

Verslag Luchthaven Eindhoven Overleg d.d. 16 december 2021

Genodigden: [Ledenlijst COVM](#) / Leden kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport

Voorzitter: Pieter van Geel

Datum: 16 december 2021

Tijd: 13:00 – 16:00 uur

COVM 13:00 – 14:15 - [Klik hier voor de vergaderstukken](#)

Agendapunt	Toelichting
1. Opening kamer COVM en mededelingen	
2. Vaststellen agenda COVM	
3. Verslag + actiepunten 3 juni 2021	<p><u>Opmerkingen op het verslag:</u></p> <p>Gilbert Stout: kleine correctie: punt inspraak de heer van der Kruk. Daar staat over de laagvlieghoogte dat het in de control tower is. De laagvlieghoogte is in de control trafic region (CTR) van de vliegbasis.</p> <p>Anke Bouma: agendapunt 8: vluchten na 11 uur. Daar staat nu dat er wordt gewerkt aan een meetgebruiksregeling, maar dat zal de medegebruiksvergunning moeten zijn. Daarvoor heeft Anke aangegeven dat er een boeteregeling is <u>naast</u> de extensieregeling. Extensieregeling en boeteregeling zijn twee verschillende zaken.</p> <p>Cees Beemer: Er staat dat er wordt gewacht op een gesprek met de ombudsman. Het lijkt erop dat wij een nieuwe minister krijgen, dus de vraag is wanneer het ongeveer de planning is voor het gesprek met de ombudsman?</p> <ul style="list-style-type: none">- De ombudsman heeft zelf aangegeven met een nieuwe minister te willen spreken. Er is nog geen nieuwe regering. <p><u>Opmerkingen naar aanleiding van het verslag:</u></p> <p>Eric Beex: vraag naar aanleiding van het hoogtonig taxigeluid van de airbus neo. Of daar nog een update van kan komen? Het blijft verraderlijk stil. Met name het taxigeluid rondom de airport.</p> <ul style="list-style-type: none">- De afspraak is om het in de werkgroep geluid van januari te agenderen. Via Wizzair is de vraag uitgezet bij airbus. Daar komt niet veel respons, maar Roel verwacht ook geen oplossing op korte termijn. Roel geeft aan dat ze wel aan het kijken zijn wat ze wel kunnen. Er wordt op dit moment een pilot voorbereid om alternatief uit te taxiën, met één motor. Die procedure willen we in de werkgroep geluid bespreken. Vanuit de airlines dat uitproberen. Met minder vermogen taxiën. Dit kan een positief effect hebben en Roel geeft aan hier meer invloed op te kunnen hebben dan op een aanpassing bij de fabrikant.- Cees Beemer geeft op het antwoord van Roel nog aan het verstandig te vinden om de omwonenden hierbij te betrekken. <p><u>Cees Beemer</u> Een kopje koffie drinken met defensie heeft nog niet plaats kunnen vinden. Hier moet nog een actiepunt op komen. Acties naar aanleiding van het verslag:</p> <p>Alle actiepunten zijn afgedaan:</p> <ul style="list-style-type: none">- Er is een gesprek geweest met de heer van der Kruk, terugkoppeling volgt later in de bijeenkomst.

-
- Het onderwerp Ke naar Lden staat op de agenda.
 - Het herpositioneren van het meldingenbureau wordt toegelicht door de werkgroep klachten en meldingen.

Met bovenstaande aanpassingen is het verslag vastgesteld.

4. Ingekomen en uitgegane stukken

Deze stukken zijn te raadplegen op de website www.samenopdehoogte.nl

Dick Veenstra: tussen de ingekomen stukken staat een persbericht over de visie die opgesteld is over het Eindhoven Airport district. Dick had graag gezien dit persbericht gepresenteerd gezien.

- Monique List: een tweetal, drietal jaar geleden is er met een aantal partijen een ambitie uitgesproken rondom de nieuwe gebiedsvisie. Het gaat letterlijk om wat gemeenten Eindhoven met het gebied wil. Het is een hele brede visie voor het gehele gebied. Monique zal zorgdragen voor een technische toelichting in het volgende LEO. De visie komt in ieder geval ook aan de orde in de werkgroep meerwaarde voor de regio.

Pieter van Geel geeft aan dat het verstrekken van informatie aan elkaar in ieder geval erg belangrijk is.

LeoJan Velthoven: ingekomen stuk over de hondenkennel. Krijgen wij straks nog iets te horen over de hondenkennel?

- Wellicht tijdens de algemene ronde vanuit de luchthaven

5. Inspraak de heer Van der Kruk

De heer van der kruk heeft een goed gesprek gehad op 5 november met de heren van de Klu, waaronder de heer Hardenbol en de heer de Gruijter. Uit het gesprek bleek dat de klachten serieus werden genomen.

De te bespreken onderwerpen waren:

- Het mogelijke gevaar van de beam naderingen op EA (ihb die van beam03 over Veldhoven)
- De beweerdde niet-legitimiteit van de beam naderingen

Klu benadrukt dat op grond van het aantal klachten het aantal oefenvluchten al is beperkt.

Gevaar van de beam naderingen:

- Bewering van Klu: de beam landingen zijn veilig
- Documentatie die deze bewering zou moeten ondersteunen werd niet overhandigd. Er werd alleen verteld dat de veiligheid onderzocht zou zijn door de NLR en in de MER is meegenomen en dat de MLA haar zegen heeft gegeven.

De beweerdde niet-legitimiteit van de beam naderingen:

- Klu beriep zich op artikel 3. Vrijstelling minimum VRF-vlieghoogte.

Hoe nu verder?

- Ten aanzien van het wel of niet veilig zijn heeft de heer van der Kruk een aantal documenten zelf opgezocht, waaronder de MER en het luchthavenbesluit. Hierin heeft de heer van der Kruk niets gevonden over beam landingen. Het is dus onduidelijk waar het op gebaseerd zou zijn.
- De heer van der Kruk stelt dat er dus nader onderzoek nodig is en zal contact opnemen met de NLR en de MLA.

Legitiem of niet?

- Artikel 3 van VFR geeft inderdaad een vrijstelling voor de minimale vlieghoogte (o.a. voor propellervliegtuigen), maar artikel 3 verwijst naar artikel 8 in hetzelfde document waar de minimale vlieghoogte voor propellervliegtuigen staat beschreven. Artikel 3 mag dan een vrijstelling geven voor de minimale vlieghoogte. Het geeft echter

geen vrijstelling voor allerlei andere beperkingen die in artikel 8 zijn beschreven, waaronder bijvoorbeeld dat het overvliegen van bebouwing zoveel mogelijk dient te worden vermeden. De heer van der Kruk geeft aan dat een beroep op artikel 3 faalt.

