking gesteld als toestemmingsbasis, en structurele stikstofruimte ontbreekt.	● Beperkt SMART: niet tijdsgebonden.
Zet gezamenlijk in op het versnellen van de elektrificatie van de luchtvaart. Op de lange termijn kan elektrisch of hybride vliegen net als bij de NOx-emissies ook de fijnstofemissies minimaliseren.	● In uitvoering Eindhoven Airport is actief betrokken bij Power Up, een samenwerkingsverband dat de ontwikkeling van elektrische luchtvaart in Nederland stimuleert. Volgens de huidige prognoses kan de kleine luchtvaart al vanaf 2027/2028 deels elektrisch opereren, terwijl voor grotere toestellen elektrificatie pas na	● Beperkt SMART: moeilijk meetbaar en niet tijdsgebonden.

	2035 wordt verwacht.	
Werk in overleg met de omgeving via de permanente structuur aan de verdere uitrol van het Regionaal Meetnet Luchtkwaliteit en Geluid in Zuidoost-Brabant en monitor de ontwikkelingen in luchtkwaliteit en geluid rondom Eindhoven Airport.	✓ Afgerond In 2017 zijn de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant en de gemeente Eindhoven een pilot gestart om, in samenwerking met kennisinstellingen, te onderzoeken hoe een regionaal meetnetwerk voor luchtkwaliteit en geluid kon worden opgezet in Zuidoost-Brabant, inclusief Eindhoven Airport. Inmiddels zijn beide meetnetten succesvol uitgerold.	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Meerwaarde voor de regio		
Maak Eindhoven Airport het visitekaartje van de innovatieve hightech Brainportregio. Zet hiervoor een samenwerking op tussen Eindhoven Airport, het bedrijfsleven en kennisinstellingen.	● In uitvoering Reactie Eindhoven Airport: EA heeft samen met Brainport Development gewerkt aan verschillende samenwerkingen, bijvoorbeeld op het gebied van energie met TU/e, The Future, Tibo Energy en Brainport Development. Daarnaast wordt emissievrij vliegen bevorderd, onder meer door verdere stappen in elektrische luchtvaart en onderzoek naar de toevoer van alternatieve brandstoffen via een waterstofleidingnetwerk. Ook zijn er diverse innovatieprojecten getest binnen de luchthavenoperatie, zoals bags ID en deep turnaround. Daarnaast investeert Eindhoven Airport zelf in de kwaliteit van de luchthaven. Het gehele voorterrein is opnieuw ingericht en de uitbreiding van de terminal is gestart, met als doel meer licht, lucht en ruimte te creëren voor passagiers en bezoekers. Brainport Development stelt dat de luchthaven een belangrijke en groeiende rol vervult in de arbeidsmarkt en het werven van talent voor de high-tech- en maakindustrie. Ze erkennen dat er	● Beperkt SMART: niet specifiek (wat betekent visitekaartje), moeilijk meetbaar (wanneer is dit bereikt?) en niet tijdsgebonden.

	ruimte is voor verbetering in verbindingen die beter aansluiten op de high-techsector. De beperkte rol van Brainport Development in het LEO en de werkgroep "meerwaarde voor de regio" is te wijten aan beperkte capaciteit en focus van de organisatie, niet aan een gebrek aan relatie tussen de high-techsector en de luchthaven.	
Zet de transitie in gang naar een bestemmingsnetwerk dat aansluit bij de behoefte van de regio. Sturing op bestemmingen (hub met intercontinentale verbinding, top economic-area, aansluitend op zakelijk, leisure and VFR verkeer) door het opnemen van een local rule en differentiatie in luchthaventarieven door Eindhoven Airport. Ter ondersteuning van deze ambitie zou vanuit het Rijk onderzocht kunnen worden hoe meer publieke sturing aan het bestemmingsnetwerk kan worden gegeven.	✗ niet behaald Reactie Eindhoven Airport: EA kent een incentiveregeling (New Route Support) voor luchtvaartmaatschappijen die willen starten met een verbinding naar een luchthaven die op de 'Brainport wensenlijst' staat. Het sturen via een local rule heeft in de praktijk geen effect omdat pas na toewijzing van slots volgens de daarvoor geldende regels er slots zouden kunnen worden toegewezen aan Brainportbestemmingen. Door de schaarse capaciteit op EA zijn deze resterende slots er niet.	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Zorg voor meer economische meerwaarde door het inkomend toerisme te vergroten middels de ontwikkeling van een gezamenlijke strategie en samenwerking tussen de brancheverenigingen (Eindhoven365 en VisitBrabant), gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Brainport Development en Eindhoven Airport.	● In uitvoering Reactie Eindhoven Airport: Er is een structurele overlegstructuur gecreëerd met organisaties als citymarketing Eindhoven365, VistiBrabant, Efteling om gezamenlijk kansen te benutten in het inkomend toerisme. Er is gezamenlijk geïnvesteerd in content marketing. Met Brainport Development werken we samen in de Regional Value Proposition.	● Beperkt SMART: niet specifiek (wat is de gewenste vergroting?), en niet tijdsgebonden.
Onderzoek de mogelijkheid voor een Regiofonds (om carriers te 'verleiden' om Eindhoven op te nemen als	✓ Afgerond Het regiofonds is in de werkgroep 'Meerwaarde voor de regio' onderzocht, waarbij werd	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.

bestemming).	geconcludeerd dat het middel niet noodzakelijk is voor het vergroten van inkomend toerisme en daarom niet verder zal worden geïmplementeerd.	
Werk aan een stevigere verbinding tussen Eindhoven Airport en de regio door activiteiten gericht op sociale meerwaarde verder uit te breiden en zichtbaar te maken.	● In uitvoering Reactie Eindhoven Airport: EA is aangesloten bij Brainport voor Elkaar en ondersteunt actief de sociale actieagenda van Brainport op het gebied van bestaanszekerheid, basisvaardigheden en samenleven. De participatiegraad op medewerkersniveau binnen Eindhoven Airport aan MVO-activiteiten op dit gebied ligt al jaren boven de 50%.	● Beperkt SMART. Niet specifiek (wat betekent een stevigere verbinding?), moeilijk meetbaar (wanneer is dit behaald?) en niet tijdsgebonden.
Maak de uitvoering van de Gebiedsvisie een onderwerp van gesprek in de permanente structuur.	✓ Afgerond De aanbeveling om de uitvoering van de Gebiedsvisie te bespreken in de permanente structuur is formeel overgenomen en wordt behandeld binnen de Adviesgroep Meerwaarde voor de regio van het LEO.	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Vertrouwen vanuit de omgeving		
Benoem in overleg met de stuurgroep een kwartiermaker die de permanente structuur zo snel mogelijk opricht.	✓ Afgerond	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
De permanente structuur heeft de vorm van een stichting en wordt opgezet conform de uitgangspunten en functies zoals beschreven in dit advies. De bestaande overlegstructuren gaan op in één structuur met een onafhankelijk voorzitter en secretariaat.	✓ Afgerond	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.
Spreek met elkaar in de permanente structuur af aan welke randvoorwaarden het proces moet voldoen voor het	✓ Afgerond In 2024 is een procedurevoorstel voor het omgaan met burgerinitiatieven voor	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.

ontwerp van een vliegroute.	routeoptimalisatie besproken en vastgesteld in het LEO. Verzoeken worden door het RIC in behandeling genomen.	
Besluiten over de toepassing van bijzondere regelingen zoals geld voor uitkoop en bovenwettelijke isolatie. Voor bijzondere individuele situaties moet er een bijzondere regeling komen. Deze regeling dient als vangnet voor schrijnende gevallen waar dringend hulp nodig is, maar die door bestaande regelingen onvoldoende worden opgelost.	● In uitvoering De aanbeveling uit "Opnieuw Verbonden" over het opzetten van een specifieke regeling voor schrijnende gevallen, inclusief uitkoop en bovenwettelijke isolatie, is onderwerp van gesprek geweest in het LEO en is bijna afgerond. Er is nog geen overeenstemming bereikt met de bewoners van één specifieke woning.	● Niet volledig SMART. Niet tijdsgebonden.

