Adviesrapport
Luchthaven Eindhoven Overleg

In opdracht van Stuurgroep Eindhoven Airport 2020-2030

juni 2020

drs. Peter Rademaker en Robert Claassen
Kwartiermakers

Inhoudsopgave

Voorwoord van de kwartiermakers 3

1. Aanleiding 4
   - 1.1 Uitgangspunten 4
   - 1.2 Verantwoording en aanpak 5
   - 1.3 Historisch overzicht overlegstructuren 6
   - 1.4 Overlegstructuren Eindhoven Airport, huidige situatie 6
   - Infographic; Overlegstructuren Eindhoven Airport, huidige situatie 7

2. Onderzoek, gesprekken en kernwaardensessies 9

3. Doelen en bedoeling van het Luchthaven Eindhoven Overleg 10
   - 3.1 Gedeeld vertrouwen 10
   - 3.2 Vijf speerpunten centraal 10
   - 3.3 Opbouwen van expertise 10
   - 3.4 Toon en taalgebruik en (online) communicatie 11

4. Governance-structuur Luchthaven Eindhoven Overleg 12
   - 4.1 Samenvatting structuur en overleg 12
   - 4.2 Kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport 13
   - 4.3 Kamer COVM Eindhoven 13
   - 4.4 Relatie tussen beide kamers 13
   - 4.5 Onafhankelijke voorzitter 13
   - 4.6 Secretarissen 14
   - 4.7 Compacte werkorganisatie 14
   - 4.8 Werkgroepen rondom thema's 14
   - 4.9 Financiële middelen 15
   - 4.10 Thema's bij opstart van het LEO 15
   - Speerpunten uit het rapport Opnieuw Verbonden 15
   - Klachten en meldingen 15
   - Leefbaarheidsfonds en bijzondere regelingen 15
   - Infographic; Governance-structuur Luchthaven Eindhoven Overleg 17

Bijlage 1 Infographic; VAMO-model 18
Toelichting bij het VAMO-model 19
Bijlage 2 Samenstelling leden huidige Challenge groep 20
Bijlage 3 Overzicht van geïnterviewde organisaties/personen 21
Bijlage 4 Verklaringen van afkortingen 22

Voorwoord van de kwartiermakers

Met veel plezier delen wij als kwartiermakers in dit adviesrapport onze aanbevelingen voor de opzet en inrichting van een nieuwe, permanente overleg- en participatiestructuur rondom Eindhoven Airport en vliegbasis Eindhoven, hierbij voortbouwend op het advies van Pieter van Geel in zijn rapport "Opnieuw Verbonden."

De afgelopen maanden hebben wij dankbaar gebruik gemaakt van de inzet, tijd, expertise en betrokkenheid van alle partijen die ons hebben gevoed, inzichten hebben gegeven en ons hebben laten delen in hun (on)mogelijkheden, wensen en ambities met betrekking tot deze nieuwe overleg- en participatiestructuur.

Tegelijkertijd hebben wij, gaandeweg dit proces, een tweetal zaken opgemerkt. Enerzijds: de buitengewone complexiteit van de materie waarover overleg tussen Eindhoven Airport en haar omgeving plaatsvindt en anderzijds de eisen die dit stelt aan transparantie van communicatie en het delen van voor iedereen begrijpelijke en navolgbare feiten en informatie. Nu, en straks ook in de nieuwe overleg- en participatiestructuur.

We hebben evenwel geconstateerd dat er bij alle gesproken partijen veel behoefte, bereidwilligheid en positieve energie is om de nieuwe overleg- en participatiestructuur tot een succes te maken. We hebben getracht in dit adviesrapport zo goed en zo evenwichtig mogelijk recht te doen aan alle nieuw verkregen input om een voorstel te doen voor een overleg- en participatiestructuur waarmee een onafhankelijke voorzitter en secretarissen, eventueel ondersteund door een compacte, *lean and mean* werkorganisatie, zo spoedig mogelijk voortvarend *aan de slag* kunnen gaan. Om, in nauwe samenwerking met alle bestaande én nieuwe partijen die tot op heden nog niet (of slechts in beperkte mate) betrokken waren, de energie op te pakken die deze Brabantse regio kenmerkt en samen tot bredere gespreksthema's en oplossingen te komen die Luchthaven Eindhoven stevig verankeren in onze regionale samenleving.

Omdat we zorgvuldig voortbouwen op het rapport "Opnieuw Verbonden" van Pieter van Geel, sluiten wij ons aan bij zijn observatie dat innovatie in de luchtvaartsector nodig is; ondanks soms beperkende invloeden van de huidige regelgeving en wettelijke kaders. Binnen die regelgeving en kaders zijn alternatieve instrumenten nodig, experimenteerruimte en creativiteit. Dat vraagt om lef, innovatief denken en 'loslaten om te kunnen verbinden'. Ieder systeem en iedere structuur is zo goed als de mensen die ermee werken. Dat geldt in onverminderde mate voor de nieuwe overleg- en participatiestructuur rondom Luchthaven Eindhoven.

Ons advies is dan ook om voortvarend aan de slag te gaan en een inregelperiode van een jaar te nemen om zaken nader uit te werken (inzet werkorganisatie, Leefbaarheidsfonds, taken en samenwerking secretarissen, juridische structuur, overdracht van taken vanuit de Uitvoeringstafel en het VAMO-model met rollen en verantwoordelijkheden), te evalueren op basis van opgedane ervaringen onder leiding van de onafhankelijke voorzitter en zo nodig aan te passen.

Robert Claassen
Peter Rademaker
Geert Lonterman (toegevoegd organisatieadviseur)

Eindhoven, juni 2020

1. Aanleiding

Op 24 april 2019 bood Pieter van Geel zijn advies over de ontwikkeling van Eindhoven Airport 2020-2030, getiteld "Opnieuw Verbonden", aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan. Het advies van Van Geel kent vijf speerpunten, waaronder het speerpunt 'Vertrouwen vanuit de omgeving'. Binnen dit speerpunt adviseert Van Geel om te komen tot één overleg- en participatiestructuur voor overleg, dialoog, kennisdeling en betrouwbare informatie-uitwisseling over Eindhoven Airport, vliegbasis Eindhoven en haar omgeving in brede zin. Dit adviesrapport bevat adviezen en aanbevelingen voor de uitwerking van deze nieuwe overleg- en participatiestructuur.

Van Geels pleidooi voor een goede, permanente overleg- en participatiestructuur wordt breed door de regio gedeeld en in de kabinetsreactie van 6 september 2019 overgenomen. De Stuurgroep Eindhoven Airport vraagt daarom in november 2019 aan de opstellers van dit adviesrapport, Robert Claassen en Peter Rademaker, om als kwartiermakers een advies uit te brengen over de opzet en invulling van een nieuwe, permanente overleg- en participatiestructuur met de volgende opdracht:

"Van de kwartiermaker wordt gevraagd om in een creatief proces met alle relevante stakeholders een opzet van de permanente overleg- en participatiestructuur uit te werken en voorbereidingen te treffen voor het opzetten van de structuur en voor de invulling van de functie van de onafhankelijke voorzitter en secretariaat, daarbij rekening houdend met de mogelijke overgang van activiteiten vanuit de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport." (Citaat opdrachtverlening kwartiermakers).

1.1 Uitgangspunten

Het advies van Pieter van Geel vormt het kader voor de opdracht om tot een permanente overleg- en participatiestructuur te komen, maar het kader biedt voldoende bewegingsvrijheid om, op basis van een creatief traject met alle stakeholders, hiervan af te wijken in het advies mochten nieuwe inzichten of wensen van stakeholders daartoe aanleiding geven. De uitgangspunten en de functies van de nieuwe permanente overleg- en participatiestructuur, zoals geadviseerd door Van Geel, blijven evenwel leidend voor het advies:

Uitgangspunten voor de nieuwe permanente overleg- en participatiestructuur:

- De overleg- en participatiestructuur komt niet in de plaats van de formele wettelijke structuren (zoals de COVM) met daarbij behorende wettelijke bevoegdheden/besluitvormingsprocessen;
- Ontwikkel één permanente structuur voor Eindhoven Airport en Vliegbasis Eindhoven;
- Transparantie en onafhankelijkheid worden geborgd;
- Vooraf duidelijkheid over rollen en verantwoordelijkheden (zie het VAMO-model in de Bijlage van dit conceptrapport).