Op beide onderwerpen geeft de heer van der Kruk aan onvoldoende informatie te hebben gekregen.

Pieter van Geel: de presentatie geeft enerzijds aan dat er veel is opgehelderd en verduidelijkt en op een goede manier is communicatief opzicht gebeurd, maar op de punten die de heer van der Kruk aangeeft. De basis van de uitzonderingen die betwijfelt de heer van der Kruk. Het is een ingewikkelde procedure om dat in dit verband te beoordelen.

Jorrit de Gruijter: Jorrit wil graag een aanvulling doen en geeft aan dat wellicht niet helemaal duidelijk is geweest dat er geen beroep is gedaan op de vrijstelling minimum vlieghoogtes, maar dat het plaatsvindt in de CTR, waar andere regels gelden. Jorrit geeft aan gerust contact op te nemen met de MLA voor wat betreft de doorberekening, omdat Jorrit die niet heeft.

De heer van de Merbel geeft aan veel last te hebben van zowel opstijgende als landende vliegtuigen. Het lijkt alleen maar erger te worden.

Inspraak de heer van de Merbel

De heer van de Merbel heeft last van:

- Vakantieverkeer en wordt door dit verkeer gestoord in zijn bioritme.

De heer van de Merbel heeft een aantal voorstellen:

- Breng het aantal vliegbewegingen terug naar 30.000;
- Laat personen maximaal 1 keer per jaar vliegen vanaf Eindhoven Airport voor vakantie doeleinden;
- Verleng de Noordoostelijke opstijgroute zodat deze niet over Son en Breugel gaat;
- Geen vliegtuigen na 23:00 uur zowel opstijgen als landen;
- Geen vliegtuigen voor 08:00 uur zowel opstijgen als landen;
- Bij zonnig weer niet meteen alle vluchten laten opstijgen naar het Noordoosten

De heer van de Merbel vindt de situatie teleurstellend, maar wel goed om te zien dat er belangenorganisaties mee bezig zijn. Het gaat echter wel te langzaam.

Pieter van Geel geeft aan dat zowel in het COVM als het LEO de laatste paar jaar een overlegstructuur is opgebouwd met verschillende werkgroepen op verschillende onderdelen. Het advies is dan ook om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de actieve bewonersorganisaties, een actieve bijdrage te leveren en invloed uit te oefenen.

6. Medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2022

Pieter van Geel heeft één opmerking vooraf als het gaat over de reacties op de medegebruiksvergunning. Pieter heeft zelf als voorzitter al in de brief geconstateerd dat het erg op prijs wordt gesteld dit soort informatie verstrekt wordt en ook de mogelijkheid wordt geboden om erop te reageren. Dat is positief en breed gedragen. Het was wel erg kortdage. Afstemming was daardoor lastig. Dit zou beter kunnen.

Klaas Kopinga:

- De reactie op de medegebruiksvergunning is al uitgebreid gegeven en het is dan ook niet Klaas zijn bedoeling om dat hier te herhalen. Bijgevoegd is de memo extensieregeling en twee bijlages. De oude en de nieuwe memo. Hierin valt te lezen dat de boeteregeling geen wettelijke grondslag heeft en daardoor niet meer van toepassing is

verklaard. Hier valt natuurlijk een paar kanttekeningen bij te maken. Allereerst het juridische verhaal. Ten tweede: eigenlijk zou je het kunnen opvatten als dat de boeteregeling eenzijdig is opgezegd door Eindhoven Airport. Het kan niet opgezegd zijn door het bevoegd gezag, want de boeteregeling is tot stand gekomen als deel van de regionale overeenkomst. Als dan een boeteregeling wordt opgezegd, dan geeft Klaas aan te verwachten dat er vooraf een traject binnen het LEO wordt doorlopen of binnen het COVM. Om zo de kans te bieden om erover van gedachte te kunnen wisselen.

- Klaas Kopinga stelt vervolgens: de boeteregeling was zo slecht nog niet. Klaas zou dan ook graag een pleidooi houden om dit opnieuw te beschouwen en ook los van de medegebruiksvergunning.

Cees Beemer:

- Willem Koster heeft in de vorige vergadering gezegd dat ze van plan zouden zijn om de planning anders te maken waardoor er geen plannings meer zijn tot 22:55 uur, waardoor de kans groter is dat de vliegtuigen te laat aankomen. Cees zou graag van Transavia een terugkoppeling krijgen over de plannings. Dit geeft ook een geruststelling richting de omwonenden dat er na 23:00 uur minder gevolgen wordt.
- Cees begrijpt uit het schema dat er ook landingen tussen 23:30 en 00:00 uur gaan, maar Cees zou zeggen dat die landingen dan toch wel meetellen voor de 2 van maximaal 50 op jaarbasis.
- Cees geeft aan dat hij het vertrek met extensie toegestaan tot 00:00 uur vreemd vindt. Cees geeft aan dat hij vindt dat je moet zeggen dat er na 23:00 uur geen vertrekkende vluchten meer zijn.
- Cees zou graag willen weten wat het maximaal aantal vluchten tussen 23:00 en 23:30 uur is op jaarbasis. In het schema staat hier geen getal.

Monique List:

- Monique geeft aan dat zij eerder ook al hebben aangegeven dat ze blij zijn dat er geen geplande vluchten meer zijn na 23:00 uur. Zeker ook het opknippen van het eerste en tweede half uur, maakt dat er toch een verbetering ontstaat. Over de boeteregeling.
- Dat de boeteregeling niet meer juridisch houdbaar is wil niet zeggen dat het ontslaat van de verantwoordelijkheid om te kijken wat is dan wel mogelijk daarin? Monique geeft aan dat ze niet vindt dat het automatisch betekent dat er helemaal geen boeteregeling meer moet zijn. Monique geeft tenslotte aan dat zij denkt dat het goed is om te verkennen wat de mogelijkheden hierin zijn.

LeoJan van Velthoven:

- LeoJan geeft aan verbaasd te zijn, in het licht van het advies van Pieter van Geel, dat aan de randen van de dag de overlast verminderd zou gaan worden. De oude extensieregeling stond niet te om te vertrekken na 23:00 uur. In de nieuwe regeling blijkt dat er na 23:00 uur opgestegen kan worden. LeoJan geeft aan dit vreemd te vinden als het doel is om juist de overlast te verlagen.

Door de Beus:

- Wat maakt de boeteregeling bovenwettig/onwettig?

