BMC
RANDSTAD PROFESSIONAL

Evaluatie Luchthaven Eindhoven Overleg

Nota van voorlopige bevindingen

Rapport | 06-06-2025

Partners in verbetering

Evaluatie Luchthaven Eindhoven Overleg

Nota van voorlopige bevindingen

Inhoudsopgave

Samenvatting **1**
1 | Inleiding 4
2 | Wettelijke conformiteit COVM functie LEO 5
2.1 Wettelijke COVM functie 5
2.2 Bevindingen rapportage AEF 5
2.3 Reactie commandant vliegbasis 7
H3 | Perspectieven deelnemers LEO 8
3.1 Wat is het LEO? 8
3.2 Waardering voor het Pieter van Geel traject 8
3.3 Trots en waardering voor het LEO 9
3.4 Eerste kritische kanttekeningen ten aanzien van het LEO 10
3.5 Motivatie: waarom werken we samen? 11
3.6 Realisatie: wat hebben we tot nu toe samen bereikt? 12
3.7 Interacties: hoe werken we samen (zacht/cultuur)? 14
3.8 Organisatie: hoe werken we samen (hard/structuur)? 20
4 | Toekomstige agenda LEO 24
5 | Status 31 aanbevelingen adviesrapport Van Geel 26
Colofon 34

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.

Samenvatting

Inleiding
Na twee jaar ervaring zijn de leden van het Overleg Rijk Regio Eindhoven Airport (ORREA) benieuwd naar het functioneren van het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). De evaluatie moet zowel inhoudelijke als procesmatige bevindingen en aanbevelingen voor het LEO opleveren, die het functioneren van het overleg verbeteren en toekomstbestendig maken. Adviesbureau BMC voert als onafhankelijke partij de evaluatie uit. Deze notitie bevat een weergave van de voorlopige bevindingen.

1. COVM: In lijn met wet- en regelgeving?

Het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) vervult binnen zijn structuur de functies van de Commissie Overleg & Voorlichting Milieuhygiëne (COVM), die wettelijk is ingesteld om de milieugevolgen van militaire luchthavens te bespreken. De COVM heeft drie wettelijke taken: advies geven over milieumaatregelen, informatie verstrekken aan de omgeving en evaluaties uitvoeren over geluidszonering. Een onderzoek door adviesbureau AEF in 2024 concludeerde dat de COVM-functie binnen het LEO niet volledig voldoet aan de wettelijke eisen. Twee kernpunten zijn:

- De adviesrelatie richt zich op de staatssecretaris, terwijl de wet advisering aan de minister van Defensie voorschrijft;
- De focus ligt uitsluitend op geluidshinder, terwijl bredere milieuaspecten zoals luchtkwaliteit en stikstof onvoldoende worden meegenomen.

De commandant van de vliegbasis plaatst vraagtekens bij de conclusies van het rapport en wijst erop dat het COVM formeel een bredere taak heeft dan alleen geluidsoverlast. Volgens hem komt deze bredere rol ook in de praktijk tot uiting via de diverse werkgroepen en overleggen binnen het LEO.

2. Het LEO door de ogen van zijn deelnemers: inzichten en perspectieven

Positieve aspecten van het LEO zijn onder andere:

- Het brede overleg- en netwerkplatform dat alle belanghebbenden samenbrengt;
- De waardering voor transparantie en informatie-uitwisseling;
- De laagdrempelige en open dialoog tussen betrokken partijen;
- De netwerkfunctie van de overlegtafel;
- Het tot nu toe uitblijven van juridische escalaties;
- De vertegenwoordiging van bewoners binnen het overleg;
- De leidende rol van de voorzitter en secretaris in het functioneren van het LEO.

De verschillende partijen plaatsen kritische kanttekeningen bij het functioneren van het LEO, waaronder:

- Tegengestelde belangen die de gezamenlijke ambitie overschaduwen;
- Het gebrek aan beslissingsbevoegdheid en invloed op beleid;
- De afname van de oorspronkelijke "Van Geel spirit" door stroperige processen, vertragingen in de MER en Luchthavenbesluit en het daarmee samenhangde groeiende wantrouwen van omwonenden richting het Ministerie van I&W, Defensie en Eindhoven Airport;
- Beperkte externe communicatie en bekendheid van het LEO;
- De invulling en effectiviteit van werkgroepen op thema's als klimaat, luchtkwaliteit en meerwaarde voor de regio;
- Verschillen in aannames, uitgangspunten en interpretaties ten aanzien van het nieuwe sturingsmodel voor geluid en het daaraan verbonden groeipotentieel in het aantal vliegbewegingen.

Factoren die de effectiviteit beïnvloeden:

- Positieve invloed komt van de structuur uit het Van Geel-advies, geboekte voortgang en concrete maatregelen zoals geluidsreductie en inzet op vlootvernieuwing;
- Negatieve invloed komt van fundamentele belangentegenstellingen, gebrek aan middelen en besluitvorming, zwakke samenwerking met bevoegde instanties en traag verlopende dossiers.