Bijlage 5 | Overzicht taakomschrijving en chronologische reconstructie werkgroepen 2020 - 2025

Werkgroep	Taakomschrijving
1. Geluid	De werkgroep Geluid richt zich op de volgende taken: • ondersteunen bij de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel geluid; • advisering over het MER-traject voor de aanpassing van het luchthavenbesluit, inclusief voorkeursalternatief; • normstelling voor de geluidscontour en bijbehorende beoordelingscriteria; • startprocedures NADP1 versus NADP2, de normstelling voor 2026; • de overgang van Ke naar Lden (verschillende geluidsmaten); • ontwikkelen van een strategie voor geluidsmetingen; • voorstellen om het meten en berekenen van vliegtuiggeluid dichter bij elkaar te brengen; • voorstellen doen voor hinderbeperkende maatregelen in specifieke gebieden.
2. Klimaat	De werkgroep Klimaat richt zich op de volgende taken: • het volgen van duurzaamheidsmaatregelen in de Nederlandse luchtvaartsector en op Eindhoven Airport; • het uitbrengen van adviezen aan het LEO over de inrichting van de verduurzaming van de luchtvaart in Nederland en hoe de Luchthaven Eindhoven hier leidend in kan zijn; • het uitwisselen van informatie en rapporten die worden gepubliceerd over het verduurzamen van de luchtvaart.
3. Gezondheid	De werkgroep Gezondheid richt zich op de volgende taken: • houdt de regie op het gezondheidsthema binnen het LEO; • zoekt actief samenwerking met andere werkgroepen binnen het LEO; • pakt zelfstandig gezondheidsonderwerpen op die niet onder de taakomschrijving van andere werkgroepen vallen; • zet aanwezige kennis en expertise in voor projecten gefinancierd vanuit het Gezondheidswinstfonds; • draagt bij aan het realiseren van projecten met positieve gezondheidseffecten voor de omgeving; • kan optreden als begeleidingscommissie voor projecten die onder het Gezondheidswinstfonds vallen.
4. Meerwaarde voor de regio	De werkgroep Meerwaarde voor de regio richt zich op: • de transitie naar kwaliteit, waarbij de luchthaven een ambassadeur/visitekaartje voor de Brainportregio is; • het promoten van een bijpassend bestemmingsennetwerk dat aansluit bij de regionale ambities.
5. Communicatie	De werkgroep Communicatie heeft een regiefunctie en richt zich op de volgende taken: • het organiseren van kennissessies voor omwonenden;

	• het regisseren van de uitvoering van het uitvoeringsplan communicatie LEO; • het uitwisselen van signalen (urgente vraagstukken & media-analyse); • het aanjagen en faciliteren van communicatie uit de overige werkgroepen; • het vormen van een klankbord voor de communicatiemedewerker van het LEO.
6. Klachten en meldingen	De werkgroep Klachten en meldingen richt zich op: • Onderzoek naar juridische basis en huidige positie: ◦ Analyse van de juridische grondslag voor het melden van klachten. ◦ Beoordeling van de huidige rol van het meldingenbureau, met inachtneming van het advies van Pieter van Geel en signalen van de Ombudsman. • Verschuiving naar kwalitatieve analyse: ◦ Doel was om verder te gaan dan enkel het tellen van klachten op basis van aantal en tijdstip. ◦ Inzetten op een kwalitatieve benadering: aandacht voor de inhoud van meldingen, gesprekken met melders om hun beleving te begrijpen, en deze inzichten benutten voor oplossingsgerichte rapportages. • Voorstel voor een onafhankelijke positionering: ◦ Onderzoek naar een objectieve en onafhankelijke inbedding van het meldingenbureau. ◦ Opstellen van een plan van aanpak met aandacht voor organisatie, financiering en verantwoordelijkheden. • Ontwikkeling van een vernieuwd meldingenbureau: ◦ De werkgroep leverde een belangrijke bijdrage aan de totstandkoming van het meldingenbureau 2.0. ◦ Drie formateurs werden aangesteld om op basis van het voorstel van de werkgroep uitvoering te geven aan de implementatie. • Gesprekspartner en toezichhoudende rol: ◦ De klankbordgroep fungeert als gesprekspartner voor het RIC om effectiviteit en continue verbetering te waarborgen. ◦ De groep ondersteunt "Samen op de Hoogte" bij het toezichthoudende werk ten aanzien van het RIC. ◦ Jaarlijkse rapportage aan het LEO. • Verbetering van de klachtenprocedure: ◦ De groep levert feedback aan het RIC voor het verbeteren en verfijnen van de klachtenprocedure.
7. Fondsvorming	De werkgroep Fondsvorming richt zich op: • Een concreet uitgewerkt financieringsplan en bestedingskader voor de volgende fase van het Leefbaarheidsfonds Luchthaven Eindhoven. • Een voorstel voor de opzet van een fonds met het doel om maatregelen te bieden voor individuele schrijnende gevallen.

Werkgroep Geluid

Advies Pieter van Geel:

- "Actief sturen op minder geluidbelasting" werd geïntroduceerd als een van de vijf belangrijke speerpunten voor de kwalitatieve ontwikkeling van Eindhoven Airport. Het rapport adviseerde een afname van de civiele geluidsbelasting met 30% tegen 2030 ten opzichte van 2019.
- Er werd een systematiek voorgesteld om vanaf 2022 te sturen op een vooraf vastgestelde norm voor geluidsbelasting in plaats van op aantallen vliegbewegingen.
- Er werd geadviseerd een nieuwe Milieueffectrapportage (MER) te starten voor de invoering van een nieuw sturingsmodel. De effecten van geluidsarme startprocedures (NADP1 of NADP2) zouden expliciet in de MER worden onderzocht.
- De uitrol van een Regionaal Meetnet voor Luchtkwaliteit en Geluid in Zuidoost-Brabant moest worden voortgezet en de ontwikkelingen rond Eindhoven Airport moesten worden gemonitord.
- Regelmatige (3- à 4-jaarlijkse) GGD-belevingsonderzoeken werden aanbevolen om inzicht te krijgen in de ervaren hinder.
- Er was behoefte aan onderzoek naar hinderbeperkende maatregelen op de luchthaven zelf, zoals waterinjectie, elektrisch taxiën of taxiën met één motor.
- De omgeving moest bij dit traject worden betrokken via de "permanente structuur" (later LEO). De permanente structuur kon werkgroepen instellen voor zaken als geluid.

2021:

- De oprichting van de werkgroep Geluid werd voorgesteld op initiatief van de Ministeries van I&W en Defensie.
- De werkgroep zou alle geluidsgelateerde speerpunten en het sturingsmodel behandelen (referentiescenario 2019, MER-traject luchthavenbesluit, normstelling 2026, evaluatiecriteria 2026, overgang Ke naar Lden), de meetstrategie voor vliegtuiggeluid en hinderbeperkende maatregelen.
- Aanvankelijke leden waren vertegenwoordigers van omwonenden, I&W, Defensie, gemeente Eindhoven, randgemeenten en Eindhoven Airport. Transavia gaf aan graag volwaardig lid te willen worden. Sander Hartjes (Ministerie van I&W) werd secretaris.
- De Ministeries van I&W en Defensie beloofden de werkgroep Geluid als klankbord te gebruiken bij de verdere onderdelen van het MER-traject en het gewijzigde Luchthavenbesluit. Er werd een informatiebijeenkomst over de reactienota op de NRD aangekondigd voor rond de zomer van 2022.
- Omwonendenvertegenwoordigers uitten bezorgdheid over de vergroting van de geluidscontour als gevolg van nieuwe appendices en het gebruik van NADP2, wat zou kunnen leiden tot een oneigenlijke toename van vliegtuigbewegingen. Er werd gepleit voor een "convenant" om dit te voorkomen. Het Ministerie van Defensie erkende de onvrede en vrees en stond open voor een convenant.
- In 2021 vonden vijf bijeenkomsten plaats. Tijdens deze bijeenkomsten werd de werkgroep geïnformeerd en geconsulteerd over de NRD van de MER. Ook werd de meetstrategie voor geluid besproken en kwamen onderzoeken van Adecs Airinfra (vlootvernieuwing) en To70 (stijgingsprofielen) aan bod. Defensie presenteerde de "Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau" voor het sturingsmodel. Daarnaast werden hinderreductie op specifieke locaties (Eersel-Steensel), reacties op de ontwerp-medegebruiksvergunning en afspraken tussen Rijk en regio besproken.
- Het LEO-secretariaat gaf aan dat het meetnet niet op de begroting van het LEO kon staan, aangezien het LEO een overlegstructuur ondersteunt, maar erkende wel de behoefte aan financiering voor het plan.