Willem Koster:

- Willem wil als antwoord op Cees benadrukken dat er getracht zal worden om zoveel mogelijk vluchten vanaf 23:00 uur weg te plannen, binnen alle restricties waarbij je bij het plannen van vluchten mee te maken hebt. Willem geeft aan nog zeker 6 weken ermee bezig te zijn om daar waar het kan verbeteringen door te voeren.

Dick Veenstra:

- Dick sluit zich aan bij Monique en geeft aan dat het op dit moment een beetje vrijheid blijheid uitstraalt. Mensen houden ervan als er gehandhaafd wordt.

Roel Hellemons:

- Roel wil allereerst even de context schetsen en geeft aan dat er al een enorme verbetering is bereikt doordat onder andere transavia geen vluchten meer plant na 23:00 uur. Als je de dashboards kijkt, wat er in 2019 na 23:00 uur landde en wat er nu nog na 23:00 uur landt. Dat is een enorme verbetering. Dat is wel de context. In deze medegebruiksvergunning zie je verder nog een verdere aanscherping. Roel geeft heel eerlijk aan dat die voor hen niet had gehoeven, want wij voelen wel de drive om zoveel mogelijk op tijd te vliegen. Deze medegebruiksvergunning is geen versoepeling, maar een aanscherping die het opereren lastiger maakt.
- Boeteregeling: Roel geeft aan het eens te zijn met Klaas en er evengoed van te balen. Bij de conceptaanvraag die bij het ministerie lag werd teruggegeven dat het niet mag. Roel heeft onverwachts en onverhoopt te horen gekregen dat de boeteregeling wettelijk gezien niet mag en dus geschrapt moest worden. Het heeft om die reden geen proces van overleg doorlopen.
- Roel geeft aan de boeteregeling het liefste te hebben gehouden, aangezien zij denken dat het een verslechtering voor iedereen is. Wat dit betekent is dat dit Eindhoven Airport veel minder de ruimte heeft om de extensieregeling toe te passen. Dat is ook waar het juridische wrong. De extensieregeling is verankerd in het LHB en die is maar voor beperkte omstandigheden toepasbaar. Voor vele andere omstandigheden, denk aan operationele verstoringen, een slechte dag, kan dat niet benut worden. Daar was de boeteregeling voor in het leven geroepen. Die gaf meer ruimte en leverde 7.000 euro op. Die boeteregeling zorgde er eveneens voor dat er geen passagiers naar Schiphol hoefden te vliegen met een bus naar Eindhoven en vervolgens de volgende dag met een leeg toestel naar Eindhoven om vertraagd aan de dag te beginnen. Dat gaat nu wel gebeuren. Roel is het er dus wel mee eens dat hopelijk de boeteregeling opnieuw kan worden beschouwd, om hem opnieuw op te stellen met ruimere normen en vervolgens weer te verankeren in het LHB.

Anke Bouma:

- Anke wil namens defensie en lenW dat ze zich bewust zijn geweest van de helaas korte termijn die ze de leden van het LEO hebben moeten geven voor het geven van het advies. Veel waardering dat dit dan toch gelukt is. Veel partijen hebben op de ontwerpvergunning gereageerd. Er liggen plannen om voor volgend jaar het proces te verbeteren.
- Ten aanzien van het proces is het nu zo dat naar aanleiding van de reacties het LEO, er verduidelijking is gegeven. De uiteindelijke vergunning ligt nu bij de betreffende bewindspersonen ter akkoord. Op het moment dat de vergunning is afgegeven zal Eindhoven Airport geïnformeerd worden en eveneens de leden van het LEO. Er zal tevens een persbericht/nieuwsbericht op samenopdehoogte.nl worden geplaatst. De tweede kamer zal ook geïnformeerd worden. Inhoudelijk is het zo dat deze vergunning een aanscherping inhoudt. Ten aanzien van de boeteregeling en de extensieregeling geldt inderdaad dat het niet mogelijk is om als aanvulling op de extensieregeling zelf een boeteregeling in het leven te roepen. Die

mogelijkheid biedt het luchthavenbesluit niet. Het vrijwillig heffen van een boete is een ander verhaal. Dat kan alleen niet voor omstandigheden of tijdstippen waarvoor het luchthavenbesluit geen grondslag biedt.

- Uitwijkende vluchten: dit is iets wat vanuit lenW gemonitord zal gaan worden om te bekijken wat het effect is.

Pieter van Geel:

- Pieter constateert dat het door bevoegd gezag en anderen gedeelde beeld over de gesprekken over de medegebruiksvergunning als positief zijn ervaren. De verbeterpunten zijn genoteerd en begrepen.
- De boeteregeling en de wijze waarop dit geformuleerd is, zoals dat oorspronkelijk tot stand gekomen is, wordt eveneens begrepen. De omstandigheden hebben echter tot dit soort conclusies geleid. Klaas Kopinga heeft hierin een punt.
- Vrij breed bestaat het gevoel dat de boeteregeling een substantieel element kan zijn in het draagvlak vergroten van de activiteiten. Met elkaar moet voor een instrument worden gezorgd hoe dit in het Luchthavenbesluit op een verstandige manier kan worden geformuleerd. Gebruik makend van creatieve oplossingen om het doel wat erachter zit te kunnen bereiken.
- Het wordt zeer gewaardeerd wanneer de informatieverstrekking over de feitelijke invulling onderling wordt uitgewisseld.

Cees Beemer:

- Wil graag weten wie een besluit kan nemen over het maximale aantal vluchten tussen 23:00 en 23:30 uur. Als daar een getal wordt genoemd, dan is dit door defensie te monitoren en te handhaven. Hoe kan hier besluitvorming op worden verkregen?
- Cees geeft aan zich te beseffen hoe vervelend het is als je met een vol vliegtuig op Schiphol moet landen, maar balanceer dat nu eens als er een landend vliegtuig over Wintelre en andere dorpen komt waar duizenden mensen wonen die last hebben van slaapverstoring.
- Afgelopen week heeft de klankbordgroep plaatsgevonden waarin de ingewikkelde situatie rondom de extensieregeling aan de orde is gekomen. Er is een creatieve oplossing bedacht, namelijk het verhogen van de landingsrechten na 23:00 uur en 23:30 uur. Roel geeft hier direct op aan dat dit al wordt gedaan.

Eric Beex:

- Het is wenselijk dat er een alternatief komt voor de boeteregeling. Wordt dit als actiepunt genoteerd? Pieter geeft als antwoord dat dit inderdaad een actiepunt is en dat er op dit moment in het kader van het nieuwe luchthavenbesluit wordt gekeken of de boeteregeling een verankering kan krijgen in dat luchthavenbesluit.