3. Opnieuw Verbonden: De voortgang van de 31 aanbevelingen

Van de 31 aanbevelingen (plus schrijnende gevallen) uit het Van Geel-rapport is ongeveer een derde (12 aanbevelingen) afgerond. Ruim de helft (15 aanbevelingen) is nog in uitvoering, terwijl vijf aanbevelingen niet zijn behaald. De aanbevelingen die afgerond zijn, betreffen vooral maatregelen rondom geluidsreductie, de oprichting van de Permanente structuur (LEO), tariefdifferentiatie ter stimulering van schonere vliegtuigen, de uitrol van regionale meetnetten voor luchtkwaliteit en geluid, en uitkoop van schrijnende gevallen.

SMART geformuleerde aanbevelingen, zoals het reductie van aantal vliegbewegingen, zijn doorgaans concreet, eenvoudiger te volgen en beter te monitoren. Daarentegen zorgen aanbevelingen zonder heldere doelen, tijdsplanning of meetbare criteria voor interpretatieverschillen en vertragingen, waardoor effectieve sturing, evaluatie en transparantie worden belemmerd.

4. De toekomst van het LEO: Belangrijke ontwikkelingen en prioriteiten

De belangrijkste ontwikkelingen en prioriteiten voor het LEO:

1. Regionale groei en ruimteclaims: De vraag naar woningen neemt toe, waardoor steeds meer mensen in hinderzones nabij de luchthaven wonen. Dit leidt tot discussie over een mogelijke limiet op vliegbewegingen;
2. De rol van Defensie: Door geopolitieke ontwikkelingen groeit naar verwachting de militaire functie van de luchthaven. Dit onderwerp verdient meer expliciet de aandacht in agenda en werkgroepen;
3. Vertraging van het Luchthavenbesluit en MER: Problemen met stikstof leiden tot vertraging, herhaalde technische discussies en groeiend wantrouwen richting het bevoegd gezag, met name onder omwonenden;
4. Onduidelijkheid over het mandaat van het LEO: Verschillende partijen hebben uiteenlopende verwachtingen over de rol en invloed van het LEO. Duidelijke afbakening van het mandaat is noodzakelijk;
5. Nieuw sturingsmodel voor geluid: Mogelijke verschuiving naar sturen op geluidsbelasting in plaats van een limiet op vliegtuigbewegingen, gekoppeld aan vlootvernieuwing;
6. Controverse rond het sturingsmodel geluid: Verschillende interpretaties over de juiste uitgangspunten en data (zoals opgenomen in de appendices), en verschillen in inzicht over de betrouwbaarheid van rekenmodellen ten opzichte van het daadwerkelijk meten van geluidsbelasting, zorgen voor wantrouwen en herhaalde discussies;
7. Recente juridische ontwikkelingen: Sommige partijen stellen hardop de vraag op of de juridische weg uiteindelijk niet meer oplevert dan deelname aan het LEO. De recente rechterlijke uitspraak over de natuurvergunning van Schiphol kan, gevoed door het gevoel van afnemende betekenis van het LEO, de animo voor de ‘juridische route’ verder versterken.

Tot slot nog een observatie van de onderzoekers, de gesprekken lieten zien dat hoewel technische onderwerpen en analyses (geluid, MER, stikstof, sturingsmodelberekeningen) een centrale plaats innemen op de agenda en in de discussies, de effectiviteit van het LEO ernstig wordt belemmerd door groeiend gebrek aan vertrouwen, tegengestelde belangen, frustratie bij omwonenden over gebrek aan invloed en waardering voor hun inbreng, en relationele fricties. Dit wijst erop dat de sociale, relationele en procesmatige aspecten (de "zachte" kant) onderbelicht zijn in de zin dat ze de effectiviteit van het overleg als geheel ondermijnen, ondanks de focus op technische thema's. De "systeemwereld" van techniek en procedures lijkt dominant te zijn, terwijl de "leefwereld" van omwonenden en de sociale dynamiek van het overleg onvoldoende tot hun recht komen om tot gedeelde oplossingen te komen.

1 | Inleiding

In het kader van de evaluatie van het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) heeft BMC deze notitie opgesteld met een eerste analyse en bevindingen. Doel van de evaluatie is het in beeld brengen van het functioneren van het LEO, de behaalde resultaten, de samenwerking tussen de betrokken partijen en het doen van aanbevelingen ter versterking en doorontwikkeling van de overlegstructuur. De evaluatie draagt daarmee bij aan de toekomstbestendigheid van het overleg en de legitimiteit van besluitvorming rond Luchthaven Eindhoven.

