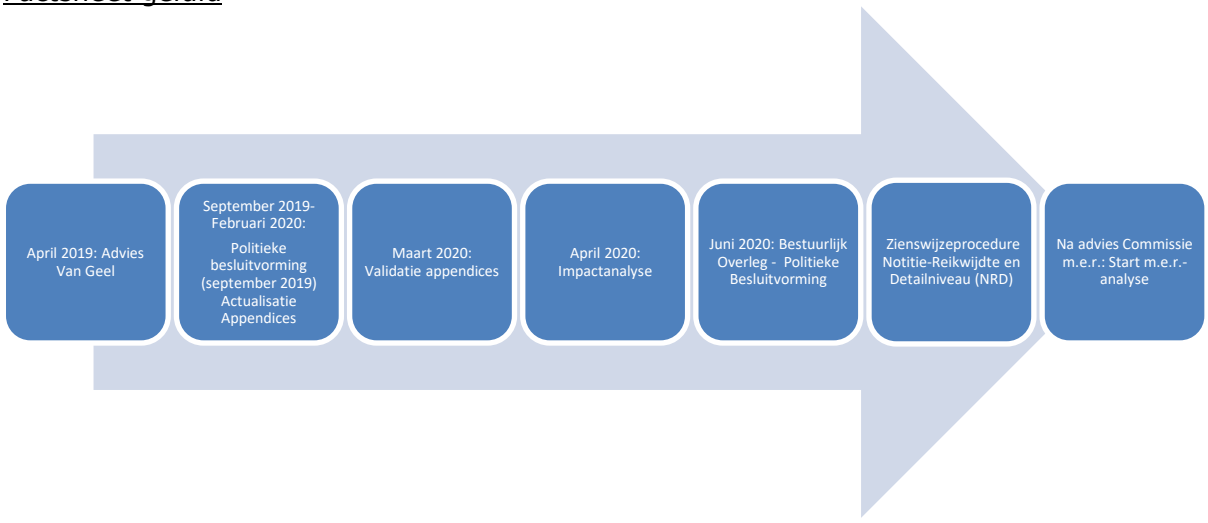
Infobulletin Speerpunten uitvoeringsagenda

Samen de coronacrisis overwinnen en verbonden blijven

De coronapandemie heeft ingrijpende gevolgen voor de samenleving; in het dagelijkse leven en op de werkvloer. Net zoals tal van andere bedrijven en organisaties zijn ook Eindhoven Airport en onze partnerbedrijven flink getroffen door de coronacrisis. Het vliegverkeer is zeer sterk teruggelopen, horeca en (vrijwel alle) winkels zijn gesloten en veel mensen zitten noodgedwongen thuis.
Op Eindhoven Airport wordt nog een zeer beperkte hoeveelheid vliegverkeer afgehandeld. Eerste prioriteit is dat we dat veilig doen rekening houdend met de gezondheid van alle medewerkers en in nauwe afstemming met onze partnerbedrijven. Wij volgen daarbij de richtlijnen van het RIVM. We bekijken ook samen met onze partnerbedrijven wat de anderhalve-meter-samenleving betekent voor Eindhoven Airport. Hiervoor werken we nauw samen met Schiphol Group en is er afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, want wij zijn natuurlijk niet de enige luchthaven die hiermee te maken krijgt.
Door de coronapandemie zijn de inkomsten van Eindhoven Airport en van onze partnerbedrijven zeer fors gedaald. De continuïteit van ons bedrijf heeft nu de hoogte prioriteit. We kijken zeer kritisch naar onze uitgaven en naar de prioritering van projecten. Dat laat onverlet dat we vasthouden aan onze strategie om meer te sturen op kwaliteit: we zijn en blijven er voor de regio. Wij blijven ons inzetten om een goede buur te zijn, om de regio te verbinden met Europa en de rest van de wereld en om een inspirerende proeftuin te zijn voor alle slimme en innovatieve ideeën die in onze Brainportregio worden bedacht. Ook nu het vliegverkeer nagenoeg stil ligt, blijven we werken aan de luchthaven als waardige entree voor onze regio. De Airport Boulevard is gereed en dit jaar starten we ook met de bouw van een overkapping aan luchtzijde zodat in de toekomst onze passagiers droog en comfortabel naar hun vliegtuig kunnen lopen. Hoewel nog niet is te voorzien hoe deze coronacrisis zich verder gaat ontwikkelen en welke gevolgen de crisis op de lange termijn heeft voor de luchtvaartsector, blijven wij ook werken aan de uitvoering van de speerpunten uit het advies 'Opnieuw verbonden' van Pieter van Geel. Uiteraard moeten we daarbij wel goed blijven nadenken over keuzes die worden gemaakt. Daarbij is het juist nu meer dan ooit zaak dat we de kracht van deze regio inzetten; oog houden voor elkaar, samenwerken en veerkracht tonen.