Mogelijke functies van de nieuwe permanente overleg- en participatiestructuur:

1. Eenduidige, onafhankelijke informatievoorziening naar de omgeving;
2. Versterking van de expertise van omwonenden;
3. Monitoren van de voortgangen van alle relevante afspraken en wettelijke kaders;
4. Adviseren over alle relevante operationele zaken die de afspraken raken, zoals baanpreferentie, routes, bestemmingenpakket;
5. Besluiten over de inzet van het bestaande Leefbaarheidsfonds;
6. Besluiten over de toepassing van bijzondere regelingen zoals geld voor uitkoop en bovenwettelijke isolatie (schrijnende gevallen);
7. Behandeling van klachten en vragen;
8. Advisering over voorgenomen aanpassingen beleid.

De bedoeling is om, op basis van deze functies en uitgangspunten, te komen tot een breed gedragen voorstel voor de permanente overleg- en participatiestructuur.

1.2 Verantwoording en aanpak

Het formuleren van een 'breed gedragen advies' over de opzet en invulling van een structuur voor overleg en participatie rond Luchthaven Eindhoven, is voor ons als kwartiermakers (met een achtergrond in strategie en communicatie) een buitengewoon boeiende en ook uitdagende opdracht. Daar zijn twee redenen voor, die wij graag opnemen in deze verantwoording van onze aanpak en ons advies.

In de eerste plaats, het onderwerp (in brede zin) van communicatie, overleg en de dialoog: de toekomst van de luchtvaart.

De vraag naar luchtvaart in Nederland blijft nog steeds toenemen en veel mensen hebben gemak van een vliegveld-naast-de-deur zoals Eindhoven Airport dat is. Maar tegelijkertijd, en tegengesteld aan deze vraag, wordt vanuit alle hoeken van diezelfde samenleving de roep om een schonere, meer op duurzaamheid, innovatie en kwaliteit gerichte luchtvaartsector steeds sterker. Een luchtvaartsector die, net als iedere vervoerssector, maatschappelijk aanspreekbaar en aanvaardbaar is. Zoals Pieter van Geel stelt in zijn rapport: groei van de luchtvaartsector is niet langer per definitie het uitgangspunt. Niet maatschappelijk, en niet politiek.

De toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport kan dan ook niet los worden gezien van deze huidige maatschappelijke en politieke context. En de veelheid aan opvattingen, standpunten en emoties die hierin bij alle betrokken partijen een rol spelen.

In de tweede plaats, het faciliteren van een constructieve dialoog over Eindhoven Airport en haar omgeving.

De sterke roep vanuit politiek en samenleving om meer kwaliteit in de luchtvaart vertaalt zich, mede gezien het publieke karakter van een luchthaven, in de wens om burgers, bedrijven en overheden beter en nadrukkelijker te betrekken bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart. Tegelijkertijd leeft er in 'de samenleving' (zo concludeert Pieter van Geel) sterk het gevoel dat, gezien het (inter)nationale karakter van de luchtvaart en de wettelijk vastgelegde bevoegdheden en verantwoordelijkheden, daar eigenlijk weinig of geen invloed op mogelijk is in de vorm van 'gelijkwaardig' overleg.

Onze uitdaging is om een gefundeerd beeld te schetsen van een toekomstige overleg- en participatiestructuur die deze gelijkwaardige dialoog, mede gegeven het feit dat individuele partijen ook een hun eigen belang kunnen en zullen hebben, op basis van een gedeeld belang juist wél mogelijk maakt. Een gezamenlijk wensbeeld; een zo goed mogelijke verwoording en verbeelding van wat nieuwe, moderne vormen van overleg zouden kunnen gaan betekenen voor onder meer de realisatie van de vijf speerpunten uit het advies van Pieter van Geel over Eindhoven Airport en voor de relatie tussen Luchthaven Eindhoven en haar omgeving: meer onderling begrip, gedeelde ambities en energie om samen te ontwikkelen aan een op kwaliteit en duurzaamheid gerichte toekomst van Luchthaven Eindhoven. Met een onderliggende organisatiestructuur die gelijkwaardige communicatie en dialoog faciliteert, onafhankelijkheid borgt en die voor alle betrokken partijen voorafgaand helderheid schept over wettelijk vastgelegde rollen en verantwoordelijkheden.

Binnen de bestaande raamwerken, zoeken wij naar een zo breed mogelijk gedragen advies voor de opzet en invulling van een permanente overleg- en participatiestructuur. Natuurlijk: iedere structuur en ieder 'systeem' is zo goed als de mensen die ermee werken. Vandaar dat wij in onze aanpak met gesprekken en een tweetal kernwaarden-sessies nadrukkelijk hebben gezocht naar 'de mensen' die straks het succes van het nieuwe overleg gaan bepalen. Om vanuit hun gezamenlijke wensen, verlangens en ambities te adviseren over een passende, onderliggende organisatiestructuur.

Voordat we de resultaten van onze aanpak overgaan, volgt nu eerst een 'historisch overzicht' van de overlegstructuren rondom Eindhoven Airport en vliegbasis Eindhoven met redenen om te komen tot een nieuwe, permanente overleg- en participatiestructuur.

1.3 Historisch overzicht overlegstructuren

Zowel uit het rapport "Opnieuw Verbonden" als uit de gesprekken en sessies die wij in het kader van deze opdracht hebben gevoerd, blijkt dat de huidige overlegstructuren ongeschikt zijn om de omgeving permanent te betrekken bij de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Het overleg vindt versnipperd plaats, partijen nemen in diverse gremia deel aan overleg, de informatievoorziening is niet gelijkwaardig en het is onduidelijk welke partijen met welke rol en bevoegdheid aan tafel zitten. Kortom, er ontbreekt een logische structuur, interne en externe samenhang en er ontbreekt een heldere identiteit.

Om inzichtelijk en beeldend te maken hoe de overlegstructuren rondom Eindhoven Airport zich de afgelopen 10 jaar hebben ontwikkeld, hebben wij een infographic met bijbehorende toelichting ontwikkeld die loopt van de oprichting van de Alderstafel in 2009 tot aan de oprichting van de nieuwe overleg- en participatiestructuur in 2020. Het overzicht maakt direct duidelijk waarom Pieter van Geel over de huidige overleg- en participatiestructuur zei: "We praten steeds dichter langs elkaar heen."

1.4 Overlegstructuren Eindhoven Airport, huidige situatie (Infographic op volgende pagina)

In februari 2009 is Hans Alders verzocht door de minister van Verkeer en Waterstaat onderzoek te doen naar het creëren van additionele luchthavencapaciteit op Eindhoven. Op vrijdag 6 maart 2009 heeft de start plaats gevonden van de Alderstafel Eindhoven. Aan die tafel zaten vertegenwoordigers uit diverse geledingen: van besturen tot omwonenden. In juni 2010 is het eindadvies gepresenteerd.

In juli 2015 heeft 01 **Hans Alders** zijn bevindingen van de evaluatie van de afspraken inzake Eindhoven Airport (fase 1) en het daaraan verbonden advies over de tweede fase van de ontwikkeling aangeboden aan de Tweede Kamer.

De 02 **Uitvoeringstafel Eindhoven Airport** voert het kabinetsstandpunt uit van 28 oktober 2015. Dit kabinetsstandpunt betreft een brief aan de Tweede Kamer en gaat over de evaluatie van de eerste fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport en het advies van Hans Alders over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot en met 2019 (de tweede fase).