Het LEO is in het leven geroepen om als overleg- en samenwerkingsplatform te fungeren voor verschillende belanghebbenden rondom Eindhoven Airport. Daarbij gaat het onder andere om vertegenwoordigers van overheden, de luchthaven, Defensie, omwonenden, maatschappelijke organisaties en andere relevante actoren. Sinds de oprichting heeft het LEO diverse ontwikkelingen doorgemaakt, wat de noodzaak onderstreept om periodiek stil te staan bij de vraag of de structuur, werkwijze en functioneren nog aansluiten bij de doelen en verwachtingen van de deelnemers.

Deze notitie bevat de eerste bevindingen op basis van deskresearch en interviews met sleutelpersonen. De deskresearch bestond uit een documentanalyse van jaarplannen, vergaderverslagen van werkgroepen, en andere relevante documenten. In Bijlage 1 is een overzicht opgenomen van alle geraadpleegde bronnen. Daarnaast zijn interviews gehouden met een representatieve groep betrokkenen uit verschillende geledingen van het LEO. Deze gesprekken zijn semi-gestructureerd gevoerd en boden inzicht in de ervaringen, percepties en suggesties van deelnemers aan het overleg.

De analyse in deze notitie is thematisch opgebouwd aan de hand van de evaluatieonderwerpen, zoals weergegeven in tabel 1. Elk thema behandelt observaties uit documenten en interviews, gevolgd door een eerste duiding. De uiteindelijke aanbevelingen zullen in de eindrapportage verder worden uitgewerkt, mede op basis van terugkoppeling op deze notitie tijdens het LEO van 19 juni en eventuele aanvullende gesprekken.

Tabel 1:Onderwerpen evaluatie LEO

Evaluatie-onderwerpen	Hoofdstuk in deze notitie
De mate waarin het LEO voldoet aan de wettelijke eisen voor COVM's en CRO's	Hoofdstuk 2
De wijze waarop leden van het LEO en andere betrokken partijen het functioneren van het overleg ervaren	Hoofdstuk 3
Recente ontwikkelingen die van invloed zijn op de toekomstige koers van LEO.	Hoofdstuk 4
De status van de 31 aanbevelingen uit het advies *Opnieuw Verbonden*	Hoofdstuk 5

2 | Wettelijke conformiteit COVM functie LEO

2.1 Wettelijke COVM functie

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, 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.

2.2 Bevindingen rapportage AEF

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. Tabel 1 van 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 (tabel 2).

Tabel 2: 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 geluidhinder (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 en tabel 2 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.

2.3 Reactie commandant vliegbasis

Tijdens de BMC-interviews 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.

H3 | Perspectieven deelnemers LEO

3.1 Wat is het LEO?

Het LEO fungeert voor alle deelnemers in de eerste plaats als een breed overleg- en netwerktafel, waarin alle betrokken partijen periodiek samenkomen om te spreken over – en waar mogelijk samen te werken aan – de toekomst van Eindhoven Airport, 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, 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 gezamenlijke inbreng van alle vertegenwoordigde belanghebbenden weerspiegelen.

3.2 Waardering voor het Pieter van Geel traject

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 de meeste betrokkenen is het rapport *Opnieuw Verbonden* meer dan een adviesdocument; het vormt een gezamenlijk referentiepunt en symboliseert het gedeelde begin van nieuwe verhoudingen tussen de partijen, evenals een pas op de plaats ten aanzien van ongebreidelde groei van vliegtuigbewegingen. Het wordt vaak spontaan genoemd in interviews 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 die 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 naar een gerichte inzet op het verminderen van overlast. Daarnaast bracht het structuur en bood het een heldere koers. 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.

3.3 Trots en waardering voor het LEO

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:

- 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.”*
- 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".*
- 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.
- 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.
- Waarde voor bewonersvertegenwoordigers: Voor omwonenden vormt het LEO 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.

3.4 Eerste kritische kanttekeningen ten aanzien van het LEO

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

Tegengestelde belangen als basis
Het LEO wordt sterk bepaald door grote en vaak conflicterende individuele belangen. De fundamentele tegenstellingen, zoals tussen omwonenden en milieuorganisatie die hinder en vluchten willen verminderen en de luchthaven/luchtvaartmaatschappijen die groei willen verdienen, overschaduwen de oorspronkelijke gezamenlijke ambitie. Het LEO wordt soms meer gezien als een overlegtafel voor tegengestelde belangen ("belangentafel") of als een "belangentegenstelling", dan als een platform met daadwerkelijk gedeelde ambitie en doelstellingen.

Gebrek aan beslissingsbevoegdheid en gevoel weinig invloed te hebben
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, en de luchthaven. Het LEO wordt in dit verband regelmatig omschreven als "tandloos", en er wordt getwijfeld of het op een effectieve manier bijdraagt aan (beleids)veranderingen.

Omwonendenvertegenwoordigers 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. Sommige 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.