Factsheet geluid



Nieuw sturingsmodel geluid 2022-2030

Indicatief tijdpad tot en met zomer 2020

Het Luchthavenbesluit Eindhoven Airport, dat op 1 november 2014 in werking is getreden, wordt aangepast. Aanleiding hiervoor is een nieuw sturingsmodel voor geluid waarbij het

hoofddoel is dat voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport voortaan gestuurd wordt op een afname van de berekende civiele geluidsbelasting in plaats van op aantallen vliegtuigbewegingen. Deze wijziging komt voort uit de Proefcasus Eindhoven Airport, waarin Pieter van Geel is gevraagd een advies uit te brengen over de ontwikkeling van Eindhoven Airport voor de periode 2020-2030. Dit door de omgeving breed gedragen advies is op 6 september 2019 door het Kabinet overgenomen. Het streven is om dit nieuwe sturingsmodel in werking te laten treden vanaf 1 januari 2022. Hiervoor is een wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven nodig. Het bevoegd gezag ligt bij de staatssecretaris van Defensie en de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Regelmatig vinden bijeenkomsten (fysiek en online) plaats met betrokken partijen waaronder de Challenge Group en bewonersvertegenwoordigers in het bijzonder. Vanwege de Corona-crisis kunnen bijeenkomsten van de Challenge Group, met onder andere de vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, een presentatie tijdens de COVM op 15 april of een masterclass in het kader van de terinzagelegging en zienswijzeprocedure van de NRD, niet op de op voorhand geplande wijze doorgaan. Daarom wordt nu in overleg met de overige betrokken partijen en bijv. bewoners gekeken op welke alternatieve mogelijkheden toch op zorgvuldige wijze kan worden afgestemd. Om die reden kan nu nog niet verder vooruit gepland worden; derhalve is het een indicatieve planning en loopt deze voorlopig nog niet verder dan het najaar van 2020.

Ook zijn geluidsdeskundige bewoners in de gelegenheid gesteld om mee te kijken met validatie van gegevens. Op belangrijke momenten krijgt iedereen de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Dat is het geval bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau bij de start van de milieueffectrapportage en bij de conceptwijziging van het Luchthavenbesluit met onderliggend MER. Het bevoegd gezag betrekt de zienswijzen bij zijn besluiten en legt daarover verantwoording af in een nota van antwoord.

Voorlopige stappen procedure wijziging luchthavenbesluit op hoofdlijnen (tot najaar 2020 –deze wordt in later stadium

- September 2019: kabinetsreactie advies Van Geel, waaronder nieuw sturingsmodel voor geluid
- Sept 2019 – februari 2020: actualisatie appendices
- Maart 2020: validatie appendices
- April 2020: impactanalyse (= herhaling quickscan 2017 obv actuele gegevens)
- Juni 2020: Bestuurlijk Overleg en daarna informeren Tweede Kamer,
- 2020: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in zienswijzenprocedure voor 6 weken

verder ingevuld t/m eind 2021)

- Advies Commissie voor de m.e.r. over de NRD;
- 2020: beantwoorden zienswijzen NRD in nota van antwoord.