Anke Bouma:

- Anke geeft aan dat het goed is om de opdracht te verbreden en niet alleen te kijken naar de mogelijkheden in het luchthavenbesluit, maar ook te kijken naar andere mogelijkheden.

7.	Terugkoppeling werkgroep Klachten & Meldingen	Cees Beemer verzorgt deze terugkoppeling. Er zijn goede discussies geweest in de werkgroep. Er waren vele meningen en die zijn teruggebracht naar een aantal feiten. <ul style="list-style-type: none">- Er is gekeken naar wat de wettelijke grondslag is van het melden- Er is gekeken naar de huidige positie van het meldingenbureau, in relatie met de COVM- Het advies van Pieter van Geel is opnieuw bekeken
----	---	--

-
- De punten die zijn genoemd door de ombudsman zijn meegenomen. Van een aantal stakeholders zijn de meningen verzameld. De vraag die vervolgens speelde is wat de omwonenden vinden? Er is besloten om te starten met een enquête. Aanvankelijk was het de bedoeling interviews af te nemen. Om niet selectief te werken te gaan is er besloten geen interviews af te nemen, maar een google enquête. Er zijn 263 reacties gekomen op deze enquête. In de werkgroep klachten en meldingen zullen de uitkomsten van de enquête worden doorgenomen. Wel opvallend is dat 49% de website samenopdehoogte.nl niet kent. 72% kent webtrack niet. Via de werkgroep klachten en meldingen zal het terugkomen in de COVM.
 - Er is vervolgens gekeken naar de gewenste positie van het meldingen bureau. In het meegezonden document staat dit beschreven. Het verhaal is vervolgens verder uitgewerkt aan de hand van het 7S model van Mckinsey, een analysemodel. Wat is de ambitie en strategie? In welke structuur zou een meldingenbureau kunnen passen? Verder is er gekeken naar de mensen, het systeem, de waarde die het uit zou moeten stralen en hoe zou het management van dit bureau zich moeten gedragen? De sleutelvaardigheden zijn dat er goede, kwalitatieve rapportages komen, dat er frequent feedback komt naar alle stakeholders en naast het analyseren moet er ook een advies uit komen. Daar werd ook geprobeerd te bereiken dat er verbinding komt, waardoor er ook vakkennis zal moeten komen. Objectief en oplossingsgericht werken en dat staat in relatie tot de werkgroep communicatie. Helder formuleren en communiceren.
De eerste stap is dat na het uitwerken van de enquête met een aantal organisaties gepraat zal worden. Bijvoorbeeld, Eindhoven Airport, gemeenten, de provincie, defensie etc. Daar zullen gesprekken worden aangegaan om te bezien waar het meldingenbureau zou kunnen passen. Het doel is in ieder geval om een objectieve plaats te vinden voor het meldingenbureau. Tips zijn welkom!

Pieter stelt de vraag of dit overleg zich kan vinden in het programma van eisen dat wordt gesteld? Kan de volgende stap genomen worden?

Roel Hellemons:

- Voor wat betreft het programma van eisen slaat Roel aan op het punt dat het onafhankelijk gepositioneerd moet zijn van Eindhoven Airport, defensie, aandeelhouders van Eindhoven Airport. Een eerste vraag die Roel zichzelf stelt is: wat is onafhankelijk en bestaat onafhankelijk wel en worden aan de voorkant hiermee niet te veel opties al doodgeslagen? Je kan volgens Roel prima op een bepaalde manier onafhankelijkheid inregelen zonder dat je het volledig herpositioneerd. Roel voorziet ook het risico dat het al snel duur en complex wordt. Roel geeft aan van mening te zijn dat er wellicht meer opties open moeten worden gehouden en moeten worden gewogen alvorens dat er aan de voorkant al te veel één kant op wordt gestuurd.

Irene Cortenbach:

- Irene sluit zich aan bij de woorden van Roel om het breed te houden en in de nadere analyse te kijken naar de wenselijkheid en haalbaarheid van de herpositionering.

Eric Beex:

-
- In het kader van de objectiviteit geeft Eric aan dat er een meetnet is. Wellicht is het goed om een koppeling te maken met dit meetnet. Eric zou graag een reactie krijgen of het mogelijk en/of wenselijk is.

Monique List:

- Monique is positief.
- Monique benadrukt nog wel om ook financieel en juridisch te bekijken wat het betekent en hoort graag in het LEO wat de uitkomsten zijn.
- Tenslotte geeft Monique aan dat ze denkt dat het goed is om te kijken naar het regionaal meetnet.

Cees Beemer:

- Cees geeft op bovenstaande aan dat de vragen die er zijn rondom de eisen als totaal zijn opgeschreven. Er staan nog geen wegingen bij. Met de interviews wordt dit breed aangevlogen. Cees geeft aan bij het tweetal te horen die Roel zal gaan interviewen. Uiteraard wordt graag gehoord wat eenieder vindt wat de oplossing kan zijn. Het moet zeker ook haalbaar zijn, zowel financieel als juridisch. Er is een relatie genoemd met het regionaal meetnet, maar hierop geeft Cees aan dat hij dit als lastig ervaart, aangezien het meetnet geluid nog wachtende is op inbrengsten alvorens daarmee aan de slag kan worden gegaan. Een kritisch element in het verhaal is dat het contract van het huidige systeem eind 2023 afloopt, dus daar is nog maar twee jaar resterend voordat duidelijk moet zijn wat de alternatieven zijn.

Pieter van Geel:

- Pieter wil meegeven dat het punt wat Roel noemt, of de onafhankelijkheid ook op een andere wijze geborgd kan worden dan middels herpositionering, waardevol is om te bekijken.

8. Van Ke naar Lden, stand van zaken

Korte presentatie van Bert Kwast van het ministerie van Defensie.

Er is lang over gedaan alvorens de overgang wordt gemaakt van Ke naar Lden. Daar is enige druk van buiten bij gekomen. Er zijn geen eenvoudige tabellen waarin te zien is wat de Lden waarde is die hoort bij 35 Ke. Wel is aan het begin, 2005/2006, aangegeven dat het de intentie is om de overgang zoveel als mogelijk beleidsneutraal te doen, waarbij geen extra vliegbewegingen worden beoogd te kunnen maken door deze wijziging. Natuurlijk wil defensie ook geen vliegbewegingen kwijtraken. Voor de omgeving willen wij niet ineens een groter beperkingengebied maken. Zo komt defensie dat zij voor alle luchthavens hebben gekeken naar een zoveel mogelijk geografisch overeenkomstig contour. Net zo goed als dat de temperatuur niet verandert of je de temperatuur uitdrukt in graden of in Fahrenheit, zo wordt geluid ook niet ineens anders door deze omzetting. Voor de voornaamste waarde van deze omzetting wordt verwezen naar de MER. Zij hebben gezegd dat Lden een betrouwbaarder beeld geeft van de geluidhinder die een luchthaven oplevert. Als de tabellen bekeken worden dan valt op dat wanneer er wordt gewerkt met Lden er meer gehinderde zijn dan wanneer er wordt gewerkt met Ke. De COVM is aangeschreven, maar het heeft ook gevolgen voor de civiele luchthaven.