Onderwerpen in relatie tot overlast domineren de agenda
De agenda van het LEO wordt volgens sommige partijen vaak gedomineerd door onderwerpen rondom overlast (geluid, luchtkwaliteit), waardoor het LEO volgens hun wordt gezien als voornamelijk een "Eindhoven Overlast Overleg". Zakelijke belanghebbenden die minder direct met overlast te maken hebben (zoals Brainport, VNO-NCW, Eindhoven 365) zijn minder aanwezig, actief, of voelen zich minder vertegenwoordigd in het LEO.

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.

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 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.

3.5 Motivatie: waarom werken we samen?

Een essentieel uitgangspunt voor effectieve samenwerking binnen het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) is een gedeeld begrip van het 'waarom': wat verbindt de partijen, wat is de gezamenlijke ambitie, en welke doelen worden nagestreefd?

Gemeenschappelijke ambitie en doelstellingen: speerputen Van Geel
In theorie wordt het advies van Van Geel en de horizon richting 2030 door de meeste deelnemers gezien als 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.

Hoewel er een formele basis ligt in het Van Geel advies en er een gezamenlijk belang is in contact, overleg, het uitwisselen van informatie, en het voorkomen van (juridische) conflicten, is er beperkt sprake van een diepgewortelde, breed gedragen gezamenlijke ambitie en doelstellingen binnen het LEO. Fundamenteel 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.

De fundamentele belangentegenstelling draait onder meer om het spanningsveld tussen economische groei van de luchthaven (uitgedrukt in aantal vliegbewegingen) en de bescherming van de leefomgeving, waaronder het beperken van hinder voor omwonenden en schade aan de natuur.

Aan de ene kant staan partijen zoals de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen, de Ministeries van I&W en Defensie, die gericht zijn op economische ontwikkeling, behoud van bereikbaarheid en infrastructuur, uitbreiding en ruimte voor defensie. Zij streven naar het verdienen van groei in aantal vliegtuigbewegingen door innovatie, ruime openingstijden en een toekomstbestendige luchthaven. Aan de andere kant staan omwonenden en

milieuorganisaties, die zich inzetten voor het beperken van geluidsoverlast, luchtvervuiling en aantasting van de leefomgeving. Zij maken zich zorgen over gezondheid, natuur en de kwaliteit van wonen in de regio. Binnen deze groep zijn er ook stemmen die pleiten voor een substantiële krimp van de luchthavenactiviteiten, omdat men vindt dat de luchthaven nu al te groot is en niet en niet in lijn ligt met een duurzame, gezonde leefomgeving en de maatschappelijke opgaven in de regio.

Deze tegenstelling manifesteert zich in discussies over onder meer het aantal vliegbewegingen aan de randen van de dag, de openingstijden van de luchthaven (op zondag), het nieuwe sturingsmodel voor geluid en de vraag naar de meerwaarde van de luchthaven 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.

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

Tabel 2 geeft een overzicht van de mate van realisatie en voortgang van de belangrijkste doelstellingen zoals vastgesteld binnen het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de status van de 31 aanbevelingen, plus schrijnende gevallen, van Van Geel. Op basis van interviews en beschikbare documenten is per doelgebied weergegeven hoe de betrokken partijen de voortgang ervaren, welke concrete resultaten zijn behaald, en welke uitdagingen spelen.

Tabel 3: Voortgang op de 5 doelstellingen van het LEO

Doelstelling	**Bevindingen en voortgang**
1. Actief sturen op minder geluidbelasting	Op dit doel is volgens de meeste respondenten de meeste voortgang geboekt, naast Vertrouwen vanuit de omgeving. De werkgroep functioneert volgens hen tot op heden ook het meest effectief. Voorbeeldsuccessen die zijn genoemd: • Implementatie van startprocedure NADP1; • Vluchten na 23:00 uur zijn beperkt; • Vlootvernieuwing draagt bij aan stillere vliegtuigen; • Geluidscontouren worden kleiner; • Optimalisatie van vliegroutes; • Regionaal Informatie Centrum (RIEC) voor klachten is opgezet; • Geluidsmeetnet is geïnstalleerd. • Aanpak van schrijnende gevallen, inclusief uitkoop en isolatie.