2022:

- De werkgroep zou het MER-traject nauwgezet volgen en een rol spelen bij de beleidsmatige vertaling van de MER-resultaten in een ontwerp Luchthavenbesluit. Het meten van vliegtuiggeluid en de formulering van evaluatiecriteria voor het sturingsmodel waren belangrijke thema's. De overgang van Ke naar Lden en projecten voor hinderbeperkende maatregelen zouden worden gevolgd.
- De werkgroep kwam op 22 juni bijeen en bracht mondeling verslag uit. Er werd besproken dat de briefwisseling over het MER-traject en de daarin gemaakte afspraken door Rijk en regio bekrachtigd waren.
- Jan-Willem Slijper (wethouder Best) werd benoemd tot voorzitter van de werkgroep Geluid.
- Er waren financiële problemen in het MER-traject, wat leidde tot vertraging. Afronding van het herziene Luchthavenbesluit in 2023 was niet langer haalbaar, maar het doel om het sturingsmodel geluid zo snel mogelijk in te voeren bleef staan.
- Het voorstel voor een meetnet voor vliegtuiggeluid stond centraal. Een commissie meetnet was opgericht om dit voorstel samen te stellen. Het voorstel was een agendapunt voor de LEO-vergadering en bevatte kaders voor een programma van eisen. Er werd benadrukt dat het meetnet niet gekoppeld zou zijn aan handhaving en geen fijnstof- of CO2-metingen zou omvatten. Defensie zag geen directe rol in het meetnet, maar bleef betrokken als adviseur. Het Fonds voor gezondheidswinst zou bijdragen aan de financiering.
- De werkgroep volgde het MER-traject nauwgezet en vroeg om een inhoudelijke update van Defensie.
- Eindhoven Airport en Transavia gaven aan dat het jaarlijkse proces van de vergunning zeer tijdrovend was en niet werkbaar was voor slotsturing. Er moest snel duidelijkheid komen over het langetermijnperspectief. Omwonenden en Milieudefensie waren teleurgesteld over de afwijking van de EA-aanvraag betreffende de geluidscontour en vroegen om opheldering.

2023:

- De werkgroep richtte zich op de uitwerking van het sturingsmodel voor geluid (MER-traject, voorkeursscenario MER, normstelling geluidscontour 2026, overgang Ke naar Lden), meten van vliegtuiggeluid en hinderbeperkende maatregelen.
- De MER-procedure en de overgang van Ke naar Lden werden vertraagd en doorgeschoven naar 2024. De werkgroep had veel werk verzet om de discussie over startprocedures (NADP1 en NADP2) in goede banen te leiden, wat leidde tot een advies van de LEO-voorzitter aan Defensie begin 2024. Het voorstel voor een meetnet vliegtuiggeluid kreeg verder vorm, en de aanbesteding hiervoor zou in 2024 plaatsvinden. De evaluatiecriteria voor het LHB militaire luchthavens in 2026 zouden met de werkgroep Geluid en extra leden van de werkgroep Gezondheid worden besproken.
- Jan Willem Slijper werd geïntroduceerd als de nieuwe voorzitter. De werkgroep besprak de geplande evaluatie voor 2026, inclusief de eerste voorstellen van Defensie en I&W. Het NLR gaf een eerste inkijk in MER-resultaten betreffende het effect van startprocedures op geluidsbelasting. Een advies over de keuze van een startprocedure voor het gewijzigde Luchthavenbesluit zou worden voorbereid.
- De aanvraag voor de medegebruiksvergunning werd besproken. Eindhoven Airport verwachtte beperkte vlootvernieuwing in 2025.
- Er werd een update gegeven over het meetnet dat per 1 januari 2025 operationeel zou moeten zijn. Het voorstel voor de locaties van het nieuwe meetnet werd aan het LEO aangeboden en kreeg steun. Er werd een actiepoint geformuleerd om te kijken naar interessante onderzoeksvragen en aanvullende meetpalen voor de werkgroepen Geluid en Gezondheid na ingebruikname.
- De werkgroep had uitgebreid gesproken over een notitie van de voorzitter over de weg naar een stabiel sturingsmodel geluid.

2024:

- Aandachtspunten 2024: Nauwgezet volgen van het traject voor een nieuw luchthavenbesluit, verdere vormgeving van het nieuwe geluidsmeetnet en afspraken rond stijgingsprofielen en handhaving.
- De werkgroep kwam op 7 februari bijeen. Het Regionaal Informatie Centrum (RIC) gaf een demonstratie van het nieuwe meetnet. Er werd gesproken over een brief van omwonenden uit Valkenswaard/Waalre over de monitoring van startprocedures. De notitie "Sturen op geluid een illusie" zou in het volgende overleg worden besproken.
- De "Nota Depla, Hellemons & Kopinga" die de berekening van de geluidscontour en vlootverzwaring verduidelijkte, zou inhoudelijk verder worden besproken in de werkgroep.
- De commandant van de luchthaven kondigde aan dat vanaf 1 januari 2025 de voorkeursvariant NADP1 in de boeken zou worden vastgelegd. De communicatie over deze wijziging zou door de directeur van Eindhoven Airport worden opgepakt. De werkgroep Geluid zou in september met bevindingen komen over hoe de normstelling, de daadwerkelijke vliegwijze en de handhaving op één lijn kunnen worden gebracht. Er was nog een vacature voor de secretaris van de werkgroep Klimaat.
- De werkgroep kwam in juni en in augustus bijeen.
- De aanvraag voor de medegebruiksvergunning werd besproken. Verwacht werd dat de geluidsbelasting in 2025 niet significant zou afnemen door beperkte vlootvernieuwing. Een ontwerpvergunning zou rond 14 oktober beschikbaar zijn, waarna het LEO een zienswijze kon indienen.
- Het nieuwe meetnet zou per 1 januari 2025 operationeel zijn. Een voorstel voor de locaties van het meetnet werd ingediend bij het LEO. Het LEO sprak waardering uit voor het voorstel en de presentatie ervan. Er werd geopperd dat de werkgroepen Gezondheid en/of Geluid zouden onderzoeken wat interessante onderzoeksvragen zijn en of aanvullende meetpalen nodig waren.
- Op advies van de LEO-voorzitter werd besloten om vanaf 1 januari 2025 stijgingsprofiel NADP1 voor te schrijven.
- De werkgroep coördineerde de input van verschillende werkgroepen voor het nieuwe Luchthavenbesluit. Een informele presentatie over actuele ontwikkelingen rond SAF's werd geadviseerd.
- De werkgroep kwam op 1 en 15 november bijeen. Er werd input geleverd voor het advies van de voorzitter over de concept-medegebruiksvergunning 2025. I&W informeerde de werkgroep over de voortgang van het nieuwe sturingsmodel geluid. De nota, die duidelijkheid verschafte over het referentiescenario 2019, was besproken en de opdracht hiermee afgerond. De toename van de contour door zwaardere vloot werd gecompenseerd door het aantal vliegbewegingen terug te schalen van 43.000 naar 40.500.

2025:

- Aandachtspunten 2025: Intensief blijven volgen van het nieuwe sturingsmodel geluid en het nieuwe luchthavenbesluit. Input leveren aan het LEO over deze processen. De implementatie van het nieuwe geluidsmeetnet volgen en bepalen wat er met de beschikbare data gedaan kan worden. Monitoren of NADP1 vanaf 1 januari 2025 wordt toegepast en welke effecten dit heeft. De werkgroep blijft een belangrijke bron van kennis en expertise voor het LEO en het bevoegd gezag op het gebied van geluidskwesties.

Werkgroep Klimaat

Advies Pieter van Geel:

- Pieter van Geel's rapport Opnieuw Verbonden identificeerde "Structureel bijdragen aan de klimaatdoelstellingen" als een van de vijf belangrijke speerpunten voor de kwalitatieve ontwikkeling van Eindhoven Airport. Het advies stelde voor dat Eindhoven Airport een koploper moest zijn in de inzet en stimulering van duurzame brandstoffen. Er werd gesproken over het doel om Eindhoven Airport volledig klimaatneutraal te maken en de CO₂-uitstoot te compenseren door het kopen van CO₂-rechten in afwachting van duurzame brandstoffen. Het rapport adviseerde een stappenplan op te stellen om in 2023 minimaal 5% en in 2030 minimaal 14% (met streven naar 20%) duurzame brandstoffen bij te mengen. Het suggereerde ook het benutten van de gebouwde omgeving voor CO₂-afvang en het versnellen van de elektrificatie van de luchtvaart.

2021:

- De oprichting van een werkgroep Klimaat werd voorgesteld, gericht op "Actief bijdragen aan klimaatdoelstellingen en sturen op verbetering luchtkwaliteit" en de oprichting van een Klimaatfonds.
- Een initiatief van omwonenden om een klimaatwerkgroep op te starten, was in behandeling. Transavia gaf aan de voorkeur te hebben om op lokaal niveau niet af te wijken van landelijke afspraken over duurzame luchtvaart. Een vertegenwoordiger namens omwonenden benadrukte echter dat het de bedoeling was om te kijken naar lokale initiatieven naast landelijke afspraken.
- De werkgroep heeft in september twee bijeenkomsten gehad, met hulp van Pieter van Geel voor de scoping van de opgave. Er werd afgesproken dat de werkgroep in de tweede helft van 2022 een voorstel zou opleveren over de mogelijkheid om CO₂ van vertrekkende vluchten van Eindhoven Airport te compenseren (in de regio). Eindhoven Airport pleitte voor een bredere scope van de werkgroep dan alleen CO₂-compensatie, en ook de financiering via verhoogde ticketbelasting voor duurzame brandstoffen te omvatten. Wim Scheffers en Cees Beemer (omwonenden) steunden deze verbreding van de scope, inclusief het aanpakken van ultrafijnstof.