De Uitvoeringstafel Eindhoven Airport is medio 2016 van start gegaan. De Uitvoeringstafel bestaat uit een Bestuurlijke Regiegroep en een werkgroep Monitoring van de Uitvoering. Binnen deze werkgroep worden de afspraken uit het kabinetsstandpunt vertaald naar onderzoek en uitvoering. De Uitvoeringstafel Eindhoven Airport rapporteert over de uitvoering van het kabinetsbesluit aan het bevoegde gezag, de 03 **Staatssecretaris van Defensie** en de 04 **Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)**. De opdracht loopt tot eind 2019 en is in 2020 voortgezet tot een moment dat een nieuwe overleg- en participatiestructuur operationeel zal zijn.

De Uitvoeringstafel kent één werkgroep: monitoring van de uitvoering. Voorzitter hiervan is Stef Luijten (wethouder gemeente Bergeijk). Pieter van Geel is voorzitter van de Uitvoeringstafel. De werkgroep draagt een Uitvoeringsagenda over aan de nieuwe overlegstructuur. Oorspronkelijk bestond er ook een werkgroep Innovatie. Deze werkgroep is gestopt vanwege onder meer een gebrek aan middelen.

Overlegstructuren Eindhoven Airport, huidige situatie

2009 | 2015 Evaluatie fase 01 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020

PERMANENTE OVERLEG-STRUCTUUR

02 Uitvoeringstafel Eindhoven Airport: Uitvoeren en monitoren van de afspraken voortkomend uit de Alderstafel

Regiegroep

- Pieter van Geel (Voorzitter)
- Gemeente Best
- Gemeente Eersel
- Gemeente Eindhoven
- Voorzitter werkgroep
- Ministerie van I&W
- Ministerie van Defensie
- Eindhoven Airport
- Gedeputeerde Noord-Brabant

Werkgroep monitoring van de uitvoering

- Stef Luijten, gemeente Bergeijk (Voorzitter)
- Ministerie van I&W
- Ministerie van Defensie
- Eindhoven Airport
- Gemeente Eersel
- Gemeente Eindhoven
- Gemeente Veldhoven
- Provincie Noord-Brabant

03 Ministerie van Defensie

04 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

01 Alderstafel Eindhoven

- Hans Alders (Voorzitter)
- Belangenbehartiging Omwonenden Welschap
- Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging
- Brabantse Milieufederatie
- Eindhoven Airport
- Gemeente Eindhoven
- Gemeente Veldhoven, namens omliggende gemeenten
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Provincie Noord-Brabant
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
- Schiphol Group
- Stichting Brainport

05 Stuurgroep doorontwikkeling Eindhoven Airport

- Directeur Luchtvaart I&W (Voorzitter)
- Ministerie van I&W
- Ministerie van Defensie
- Provincie Noord-Brabant
- Eindhoven Airport
- Gemeente Eindhoven
- Omliggende gemeenten vertegenwoordigd door gemeente Best en Eersel

06 Proefcasus Pieter van Geel 'Opnieuw Verbonden'

08 POS Kwartier-makers

- Actief sturen op minder geluidbelasting
- Structureel bijdragen aan klimaatdoelstelling
- Actief sturen op verbetering luchtkwaliteit
- Meerwaarde voor de regio bieden
- Meer vertrouwen van de omgeving

5 speerpunten

09 Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM)

- Provincie Noord-Brabant
- Ministerie van Defensie
- Ministerie van I&W (sinds 2017)
- Vliegbasis Eindhoven
- Milieuorganisaties
- Eindhoven Airport
- Gemeente Eindhoven
- Gemeente Best, Eersel, Oirschot, Veldhoven, Bladel
- Gemeente Son en Breugel (sinds 2019)

07 Challenge Groep

- Gemeente Eindhoven
- Gemeente Veldhoven
- Ministerie van I&W
- Provincie Noord-Brabant
- Ministerie van Defensie
- Eindhoven Airport
- Brainport Development
- VNO-NCW
- BOW
- BVM2
- Bewonersplatform Woensel Noord
- Dorpsraad Wintelre
- Dorpen Zuid
- GGD
- Eindhoven365
- Omliggende gemeenten
- Brabantse Milieu Federatie
- Luchtvaartmaatschappijen

- Onafhankelijke voorzitter
- 8 leden

10 Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven

11 Meldingenbureau

Eind 2017 is de 05 **Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019** tot stand gekomen na verzoek van de regio (gemeenten, provincie en luchthaven) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met als doel om tijdig het overleg te starten over de toekomst van Eindhoven Airport na 2019. De Stuurgroep wordt op ambtelijk niveau voorgezeten door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

In oktober 2018 is de 06 **proefcasus Eindhoven Airport** gestart **onder leiding van Pieter van Geel** om te komen tot een visie op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019. Tijdens de Proefcasus heeft Pieter van Geel de zogenoemde 07 **Challenge groep** opgericht met vertegenwoordigers van overheden, bewoners, bedrijfsleven en ngo's (niet gouvernementele organisaties). Deze groep vormde tijdens de Proefcasus een klankbord voor Pieter van Geel over het proces en de diverse onderzoeken die tijdens de Proefcasus zijn uitgevoerd. De Challenge groep komt nog steeds bijeen tot de nieuwe permanente overleg- en participatiestructuur er is.

In april 2019 presenteerde Pieter van Geel zijn eindadvies. Binnen het speerpunt 'Vertrouwen vanuit de omgeving' adviseerde Van Geel om een permanente overleg- en participatiestructuur op te zetten. In een reactie aan de minister heeft de regio aangegeven het advies van Pieter van Geel te ondersteunen. Op 6 september 2019 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Staatssecretaris van Defensie, zich achter het advies van Pieter van Geel geschaard.

Eind november 2019 heeft de Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019 08 **kwartiermakers Robert Claassen en Peter Rademaker** opdracht gegeven om een voorstel te doen voor de nieuwe, permanente overleg- en participatiestructuur.

09 **De Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM)** is een overleg- en adviescommissie van de minister van Defensie. De commissie is ingesteld op grond van de Wet luchtvaart en heeft twee belangrijke taken: overleg en voorlichting over milieu (doorgaans geluid) rondom de militaire luchthavens.

10 **Het Leefbaarheidsfonds**, ontstaan uit het Alders-advies en het daarop volgende kabinetsbesluit, is ondergebracht in een onafhankelijke stichting 'Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven'. De oprichting van het fonds en de stichting komt voort uit afspraken die zijn gemaakt tussen nationale en regionale overheden en Eindhoven Airport over de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven tot en met 2019.
Daarbij hoorde de oprichting van een Leefbaarheidsfonds om projecten en initiatieven die de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven bevorderen, financieel te steunen. De stichting heeft een bestuur met een onafhankelijke voorzitter en acht overige leden. Vier bestuursleden zijn benoemd op voordracht van de Commissie Overleg & Voorlichting Milieu Eindhoven om de omwonenden vanuit de regio te vertegenwoordigen. De overige vier bestuursleden zijn voorgedragen door de subsidieverstrekkende partijen: het Rijk, de gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport. Provincie Noord-Brabant (de vierde subsidievertrekkende partij) heeft ervoor gekozen haar recht van voordracht af te staan aan de omliggende gemeenten.

Meldingen van geluidhinder of overlast worden geregistreerd in een centraal systeem en vervolgens onderzocht door het 11 **meldingenbureau**. De kosten voor het meldingenbureau vallen onder de overheadkosten van de Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven en worden betaald door de financiers van het Leefbaarheidsfonds volgens een afgesproken verdeelsleutel. Deze overheadkosten gaan niet van de beschikbare gelden voor het Leefbaarheidsfonds af maar worden apart betaald. De rapportages worden onder verantwoordelijkheid van de commandant van de Vliegbasis Eindhoven verstrekt aan de COVM Eindhoven.