Tabel 3: Voortgang op de 5 doelstellingen van het LEO	
2. Structureel bijdragen aan de klimaatdoelstellingen	Werkgroep klimaat wordt als "zieltogend" ervaren met beperkte resultaten en invloed; • Initiatieven zoals onderzoek biobrandstoffen, lobbyen voor vliegtaks en compensatieprojecten leverden geen concrete resultaten op; • Klimaatfonds is niet gerealiseerd. • Vlootvernieuwing levert enige voortgang, maar structurele verbeteringen blijven nog achter. • Overweging tot samenvoeging met werkgroep Gezondheid.
3. Actief sturen op verbetering van de luchtkwaliteit	Binnen het LEO is er een beperkte focus op deze doelstelling. Enkele initiatieven die wel zijn ondernomen: • Oprichting regionaal meetnet voor luchtkwaliteit. • Onderzoek ultrafijnstof en -blootstelling. • GGD-onderzoek naar gezondheid en luchtkwaliteit is gaande. • Overweging tot samenvoeging met werkgroep Gezondheid.
4. Meerwaarde voor de regio	Dit doel wordt door velen als minimaal tot niet gerealiseerd gezien: • De werkgroep wordt beschreven als 'voor de bühne'; LEO worstelt met invulling. • Voortgang vooral via initiatieven van Eindhoven Airport: open dagen, innovatie, cultuur, sociaal, fonds. • Focus van de luchthaven ligt volgens sommige deelnemers te veel op toerisme/vakantievluchten in plaats van zakelijk reizen of economische groei. • Relevantie wordt betwijfeld door Brainport Development. • Advies om Eindhoven Airport PR voor regio te laten doen is niet overgenomen. • Sommigen vinden het doel onzinnig en pleiten voor nationaal perspectief.
5. Vertrouwen vanuit de omgeving	Voortgang op deze doelstelling wordt wisselend ervaren. Positief voor het vertrouwen:

Tabel 3: Voortgang op de 5 doelstellingen van het LEO	
	• Voortgezet overleg en voorkomen van escalaties dragen bij aan vertrouwen. • Goede persoonlijke contacten door het LEO versterken vertrouwen. • Concrete resultaten en acties (bijv: schrijnende gevallen, isolatie) ondersteunen vertrouwen. Schadelijk voor het vertrouwen: • Vertraging MER en Luchthavenbesluit ondermijnt vertrouwen in ministeries I&W en Defensie. Dit wordt door omwonenden geïnterpreteerd als strategisch gedrag, bedoeld om uiteindelijk besluiten te nemen die de belangen van de luchtvaartsector bevoordelen, ten koste van die van omwonenden. • Luchthaven sorteert voor op groei door uitbreiding van de terminal. • Onvoldoende communicatie over successen schaadt mogelijk vertrouwen en motivatie in de achterban.

3.7 Interacties: hoe werken we samen (zacht/cultuur)?

Binnen dit evaluatiethema hebben we de betrokken partijen gevraagd hoe zij de verschillende functies van het LEO ervaren, evenals het functioneren van de vergaderingen en werkgroepen.

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).

Hieronder geven we per functie aan hoe die volgens de geïnterviewden wordt ingevuld.

1. Communicatie:

- 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.

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 en 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-milieu verhaal").

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 Eindhoven 365 worden gezien als vertegenwoordigers van de regionale meerwaarde, blijkt hun betrokkenheid in het LEO tot nu toe beperkt.
- 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 zijn onder andere het meetnet, de stijgingsprocedure, 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 op 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 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.

Het functioneren van de 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 is 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.

De tevredenheid van deelnemers over hun eigen rol binnen het LEO varieert sterk. Sommige deelnemers ervaren dat zij hun rol goed kunnen vervullen en voldoende invloed hebben, terwijl anderen – met name vertegenwoordigers van omwonenden – het LEO zien "afglijden" en ervaren als een "rituele dans" waarbij vooraf ingenomen standpunten domineren. Ook ervaren ze dat hun bijdrage weinig verandert aan de uitkomsten, ondanks hun betrokkenheid en inzet. Tegelijkertijd geven partijen zoals de randgemeenten aan dat zij, door hun inhoudelijke voorbereiding en dossierkennis, juist goed kunnen bijdragen aan het proces.

Het functioneren van de werkgroepen
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. Er is sprake van een diffuse positionering met onduidelijke opdracht, wat ertoe leidt dat werkgroepen onvoldoende richting en samenhang kennen.

De werkgroepen functioneren bovendien grotendeels los van elkaar, met beperkte afstemming of onderlinge koppeling van input. Daardoor blijven belangrijke thema's versnipperd en domineren detailonderwerpen de agenda. Deze versnippering draagt bij aan een als traag en stroperig ervaren proces, met lange doorlooptijden voor dossiers. Een andere belemmerende factor betreft de ondersteuning en coördinatie. Ambtelijke ondersteuning wordt breed gezien als bepalend voor het succes van een werkgroep, maar blijkt in de praktijk vaak onvoldoende aanwezig. 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 daarom als een verplichting ('corvee') in plaats van een constructieve bijdrage aan het geheel.

Wat betreft de besluitvorming binnen de werkgroepen 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.

Specifieke observaties per werkgroep:

- Werkgroep Geluid functioneert relatief goed en levert duidelijke rapportages. Wel wordt opgemerkt dat de huidige voorzitter de rol van de werkgroep oprekt, waarbij sommige partijen (met name omwonenden en regionale overheden) zwaarder meewegen, wat volgens anderen de effectiviteit belemmert;
- Werkgroep Klimaat en Luchtkwaliteit heeft een beperkte rol, mede door de mondiale schaal van het onderwerp en de geringe effectiviteit van de besproken maatregelen. Deze werkgroepen komen minder bijeen. Er is daarom een voorstel om deze te fuseren met de werkgroep Gezondheid, om zo te komen tot een bredere werkgroep 'verduurzaming inclusief gezondheid';
- Adviesgroep Meerwaarde voor de regio wordt expliciet genoemd als minst effectief. De opbrengsten zijn marginaal tot nihil en de functie wordt door velen als niet-werkend beschouwd.