2022:

- De taakomschrijving van de werkgroep was: onderzoek naar CO₂-compensatie (in de regio), bepalen of een Klimaatfonds hierin een rol kan spelen, volgen van duurzaamheidsmaatregelen in de Nederlandse luchtvaartsector en op Eindhoven Airport, en uitwisselen van informatie en rapporten over luchtvaartverduurzaming. De samenstelling zou vertegenwoordigers van Eindhoven Airport, omwonenden, randgemeenten, gemeente Eindhoven, Brabantse Milieufederatie, Ministerie van I&W en provincie Noord-Brabant omvatten.
- Aandachtspunt voor 2022 was het verder vormgeven van de werkgroep, inclusief het vinden van een secretaris, en het voorbereiden van een voorstel over CO₂-compensatie en de rol van een Klimaatfonds. De werkgroep zou ook de implementatie van het nationale coalitieakkoord over de verhoging van de vliegticketbelasting nauwlettend volgen, met name de besteding van de opbrengsten voor verduurzaming en leefomgevingseffecten.
- De werkgroep kwam op 22 juni 2022 bijeen en bracht mondeling verslag uit. De werkgroep presenteerde een voorstel gericht op CO₂-reductie in plaats van CO₂-compensatie. Er was teleurstelling over het besluit om de extra inkomsten uit de ticketbelasting niet in te zetten voor verduurzaming van de luchtvaart, en de werkgroep besloot de lobby hiervoor onverminderd voort te zetten. Mariëlle Giesbertz (wethouder Veldhoven) werd benoemd tot voorzitter van de werkgroep Klimaat.

2023:

- Het voornaamste doel voor 2023 was het (blijven) agenderen van het ambitieuze voorstel voor 50% SAF-bijmenging tegen 2030, waarvoor een Rijksbijdrage uit de verhoogde ticketbelasting nodig was. De voorzitter van de werkgroep Klimaat wilde het kabinet graag helpen een oplossing te vinden door de ticketbelasting te oormerken om aanzienlijk te investeren in SAF in Eindhoven.
- De werkgroep besprak CO2-compensatie en -reductie, met nadruk op innovatie. Er werd benadrukt dat naar bredere duurzaamheid moest worden gekeken, niet alleen klimaat. De bereikbaarheid van de luchthaven via openbaar vervoer werd genoemd als innovatiemogelijkheid. Het bleek dat de ticketbelasting niet geoormerkt kon worden voor SAF. De werkgroep wilde dit opnieuw onder de aandacht brengen van politieke partijen. Er rezen vragen over de opdracht van de werkgroep en er werd afgesproken een voorstel met twee opties aan het LEO voor te leggen: strikt vasthouden aan de oorspronkelijke opdracht of verbreding naar algemene duurzaamheid.
- De werkgroep Klimaat was bezig met een bezinning op en voorstel voor een mogelijke herijking van haar opdracht. Dit resulteerde in een memo voor het LEO, waarin werd teruggeblikt op de opdracht in relatie tot bredere klimaatdoelstellingen en vooruitgekeken naar een aangepaste opdracht die meer recht deed aan de actualiteit en scope van de werkgroep. De werkgroep concludeerde dat veel in gang was gezet, maar dat sommige zaken langduriger waren of waar de werkgroep weinig invloed op had (zoals oormerking van nationale vliegbelasting, luchtruimherziening, elektrische luchtvaart). De werkgroep zag zichzelf als een platform voor informatie-uitwisseling en advies over het aanjagen van lobbyactiviteiten voor duurzame brandstoffen, het volgen van de algemene verduurzamingsopgave van Eindhoven Airport en het volgen van actuele klimaat- en duurzaamheidsontwikkelingen. Een vergaderfrequentie van tweemaal per jaar werd voorgesteld. In november 2023 stemde het LEO in met het voorstel van de werkgroep om haar opdracht aan te passen.

2024:

- De werkgroep kwam tweemaal bijeen volgens de nieuwe frequentie. De focus lag op kennisuitwisseling over brede duurzaamheidsvraagstukken, zoals bijmenging, natuurvergunningen en duurzaamheidsmaatregelen van de luchthaven. Er werd een standpunt ingenomen over startprocedures, en de eerste stappen werden gezet voor input ten behoeve van de aanstaande evaluatie.
- De werkgroep kwam in juni bijeen en maakte kennis met de nieuwe secretaris Roel Wouters. Er werd gesproken over de (on)mogelijkheden voor CO2-compensatie/-afkoop, duurzaamheidsmaatregelen op de luchthaven zelf en de bereikbaarheid van de luchthaven per openbaar vervoer. De werkgroep wilde contact zoeken met de werkgroep Communicatie voor versterking en wilde input leveren voor de evaluatie van het Van Geel-rapport. Er werd ook voorgesteld om in een van de LEO-vergaderingen een informele presentatie te organiseren over de actuele ontwikkelingen rond Sustainable Aviation Fuels (SAF's).
- De werkgroep Klimaat kwam op 10 oktober bijeen. De duurzaamheidsinitiatieven van Eindhoven Airport werden besproken, OV-bereikbaarheid bleef een aandachtspunt, en kansen voor lobby rond SAF werden geïdentificeerd. De werkgroep zou contact zoeken met de werkgroep Communicatie en wilde input leveren voor de evaluatie van het Van Geel-rapport. Ze adviseerden een informele LEO-presentatie over SAF-ontwikkelingen.

2025:

- De rol van de werkgroep als platform voor informatie-uitwisseling en advies met betrekking tot brandstof, lokale innovaties en algemene duurzaamheidsontwikkelingen wordt voortgezet. Belangrijke aandachtspunten voor 2025 zijn: het volgen van actuele klimaat- en duurzaamheidsontwikkelingen, het vervullen van een adviserende functie richting het LEO over klimaatvraagstukken om input te leveren in het MER-proces en het nieuwe luchthavenbesluit, en een actieve functie vervullen in de evaluatie van het functioneren van het LEO door als werkgroep input te leveren over de aanbevelingen uit "Opnieuw Verbonden".

Werkgroep Luchtkwaliteit en Gezondheid

Advies Pieter van Geel:

- Het rapport Opnieuw Verbonden van Pieter van Geel benadrukte "Actief sturen op verbetering van de luchtkwaliteit" als een van de vijf belangrijkste speerpunten voor de kwalitatieve ontwikkeling van Eindhoven Airport. Het rapport wees op toenemende zorgen bij omwonenden over luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten ervan, ondersteund door voorlopige resultaten van een GGD-belevingsonderzoek.
- Er werd aanbevolen dat Eindhoven Airport actief zou moeten werken aan het verminderen van stikstof- en (ultra)fijnstofemissies. Ook werd voorgesteld om elke drie à vier jaar een GGD-belevingsonderzoek uit te voeren.
- De "permanente structuur" (LEO) werd voorgesteld om te zorgen voor betrouwbare en transparante informatievoorziening, en zo een constructieve dialoog tussen de luchthaven en haar omgeving te faciliteren.
- De problematiek rond ultrafijnstof werd erkend als belangrijk en zou op de agenda van de nieuwe LEO-structuur worden geplaatst. Ook werd de oprichting van een regionaal meetnetwerk voor ultrafijnstof genoemd.

2021:

- De werkgroep Gezondheid was in oprichting. De eerste gesprekken waren gericht op het breed definiëren van haar werkveld, met als doel het bundelen en stroomlijnen van gezondheidsinformatie voor zowel beleidsmakers als inwoners. De groep overwoog ook het gebruik van een GGD-belevingsonderzoek als nulmeting.
- De werkgroep werd formeel gepresenteerd, met Cees Beemer (namens de bewoners) en Hans Verhoeven (gemeente Eindhoven), die een presentatie gaven, getiteld: "Naast de slimste regio ook de gezondste?" De groep wilde een inventarisatie maken van verschillende gezondheidsaspecten en overleg voeren met andere werkgroepen, met focus op geluid, fijnstof en veiligheid in relatie tot luchtvaart.
- De werkgroep Gezondheid hield op 20 oktober een bijeenkomst waarin zij haar korte termijnactiviteiten schetste. De werkgroep wilde in 2022 de werkgroep Geluid ondersteunen bij het formuleren van een standpunt over de NRD (Nota Reikwijdte en Detailniveau) van de MER (Milieueffectrapportage). Belangrijke partijen, waaronder LEO-partners en de GGD, werden benaderd voor deelname.