Bert Kwast vraagt om na te denken hoe in een afzonderlijke meeting ervoor kan worden gezorgd dat dit onderwerp goed kan worden uitgelegd en met elkaar over gesproken kan worden.

Voor de militaire luchthavens waar nog een luchthavenbesluit voor gemaakt moet worden, wordt meteen een luchthavenbesluit in Lden gemaakt.

Voor het luchthavenbesluit Eindhoven wil defensie hier graag over spreken. Bij voorkeur in een extra vergadering in februari/maart.

Pieter van Geel spreekt eveneens de voorkeur uit voor een separate vergadering omtrent dit onderwerp.

9. Aanpassing huishoudelijk reglement

De kern is dat de voorzitter anders geregeld moet worden.

Dick Veenstra:

- Dick stelt voor om bij lid 5 dezelfde zin toe te voegen als die bij het presidium erin staat, namelijk dat de invulling van het lidmaatschap de verantwoordelijkheid is van de partijen.
- Bij lid 6 wordt er een link gelegd tussen de vertegenwoordiging vanuit de gemeenten en de vertegenwoordiging vanuit de omwonenden. Dick geeft aan dat dit zou kunnen betekenen dat als Monique in het DB zou zitten, dat Dick daar niet in mag zitten. Gezien het beperkte aantal mensen die dit wil doen zou Dick willen vragen om er nog eens naar te kijken.

Klaas Kopinga:

- Klaas had dezelfde opmerking als Dick. Als dit document wordt goedgekeurd, wanneer gaat het dan in? In Klaas zijn geval zou het betekenen dat hij direct met de wethouder in gesprek moet over de situatie Veldhoven. De door Dick geschetste situatie speelt daar al. Daar zit spanning in, terwijl Klaas door de gemeente benoemd is.

Stewart Adriaansen:

- Stewart geeft aan dit lid 6 abusievelijk van een ander reglement geknipt en geplakt is. Met andere woorden: lid 6 hoort hier niet thuis. Stewart stelt voor om lid 6 te schrappen.
- Lid 5 zal Stewart nog naar kijken.
- Stewart stelt voor om het reglement in te laten gaan per 1 januari 2022.

Geen commentaar op het voorstel van Stewart.

10. Rapportage Q3 2022

Jorrit de Gruijter:

- Rapportage Q3 is gedeeld via samenopdehoogte.nl. Wat in Q3 opvalt is dat er minder meldingen lijken te zijn dan in het vergelijkbare kwartaal vorig jaar. Voor wat betreft het militaire verkeer. Er wordt wel een lichte stijging gezien voor wat betreft het civiele verkeer. Met name bij melders die meer dan 25 meldingen doen. Jorrit stelt daarom dat er geen schokkende zaken zijn in dit kwartaal.

11. Mededelingen Vliegbasis & Eindhoven Airport

Jorrit de Gruijter:

- Mededelingen vanuit de vliegbasis: Jorrit geeft aan op dit moment bezig te zijn met de afronding Techbull. Helaas wordt er vanwege inzetbaarheidsproblemen minder gevlogen dan gepland. We lopen nog steeds in Mali rond en in het komende kwartaal staan er geen grote oefeningen gepland.

-
- De hondenkennel: de klacht die is binnengekomen is bekend. Wat uiteindelijk belangrijk is, is dat er wel degelijk geïsoleerd is bij de kennel. Door TNO is hieromtrent een rapport gemaakt in 2017. Er loopt nog een isolatieproject waarbij meerdere objecten, bijvoorbeeld die zijn genoemd door de briefschrijver, worden geïsoleerd.

Roel Hellemons:

- Roel geeft aan dat er een ingekomen stuk bij zit, een verslag, over route Eersel/Steensel, om de route te optimaliseren. Goed om daar nota van te nemen en van op de hoogte te zijn.
- Drukke/verkeer: het is nog steeds druk ten opzichte van de eerste helft van het jaar. Zo rond de 75 procent van de passagiers. De vraag is of het blijft. Gezien het wat meer eenduidige beleid onder de landen is de kans wel aannemelijk dat het zal blijven, maar het blijft onzeker.

Cees Beemer:

- Hondenkennel: Cees heeft aan te hebben vernomen van de mensen uit Wintelre dat er nog steeds erg veel overlast is van de hondenkennel. Vroeg in de ochtend. Cees stelt voor dat er met de betreffende bewoners gepraat gaat worden om te kijken of er nog alternatieven zijn.

Christiaan Agebeek:

- Christiaan wil inzake het verslag route Eersel/Steensel benadrukken dat er goed overleg is geweest en dat oplossingsrichting nummer 3 verder uitgewerkt zal worden. Dat betekent dat er op 2 van de 3 routes een pilot onderzocht wordt. Inmiddels is het vermoeden van Christiaan, wat hij destijds al had, bevestigd. Het verder opleggen van een snelheidsrestrictie zal veiligheidssituaties met zich meebrengen. Veiligheid prevaleert boven geluidshinderbeperking. Het is daarmee beperkt tot een pilot op één route. Oplossingsrichting nummer 2. Wordt vervolgd.

Egbert van de Pas:

- Egbert heeft een vraag over het aantal klachten. Egbert geeft aan dat het aantal klachten wellicht gelijk is gebleven, maar sindsdien is wel de telefonische klachtenlijn afgesloten. Cees gaf eerder aan dat zeker de helft van de mensen in de regio de site samenopdehoogte.nl niet kennen. Egbert is daarom benieuwd hoeveel het stilleggen van de telefoonlijn het aantal klachten beïnvloedt.

Jorrit de Gruijter:

- Jorrit geeft op het door Cees ingebrachte aan dat ze wel degelijk bezig zijn met te kijken wat er mogelijk is en hierover wordt intern en waar nodig met externen het gesprek gevoerd. Ook in combinatie met de toepassing van het leefbaarheidsfonds.