Uit de interviews met deelnemers aan het LEO komt een aantal suggesties en verbetervoorstellen naar voren met betrekking tot het functioneren van het overleg en de werkgroepen:

- Versterk coördinatie en ondersteuning: Meerdere geïnterviewden geven aan dat werkgroepvoorzitters – vaak wethouders of ambtenaren – deze rol 'erbij' doen en hierin onvoldoende ondersteund worden. Er is behoefte aan versterking van de ambtelijke en inhoudelijke ondersteuning, en aan meer duidelijkheid over de rol en verantwoordelijkheid van de voorzitters;
- Verbeter samenhang en integraliteit: Verschillende respondenten signaleren een gebrek aan afstemming tussen de werkgroepen. Er wordt voorgesteld om de onderlinge samenhang te verbeteren, en waar mogelijk inhoudelijk verwante werkgroepen samen te voegen om overlap te voorkomen en effectiviteit te vergroten;
- Breng centrale thema's naar het LEO-overleg: Volgens meerdere deelnemers blijven grote, integrale thema's nu te veel in afzonderlijke werkgroepen hangen. Er wordt gesuggereerd om dergelijke onderwerpen – bijvoorbeeld rondom geluid, klimaat en gezondheid – direct in het LEO-overleg te behandelen om versnippering en vertraging te voorkomen;
- Zorg voor voldoende middelen: Met name bewonersvertegenwoordigers geven aan dat zij ondersteuning missen voor hun voorbereiding en deelname. Er wordt gepleit voor het beschikbaar stellen van middelen, zoals onderzoeksgelden en secretariële ondersteuning, om een gelijkwaardigere positie te creëren in het overleg;

- Verbeter samenwerking met bevoegde gezagen: In meerdere gesprekken wordt de samenwerking met Defensie en I&W als moeizaam omschreven. Er is behoefte aan een actievere, opener en constructievere opstelling van deze partijen, evenals aan een versnelling van besluitvormingsprocessen;
- Positioneer de werkgroepen duidelijker: Enkele respondenten benoemen dat het onduidelijk is wat precies de rol, status en opdracht van de werkgroepen is. Er wordt geopperd om dit formeel vast te leggen, bijvoorbeeld via een instellingsbesluit of heldere taakomschrijving;
- Stimuleer vernieuwing in deelname: Om het functioneren van werkgroepen te versterken, wordt voorgesteld om 'nieuw bloed' aan te trekken binnen de vertegenwoordiging van bewoners, en om het toevoegen van een bestuurder aan de werkgroepen te overwegen;
- Erken en benut inbreng beter: Verschillende deelnemers geven aan dat zij niet altijd terugzien wat er met hun inbreng gebeurt. Er is behoefte aan meer erkenning van de expertise binnen de werkgroepen en transparantie over hoe bijdragen worden meegenomen in verdere besluitvorming.

3.8 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, evenals de thematiek van de werkgroepen.

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. 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.

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. 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 ongevraagd advies uitbrengt aan de staatssecretaris/minister en bevoegde gezagen.

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 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 1500 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 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 partijen 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 is als aandachtspunt genoemd tijdens de interviews. , maar wordt niet als problematisch ervaren behalve een enkeling die een dominante stempel drukt op de vergaderingen.

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.
- 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.

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 "wandelende 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 worden 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 om 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.
- Behoefte aan ander profiel: Er is een wens voor een duidelijker profiel van vertegenwoordigers, met kenmerken als:
    - Abstractie- 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;
- Behoefte 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.

4 | Toekomstige agenda LEO

Naast het voortzetten van de bestaande thema's uit het Van Geel advies, zal de toekomstige agenda van het LEO sterk beïnvloed worden door de dynamiek van regionale verstedelijkingsgroei, de complexe relatie met het Ministerie van Defensie, de vertragingen in formele besluitvormingstrajecten, en discussies over de reikwijdte, samenstelling en effectiviteit van het overlegorgaan zelf.

De groei van de Brainportregio (schaalsprong) en de impact op de ruimteclaims: De regio groeit en er is een grote behoefte aan woningbouw. Inwoners komen steeds dichter bij de luchthaven te wonen. Gemeenten zijn beperkt in woningbouwuitbreidingen binnen de hinderzones. Deze schaalsprong en de verdichting van de regio zullen impact hebben op de luchthaven, en de vraag naar vliegbewegingen zal waarschijnlijk toenemen. Er ontstaat een conflict tussen de behoefte aan woningen en de beperkingen door geluidsnormen en de effecten van de luchthaven. De vraag of het vliegveld moet meegroeien met de regio, of dat er een limiet moet komen ("slot op Eindhoven Airport"), wordt een belangrijke kwestie voor het LEO voor de komende 10 tot 15 jaar. Deze belangrijke vraagstukken blijven tot op heden onderbelicht in het LEO.