April 2019

Opnieuw verbonden

Op 25 april 2019 bood Pieter van Geel zijn definitieve adviesrapport "Opnieuw verbonden" aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan. Hierin geeft hij na een verkenningsfase van 6 maanden zijn advies voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport voor de periode 2020-2030. Naast een advies over klimaat, luchtkwaliteit en de meerwaarde van Eindhoven Airport voor de regio, geeft Van Geel ook een advies om de geluidbelasting in de omgeving te reduceren. Dit advies is opgedeeld in twee periodes.

In de periode 2020-2021 moet Eindhoven Airport een 'pas op de plaats' maken. In die periode mogen het aantal vluchten en de geluidbelasting daarvan niet toenemen. Concreet gelden de volgende voorwaarden, die inmiddels in de huidige medegebruikersvergunning 2020-2021 zijn vastgelegd:

- Maximaal 41.500 vliegtuigbewegingen.
- Uitfasering van het plannen van vluchten (landingen) na 23.00 uur.

Daarnaast zal in deze periode het m.e.r.-traject opgestart worden om uiteindelijk te komen tot een gewijzigd Luchthavenbesluit (LHB). In de nieuwe systematiek wordt niet langer gestuurd op het aantal vliegtuigbewegingen, maar op een substantiële afname van de civiele geluidbelasting. Concreet adviseert Van Geel het volgende:

- Geluidbelasting, uitgedrukt in km^2 behorend bij de 35 Ke-contour voor commercieel burgerluchtverkeer, wordt gebruikt als norm.
- Er wordt gestuurd op een substantiële afname van de 35 Ke-contour. Waarbij er in 2030 minimaal 30% minder geluidbelasting is (de grootte van 35 Ke-contour neemt met minimaal 30% af) ten opzichte van 2019.
- Eindhoven Airport krijgt binnen deze norm de mogelijkheid om de bedrijfsvoering in onderlinge samenhang te optimaliseren door de inzet van drie belangrijke sturingsinstrumenten:
    - het aantal vliegtuigbewegingen;
    - de snelheid van vlootvernieuwing richting stillere en schonere vliegtuigen;
    - het aantal vluchten aan de randen van de dag en nacht

Het streven is om het gewijzigde Luchthavenbesluit per 2022 in werking te laten treden. Het advies om te komen tot minimaal 30% minder civiele geluidbelasting is gebaseerd op de resultaten uit een "Quick Scan" van 2018 uitgevoerd door onderzoeksbureau To70 in de analysefase. In deze analysefase waren nog niet alle gegevens met betrekking tot geluid en prestaties van de vliegtuigtypes die op Eindhoven Airport vliegen bekend. Voor de berekeningen zijn toen een aantal aannames gemaakt. Van Geel geeft aan zich hiervan bewust te zijn, en zegt daarom ook dat er gerekend moet worden met de nieuwste gegevens.

Februari 2020 **Actualisatie appendices**

In de analysefase, die voorafging aan de Proefcasus, zijn door To70 berekeningen gemaakt om de effecten van verschillende hypothetische scenario's voor het civiele verkeer door te rekenen. Hierbij is naar voren gekomen dat de grootte van de 35 Ke-contour voor het referentiejaar 2019 12,1 km^2 zou bedragen; dit is groter dan de 10,3 km^2 die is vastgelegd in het huidige Luchthavenbesluit.

Het verschil tussen deze twee uitkomsten is te verklaren door twee zaken, die gezamenlijk het verschil verklaren. Ten eerste is er in de analysefase gerekend met 43.000 vliegtuigbewegingen op basis van de realisatie (vloot en bestemmingen) uit 2017 – een beduidend ander verkeersscenario dan dat gebruikt in het Milieu Effect Rapport (m.e.r.) van 2013. Ten tweede, en dit is van grotere invloed, zijn de zogenaamde "appendices" die gebruikt zijn voor de berekeningen anders dan de appendices die gebruikt zijn voor de m.e.r. berekeningen uit 2013. Appendices bevatten de database waarin geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen zijn opgeslagen.