2022:

- De opdracht van de werkgroep werd formeel vastgelegd in het jaarplan: het aansturen van het gezondheidsthema binnen andere werkgroepen en het zelfstandig oppakken van gezondheidsonderwerpen die daarbuiten vallen. De werkgroep moest adviseren over gezondheidswinst in fondsvoorstellen, aanbevelingen doen op basis van onderzoek en resultaten van

belevingsonderzoeken vertalen. Steven Grevink (wethouder Son en Breugel) werd benoemd tot voorzitter. De samenstelling bestond uit vertegenwoordigers van overheden, Eindhoven Airport, bewoners en de GGD.

- Belangrijke onderwerpen waren het werkprogramma, de koppeling met het op te richten Gezondheidswinstfonds en de planning van het volgende GGD-belevingsonderzoek. De werkgroep volgde relevante publicaties, waaronder het RIVM-rapport over ultrafijnstofemissies van de luchtvaart.
- Prioriteiten voor 2023 waren: het GGD-belevingsonderzoek, uitbreiding van het geluidsmeeetnetwerk en verdiepend onderzoek naar ultrafijnstof. Er werd formeel een voorstel bij de GGD aangevraagd voor het belevingsonderzoek, met als doel goedkeuring door het LEO in maart 2023. Het LEO sprak expliciet steun uit voor deze drie prioriteiten van het fonds in 2023.

2023:

- Focus voor 2023 was het volgen van gezondheidsontwikkelingen rondom luchthavens, het begeleiden van het GGD-belevingsonderzoek, onderzoek naar ultrafijnstof en voorbereiding van het vernieuwde vliegtuigeluidsmeeetnetwerk.
- De werkgroep besprak het GGD-onderzoek en wilde concrete acties en aanbevelingen formuleren in een procesvoorstel. Ook werd de rol van de werkgroep besproken in het opstellen van beoordelingscriteria voor het Luchthavenbesluit 2026, samen met de Werkgroep Geluid. De GGD benadrukte het belang van de dosis-effectrelatie in de MER.
- De vragenlijst voor het GGD-belevingsonderzoek werd verspreid. De werkgroep besprak de communicatie over de resultaten en pleitte voor gebruik van lokale blootstellings-respons-curves voor geluidshinder en slaapverstoring, in plaats van de sterk onderschatte Schiphol-curve uit 2002.
- De werkgroep pleitte krachtig voor het toepassen van de meest geschikte blootstellingsrespons relaties: voor geluidshinder de lokale curve uit het RIVM-rapport 2015 en voor slaapverstoring de splinevariant uit het RIVM-rapport 2023. Ook werd inhoudelijke input geleverd voor het GGD-belevingsonderzoek.
- De werkgroep bleef gezondheidsontwikkelingen monitoren, vormde het GGD-onderzoek, voerde onderzoek naar ultrafijnstof uit en bereidde het vernieuwde geluidsmeeetnetwerk voor.

2024:

- Belangrijke taken van de werkgroep voor dit jaar: het interpreteren van de uitkomsten van het GGD-onderzoek voor de regio en het stimuleren van gezondheidsbevorderende maatregelen. De werkgroep werd ook aangewezen als begeleidingscommissie voor projecten die worden gesubsidieerd vanuit het Gezondheidswinstfonds.
- De groep evalueerde het GGD-onderzoek dat op de vorige LEO-bijeenkomst was gepresenteerd en stelde een procesvoorstel op voor vervolgacties.
- De werkgroep plande een bijeenkomst begin juni om het gezondheidsonderzoek te bespreken; verdere uitwerking volgde in september.
- Op 2 september besprak de groep het werkprogramma voor 2025 en evalueerde de relevantie van eerdere agendapunten. Binnen het LEO werd voorgesteld dat de werkgroep een nulmeting uitvoert voor geluid en omgevingsfactoren (zoals fijnstof) tijdens de startbaanrenovatie in 2027. Een plan daarvoor moet in de eerste helft van 2025 gereed zijn.
- De werkgroep richtte zich intensief op het GGD-belevingsonderzoek. Er werd gesproken over het concept, de feedback van leden en het communicatieplan. De resultaten werden officieel gepresenteerd tijdens het informele middagprogramma van het LEO en publiek toegankelijk gemaakt.

2025:

- Jaarplan 2025: Steven Grevink (wethouder Son en Breugel) blijft voorzitter en Ingrid Boeije (managementondersteuning, Son en Breugel) is secretaris. Taken van de werkgroep zijn: Voortzetten van de regiefunctie, samenwerken met andere werkgroepen en zelfstandig oppakken van gezondheidsthema's.
- Inzet van expertise bij projecten gefinancierd uit het gezondheidswinstfonds.
- Belangrijke aandachtspunten voor 2025:
 - Ultrafijnstof: Onderzoek naar gerichte maatregelen en de waarde van een nulmeting voor Eindhoven Airport.
 - Belevingsonderzoek gezondheid: Uitvoeren van acties op basis van GGD-aanbevelingen en advisering aan het LEO.
 - Monitoring gezondheidswinst: Actief volgen van gezondheidseffecten van de luchthaven en samenwerking met de GGD voor effectieve methodologie.
- De werkgroep onderzoekt daarnaast of aanvullende meetpalen nodig zijn voor onderzoeksvragen die ontstaan zodra het nieuwe meetnetwerk operationeel is, in samenwerking met de werkgroep geluid.

Werkgroep Meerwaarde voor de Regio

Advies Pieter van Geel:

- Het rapport Opnieuw Verbonden van Pieter van Geel identificeerde "Meerwaarde voor de regio" als één van de vijf speerpunten voor de kwalitatieve ontwikkeling van Eindhoven Airport.
- Het rapport zag de luchthaven als een "visitekaartje" voor de innovatieve hightech Brainportregio, met een bestemmingsnetwerk dat aansluit bij de behoeften van de regio.
- Daarnaast moest de luchthaven actief bijdragen aan het vergroten van inkomend toerisme en sociale versterking via werkgelegenheidsprojecten en samenwerking met scholen en universiteiten.
- Ook werd voorgesteld om de uitvoering van de Gebiedsvisie een onderwerp van gesprek te maken binnen de nieuwe permanente overlegstructuur (LEO).

2021:

- De werkgroep werd opgericht. Bureau Van Berlo presenteerde een rapport tijdens de OEA-tafel met kansen en mogelijkheden voor de ambassadeursrol van Eindhoven Airport. In de discussie werd benadrukt dat de hele regio betrokken moest worden en dat nieuwe initiatieven geen extra hinder mochten veroorzaken. Er werd nadruk gelegd op het betrekken van het Brainport-ecosysteem en het verkennen van mogelijke synergieën.
- De status van de werkgroep was een "doorstart". Tijdens de eerste formele bijeenkomst onder het LEO werd een uitgebreide briefing gegeven over verschillende thema's en werden vervolgpogingen verkend, voortbouwend op het rapport van Van Berlo. De opdracht van de groep werd nog onderzocht door de LEO-voorzitter en de trekkers van de werkgroep; een voorstel voor de toekomst werd op korte termijn verwacht.

2022:

- De opdracht van de werkgroep werd gedefinieerd als het richten op de "transitie naar kwaliteit", waarbij Eindhoven Airport wordt gepositioneerd als ambassadeur/visitekaartje van de Brainportregio, en het ontwikkelen van een bestemmingsnetwerk dat aansluit bij regionale ambities.
- De eerste deelnemers waren afkomstig van de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, omliggende gemeenten, omwonenden, Eindhoven365 en Eindhoven Airport.
- Belangrijke aandachtsgebieden voor 2022 waren het betrekken van bedrijven en kennispartners bij innovatie, en het verbeteren van het bestemmingsnetwerk.

- Er bleek behoefte aan structurering van de taken van de groep. Gesprekken tussen trekkers, de LEO-voorzitter en de LEO-secretaris waren gaande om de reikwijdte van de opdracht te bepalen. Er waren op dat moment geen concrete voorstellen in voorbereiding.
- Gesprekken over herstructurering gingen door; een memo over dit onderwerp werd voorbereid. Er waren nog geen voorstellen in voorbereiding.
- De opdracht van de werkgroep werd nog onderzocht. De voorzitter van het LEO voerde meerdere gesprekken met leden en trekkers om de taak helder te formuleren en de juiste samenstelling te bepalen. Een voorstel werd spoedig verwacht.