2. Onderzoek, gesprekken en kernwaardensessies

Ter voorbereiding op onze opdracht hebben wij onderzoek gedaan en gesprekken gevoerd met experts rondom Eindhoven Airport en vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport, vliegbasis Eindhoven en de ministeries van IenW en Defensie), met leden van de Stuurgroep Eindhoven Airport (waarin ook provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven en de omliggende gemeenten zijn vertegenwoordigd) en met vertegenwoordigers van partijen die deelnemen aan de huidige Challenge groep. Daarnaast hebben we met zowel de Stuurgroep als de Challenge groep een kernwaardensessie belegd.

Toen Pieter van Geel aan zijn opdracht begon (waaruit het advies voor een nieuwe overleg- en participatiestructuur voortvloeide), "was duidelijk dat er sprake was van een zekere mate van wantrouwen bij de omgeving. Omwonenden voelden zich niet gehoord en er was weinig vertrouwen in aangeleverde informatie vanuit Den Haag." Een belangrijk aspect van het werk van Van Geel was dan ook "het wegnemen van wantrouwen en gevoel van onbehagen." (Citaten uit rapport "Opnieuw Verbonden" van Pieter van Geel).

Uit alle gesprekken, en in het bijzonder uit de gesprekken met vertegenwoordigers van de omwonenden-organisaties, blijkt dat Pieter van Geel zijn opdracht ook in dat opzicht buitengewoon goed heeft vervuld, maar dat het effect van zijn benaderbare persoonlijkheid en zijn navolgbare manier van werken aan het wegebben is. Vertrouwen in de nieuwe permanente overleg- en participatiestructuur, zo is ons beeld, staat voor omwonenden van Luchthaven Eindhoven vrijwel gelijk aan vertrouwen in de persoon van de voorzitter. Wij hebben dan ook nog vóór afronding van dit adviesrapport aan de Stuurgroep Eindhoven Airport geadviseerd om, in overleg met de Challenge groep, de selectieprocedure te starten voor een nieuwe voorzitter.

Het doel van beide kernwaardensessies (met Stuurgroep en Challenge groep) was om een beter inzicht in en begrip te krijgen van de wensen, ambities en kijk op de potentie van de nieuwe overleg- en participatiestructuur en de mogelijke betekenis ervan (maatschappelijk, sociaal en economisch) voor de relatie tussen Eindhoven Airport en omgeving. Met als onderlegger de adviezen van Pieter van Geel voor wat betreft de functies en uitgangspunten van de nieuwe overleg- en participatiestructuur.

Op basis van beide sessies concluderen wij dat er bij zowel Stuurgroep als Challenge groep behoefte bestaat aan vernieuwende vormen van overleg en setting, in een open en gelijkwaardige dialoog, op basis van gelijkwaardige informatieposities, integrale informatievoorziening, met begrip voor ieders verantwoordelijkheden, (on)mogelijk-heden en dilemma's en met een gezamenlijke wens en ambitie om de onderlinge relaties te versterken. De basis hiervoor is altijd: voorafgaand helderheid over ieders rol en verantwoordelijkheid in het betreffende gesprek.

Tevens concluderen wij dat er een gezamenlijke behoefte is aan een duidelijke identiteit van de nieuwe overleg- en participatiestructuur (helderheid over betrokken partijen, verantwoordelijkheden en rol) en transparante, navolgbare werkprocessen. Naast 'goed voorzitterschap' is deze transparantie van wezenlijk belang voor het slagen van de nieuwe overleg- en participatiestructuur.

3. Doelen en bedoeling van het Luchthaven Eindhoven Overleg

Het voorafgaande leidt tot het volgende hoofdadvies voor de nieuwe, permanente overleg- en participatiestructuur met een nieuwe naam: Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). LEO is een breed overlegplatform en een netwerk voor iedereen in de (Brainport) regio die betrokken wil zijn en blijven en wil meedenken, meedoen en meepraten over het gebruik van Luchthaven Eindhoven en haar toekomstige ontwikkelingen, in relatie tot de omgeving.

Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) staat open voor inwoners uit de (Brainport)regio, direct omwonenden, overheden, (kennis)partners, gebruikers van de luchthaven, onderwijsinstellingen en bedrijfsleven en alle overige geïnteresseerden en betrokkenen. Het LEO faciliteert de verspreiding van kennis en informatie, communicatie en overleg om zo in gezamenlijkheid te komen tot een slimme, duurzame en meer op kwaliteit gestuurde ontwikkeling van Eindhoven Airport met een betere leefomgevingskwaliteit en grotere meerwaarde voor de regio.

3.1 Gedeeld vertrouwen

Het LEO staat voor een gedeeld vertrouwen tussen de luchthaven en haar omgeving in brede maatschappelijke, sociale en economische zin, om zoveel mogelijk vanuit draagvlak vanuit de omgeving te opereren. Het LEO is bedoeld voor het inbrengen van nieuwe ideeën en initiatieven, voor het transparant inventariseren van standpunten en meningen en voor het (vanuit commitment en gedeeld belang) samen overbruggen van eventuele tegenstellingen en het zoeken naar kansrijke verbindingen.

De voorzitter van het LEO zorgt vanuit zijn onafhankelijke rol voor een vertrouwensbasis en zorgt ervoor dat in het overleg alle partijen op evenwichtige wijze worden betrokken: Eindhoven Airport, de vliegbasis, gemeente Eindhoven, randgemeenten, provincie Noord-Brabant, omwonenden, bedrijfsleven, natuur-en milieuorganisaties, ministerie van Defensie, ministerie van IenW, luchtvaartmaatschappijen, kennisinstellingen en andere betrokkenen. Het LEO kan, gevraagd en ongevraagd, op diverse thema's een zo breed mogelijk gedragen advies uitbrengen aan de verantwoordelijke organisatie(s) voor het betreffende thema (zie ook het VAMO-model in de Bijlage van dit adviesrapport).

3.2 Vijf speerpunten centraal

De uitvoering van de vijf speerpunten uit het advies van Pieter van Geel rondom de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport staan centraal in het LEO. Ook de Uitvoeringsagenda van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport wordt ondergebracht in het LEO. Maar het LEO staat open voor projecten en programma's vanuit (mogelijke) partners uit de wijde omgeving die kunnen bijdragen aan de versterking en verduurzaming van de relatie tussen Luchthaven Eindhoven en haar omgeving. Vanuit onderwijs, vanuit bedrijfsleven of bijvoorbeeld vanuit de vrijetijdssector. Het LEO wil daarbij dankbaar gebruik maken van en een actieve bijdrage leveren aan het gezamenlijk oplossend vermogen van deze karakteristieke, innovatieve en succesvolle regio.

3.3 Opbouwen van expertise

Een aantal van de thema's die in het LEO besproken zullen worden (geluidsbelasting, klimaatdoelstellingen) en die voortkomen uit het advies van Pieter van Geel, zijn inhoudelijk (zeer) complex. Om het gesprek hierover te kunnen aangaan of de gedeelde informatie te kunnen duiden, zijn in meer of mindere mate kennis en expertise nodig. Het LEO heeft dan ook een belangrijke taak in het delen van actuele en voor brede doelgroepen begrijpbare informatie om zo expertise te helpen opbouwen. Het LEO organiseert hiervoor regelmatig workshops, (informele) bijeenkomsten en masterclasses voor ontmoeting en kennisdeling.

3.4 Toon en taalgebruik en (online) communicatie

Vanuit onze achtergrond als communicatieadviseurs willen wij de volgende adviezen uitbrengen over toon, taalgebruik en communicatie in de nieuwe overleg- en participatiestructuur LEO.

De juiste toon en taal, zoals ook Pieter van Geel heeft aangetoond, zijn zeer belangrijk voor beeldvorming en vertrouwen in iedere vorm van dialoog en overleg.
De kracht van de Brabantse regio ligt voor een belangrijk deel in het informele (multi Helix) overleg tussen overheid, bedrijfsleven, onderwijs en bewoners. In zeggen wat je vindt, de zaken niet nodeloos ingewikkeld maken, in nieuwe verbindingen zoeken, in samen de schouders eronder en doorpakken.