In het m.e.r. van 2013, waarop de huidige vergunde 10,3 km^2 is gebaseerd, is gebruik gemaakt van de – op dat moment – meest actuele gegevens. In de tussentijd zijn er echter, met name door de beschikbaarheid van de Europese Aircraft Noise and Performance (ANP) database, meer en betere gegevens beschikbaar. Daardoor kan de totale geluidbelasting nauwkeuriger bepaald worden. Op basis van de gegevens die in 2018 in de analysefase beschikbaar waren, werd een grotere oppervlakte van de 35 Ke contour berekend dan de berekeningen op basis van de in voor de m.e.r. gebruikte gegevens.

Om te zorgen dat voor het komende m.e.r.-traject, en daarmee het gewijzigde Luchthavenbesluit, de allernieuwste gegevens gebruikt worden, heeft het ministerie van IenW het NLR opdracht gegeven om de appendices te actualiseren, zodat deze een zo goed mogelijke representatie van de operaties op Eindhoven Airport geven. Daarmee kan de geluidbelasting rondom de luchthaven met de huidige kennis zo goed mogelijk in kaart worden gebracht. Ongeacht welke appendices gebruikt worden blijft de daadwerkelijke geluidbelasting voor u in de praktijk vanzelfsprekend hetzelfde. Dat wil zeggen: onafhankelijk van de gebruikte geluid- en prestatiegegevens blijft de vergunde operationele ruimte voor Eindhoven Airport gelijk. Er kan dus niet ineens méér gevlogen worden als gevolg van het gebruik van andere rekengegevens. Verder betekent een grotere contour op basis van andere rekengegevens ook niet dat Eindhoven Airport in het verleden in overtreding was. Handhavingsberekeningen moeten immers altijd uitgevoerd worden met de appendices die gebruikt zijn ten tijde van de vaststelling van het LHB.

Maart 2020 **Validatie appendices**

De actualisatie van de database met invoergegevens voor geluidberekeningen – de "appendices" – wordt door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) uitgevoerd in opdracht van het ministerie van IenW. Om de kwaliteit en onafhankelijkheid van dit proces te waarborgen is onderzoeksbureau To70 gevraagd een validatie uit te voeren van de opgeleverde resultaten. Verder zijn in de Challenge Group Eindhoven Airport geïnteresseerden uitgenodigd om bij dit proces betrokken te worden. Inmiddels is één omwonende betrokken bij het validatieproces.

April 2020 **Impactanalyse (herhalen quick-scan van 2018 met actuele gegevens)**

Bij het opstellen van zijn advies heeft Van Geel zich gebaseerd op de resultaten van een Quick Scan die in 2018 is uitgevoerd door To70 in het kader van de analysefase voorafgaand aan de Proefcasus. De Quick Scan is echter voor een deel uitgevoerd op basis van aannames over geluid- en prestatiegegevens. Bovendien kon ook nog niet bekend zijn hoe het verkeer op Eindhoven Airport daadwerkelijk in 2019 – het referentiejaar – uitgevoerd zou worden. Naast het advies over een afname van minimaal 30% civiele geluidsbelasting zegt Van Geel dat "*…wanneer er gestuurd gaat worden op een afname van geluidbelasting het noodzakelijk is om te werken met een nieuwe systematiek waarin de laatste inzichten op het gebied van geluid en prestatie van vliegtuigen helder en transparant worden meegenomen in de berekeningen.*" Inmiddels is het referentiejaar 2019 afgerond, en daarmee zijn de gegevens over de vloot, bestemmingen en het aantal vluchten bekend. Verder zijn, nadat de validatie van de appendices met invoergegevens voor geluidberekeningen is afgerond, de nieuwste prestatie- en geluidsgegevens officieel beschikbaar. Wanneer deze gegevens bekend zijn laat het ministerie van IenW een impactanalyse uitvoeren door onderzoeksbureau Adecs. Uit deze analyse moet blijken of de voorgestelde ambitie van minimaal 30% aan vermindering van de civiele geluidsbelasting in 2030 haalbaar en realistisch is. We zullen hierbij rekening houden met de corona crisis die de luchtvaart hard geraakt heeft. Dit zou consequenties kunnen hebben voor de verwachtingen ten aanzien van de mogelijke geluidreductie als gevolg van vlootvernieuwing. Vervolgens zal de minister van IenW in overeenstemming met de staatssecretaris van Defensie in juni besluiten welk percentage aan vermindering van de civiele geluidbelasting *ambitieus en haalbaar* is, zoals aangegeven in de Kamerbrief van 6 september 2019.