Roel Hellemons:

- In algemene zin geeft Roel op het door Egbert ingebrachte aan dat er erg weinig gebruik werd gemaakt van de mogelijkheid om telefonisch klachten te melden. Roel verwacht dat het beperkt is, maar geeft aan er nog naar te zullen kijken.

Gilbert Stout:

- Gilbert geeft aan dat in de rapportages te zien is hoe de klachten binnen komen. Via de website of telefonisch. 98% gaat via de website.

12. Rondvraag

Ontwikkeling Eindhoven Airport 14:30 – 16:00 – [Klik hier voor de vergaderstukken](#)

Agendapunt	Toelichting
1. Opening kamer OEA	
2. Vaststellen agenda kamer OEA	Agenda vastgesteld
3. Verslag kamer OEA 16 september 2021	<p>Monique List:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tekstuele opmerking: in het verslag staat dat gemeente Eersel Stijn Steenbakkers is aangenomen. Monique geeft aan dat de naam Steenbakkers juist is, maar dat het een andere voornaam zou moeten zijn. Niet Stijn. - Cees Beemer reageert hierop dat de naam Jim moet zijn. <p>Cees Beemer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cees zou graag een actiepuntenlijst willen toevoegen aan het verslag en wil graag helderheid hebben over het meetsysteem geluid. <p>Jeroen Weekers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geeft aan dat hij de tekstuele opmerkingen eigenlijk voor had willen zijn, want er zijn er nog 2 opmerkingen te maken op het gepubliceerde verslag. Deze heeft Jeroen al aangepast. Naam en datum van het verslag zijn gewijzigd. Het gewijzigde verslag zal worden gepubliceerd. <p>Verslag vastgesteld.</p>
4. Mededelingen uit kamer COVM	<p>Pieter van Geel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is uitvoerig stil gestaan bij de medegebruiksvergunning, zoals die in ontwerp voorgelegd is en waar reacties op verschillende organisaties op zijn gekomen. Een paar relevante dingen bespreekt Pieter: <ol style="list-style-type: none"> 1. Het werd gewaardeerd dat de mogelijkheid is geboden om iets over de medegebruiksvergunning te kunnen zeggen. Procedureel had dit wellicht nog iets beter gekund, in tijd e.d. 2. Naar aanleiding van de reacties zijn er nog memo's besproken over de extensieregeling en de uitleg daarvan is aan de orde geweest om goed uit te leggen hoe het feitelijk werkt en ook in relatie tot het advies 'Opnieuw verbonden' en de aanscherpingen die nu hebben plaatsgevonden in de ontwerp medegebruiksregeling. 3. Er is uitgebreid stilgestaan bij de boeteregeling waarvan breed geconcludeerd werd dat dat instrument een wezenlijk instrument kan zijn om het draagvlak rondom Eindhoven Airport te vergroten en dat het ook gewerkt heeft in het verleden. Hierover bestaat geen discussie. Het is nu de vraag hoe de boeteregeling op een goede manier juridisch verankerd kan worden en of er nog creatieve oplossingen bedacht kunnen worden om hetzelfde doel bereikt te krijgen als met de boeteregeling. - Kort stilgestaan bij de stand van zaken rondom het meldingenbureau, toegelicht door Cees Beemer namens de werkgroep. Hierbij is besproken welke werkzaamheden de afgelopen periode hebben plaatsgevonden. Enerzijds bestaande uit een enquête onder de bewoners en anderzijds rekening houdend met de adviezen die ook de ombudsman heeft gedaan over het functioneren van meldingenbureaus in Nederland. Mede op basis daarvan is er een plan van aanpak geschreven, als ook een programma van eisen

waarin het meldingenbureau en het positioneren daarvan aan moet voldoen. De vervolgstap zal zijn om binnen korte tijd de opties te verkennen waar het organisatorisch gepositioneerd kan worden. Daar is goed met elkaar over gecommuniceerd.

- Tot slot geeft Pieter aan dat het nog van belang is om te melden vanuit het COVM dat er in eerdere instantie gevraagd is om in die COVM een toelichting te krijgen over een eerdere brief van medio dit jaar over de overgang van Ke naar Lden. Voor eenieder van belang, ook voor deze kamer. Daarvan is geconstateerd dat het ingewikkeld is, maar wel noodzakelijk om het goed met elkaar te bespreken en onder andere te bekijken welke rollen we daarin vervullen. De heer Kwast van Defensie heeft verzocht om een aparte bijeenkomst, bestaande uit leden van dit overleg en ook vanuit de Kamer COVM om het gesprek aan te gaan en toelichting te krijgen.

Wim Scheffers:

- Wim wil graag terugkomen op de boeteregeling discussie. Wim heeft in zijn netwerk getoetst wat de wettelijke reden zou kunnen zijn waarom de regeling is afgeschaft. Aan Anke zou Wim willen vragen of het ministerie juridisch op papier wil zetten waarom de boeteregeling strijdig zou zijn met het luchthavenbesluit. Wim wil hier graag inzicht over krijgen.
- Wim geeft als tweede aan dat hij zeer blij is dat Roel aangeeft dat hij vindt dat de boeteregeling niet hoeft te verdwijnen.

Anke Bouma:

- Anke wil graag reageren op Wim Scheffers. Anke geeft aan dat zij het graag op papier wil zetten en dat zij ook in de kamer COVM heeft aangegeven dat zij niet tegen is op het heffen van een boete en storten in het leefbaarheidsfonds. Het gaat erom dat het niet zo kan zijn dat er buitenwettelijk geland gaat worden, als er dan maar een boete wordt betaald. Na 00:00 uur is er geen civiel verkeer meer mogelijk.

Dick Veenstra:

- Wil graag een aanvulling doen op hetgeen Pieter heeft gezegd over de vergadering van de kamer COVM. Dick heeft daar gevraagd om een presentatie op een later moment, een toelichting op de visie over Eindhoven Airport district. Wellicht moet deze overgeheveld worden van de COVM naar de kamer OEA.

5. Ingekomen stukken/
externe
ontwikkelingen

Marc van Schuppen:

- Eric Beex en Marc van Schuppen hebben als vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten een motie toegezonden gekregen die in Son en Breugel is aangenomen. Deze had bij Jeroen terecht moeten komen, maar dit is helaas niet gebeurd. Marc zal zorgen dat deze alsnog bij Jeroen terecht komt, zodat deze bij de ingekomen stukken kan komen.

Wim Scheffers:

- Wim vraagt of Roel Hellemons in de gelegenheid is om achtergrondinformatie te geven omtrent de geplande informatiebijeenkomst op 3 februari. De uitnodiging was positief, maar Wim zou graag willen weten waar het heen gaat.