Het LEO wordt dan ook geen strak geformaliseerd overleg; daar zit, blijkens de gesprekken, niemand op te wachten. Of, zoals een lid van de Stuurgroep Eindhoven Airport treffend verwoordde: "Het nieuwe overleg moet géén gebouw worden met een vlag erop en een voorzitter achter een bureautje die stempels zet." In werkgroepen die vallen onder de thema's van het LEO, wordt op basis van gelijkwaardigheid en gelijke informatieposities, gewerkt aan breed gedragen adviezen.

Voor wat betreft communicatie van het LEO, zowel in strategie als in uitvoering, adviseren wij om zo snel mogelijk een plan op te stellen, waarbij ook wordt gezocht naar integratie met de communicatie en informatie van andere partners en partijen die raken aan de doelen en bedoeling van het LEO (bijvoorbeeld het door de SLLE gehonoreerde project Communicatie ILM 2.0, dat beoogt om de meetresultaten van het Regionale Meetnet toegankelijk te delen en te duiden voor omwonenden in de regio).

Daarnaast bevelen wij nadrukkelijk aan om ook te zoeken naar *nieuwe* vormen van overleg en participatie in het LEO. Digitale middelen en toepassingen als online participatietools maken het mogelijk om, tegen relatief lage kosten, grote groepen van mensen te betrekken bij interessante toekomstige ontwikkelingen rondom 'Eindhoven Airport'. Wil de nieuwe overleg- en participatiestructuur ook interessant zijn bijvoorbeeld voor jongeren en passen bij het innovatieve karakter van de regio, dan zal de communicatie 'geschikt' gemaakt moeten worden voor deze zogenaamde *digital natives*.

Online is het te vernieuwen internetplatform 'Samen op de Hoogte 2.0' een belangrijk strategisch communicatie-instrument van het LEO voor het delen van transparante en begrijpelijke informatie en het opbouwen van expertise.

Uit speciaal georganiseerde sessies met de Stuurgroep en het Kernteam is naar voren gekomen dat de huidige website niet voldoet aan de eisen en wensen. Samen op de Hoogte 2.0 zal dan ook worden uitgebouwd tot één loket en één vraagbaak voor alle nieuwswaardige, belangrijke en interessante ontwikkelingen rondom de luchthaven. Een platform voor integrale informatievoorziening, kennisuit-wisseling, betekenisvolle data, historisch archief, melding van klachten, volgen van actuele ontwikkelingen en het stellen van vragen aan de juiste experts. Het platform biedt de mogelijkheid om online het gesprek met elkaar aan te gaan, maar nodigt daarnaast ook uit tot ontmoetingen 'in real life', ondermeer voor het opbouwen van expertise.

4. Governance-structuur Luchthaven Eindhoven Overleg

Het Luchthaven Eindhoven Overleg faciliteert een open en gelijkwaardige dialoog, op basis van gelijkwaardige informatieposities, met begrip voor ieders verantwoordelijkheden, (on) mogelijkheden en dilemma's en met een gezamenlijke wens en ambitie om de onderlinge relaties te versterken. De onderliggende governance-structuur borgt de onafhankelijkheid van het LEO, de integratie met de huidige COVM en helderheid over rollen en bevoegdheden van de diverse partners.

In dit hoofdstuk wordt de 'werking' van het LEO gedetailleerd toegelicht aan de hand van een governance-structuur. De cijfertjes in de tekst refereren hierbij aan de infographic van het LEO. Wat deze infographic vooral duidelijk wil maken, is dat we niet naast elkaar of langs elkaar heen werken, maar kennis delen en zo veel als nodig is, samenwerken. Thema's voor overleg binnen het LEO liggen als 'taartpunten' over de structuur heen en maken duidelijk wie binnen dit thema betrokken kunnen zijn. Vanuit de (wijde) omgeving kunnen experts worden aangehaakt, projecten en programma's worden ingebracht en kunnen vanuit het LEO masterclasses, workshops en andere bijeenkomsten worden georganiseerd.

4.1 Samenvatting structuur en overleg

Het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) is een overlegplatform dat wordt opgericht voor onbepaalde tijd. Het LEO bestaat uit een breed overleg, de Brede Overlegtafel (01), met daarnaast twee kamers: de kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport en de kamer COVM Eindhoven. Beide kamers hebben een eigen secretaris die nauw samenwerken met de onafhankelijke voorzitter. De kamers hebben ieder een eigen agenda met eigen onderwerpen.

De periodieke bijeenkomsten aan de Brede Overlegtafel worden geleid door de onafhankelijke voorzitter. In dit brede overleg worden de leden geïnformeerd, er worden terugkoppelingen vanuit de werkgroepen besproken en worden de diverse onderwerpen gemonitord. Eerst komt de agenda van de kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport aan bod en na een pauze de agenda van de kamer COVM Eindhoven. De bijeenkomsten van dit brede overleg zijn openbaar. Om dit brede overleg mogelijk te maken, adviseren wij om het huidige aantal vergaderingen van de COVM te verhogen.

Het LEO is geen besluitvormend orgaan maar adviseert rechtstreeks, bij monde van de onafhankelijke voorzitter, gevraagd of ongevraagd, over de thema's die in het LEO worden besproken en waarover het LEO kan adviseren aan de voor die thema's verantwoordelijke organisatie(s). Doordat op bestuurlijk niveau wordt vergaderd, is de huidige Stuurgroep niet benodigd als 'tussenlaag' voor adviezen richting bevoegd gezag. Het bevoegd gezag adviseert zelf niet mee, zoals nu ook in de COVM.
Zie voor een uitwerking van de verschillende rollen en verantwoordelijkheden het VAMO-model in de Bijlage.

4.2 Kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport 02

In de kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport hebben de volgende leden zitting. Dit zijn de voormalige leden van de Challenge groep op bestuurlijk niveau en dezelfde leden als van de huidige COVM, met toevoeging van het bedrijfsleven. De GGD heeft aangegeven zo nodig als expert te willen worden betrokken, in ieder geval voor de periodieke gezondheidsbelevingsonderzoeken, maar ook voor andere gezondheidsgerelateerde onderwerpen.

- Ministerie van Defensie
- Ministerie van IenW
- Provincie Noord-Brabant
- Gemeente Eindhoven
- Eindhoven Airport
- Afvaardigingen van omliggende gemeenten
- Brabantse Milieufederatie
- Afvaardiging van omwonendenorganisaties BVM2, BOW, Klankbordgroep Eersel, Dorpsraad Wintelre en Woensel Noord
- Afvaardiging van luchtvaartmaatschappijen
- Eindhoven 365
- VNO/NCW
- Brainport Development

De onderwerpen van de kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport bestaan uit de vijf speerpunten uit het advies "Opnieuw Verbonden" van Pieter van Geel (inclusief sturingsmodel geluid), het Leefbaarheidsfonds en de activiteiten in de Uitvoeringsagenda van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport.

4.3 Kamer COVM Eindhoven 03

De Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) Vliegbasis Eindhoven, het overlegplatform voor omwonenden, overheden, belangenverenigingen en medegebruikers van de vliegbasis Eindhoven, wordt aangesloten in het LEO. De COVM behoudt, conform de uitgangspunten van Pieter van Geel, haar wettelijke taken, te weten overleg en voorlichting over alle maatregelen en voorschriften met betrekking tot het milieu.

De onderwerpen op de agenda van de kamer van de COVM Eindhoven blijven zoals ze zijn (geluid, klachten en meldingen, vliegprocedures). Daarnaast worden in de kamer COVM Eindhoven landelijke kaders besproken zoals bijvoorbeeld de overgang van Ke naar Lden en de invulling van de regionale meetstrategie (meten, rekenen, beleven). Daarnaast mogen de leden van de COVM uiteraard zelf agendapunten aandragen. Het nieuwe sturingsmodel geluid wordt niet in de kamer COVM Eindhoven besproken maar in kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport van het LEO. Dit is zo voorgelegd aan de COVM.