April 2020 **Referentiescenario 2019**

Voor de periode 2022-2030 adviseert Van Geel dat de berekende geluidbelasting van Eindhoven Airport met minimaal 30% afneemt. Van Geel zegt hierover: "*Er wordt gestuurd op een substantiële afname van de 35 Ke- contour, waarbij er in 2030 minimaal 30% minder geluidbelasting is (de grootte van 35 Ke-contour neemt minimaal met 30% af) ten opzichte van 2019.*" Verder geeft Van Geel aan dat het van belang is "*…zekerheid te bieden dat de geluidbelasting vanaf 2020 daadwerkelijk afneemt.*"

Om aan het advies te kunnen voldoen is het allereerst van belang een goede referentie als startpunt vast te stellen. Hierbij is het belangrijkste uitgangspunt dat de geluidbelasting na 2019 niet meer mag toenemen. De invoerset voor het referentiescenario zal dan ook gebaseerd worden op de daadwerkelijke operatie in 2019. Uiteraard moet deze invoerset wel passen binnen de vergunde ruimte zoals vastgelegd in het *huidige* Luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunning die in 2019 gold. Om een representatieve referentiesituatie te krijgen, wordt de daadwerkelijke operatie in 2019 gecorrigeerd naar het baangebruikpercentage zoals dat ook voor de berekeningen in het m.e.r. 2013 is uitgevoerd (70% richting het zuiden en 30% richting het noorden). De vloot- en bestemmingsgegevens (2019) zullen vervolgens gebruikt worden als invoerset voor een geluidberekening, waarmee een referentie contour voor 2019 (35 Ke contour) wordt berekend. Hierbij wordt met de meest recente invoergegevens gerekend, en het is bekend dat deze nieuwe contour waarschijnlijk een groter oppervlak heeft dan 10,3 km^2, zoals die is vastgelegd in het vigerende Luchthavenbesluit. Dit werd ook al geschetst in de Quick Scan van To70. In de analysefase is immers al gebleken dat door het gebruik van de appendices die ten tijde van de m.e.r. 2013 beschikbaar waren de berekende geluidbelasting lager lag. Door te rekenen met de nieuwe appendices wordt – voor hetzelfde verkeersscenario 2019 – een hogere geluidbelasting berekend. Doordat het verkeersscenario echter hetzelfde blijft verandert er niks in de daadwerkelijke geluidbelasting.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De eerste stap in een m.e.r.-procedure is de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD bevat onder andere een omschrijving van de achtergronden en doelen van het project, een beschrijving van het planvoornemen en alternatieven die worden onderzocht alsmede een opsomming van de milieuaspecten en beoordelingscriteria die in het m.e.r. aan bod zullen komen. De NRD is in feite een document waarin is aangegeven wat in het m.e.r. onderzocht gaat worden en hoe dat gedaan gaat worden. De commissie m.e.r. zal op basis van de NRD en de ingediende zienswijzen een advies geven over welke elementen definitief in het m.e.r. opgenomen moeten worden.

Na advies cie-m.e.r.