De rol en activiteiten van defensie: Defensie wordt een steeds groter onderwerp dat meer aandacht vraagt, mede door recente geopolitieke ontwikkelingen. De COVM-functie (Consultatiegroep Overleg Militair Luchtvaartterrein) zou breder moeten gaan over alle milieuthema's, maar richt zich in de Eindhovense context hoofdzakelijk op geluid. De civiele inhoud staat vaak centraal in de agenda van het LEO, waardoor de COVM-aspecten, zoals de impact van de baanrenovatie of de combinatie van militaire en civiele functies, niet volledig tot hun recht komen of aan de orde komen. Er is behoefte om Defensie actiever te betrekken en meer transparantie te krijgen over wat er gebeurt en waarom.

De vertraging van het Luchthavenbesluit en MER: De vertraging bij het komen tot een Luchthavenbesluit, mede door problemen met het MER (Milieueffectrapportage), specifiek gerelateerd aan stikstof, leidt tot een "stand still situatie" waarbij technische discussies herhaald worden en de focus binnen het LEO te veel op geluid blijft liggen. De vertraging ondermijnt het onderlinge vertrouwen van deelnemers, voornamelijk omwonenden, ten opzichte van het bevoegd gezag (I&W en Defensie). De vertrouwensbasis die tijdens het Van Geel traject was opgebouwd, wordt wankel. Dit leidt ertoe dat omwonenden frustratie ervaren, en feller reageren, wat bijdraagt aan een negatieve sfeer binnen het LEO.

Duidelijkheid over mandaat en rol: Er bestaat onduidelijkheid over het mandaat van het LEO – of preciezer: er leven uiteenlopende opvattingen over de mate van invloed die het LEO zou moeten hebben. Formeel is het LEO ingericht als overlegplatform met een communicatieve, informerende, participatieve en adviserende rol. De uiteindelijke besluiten worden echter genomen door het bevoegd gezag, buiten het LEO om.

Tegelijkertijd leeft bij verschillende partijen de wens om via het LEO meer invloed uit te kunnen oefenen op die besluitvorming. De omvang, samenstelling en werkwijze van het

overleg wekken bij sommige deelnemers ook de indruk dat het LEO meer is dan een adviesorgaan, en dat er sprake is van daadwerkelijke inspraak. Dit leidt tot verwarring over de positie en rol van het overleg.

Om het toekomstig functioneren van het LEO te versterken is heldere afbakening van het mandaat en de verwachtingen essentieel. Duidelijkheid hierover helpt om de rol van het LEO richting alle betrokkenen eenduidig te positioneren en voorkomt verkeerde verwachtingen over invloed en zeggenschap.

Sturingsmodel geluid: Het nieuwe sturingsmodel behelst een mogelijke verschuiving van een limiet op het aantal vliegtuigbewegingen (een 'cap') naar een systeem waarbij primair gestuurd wordt op basis van geluidsbelasting. In combinatie met een beoogde vlootvernieuwing van xx%, wordt verwacht dat dit model ruimte kan bieden voor groei in het aantal vliegbewegingen, bij een verdere vermindingering van de geluidbelasting dan de norm zoals opgenomen in het rapport van Van Geel. De inzet van schone en stillere vliegtuigen door de luchtvaartsector wordt op die manier beloond.

Binnen het LEO is het nieuwe sturingsmodel en mogelijke groei van het aantal vliegbewegingen echter een gevoelig en controversieel onderwerp. Met name omwonenden plaatsen vraagtekens bij de onderliggende aannames, data en berekeningsmethoden van het model ("de appendices"). Sommige respondenten geven aan dat zij het vertrouwen in het model kwijt zijn en twijfelen aan de juistheid van de berekeningen. Daarnaast bestaat twijfel over de vraag of de beoogde geluidsreductie als gevolg van vlootvernieuwing in de praktijk daadwerkelijk hoorbaar en merkbaar zal zijn: *"zijn de vliegtuigen daadwerkelijk stiller in de praktijk?"* Daarnaast wordt gesteld dat geluidsmetingen betrouwbaarder zijn dan het (uitsluitend) vertrouwen op rekenmodellen.

Het vertrouwen binnen het LEO wordt geschaad door aanhoudende twijfel over de uitgangspunten, transparantie en betrouwbaarheid van de rekenmodellen die als basis dienen voor het sturingsmodel. Daarbij speelt ook mee dat er, volgens meerdere geïnterviewden, binnen de regio én onder de aandeelhouders (provincie en gemeente Eindhoven) geen breed draagvlak bestaat voor groei van het aantal vliegbewegingen.