4.4 Relatie tussen beide kamers

Het LEO streeft ernaar een zoveel mogelijk geïntegreerd overleg- en participatieplatform te worden over de ontwikkeling van Eindhoven Airport en gebruik van Luchthaven Eindhoven. Deze integratie en synergie wordt bereikt doordat beide kamers worden voorgezeten door dezelfde, onafhankelijke voorzitter. De kamer COVM Eindhoven behoudt haar eigen secretaris; het is uiteraard wenselijk dat hier een nauwe samenwerking ontstaat met de secretaris van de Kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport op relevante thema's. Gestreefd moet worden naar een zoveel mogelijk eenduidige, transparante en navolgbare manier van werken binnen het LEO en naar de omgeving.

Verdere integratie tussen beide kamers ontstaat doordat de communicatie verloopt via één website: het vernieuwde Samen op de hoogte 2.0.

4.5 Onafhankelijke voorzitter 04

Het LEO heeft één onafhankelijke voorzitter die nauw samenwerkt met de secretarissen van beide kamers. De voorzitter verbindt, jaagt aan en geniet vertrouwen van alle betrokkenen. Hij of zij zorgt vanuit zijn of haar onafhankelijke rol voor een vertrouwensbasis en draagt er zorg voor dat in werkgroepen alle relevante partijen op evenwichtige, navolgbare en beargumenteerde wijze worden betrokken. De onafhankelijke voorzitter brengt, namens de partijen aan de Brede Overlegtafel, rechtstreeks advies uit aan de wettelijk bevoegde gezagen.

De eerste voorzitter van het Luchthaven Eindhoven Overleg wordt op voordracht van de Stuurgroep, en met

inachtneming van het advies van de Challenge Groep, door bewindspersonen van de ministeries van Defensie en IenW benoemd voor een inregelperiode van een jaar (met mogelijkheid tot verlenging). De volgende voorzitter wordt, op voordracht van de Brede Overlegtafel en dus met inachtneming van beide kamers, benoemd door de staatssecretaris van Defensie en de minister van IenW.

4.6 Secretarissen 05

Qua profiel is een secretaris van LEO een ervaren en oplossingsgerichte verbinder met tentakels in de omgeving die het krachtenveld goed kent. Hij (of zij) heeft een onafhankelijke positie tegenover partijen in het LEO. De secretaris stelt - in overleg met de onafhankelijke voorzitter - vergaderstukken op. Daarnaast kan de secretaris door verantwoordelijken voor de diverse onderwerpen op de agenda, gevraagd worden om als 'technisch voorzitter' actief te zijn.

Het LEO heeft twee secretarissen: een secretaris voor de kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport en een secretaris voor de kamer COVM Eindhoven. Vanuit oogpunt van efficiency en vanuit de gedachte om te komen tot een eenduidige en geïntegreerde overlegstructuur, wordt door sommige partijen vraagtekens gezet bij de wenselijkheid om met twee secretarissen van start te gaan. Bij de huidige secretaris van de COVM is evenwel belangrijke en specifieke kennis aanwezig over militaire zaken. Vanuit oogpunt van continuïteit en overdracht van kennis aan de nieuwe, onafhankelijke voorzitter, adviseren wij om de positie van de huidige secretaris van de COVM te continueren. Daarnaast adviseren wij om één van beide secretarissen verantwoordelijk te maken voor communicatie.

Beide secretarissen hebben goede werkafspraken, zorgen voor de afstemming tussen beide kamers, in overleg en nauwe samenwerking met de onafhankelijke voorzitter. Ook monitoren de secretarissen de voortgang van de diverse speerpunten en thema's en rapporteren hierover. Na de inregelperiode wordt de samenwerking tussen beide secretarissen door de onafhankelijke voorzitter geëvalueerd en kunnen eventuele taakaanscherpingen plaatsvinden.

4.7 Compacte werkorganisatie 06

De voorzitter en de secretaris van de kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport worden zonodig door een compacte werkorganisatie ondersteund op financieel en communicatief gebied, zoals bijvoorbeeld voor actief onderhoud van de website. Het advies luidt om tijdens een inregelperiode van één jaar te starten met een voorzitter en twee secretarissen die de benodigde omvang en bezetting van deze compacte werkorganisatie evalueren voor het opstellen van de volgende jaarbegroting.

4.8 Werkgroepen rondom thema's 07

Het LEO richt zich tenminste op de vijf speerpunten zoals omschreven in het advies van Van Geel. Onderwerpen kunnen (binnen of buiten het LEO) worden opgepakt door de verantwoordelijke in een werkgroep of ander samenwerkingsverband. Over alle zaken wordt gerapporteerd aan de voorzitter en secretaris en overlegd aan de Brede Overlegtafel. Ook de onderwerpen uit de overgedragen Uitvoeringsagenda van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport worden ondergebracht in het LEO.

Verbreding van het aantal deelnemers aan het LEO vindt plaats in werkgroepen (of andere samenwerkingsverbanden). Hier werken (afgevaardigden van) deelnemers met een serieus commitment voor een langere periode actief aan een gezamenlijke opgave.

Ten behoeve van kennisdeling organiseren de werkgroepen naar eigen inzicht workshops en masterclasses. De verantwoordelijke voor het onderwerp ziet toe op de navolgbaarheid van inhoud, proces en procedures. Zonodig verleent de secretaris ondersteuning voor het delen van hun voorgenomen bijeenkomstenkalender en het verspreiden en uitdragen van de in- en output van de werkgroepen via de website Samen op de hoogte 2.0.

Binnen de werkgroepen wordt uiteraard gewerkt op basis van een gelijke informatiepositie en een gelijkwaardige dialoog, met inachtneming van ieders rol en bevoegdheid (zie Bijlage voor het VAMO-model: Verantwoordelijk, Adviseert, Meedoen, Op de hoogte). De voortgang van de werkgroepen wordt besproken aan de Brede Overlegtafel.

4.9 Financiële middelen

Het LEO heeft haar eigen financiële middelen om de onafhankelijkheid te borgen. De compacte werkorganisatie wordt gefinancierd door de regio (gemeente Eindhoven, randgemeenten en Provincie Noord-Brabant), Eindhoven Airport en het ministerie van IenW. De positie en bekostiging van de secretaris van de kamer COVM Eindhoven blijven ongewijzigd.

De hoogte van de benodigde financiële middelen is afhankelijk van de jaarlijks op- en vast te stellen begroting ter bekostiging van de voorzitter, secretaris OEA, vergaderzalen, onderhoud website SOH 2.0, nieuwsbrieven, mediakosten, etc. Gelden voor het Leefbaarheidsfonds en bijzondere regelingen worden apart gefinancierd en gelabeld.

Binnen de jaarlijkse begroting adviseren wij om een (percentueel) budget vast te stellen voor de ondersteuning van vijf vertegenwoordigers van omwonendenorganisaties om jaarlijks volwaardig te kunnen deelnemen aan het brede overleg en eventueel aan werkgroepen.
Daarnaast verdient het aanbeveling om te bezien hoe er structureel kan worden bijgedragen aan verdere opbouw van de expertise van deelnemers aan het LEO, bijvoorbeeld door workshops, masterclasses of inhuur van externe experts.

4.10 Thema's bij opstart van het LEO

Speerpunten uit het rapport Opnieuw Verbonden

Op dit moment wordt invulling gegeven aan de speerpunten uit het rapport "Opnieuw Verbonden". Er zijn werkgroepen en samenwerkingsverbanden gevormd en verantwoordelijkheden per onderdeel aangewezen (zie Bijlage VAMO-model).
De uitvoering zoals die op deze manier wordt gegeven aan de vijf speerpunten uit het advies van Pieter van Geel, wordt bij de totstandkoming van het LEO voortgezet.
Daarnaast worden onderstaande thema's in ieder geval vanaf de oprichting van het LEO in werkgroepen opgepakt.