2023:

- Ideeën voor de toekomst van de werkgroep werden gedeeld en besproken. Dit leidde tot een nieuw voorstel voor het thema “Meerwaarde voor de regio”, dat in september met de werkgroep zou worden besproken en daarna ter kennisname aan het LEO voorgelegd.
- De werkgroep beoordeelde kritisch de aanbevelingen uit het rapport *Proefcasus* en stelde op basis daarvan een “rollende agenda” op voor 2024.
- Voorgesteld werd om een andere naam aan te nemen, omdat “werkgroep” niet langer passend werd geacht. De voorgestelde nieuwe naam was “Adviesgroep Meerwaarde voor de Regio”.
- Het LEO bevestigde bovendien dat de opdracht van de groep inderdaad zijn basis vond in het advies van Van Geel.

2024:

- Het voorstel om de naam van de “Werkgroep Meerwaarde voor de Regio” te wijzigen naar “Adviesgroep Meerwaarde voor de Regio” werd goedgekeurd door het LEO.
- De focus van de *adviesgroep* lag op:
 - de positionering van Eindhoven Airport als innovatieve kennispartner en aantrekkelijke werkgever;
 - onderzoek naar mogelijkheden en kosten voor positieve betrokkenheid van bewoners;
 - verdiepend onderzoek naar bestemmingen en reisbehoeften;
 - verbeteren van informatievoorziening richting de gemeenschap.
- De groep was actief op zoek naar een “bestuurlijk trekker”. Binnen het LEO werd de voortgang van de zoektocht naar een nieuwe bestuurlijk trekker voor de adviesgroep besproken.
- 2024 werd omschreven als een overgangsjaar voor de groep.
 - Bram Bots, wethouder van de gemeente Valkenswaard, werd aangekondigd als bestuurlijk trekker vanaf 2025. Felix Veurink (provincie Noord-Brabant) en Kristy Gilsing (gemeente Eindhoven) bleven aan als ambtelijke trekkers.
 Tijdens een bijeenkomst in november werden onder andere de baanrenovatie in 2027 en bijbehorende acties besproken.

2025:

- Het hoofddoel voor 2025 is het invulling geven aan het verhaal over de meerwaarde van de luchthaven voor de regio. De kernvraag luidt: “Hoe draagt de luchthaven bij aan de ontwikkeling van de regio?”
- De groep zal blijven adviseren over onderzoek en acties die gericht zijn op het vergroten of verbeteren van de regionale waarde van de luchthaven.
- Er wordt naar gestreefd om de vacature voor bestuurlijk trekker in te vullen.

Werkgroep Communicatie

Advies Pieter van Geel:

- Het rapport Opnieuw Verbonden van Pieter van Geel (april 2019) benadrukte de noodzaak dat de permanente structuur (later het LEO) een duidelijke communicatie-, informatie- en participatiefunctie zou krijgen.
- Deze structuur werd gezien als één aanspreekpunt voor vragen en meldingen, met een eigen communicatieaanpak en -uitvoering. Ook werd geadviseerd om gebruik te maken van innovatieve communicatiemiddelen, zoals apps.

2021:

- De werkgroep Communicatie werd officieel opgericht als één van de werkgroepen onder de OEA-kamer van het LEO.
- De eerste opdracht was het opstellen van een concreet communicatieplan voor het LEO.
 - Belangrijke aandachtspunten waren: externe communicatie van het LEO, het publieke imago, stakeholderanalyse en kernboodschappen. Ook interne communicatie, onderlinge afstemming tussen werkgroepen en kennisdeling kwamen aan bod.
- De werkgroep kreeg de taak om de uitvoering van het communicatieplan van het LEO aan te sturen, signalen (zoals urgente thema's of mediaberichten) uit te wisselen, communicatie vanuit andere werkgroepen te stimuleren, en als klankbord te fungeren voor de communicatiefunctionaris van *Samen op de hoogte*.
- In september 2021 was de werkgroep operationeel en had ten minste één bijeenkomst gehouden.
- In november en december 2021 vonden vervolgbijeenkomsten plaats, met focus op het communicatie-uitvoeringsplan dat op 16 december 2021 aan de OEA-tafel werd gepresenteerd.
- Een communicatieadviseur werd gezocht om te ondersteunen bij de opzet van het platform Samen op de hoogte en de rolverdeling tussen betrokken partijen te verduidelijken.

2022:

- Het hoofddoel in 2022 was het in de praktijk brengen van het communicatieplan.
- Activiteiten omvatten: actieve communicatie door werkgroepen via samenopdehoogte.nl en sociale media, doorontwikkeling van de website tot partnerplatform, inrichting van een MS Teams-omgeving voor werkgroepen, en verspreiding van persberichten en artikelen.
- De werkgroep streefde naar versterking van de relatie met de COVM-tafel, het meldingenbureau en het Leefbaarheidsfonds.
- Eind 2022 bevond de werkgroep zich in de uitvoeringsfase en stelde geen nieuwe voorstellen op. Wel organiseerde zij (half)jaarlijkse sessies met basisinformatie over Eindhoven Airport en herzag en actualiseerde zij kritisch de website.

2023:

- De werkgroep bleef werken aan de uitvoering van het communicatieplan van het LEO.
- Er werd erkend dat men nog "op zoek was naar de juiste rol", mede door lopende ontwikkelingen zoals de pilot Eersel-Steensel. Hoewel deze pilot was afgerond, leverde deze waardevolle lessen op voor toekomstige responsiviteit en het betrekken van omwonenden.
- Belangrijke aandacht ging uit naar communicatie rondom het GGD-gezondheidsbelevingsonderzoek.
- De werkgroep fungeerde als facilitator voor communicatie vanuit andere LEO-werkgroepen, met als doel transparantie en toegankelijkheid van informatie.
- Ze bleef fungeren als klankbord voor de communicatiefunctionaris van *Samen op de hoogte* en droeg bij aan de verfijning van de communicatiestrategie.

- De werkgroep bleef in de uitvoeringsfase en stelde geen nieuwe voorstellen op.

2024:

- De werkgroep organiseerde kennissessies voor bewoners.
- Optimalisatie van samenwerking met andere werkgroepen en communicatie van resultaten uit gezondheidsonderzoek kregen prioriteit.
- Ondersteuning werd geboden bij onderdelen die relevant zijn voor het nieuwe Luchthavenbesluit.
- De LEO-netwerkuitbreiding richting een breder publiek werd bevorderd, zowel voor informele als formele sessies.
- Er werd een communicatieplan opgesteld voor de geplande baanrenovatie in 2027.
- De werkgroep bekeek in hoeverre de presentatie van het GGD-onderzoek (voor december) leesbaar en begrijpelijk was.
- Er vond een bezoek plaats aan het Regionaal Informatiecentrum (RIC) om het nieuwe meldsysteem en het geluidsmmeetnetwerk (operationeel vanaf 1 januari 2025) te bespreken, inclusief hoe hierover wordt gecommuniceerd op samenopdehoogte.nl.
- Er werd input geleverd voor de evaluatie van het LEO. Via sociale media werden updates en bespreekpunten uit het LEO actief gedeeld.

2025:

- De werkgroep blijft kennissessies voor bewoners organiseren.
- Zij coördineert het communicatie-uitvoeringsplan van het LEO en blijft relevante signalen uitwisselen.
- Focus ligt op verbetering van interne communicatie binnen *Samen op de hoogte* en het LEO, om informatie-uitwisseling over lopende projecten en tussen werkgroepen te verbeteren.
- Externe communicatie richt zich meer op bredere doelgroepen met weinig voorkennis.
- Concrete acties voor 2025 zijn onder meer:
 - Verdere ontwikkeling van het communicatieplan voor de baanrenovatie in 2027.
 - Organisatie van informatieve bijeenkomsten over het GGD-belevingsonderzoek.
 - Ondersteuning bij belangrijke onderdelen van het nieuwe Luchthavenbesluit.
 - De werkgroep blijft functioneren als klankbord voor de communicatiefunctionaris van *Samen op de hoogte*.
 - Zij ondersteunt de implementatie van het nieuwe geluidsmmeetnetwerk.
 - De presentatie van het GGD-onderzoek blijft beoordeeld worden op helderheid. Er wordt onderzocht of de pagina *Ingekomen stukken* op samenopdehoogte.nl openbaar toegankelijk kan worden gemaakt, gezien de brede informatievoorziening van het LEO.
 - Na elke LEO-vergadering worden korte artikelen gepubliceerd op sociale media en samenopdehoogte.nl, met samenvattingen van presentaties uit de informele middagsessies voor een breder publiek.