Roel Hellemons:

- Roel hoopt allereerst dat de bijeenkomst fysiek kan plaatsvinden. Een algemene update over wat er speelt bij Eindhoven Airport. Dat is breder dan de onderwerpen die hier ook bod komen, bijvoorbeeld ook op het gebied van duurzaamheid, kwaliteitsverbetering, investeringen, projecten, gebiedsvisie etc. Het is een algemene update, mogelijk gevolgd door een korte rondleiding en borrel. Dit is Eindhoven Airport ook voornemens om te doen voor alle omliggende gemeenten.
- Er is veel te doen rondom de natuurvergunning van luchthavens. Er is aandacht op Schiphol en Lelystad. De status voor Eindhoven Airport is nog steeds onveranderd. De aanvraag van EA voor de natuurvergunning ligt nog steeds bij het bevoegd gezag, het ministerie van LNV. Roel wacht op duidelijkheid.
- Ultrafijnstof is ook veel in het nieuws geweest. Roel geeft aan daar mee aan de slag te zijn en samen met defensie aan het kijken te zijn of er door TNO goede metingen kunnen worden gedaan. In eerste instantie gericht op het platform rondom de vliegtuigen om de medewerkers die daar werken een veilige en gezonde werkplek te kunnen aanbieden. De situatie in Schiphol is niet zomaar een op een te vergelijken met de situatie in Eindhoven. Wel is het belangrijk om ook in Eindhoven de feiten te hebben.
- Roel had graag velen uitgenodigd op Eindhoven Airport om stil te staan bij de kwaliteitsverbetering op Eindhoven Airport, namelijk de overkapping om de vliegtuigen droog in en uit te kunnen stappen. Samen gemaakt met partijen uit de regio. Helaas was een fysieke bijeenkomst hieromtrent niet mogelijk.

Eric Beex:

- Eric geeft aan dat de Omgevingsdienst ZO-Brabant met het regionaal meetnet ultrafijnstof rondom de luchthaven meet. Er zijn mobiele boxen beschikbaar die ultrafijnstof kunnen meten op de platforms. Eric stelt voor om de handen ineen te slaan en elkaar hierin te helpen.

6. Werkgroepen

Roel Hellemons:

- Roel geeft aan de bijlage een kort, bondig en heldere verslaglegging van de werkgroepen te vinden.
- Roel heeft een 2 vragen/opmerkingen over de werkgroep klimaat. Er is veel in beweging. Roel geeft aan dat zij zien dat naast het compenseren er ook steeds meer aandacht is voor hoe de bron verduurzaamd kan worden. Kun je ook geld dat beschikbaar komt, in plaats van in compensatie, steken in duurzame brandstoffen bijvoorbeeld. Roel zou de scope van de werkgroep klimaat graag breder willen trekken. Dat geldt wellicht ook voor andere werkgroepen. In het nieuwe reageerakkoord wordt bijvoorbeeld voorgesteld om de ticket tax te gaan verhogen. Dat is een tax waarvan al wordt gezegd dat een groot deel ten goede moeten komen aan verduurzaming en leefbaarheid. Om te voorkomen dat in Eindhoven iets wordt bedacht wat landelijk wordt opgezet zou Roel daar als werkgroep goed op aanhaken en onze stem laten horen in Den Haag. Dat wij gebruik gaan maken van de gelden die er gaan komen. Een precieze invulling is nog niet bekend, maar het gaat om serieus geld.

Monique List:

- Monique geeft aan het een goed en leesbaar stuk te vinden.
- Monique heeft een vraag naar aanleiding van de werkgroep gezondheid. Er zit een rapportage bij van het RIVM. Er gaat een rapportage verschijnen begin 2022. Monique geeft aan dat wellicht goed is om in kaart gebrachte situatie omtrent fijnstof in 2019 te vertalen naar het advies van Pieter van Geel en vervolgens te bekijken wat dat betekent in de loop van de komende jaren jegens de woonomgeving en de effecten daarvan.

Wim Scheffers:

- Wim vindt het een te smalle insteek om de werkgroep klimaat slechts te beperken tot CO₂-compensatie. Wim geeft aan dat hij vindt dat de inzet moet zijn dat we rondom Eindhoven Airport innovatief proberen dingen te ontwikkelen die landelijk nu langzaam in beweging komen en dat we daar niet achteraan moeten bungelen, maar moeten proberen om voorop te lopen.

Cees Beemer:

- Cees steunt de uitbreiding van de scope van de werkgroep klimaat en goed om te kijken naar de risico's van ultrafijnstof naar aanleiding van het advies van de gezondheidsraad op 15 september 2021.

Pieter van Geel:

- Pieter concludeert dat de wijze van rapporteren op prijs gesteld wordt. Het is een goed format.
- Het mooi dat vanuit dit overleg accenten kunnen worden gelegd en bijgestuurd kan worden daar waar nodig op basis van de inzichten die er zijn en de actualiteit.
- Pieter sluit aan bij Roel en Wim dat het kansen zijn die er nu liggen. Het is voor het eerst dat de ticket heffing niet naar de algemene middelen gaat, maar deels naar maatregelen voor leefbaarheid en duurzaamheid. Dat is een kans.

6a. Sturingsmodel geluid**Jorrit de Gruijter:**

- Jorrit geeft een presentatie waarin Jorrit iedereen bij praat over hoe de hele procedure eruit gaat zien voor de notitie reikwijdte en detailniveau en vervolgens de milieueffectrapportage. Kim Bogte moet zich verontschuldigen.

Jorrit heeft na de toelichting op de procesgang het woord doorgegeven aan lenW.

- Er zijn geen vragen over de procesgang.

Wim Scheffers:

- Wim vraagt of hij juist concludeert uit de presentatie dat de geplande ingangsdatum 1-1-2024 wordt?

Jorrit de Gruijter:

- Jorrit geeft aan dat inwerkingtreding gepland staat voor eind 2023. Dat is inderdaad een goede conclusie. Het is niet 1-1-2023.

De brief van lenW:

-
- Pieter schetst de context. De brief is gestuurd naar dit overleg. Er heeft in kleiner werkgroepverband al een gesprek plaatsgevonden over de strekking en achtergrond van deze brief. Op grond van dat overleg leek het correct om de brief, de toelichting op de brief en de opmerkingen hier aan de orde te stellen.

Sander Hartjes geeft een presentatie als toelichting op de brief.