Klachten en meldingen

Binnen het LEO wordt een werkgroep 'klachten en meldingen' ingesteld die zich bezighoudt met de toekomstige, gewenste positionering van het meldingenbureau en met eventuele verbeteringen van de huidige afhandeling van klachten en meldingen. In de werkgroep nemen in ieder geval betrokkenen deel vanuit Eindhoven Airport, CLSK, de COVM en omwonendenorganisaties.
De werkgroep valt qua organisatie onder de Brede Overlegtafel, maar geeft rechtstreeks advies aan de kamer COVM Eindhoven. De kamer COVM Eindhoven kan de Brede Overlegtafel verzoeken om ook andere werkgroepen in te stellen die advies uitbrengen aan de kamer COVM Eindhoven.

In ieder geval tot het moment dat de werkgroep voorstellen doet voor procesaanpassingen, wordt de afhandeling en registratie van klachten en meldingen voortgezet volgens de huidige afspraken. Op dit moment is het meldingenbureau van Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport belast met de registratie en afhandeling van alle meldingen over lucht- en grondgebonden geluidhinder van de luchthaven. Ook is het meldingenbureau belast met de rapportering hiervan via de commandant vliegbasis Eindhoven aan de COVM. Leden van de COVM bespreken de rapportages en mogelijke trends. Het meldingenbureau werkt samen met Bureau Geluidhinder, Zonering en Rapportering (BGZR) van CLSK. De Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven Airport (SLLE) heeft op dit moment de statutaire taak om een onafhankelijke behandeling van meldingen over vliegtuiggeluid te borgen en ziet dus toe op de juistheid van registratie en afhandeling.

Leefbaarheidsfonds en bijzondere regelingen

Vanuit de kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport wordt een werkgroep ingericht die adviseert over de toekomst van het Leefbaarheidsfonds en de toepassing van bijzondere regelingen ('schrijnende gevallen regeling').
De werkgroep:

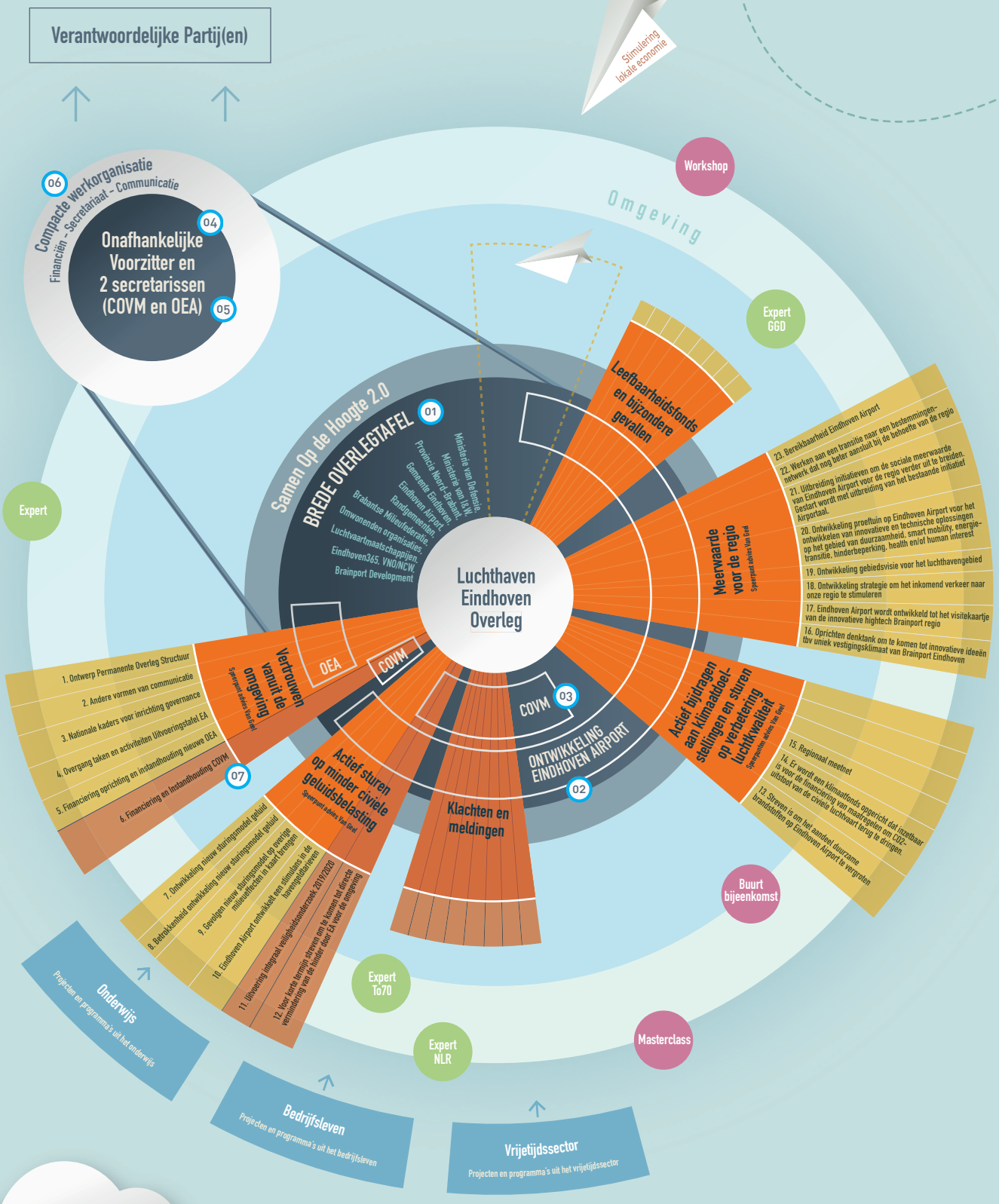
- Komt tot een advies voor de voortzetting van het Leefbaarheidsfonds en de toepassing van de financiële ondersteuning van milieugerelateerde activiteiten ter bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven Eindhoven;
- Onderzoekt of een fonds kan worden opgericht (of het Leefbaarheidsfonds kan worden uitgebreid) ten behoeve van de financiering van bijzondere regelingen ('schrijnende gevallen') zoals geld voor uitkoop en

bovenwettelijke isolatie, zoals aanbevolen in het rapport "Opnieuw Verbonden" en komt met een advies over de vormgeving van een dergelijk fonds;
- Onderzoekt of een fonds kan worden opgericht (of het Leefbaarheidsfonds kan worden uitgebreid) ten behoeve van de financiering van duurzaamheids-maatregelen, waaronder CO2 compensatie van het vliegverkeer vanaf Eindhoven Airport ('Klimaatfonds' of 'Regiofonds'), en komt met een advies over de vormgeving van een dergelijk fonds.
- Komt met een advies hoe besluitvorming over de toekenning van de diverse gelden in de toekomst kan plaatsvinden in relatie tot het LEO.

We refereren hier eveneens aan de aanbevelingen die de SLLE doet in haar document "Evaluatie 2017-2019 en toekomstvisie Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven" en adviseren om deze aanbevelingen in de werkgroep te onderzoeken. De aanbevelingen betreffen het professionaliseren van de ondersteunende staf en het verkrijgen van een langjarige toezegging van de geldgevers.

In de werkgroep nemen in ieder geval betrokkenen deel vanuit de Provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, randgemeenten, Eindhoven Airport, het Rijk, SLLE, milieuorganisaties en omwonendenorganisaties.