Werkgroep Klachten & Meldingen

Advies Pieter van Geel:

- Het "Opnieuw Verbonden" rapport van Pieter van Geel adviseerde de oprichting van een Permanente Structuur (LEO) die zou functioneren als het loket voor klachten en vragen, waarbij de zorgvuldige afhandeling en aanpak bewaakt moet worden.
- Klachten en vragen zouden via het meldingenbureau worden geregistreerd en behandeld, met kwartaalrapportages en jaarrapporten voor bespreking in de Permanente Structuur.
- Het rapport impliceerde de noodzaak van een vernieuwd meldingenbureau dat onder de merknaam "Samen op de hoogte" zou opereren.

2021:

- De "werkgroep Klachten & Meldingen" werd expliciet aangewezen om de problematiek rondom klachtenprocedures op te pakken.
- De focus lag op de opstart van de werkgroep en de wens om kwalitatief te rapporteren
- De werkgroep kreeg de taak om zich te richten op twee centrale thema's: de verwerking van meldingen en de positionering van het meldingenbureau.
- De werkgroep ging officieel van start met twee hoofdpijlers: de methode van melden en analyseren van meldingen, en het adresseren van hoogfrequent geluid van Airbus A320/A321 Neo toestellen.
- Er werd specifiek gekeken naar de positionering van het meldingenbureau naar aanleiding van een brief van de ombudsman, waarbij duidelijkheid over verwachtingen, informatievoorziening en het betrekken van klachten in beleidskeuzes centraal stond.
- Een belangrijke wens was de overgang van enkel het turven van meldingen naar een inhoudelijke en kwalitatieve analyse hiervan, gericht op het identificeren en oplossen van knelpunten. Voorgesteld werd om gesprekken te voeren met omwonenden die vaak meldingen doen om hun ervaringen en tips te verzamelen.
- Er werd besloten om een plan van aanpak op te stellen voor de herpositionering van het meldingenbureau naar een onafhankelijke positie. De werkgroep zou dit besluit voorbereiden.

2022:

- De werkgroep presenteerde haar voorstel voor een vernieuwd meldingenbureau. Op basis van dit voorstel werden drie 'formateurs' aangewezen (Jorrit de Gruijter, Roel Hellemons, en Jeroen Weekers) om het vernieuwde meldingenbureau verder vorm te geven. Zij zouden op 22 juni 2022 verslag uitbrengen van hun voortgang.
- De formateurs rapporteerden over de voortgang bij het vormgeven van het vernieuwde meldingenbureau. De verdere rol van de werkgroep klachten & meldingen werd besproken.
- Na het presenteren van het voorstel voor een vernieuwd meldingenbureau, werd de oorspronkelijke opdracht van de werkgroep als voltooid beschouwd. Besloten werd dat de werkgroep zou overgaan in een "klankbordgroep", die een structurele vorm zou krijgen bij de operatie van het meldingenbureau. Dit betekende het einde van de werkgroep in haar oorspronkelijke vorm.
- De transitie naar een klankbordgroep werd bevestigd. De klankbordgroep zou in december 2022 bijeenkomen om de operatie van het meldingenbureau 2.0 te bespreken, dat per januari 2023 actief werd.

2023:

- De voormalige werkgroep klachten en meldingen werd omgevormd tot een "structurele klankbordgroep" die periodiek in gesprek gaat met het meldingenbureau (het Regionaal Informatie Centrum - RIC genoemd).
- De taak van deze klankbordgroep is om de rol van het RIC te versterken, de inhoud te verbeteren, het proces van melden duidelijker en strakker te maken, en heldere procedures te garanderen. Dit omvat ook discussies over de afbakening van de rol van het RIC.

2024:

- De klankbordgroep Meldingen bleef input leveren aan het RIC voor het verbeteren en optimaliseren van de meldingenprocedure.
- Discussiepunten omvatten onder andere de rolafbakening van het RIC, het verbeteren van de kwaliteit van rapportages door zich te richten op de inhoud van meldingen, en het optimaliseren van de procedure (bijvoorbeeld toegankelijkheid van het klachtenformulier en omgaan met frequente melders).
- De communicatiewerkgroep blikte terug op een bezoek aan het RIC over het nieuwe meldingssysteem en het geluidsmeetnet dat per 1 januari 2025 ingaat.
- Er werd opgemerkt dat de "klankbordgroep Meldingen" in principe ook als werkgroep gezien kan worden, en dat hier een paragraaf over zal worden opgenomen in het jaarplan.
- Het RIC zal onderzoeken of het mogelijk is om meldingen in te dienen zonder aan te melden.

2025:

- De klankbordgroep Meldingen continueert haar taak om met het RIC te overleggen over de effectieve werking en continue verbetering van de klachtenprocedure. Specifieke aandacht zal uitgaan naar de integratie van data van het nieuwe geluidsmeetnet.

Werkgroep Fondsvorming

Advies Pieter van Geel:

- Het rapport Opnieuw Verbonden van Pieter van Geel (april 2019) legde de basis door te adviseren over de inrichting van een permanente structuur (LEO), die onder meer verantwoordelijk zou worden voor de inzet van het bestaande Leefbaarheidsfonds en de toepassing van bijzondere regelingen, zoals fondsen voor uitkoop en bovenwettelijke isolatie. Dit onderstreepte direct de noodzaak voor een werkgroep voor fondsvorming.

2021:

- De werkgroep kreeg de opdracht om de voorstellen (leefbaarheidsfonds en schrijnende gevallen) uit te werken in twee subwerkgroepen, met intensieve onderlinge afstemming.
- Het einddoel was dat de werkgroep zichzelf zou opheffen na besluitvorming over het voorstel.
- De werkgroep was vanaf september 2021 in werking. Bijeenkomsten vonden plaats in oktober en november 2021.
- De werkgroep werd gesplitst in twee subwerkgroepen: één voor schrijnende gevallen en één voor het Leefbaarheidsfonds. Voor beide werd een plan van aanpak opgesteld.

2022:

- De werkgroep werkte in de eerste helft van 2022 actief aan het voorstel. Op 22 juni 2022 werd het gezamenlijke voorstel officieel gepresenteerd aan het LEO. Het voorstel beschreef vier bouwstenen voor collectieve en individuele maatregelen ter compensatie van overlast door de activiteiten van Eindhoven Airport:
 - Specifiek werden drie adressen geïdentificeerd als "schrijnende gevallen", waarbij sprake was van bovengemiddelde geluidsbelasting door meerdere factoren, waarbij bestaande regelingen (zoals isolatie) onvoldoende bleken. Uitkoop werd in deze gevallen als mogelijkheid voorgesteld.
 - Financiers (Ministerie van Defensie, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Noord-Brabant, Gemeente Eindhoven, omliggende gemeenten en Eindhoven Airport NV) werden gevraagd zich te committeren aan het voorgestelde kader en intern besluitvorming op te starten over hun bijdrage.
- Na oplevering van het voorstel bleef de werkgroep bijeenkomen om de voortgang van besluitvorming door financiers te bespreken en teksten voor hen op te stellen.
- Het voorstel voor fondsbeheer werd op 1 december 2022 aan het LEO gepresenteerd. Het LEO sprak steun uit voor de drie prioriteiten van het Fonds voor Gezondheidswinst in 2023:
 - Het GGD-belevingsonderzoek,
Een bijdrage aan het vernieuwde vliegtuiggeluidsmeetnetwerk,
 - Een verdiepend onderzoek naar ultrafijnstof.
- Per 31 december 2022 werd de werkgroep Fondsvorming in een pauzestand geplaatst.
- Afsgesproken werd dat de uitvoerende partners halfjaarlijks verslag zouden doen van de voortgang aan het LEO, en dat de werkgroep indien nodig opnieuw geactiveerd kon worden.

2023-2025:

- Vanaf 1 januari 2023 bleef de werkgroep in pauzestand.
- Het LEO bleef verantwoordelijk voor de behandeling van voorstellen over de inrichting van diverse fondsen en de mogelijkheid van uitkoop van schrijnende gevallen.
- Het Fonds voor Gezondheidswinst – een direct resultaat van het werk van de werkgroep – kreeg een begroting van €750.000 voor de periode 2023–2026. De focus ligt op collectieve gezondheidsaspecten, cofinanciering van onderzoek, signalering van gezondheidsknelpunten en ondersteuning bij besluitvorming over gewenste projecten.
- De werkgroep Gezondheid draagt inhoudelijk bij aan de beoordeling van subsidieaanvragen binnen dit fonds.
- Het Leefbaarheidsfonds werd eveneens beheerd, met een toegekend budget van €1 miljoen voor 2023–2026. In augustus 2024 vond een geslaagd netwerkoverleg plaats over het fonds.
- Hoewel de werkgroep Fondsvorming in de jaarplannen van 2024 en 2025 niet expliciet als actief wordt genoemd, blijkt uit de voortzetting van het fondsbeheer en de inzet van andere werkgroepen (zoals de werkgroep Gezondheid) dat de uitwerking van haar werk doorgaat en wordt gemonitord.