Start m.e.r.-traject

Nadat de commissie m.e.r. haar advies heeft gegeven naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt gestart met het opstellen van het milieueffect rapport (m.e.r.). In het m.e.r. wordt in kaart gebracht wat de effecten zijn van het voorgenomen gebruik van de luchthaven, zoals vastgelegd in de NRD. Hierbij wordt gekeken naar de effecten voor de natuur (bijv. stikstof), de omwonenden (bijv. geluid en luchtkwaliteit) en klimaat. Om deze effecten in kaart te brengen worden verschillende ontwikkelingsscenario's geanalyseerd om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de effecten.

Heringericht luchthavengebied podium en waardige entree voor de regio

De coronacrisis heeft forse impact op de luchthaven. Maar de herinrichting van het luchthavengebied kon worden voortgezet. Onlangs werd het heringerichte gebied opgeleverd. Eindhoven Airport beschikt nu over een modern vormgegeven voorterrein (tussen terminal en P1) en een Airport Boulevard (tussen terminal en P4).



In het heringerichte verblijfsgebied heeft 'groen' een belangrijke plek. Zo telt het gebied in totaal bijna honderd bomen. Het gebied is omgevormd tot een aangename plek om te verblijven voor reizigers en bezoekers.





De link met de Brainportregio komt zichtbaar terug. Er zijn uitingen te zien van technologie, design en kunst. Voorbeelden daarvan zijn de bijzondere verlichting van lichtkunstenaar Har Hollands die met op afstand bestuurbare software kan inhaken op diverse thema's. Ook komen er vitrines van ontwerper Piet Hein Eek waarin wisselende exposities van het Van Abbemuseum te zien zullen zijn. Eindhoven Airport wil het gebied tevens beschikbaar stellen om aandacht te vestigen op regionale evenementen. Hiermee wordt het gebied een podium en een waardige entree voor de regio.

Thema meerwaarde voor de omgeving

Bestemmingennetwerk
Één van de speerpunten die voortkomt uit het advies van Van Geel is dat Eindhoven Airport moet streven naar een luchthaven die meerwaarde biedt voor de regio en een visitekaartje is voor de hightech regio met daarbij een passend bestemmingennetwerk. Een luchthaven die samen met andere stakeholders actief bijdraagt aan meer (kwalitatief) inkomend toerisme (verschuiving van de doelgroepen).

Onderzoek Markteffect
Om de impact en ontwikkeling te meten van de inkomende passagiers / bezoekers werkt Eindhoven Airport vanaf 2017 samen met onderzoeksbureau Markteffect. Twee maal per jaar wordt een onderzoek genaamd de reizigersmonitor uitgevoerd op Eindhoven Airport. In dit onderzoek gaan enquêteurs van Markteffect in opdracht van Eindhoven Airport achter security bij de vertrekgate op zoek naar uitgaande passagiers die willen meewerken aan dit onderzoek. In dit onderzoek wordt onder meer gevraagd naar specifieke gegevens van de passagier zoals leeftijd, geslacht, woonplaats, opleiding, etc. Daarnaast worden ook kenmerken m.b.t. de reis uitgevraagd zoals gekozen luchtvaartmaatschappij, type vervoer naar luchthaven, reissamenstelling, reismotief. Ook wordt er uitgevraagd of de passagier op zijn heen- of terugreis is, wat bepaalt of de passagier een inkomende of juist een uitgaande passagier is.

Data van luchtvaartmaatschappijen
De mate van inkomend toerisme fluctueert enorm en kenmerkt zich dan ook met een seizoensgebonden karakter. Meer meetpunten zouden wenselijk zijn om zuivere data te verkrijgen over de constante influx van inkomende bezoekers naar de regio Eindhoven en in groter perspectief de provincie Noord-Brabant. Zodoende is bij de 3 grootste luchtvaartmaatschappijen (samen goed voor 93.5% van alle passagiers op Eindhoven Airport) uitgevraagd in welke markt het ticket is aangekocht. Zodoende is duidelijk aan te tonen in welke richting de passagier is gereisd (wat de heen- en wat de terugvlucht is).
Het is van belang dat Eindhoven Airport en overige stakeholders structureel over betrouwbare en zuivere data kunnen beschikken. Daarom zal er gekeken gaan worden hoe hiervoor aanvullend onderzoek mogelijk is. Zo kunnen partners in de regio Eindhoven en Noord-Brabant zorgvuldig en gezamenlijk inspelen op de kansen die het inkomend toerisme de regio biedt.