Governance-structuur
Luchthaven Eindhoven Overleg



Bijlage 1 VAMO-model

Speerpunt	Ministerie van Defensie	Ministerie van I&W	Provincie Noord-Brabant	Gemeente Eindhoven	Eindhoven Airport	Rand-gemeenten	Brabantse Milieufederatie	Omwonenden organisaties	Luchtvaart-maatsch.	Eindhoven365	VNO/NCW	Brainport Development	Omgeving	COVM	OEA	Tot aan oprichting LEO: Stuurgroep	Tot aan oprichting LEO: Challenge groep
Vertrouwen vanuit de omgeving																	
1. Ontwerp Permanente Overleg Structuur	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
2. Andere vormen van communicatie	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
3. Nationale kaders voor de inrichting van de governance	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
4. Overgang taken en activiteiten Uitvoeringstafel EA	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
5. Financiering oprichting en instandhouding nieuwe OEA	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
6. Financiering en Instandhouding COVM	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
Actief sturen op minder civiele geluidsbelasting*																	
7. Ontwikkeling nieuw sturingsmodel geluid	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
8. Betrokkenheid ontwikkeling nieuw sturingsmodel geluid	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
9. Gevolgen nieuw sturingsmodel op overige milieueffecten in kaart brengen	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
10. Eindhoven Airport ontwikkelt een stimulans in de havengeldtarieven	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
11. Uitvoering integraal veiligheidsonderzoek 2019/2020	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
12. Voor korte termijn streven om te komen tot directe vermindering van de hinder door EA voor de omgeving	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
Actief bijdragen aan klimaatdoelstellingen en sturen op verbetering luchtkwaliteit																	
13. Streven is om het aandeel duurzame brandstoffen op Eindhoven Airport te vergroten	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
14. Er wordt een klimaatfonds opgericht dat inzetbaar is voor de financiering van maatregelen om CO2-uitstoot van de civiele luchtvaart terug te dringen	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
15. Regionaal meetnet	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
Meerwaarde voor de regio																	
16. Oprichten denktank om te komen tot innovatieve ideeën tbv uniek vestigingsklimaat van Brainport Eindhoven	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
17. Eindhoven Airport wordt ontwikkeld tot het visitekaartje van de innovatieve hightech Brainport regio	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
18. Ontwikkeling strategie om het inkomend verkeer naar onze regio te stimuleren	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
19. Ontwikkeling gebiedsvisie voor het luchthavengebied	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
20. Ontwikkeling proeftuin op Eindhoven Airport voor het ontwikkelen van innovatieve en technische oplossingen op het gebied van duurzaamheid, smart mobility, energie-transitie, hinderbeperking, health en/of human interest	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
21. Uitbreiding initiatieven om de sociale meerwaarde van Eindhoven Airport voor de regio verder uit te breiden. Gestart wordt met uitbreiding van het bestaande initiatief Airportaal.	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
22. Werken aan een transitie naar een bestemmingennet-werk dat nog beter aansluit bij de behoefte van de regio	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
23. Bereikbaarheid Eindhoven Airport	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O	V A M O
De nog over te dragen onderwerpen (optimalisering vliegroutes, SLLE en hinderbeperkende maatregelen) van de Uitvoeringstafel EA.															V A M O		

* Het speerpunt sturen op minder geluidbelasting wordt t/m oprichting nieuwe structuur besproken in COVM en Challenge Group – erna over naar OEA. Het gaat hier om civiel verkeer/EA.

V Verantwoordelijk voor het betreffende onderwerp

A Adviseert aan degene die verantwoordelijk is. Dit betreft een verplichte consultatie vóórdat besluitvorming door de Verantwoordelijke(n) plaatsvindt. Dit gevraagde advies wordt door de Verantwoordelijke(n) mee-gewogen in de besluitvorming en beantwoord met een schriftelijke reactie

M Meedoen: denkt, praat, doet mee, deelt op eigen initiatief standpunten en geeft ongevraagd advies. Dit ongevraagde advies wordt door de Verantwoor-delijke(n) meegewogen in de besluitvorming. De reactie van de Verantwoordelijke(n) op het advies wordt gedeeld met betrokken partijen, maar hoeft niet schriftelijk te worden beargumenteerd

O Op de hoogte van beslissingen, voortgang en bereikte resultaten

Bijlage 1 **Toelichting bij het VAMO-model**

Pieter van Geel heeft in zijn adviesrapport "Opnieuw Verbonden" de uitgangspunten voor de nieuwe, permanente overleg- en participatiestructuur opgenomen. Eén van deze uitgangspunten luidt dat er vooraf duidelijkheid dient te zijn over rollen en verantwoordelijkheden. Ook in de gesprekken met de Stuurgroep en de Challenge groep is deze wens nadrukkelijk naar voren gekomen.

Wij adviseren voor de uitvoering van de vijf speerpunten uit het adviesrapport van Van Geel de volgende vier rollen/ verantwoordelijkheden te definiëren.

- **V** = Verantwoordelijk voor het betreffende onderwerp
- **A** = Adviseert aan degene die verantwoordelijk is. Dit betreft een verplichte consultatie vóórdat besluitvorming door de Verantwoordelijken(n) plaatsvindt. Dit gevraagde advies wordt door de Verantwoordelijke(n) meegewogen in de besluit-vorming en beantwoord met een schriftelijke reactie
- **M** = Meedoen: denkt, praat, doet mee, deelt op eigen initiatief standpunten en geeft ongevraagd advies. Dit ongevraagde advies wordt door de Verantwoordelijke(n) meegewogen in de besluit-vorming. De reactie van de Verantwoordelijke(n) op het advies wordt gedeeld met betrokken partijen, maar hoeft niet schriftelijk te worden beargumenteerd
- **O** = Op de hoogte van beslissingen, voortgang en bereikte resultaten

In het schema ziet u een uitwerking van deze rollen/ verantwoordelijkheden voor de vijf speerpunten. Het VAMO-model is nadrukkelijk een denkmodel. Wij adviseren om LEO te starten met een zo reëel mogelijke invulling van het model en al doende, tijdens de inregelperiode van één jaar, het model te verfijnen en te completeren.

Bijlage 2 **Samenstelling leden huidige Challenge groep**

Naam	Organisatie
	Eindhoven365
	Ministerie IenW
	Ministerie IenW
	Ministerie IenW
	To70
	Ministerie van Defensie
	Ministerie van Defensie
	Eindhoven Airport
	Eindhoven Airport
	Gemeente Eindhoven
	Gemeente Eindhoven
	Gemeente Eersel
	Gemeente Veldhoven
	Provincie Noord-Brabant
	Transavia
	VNO/NCW
	Brainport Development
	Bewonersplatform Woensel-Noord
	TUI
	GGD
	Gemeente Son en Breugel
	BVM2
	Dorpsraad Wintelre
	Brabantse Milieu Federatie
	Klankbordgroep Eersel
	BOW

Bijlage 3 **Overzicht van geïnterviewde organisaties/personen**

Ministerie IenW

Ministerie Defensie

Eindhoven Airport

Eindhoven365

Gemeente Eindhoven

SLLE

Omwonendenorganisaties

Transavia

Gemeente Best

Gemeente Eersel

GGD

Gemeente Bergeijk

Bijlage 4 **Verklaringen van afkortingen**

BGZR	Bureau Geluidshinder, Zonering en Rapportering
COVM	Commissie Overleg & Voorlichting Milieu
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
LEO	Luchthaven Eindhoven Overleg
SLLE	Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven
VAMO	Verantwoordelijk, Adviseert, Meedoen, Op de hoogte

Colofon

Adviesrapport Luchthaven Eindhoven Overleg	Kwartiermakers Peter Rademaker en Robert Claassen (Studio Clara - voorheen Happy Together), Geert Lonterman (toegevoegd organisatieadviseur Hiemstra en de Vries)
Vormgeving:	Studio Clara

Juni 2020

Alle rechten voorbehouden. Niets uit dit advies mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.
Ondanks alle aan de samenstelling van dit advies bestede zorg kan noch de uitgever noch de auteurs aansprakelijk worden gesteld voor eventuele schade die het gevolg is van enige fout in dit advies.