Bijlage 6 | Wettelijke conformiteit COVM-functie LEO

1. Wettelijke COVM-functie

Feitelijkheden: Het LEO als COVM

Het LEO vervult binnen zijn structuur de functies van de Commissie Overleg & Voorlichting Milieuhygiëne (COVM). COVM's zijn bij wet- en instellingsbesluit ingestelde commissies waarin het Ministerie van Defensie de gevolgen die de militaire luchthavens op de leefomgeving met omwonenden, luchtvaartmaatschappijen, milieuorganisaties en lokale bestuursorganen bespreekt. De Wet Luchtvaart bevat bepalingen over de oprichting en samenstelling van COVM's. De instellingsbesluiten bevatten per COVM bepalingen over de verdere invulling van de samenstelling, inrichting en taak. De COVM's kennen drie wettelijke taken:

1. Advies uitbrengen en voorstellen doen aan de minister van Defensie of andere instanties over milieumaatregelen en milieuvoorschriften voor gebruik van de militaire luchthaven en overleggen over uit de wet voortvloeiende maatregelen.
2. Verstrekken van informatie en voorlichting aan de omgeving rond de militaire luchthaven.
3. Beoordeling en evaluatie van de (jaarlijkse rapportage over) geluidszonering en jaarcontouren.

Volgens het Reglement LEO versie september 2023, voert de COVM haar wettelijke taken uit binnen het kader van het LEO. Artikel 3 van dit reglement beschrijft de COVM-functie van het LEO en stelt dat het LEO, gevraagd en ongevraagd, advies uitbrengt over geluidshinder rondom de militaire luchthaven Eindhoven. Het reglement geeft ook aan dat het LEO, in de vorm van de COVM, de taak heeft om overleg te voeren en advies te geven aan de staatssecretaris over alle maatregelen en regelingen die gericht zijn op het beperken van geluidshinder door het gebruik van Eindhoven Airport.

2. Bevindingen rapportage AEF

Feitelijkheden: onderzoek AEF COVM's

In 2024 heeft adviesbureau AEF onderzocht of de Nederlandse COVM's (Commissie Overleg en Voorlichting Milieu), waaronder LEO, voldoen aan de wettelijke regels. Dit staat beschreven in het rapport Buren van een basis – Eindrapport evaluatie COVM's. Onderstaande tabel uit het rapport van AEF presenteert een overzicht van de mate waarin COVM's in Nederland voldoen aan de relevante bepalingen uit de Wet luchtvaart en het Instellingsbesluit Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne militaire luchtvaartterreinen. Hierin is ook de beoordeling van de COVM-functie van LEO opgenomen.

Overzicht conformiteit COVM LEO met wettelijke eisen en bepalingen (overgenomen uit rapportage AEF, 2024)		
Wettelijke eisen (WE)/instellingsbesluiten (IB)		Status
1	COVM opgericht per instellingsbesluit (WE)	Conform
2	Vertegenwoordiging (WE): • Defensie • Gemeenten • Provincie • Milieuorganisaties • Militaire luchthaven • Burgermedegebruiker	Conform
3	Secretariële ondersteuning (WE)	Conform
4	Huishoudelijk reglement (IB)	Conform
5	Advisering over geluidshinder (IB)	Conform
6	Advisering over milieuaspecten (IB)	Niet conform
7	Voorlichting geluidshinder	Conform
8	Evalueren geluidsrapportages	Conform
9	Jaarlijkse algemene en financiële besluitvorming	Niet conform
10	Jaarlijkse begroting	Conform

Op basis van het rapport van AEF en bovenstaande tabel kan op hoofdlijnen worden geconcludeerd dat COVM vliegveld Eindhoven niet volledig voldoet aan de wettelijke eisen en het instellingsbesluit. Concreet gaat het om de volgende punten:

- De adviesfunctie van de COVM's sluit in de praktijk onvoldoende aan op het wettelijk kader. In het reglement van het LEO is de adviesrelatie gericht op de staatssecretaris, terwijl de wet uitgaat van advisering aan de minister van Defensie.
- Daarnaast is de thematische scope van de taak van de COVM-kamer van LEO beperkt tot geluidshinder. De focus van het instellingsbesluit van COVM Eindhoven ligt uitsluitend op geluidshinder, waardoor de bredere milieuaspecten onderbelicht blijven. Andere relevante milieuthema's, zoals luchtkwaliteit, stikstof of klimaatimpact, worden hierdoor nauwelijks of niet meegenomen in de advisering.

3. Reactie commandant vliegbasis

Interviews: AEF-rapport geeft een onjuiste weergave van de werkelijkheid

Tijdens de interviewronde is de commandant van de vliegbasis gevraagd naar zijn visie op de bevindingen uit het AEF-onderzoeksrapport met betrekking tot de COVM-functie van het LEO. Hij geeft aan bekend te zijn met het rapport, maar stelt dat de conclusies een onjuiste weergave van de werkelijkheid geven. Volgens hem is de verwarring mogelijk ontstaan doordat de onderzoekers het onderscheid tussen de COVM en het LEO niet duidelijk hebben onderkend, en omdat het gebruik van enquêtes onvoldoende ruimte bood om de benodigde nuance op te halen.

De commandant onderstreept dat het COVM, zoals formeel vastgelegd, nadrukkelijk een bredere taak heeft dan uitsluitend geluidsproblematiek. Hij wijst op de drie wettelijke taken van het COVM: het voeren van overleg over milieuwetgeving, het uitbrengen van advies aan de minister van Defensie en het geven van voorlichting en het evalueren van jaarlijkse rapportages. Volgens Defensie vormt dit de basis voor de opvatting dat de COVM-functie meer omvat dan alleen geluid.

4. Eigen observaties BMC

Uit zowel de bureaustudie als de interviews blijkt dat het LEO, waarin de voormalige COVM is geïntegreerd, zich niet beperkt tot het thema geluidshinder. Het LEO vervult een duidelijke adviesrol die zowel civiele als militaire luchtvaartactiviteiten bestrijkt. In deze hoedanigheid adviseert de voorzitter van het LEO zowel de minister van Infrastructuur en Waterstaat als de minister of staatssecretaris van Defensie. De thematische reikwijdte van het overleg strekt zich daarbij uit tot een breed scala aan milieu- en gezondheidsvraagstukken, waaronder:

- *Luchtkwaliteit:* Binnen het LEO wordt de invloed van vliegbasis en Eindhoven Airport op de lokale luchtkwaliteit gevolgd en besproken, waarbij er specifieke aandacht is voor het meten en monitoren van luchtvervuiling in de omgeving. Daarnaast worden ook de gezondheidseffecten van vliegverkeer op de luchtkwaliteit besproken.
- *Klimaatdoelstellingen:* Het LEO streeft ernaar om actief bij te dragen aan de (inter)nationale klimaatdoelen. Er zijn concrete voorstellen gedaan in Den Haag voor het mengen van duurzame vliegtuigbrandstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) tot een aandeel van 50%, een mogelijke invoering van een CO₂-plafond en het oormerken van de opbrengsten uit de vliegbelasting voor verduurzaming van de luchthaven.
- *Gezondheidseffecten:* Gezondheid vormt een belangrijk thema binnen het LEO. Hierin wordt onder andere gekeken naar de gezondheidseffecten van vliegverkeer, zoals slaapverstoring of andere effecten van blootstelling aan geluid en luchtvervuiling. De GGD voert in dit kader een belevingsonderzoek uit onder omwonenden, dat uitvoerig wordt besproken in het LEO.
- *Leefbaarheid:* De stichting *Samen op de Hoogte* ondersteunt initiatieven die bijdragen aan een aangenamere woon- en leefomgeving rond Eindhoven Airport. Daarnaast worden via het Leefbaarheidsfonds projecten gefinancierd in omliggende gemeenten, met als doel de leefkwaliteit structureel te verbeteren.
- *Milieueffectrapportage:* Tot slot is het LEO betrokken bij de MER ten behoeve van het nieuwe Luchthavenbesluit. In dit proces worden verschillende milieuaspecten onderzocht, waaronder geluid, stikstof, CO₂-uitstoot en cumulatieve effecten.

Partners
in verbetering



BMC
RANDSTAD PROFESSIONAL

Databankweg 26D
3821 AL Amersfoort

Postbus 490
3800 AL Amersfoort

(033) 496 52 00
info@bmc.nl
www.bmc.nl

Namen adviseurs

drs. Charlotte Nauta
drs. Marco Kerstens
ir. Pedram Soltani