Sommige partijen stellen hardop de vraag op of de juridische weg uiteindelijk niet meer oplevert dan deelname aan het LEO. De recente rechterlijke uitspraak over de natuurvergunning van Schiphol kan, gevoed door het gevoel van afnemende betekenis van het LEO, de animo voor de 'juridische route' verder versterken.

We constateren een duidelijke behoefte aan het creëren van een gedeelde en gedragen kennisbasis voor het sturingsmodel. Dit vraagt om nieuwe afspraken over de fundamenten van het model, de wijze van sturing (geluid, vliegtuigbewegingen of een combinatie), en over de randvoorwaarden rond eventueel groeipotentieel. De discussie over het sturingsmodel en het daarmee samenhangende wantrouwen wordt door veel betrokkenen gezien als een van de centrale uitdagingen voor het functioneren van het LEO.

5 | Status 31 aanbevelingen adviesrapport Van Geel

Voor deze evaluatie is de status van de 31 aanbevelingen uit het rapport van Van Geel (2019) geïnventariseerd op basis van bevindingen uit de deskressearch 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 voortgang 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, tijdspaden of meetbaarheid 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.
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 23.00 uur.	✅Afgerond Deze maatregel is van kracht sinds oktober 2020. Aanvullend is vanaf de medegebruikersvergunning in 2002 het aantal landingen dat vertraagd mag

	binnenkomen na 23.30 aangescherpt. Tussen 23.30 en 00.00 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.
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 genomen kunnen worden (bijv. het moment van uitklappen landingsgestel).
Uitrol van een Regionaal Meetnet voor luchtkwaliteit en geluid in Zuidoost-Brabant. Zorg voor goede afstemming met de Nationale Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid	✅Afgerond Geimplementeerd per 1 januari 2025.

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	🟠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 er geen werkelijke verbinding is tussen de

technieken zoals direct air capture van CO2 en elektrisch vervoer.	luchthaven en high-tech clusters in de regio. Ze beschouwen de luchthaven primair als een toeristische luchthaven, met te veel vakantievluchten en te weinig economisch relevante vluchten. Brainport Development geeft aan dat het de toegevoegde waarde van de luchthaven voor high tech niet kan onderbouwen.
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.
Stimuleer vlootvernieuwing en inzet van de nieuwste en schoonste vliegtuigen via tariefdifferentiatie in de lucht-havengelden.	✅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 avonduren.
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.
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 hinderbeperking worden verzameld en verder uitgewerkt.
Benut de nationale tickettaks (deels) voor gebruik van duurzame brandstoffen.	❌niet behaald Er is door het LEO gelobbyd richting Den Haag, maar dit heeft (vooralsnog) geen resultaat opgeleverd
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.
Haal winst uit de bebouwde omgeving door slim om te gaan met het planten van gewassen en groen creëer je mogelijkheden voor het invangen 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.
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 het PAS buiten werking gesteld als toestemmingsbasis, en structurele stikstofruimte ontbreekt.
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 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 n 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.
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 echter dat er geen sterke verbinding bestaat tussen de luchthaven en de high-tech clusters in de regio. Volgens hen functioneert de luchthaven vooral als een toeristische hub, met een overaanbod aan vakantievluchten en een tekort aan economisch relevante bestemmingen. Brainport geeft aan de toegevoegde waarde van de luchthaven voor de high-tech sector niet te kunnen onderbouwen.
Zet de transitie in gang naar een	❌niet behaald

bestemmingennetwerk 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 bestemmingennetwerk kan worden gegeven.	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.
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.
Onderzoek de mogelijkheid voor een Regiofonds (om carriers te 'verleiden' om Eindhoven op te nemen als bestemming).	Niet beoordeeld Het concept van het regiofonds is niet teruggevonden in de documenten die tijdens de deskresearch zijn bekeken.
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%.
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.
Vertrouwen vanuit de omgeving	
Benoem in overleg met de Stuurgroep een kwartiermaker die de Permanente structuur zo snel mogelijk opricht.	✅Afgerond
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 onafhanke-lijke voorzitter en secretariaat.	✅Afgerond
Spreek met elkaar in de Permanente structuur af aan welke randvoorwaarden het proces moet voldoen voor het ontwerp van een vliegroute.	✅Afgerond In 2024 is een procedurevoorstel voor het omgaan met burgerinitiatieven voor 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.	✅Afgerond 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 concreet uitgevoerd.

BMC

Databankweg 26D
3821 AL Amersfoort

Postbus 490
3800 AL Amersfoort

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

KvK BMC Advies 32078667
IBAN NL91ABNA0504035754
BTW NL80.86.63.598 B.01

Colofon

6 juni 2025

Classificatie : Vertrouwelijk

Namen adviseurs :
- Marco Kerstens
- Charlotte Nauta
- Pedram Soltani

Projectnummer : PO051332

Kijk voor meer info op onze website: bmc.nl