Stand van zaken nieuwe website Samen op de Hoogte
Er is gekozen voor een internetplatform op basis van een bestaand format waarmee ‘eenvoudig’ gestart kan worden maar wat mogelijkheden biedt om, in een later stadium, uit te breiden met nieuwe mogelijkheden. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan interactieve modules. In de startfase bouwt Happy Together samen met de ontwikkelaar van het internetplatform een online navigatiemodel, zodat precies duidelijk wordt hoe bezoekers door de nieuwe site kunnen klikken.
Naar verwachting zal eind mei een eerste contentmodel gereed zijn, die dan voorgelegd wordt aan betrokken partijen voor reactie. De eerste oplevering van de website zal deels bestaan uit opnieuw geschreven content (inhoud) van de huidige website en deels uit nieuwe content. De verwachting is dat het ontwikkelen van de content en de navigatie voor een belangrijk deel hand in hand zullen gaan.
De streefdatum voor oplevering van de vernieuwde website ligt op 1 juli 2020.

Stand van zaken nieuwe overlegstructuur

In september 2019 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een besluit genomen over het advies van de heer Pieter van Geel over de toekomst van Eindhoven Airport. Eén van de opgaven is een nieuwe overlegstructuur in overleg met de omgeving en andere betrokkenen uit te werken. Bij de uitwerking van de nieuwe overlegstructuur zal specifiek aandacht moeten zijn voor de positionering van de COVM Eindhoven vanwege de wettelijke basis die de COVM heeft en de waardevolle rol die wordt vervuld in de informatievoorziening richting de omgeving. Daarnaast zal er ook aandacht moeten zijn voor een zorgvuldige overgang van taken en activiteiten vanuit de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport naar de nieuwe overlegstructuur, zoals het Leefbaarheidsfonds en de behandeling van klachten.
In november 2019 zijn kwartiermakers Peter Rademaker en Robert Claassen gestart met deze opgave. In de maanden daarna hebben 1 op 1 gesprekken plaatsgevonden met betrokken partijen en er zijn kernwaardensessies geweest met leden van de Stuurgroep en Challenge Group. Onder andere op basis van deze informatie is eind maart 2020 een tussentijds advies opgeleverd, dat ter consultatie is voorgelegd aan Stuurgroep en Challenge Group. De partijen gaven in hoofdlijnen vergelijkbare aandachtspunten mee als reactie op deze consultatie:

- Geef meer helderheid in rollen, taken en bevoegdheden van de gremia in de nieuwe overlegstructuur, maak de overlegstructuur eenvoudig;
- Zorg er voor dat de COVM beter onderdeel wordt van de nieuwe overlegstructuur;
- Zorg er voor dat de positie van de nieuwe overlegstructuur richting de bevoegde gezagen helder is;
- Zorg voor een pakkende duidelijke naam.

Op 1 mei wordt het concept-eindadvies opgeleverd, waarin deze aandachtpunten zijn verwerkt. Dit concept-eindadvies wordt voor een laatste consultatie voorgelegd aan Challenge Group en Stuurgroep, zodat rond 1 juni een eindadvies gereed kan zijn dat op 18 juni met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en Staatssecretaris van Defensie in een bestuurlijk overleg besproken en vastgesteld kan worden.
Gelijktijdig loopt het traject om te komen tot een nieuwe voorzitter van de nieuwe overlegstructuur. Hiervoor is een profielschets opgesteld in overleg met Stuurgroep en Challenge Group. Mogelijke kandidaten worden gepolst, zodat de nieuwe voorzitter zo snel mogelijk na het vaststellen van de nieuwe overlegstructuur aan de slag kan. Het streven is de voorzitter ook bij het Bestuurlijk Overleg van 18 juni te benoemen.