Wim Scheffers:

- Wim geeft aan dat er één aanvulling komt op Sander zijn presentatie. Vorige week is daarover vergaderd en daarna heeft Wim afgelopen dinsdag met Sanders hieromtrent nog telefonisch contact gehad. Er zijn twee discussies:
 1. Hoe bouw je een nieuw luchthavenbesluit op in die keuze die Sander zorgvuldig schetst. In die afweging.
 2. Wim geeft aan graag inzicht te willen hebben in de overschrijdingen die hebben plaatsgevonden in 2019.Bovenstaande twee discussies spelen door elkaar heen. Na het telefonisch contact tussen Wim en Sander was de conclusie dat er in ieder geval zal worden geprobeerd om vier contouren uit te rekenen met betrekking tot 2019. A1, A2, B1 en B2.
A1 en A2: de oude tabellen met startprocedure NADP1 en startprocedure NADP2.
B1 en B2: nieuwe tabellen toegepast op vlieggedrag 2019 met weer startprocedure NADP 1 en NADP 2.
Sander heeft een voorbehoud gemaakt met betrekking tot de financiën.
Het doel is om helder te krijgen hoe het verleden doorwerkt in de toekomst.

Pieter van Geel:

- Pieter wil graag een toevoeging doen en geeft aan dat als derde spoor belangrijk is dat deze discussie ook speelt tegen de achtergrond van interpretatie van het advies *Opnieuw Verbonden*. Pieter geeft aan dat het goed is om met elkaar die context nogmaals aan te geven.

LeoJan Velthoven:

- LeoJan onderschrijft de opmerking van Wim.
- LeoJan heeft een vraag over de presentatie van Sander. Sander heeft aangegeven dat het eigenlijk nu nog niet aan de orde is om een beslissing te nemen. Vervolgens geeft Sander aan dat er wel al een beslissing is genomen, want het referentiescenario gaat degene worden met de kleinste contour. LeoJan geeft aan het gevoel te hebben dat dat niet het scenario is zoals er daadwerkelijk is gevlogen in 2019.

Monique List:

- Monique geeft aan dat ze denkt dat het heel goed is dat de afspraken met de omwonenden al zijn gemaakt. Monique hamert erop dat de gemeenteraad van Eindhoven en waarschijnlijk ook andere gemeenteraden graag nog Pieter zijn verhaal willen horen.

Klaas Kopinga:

-
- Klaas wil erop aandringen om de laatste alinea van de brief te herformuleren. Klaas geeft aan dat als je dat leest zoals dat Klaas het leeft, dan zet je de deur open om de in het verleden gemaakte fouten nogmaals te doen.

Melchior Looijen:

- Melchior geeft aan dat Transavia inhoudelijk op de brief zal reageren.

Marc van Schuppen:

- Marc wil eveneens de oproep doen om het breder te trekken. Doe het voor alle raden van de betrokken gemeenten. Er wordt uitleg gevraagd.

Roel Hellemons:

- Roel wil graag een opmerking maken op het verhaal van Wim met betrekking tot de berekeningen. Het is belangrijk te weten waarom deze berekeningen worden gedaan, om te voorkomen dat er zomaar dingen de buitenwereld in worden gebracht. Dat kan een totaal verkeerd beeld geven. Roel vindt hierom de uitlegssessies belangrijker dan de doorberekeningen.

LeoJan Velthoven:

- LeoJan geeft aan te begrijpen wat Roel zegt, maar het evengoed gek te vinden klinken. LeoJan blijft dan toch achter het verhaal van Wim staan en zou graag zien dat de verschillende scenario's worden doorgerekend. LeoJan benadrukt het goed te willen weten hoe er daadwerkelijk is gevlogen.

Cees Beemer:

- Cees merkt dat er discussies ontstaan over het handhaven. Cees heeft aan Peter Hardenbol meer inzicht hieromtrent gevraagd.

Pieter van Geel:

- Pieter geeft aan dat hij graag met de bewonersorganisaties het advies wil doornemen om de actuele discussiepunten goed te kunnen relateren aan het advies. Pieter heeft er geen bezwaar tegen om dat ook te doen met de gemeenteraadsleden. Pieter heeft wel nadrukkelijk gezegd dat hij dat doe vanuit de rol die hij had ten tijde van het opstellen van het advies. Pieter wil duidelijk niet de nieuwe voorzitter Staf voor de voeten lopen. Pieter zou Staf er graag bij aanwezig hebben.

Sander Hartjes:

- Sander wil graag even terugkomen op de berekening en geeft aan dat het gebruikelijk is om alle stappen inzichtelijk te maken. Daar zou die berekening ook inzichtelijk gemaakt worden. Je wil de geïsoleerde effecten helder hebben. Dat is gebruikelijk in de MER.
- Sander geeft als reactie op de opmerking van LeoJan aan dat er nog geen besluit is genomen. Er wordt in het MER-onderzoek op ingegaan. Gezien het huidige beleid, daar is geluid belangrijk, in het advies van Pieter is geluid belangrijk. Om die reden is de conclusie terecht te trekken dat geluid zwaar zal wegen. Sander geeft daarnaast aan dat men ook realistisch moet zijn. Er is ook CO₂, er is ook stikstof en belangen van de sector. Er zijn meer belangen om af te wegen. Het

voorbeeld dat Sander graag aanhaalt is de hinder. Het routegebruik kan leiden tot een grotere contour, maar kan wel leiden tot minder hinder. Dat zou aanleiding kunnen zijn om toch niet voor de kleinste te zijn. Het besluit is voor de duidelijkheid nog niet genomen, maar geluid zal zwaar wegen.

- Als reactie op de opmerking van Klaas op de laatste alinea van de brief wil Sander aangeven dat er reeds is toegezegd dat er naar een andere formulering moet worden gekeken. Uitgangspunt is dat er niet meer en niet minder gevlogen kan worden.

Roel Hellemons:

- Roel wil graag reageren op LeoJan. Het is niet de insteek van EA dat men niet wil weten hoe er precies is gevlogen. Dat is namelijk de hele basis van waar nu aan gewerkt wordt. Het precies willen weten met elke type toestellen, hoe laat en volgens welke procedures. 2019 moet zo nauwkeurig mogelijk worden doorgerekend met de laatste gegevens. Dat is de basis. Het enige waar Roel voor waarschuwt is waarom wordt dit voor het MER-traject naar voren getrokken, want dit is de basis van de MER. In de MER ga je de referentie met de nieuwe gegevens goed doorrekenen. Roel is bang dat als dit nu voor de MER wordt gedaan dat er wellicht uit de MER weer een net ander getal komt. Roel ziet niet de toegevoegde waarde om dit los van de MER te gaan doen.

Pieter van Geel:

- Pieter constateert dat de behoefte aan duidelijkheid en informatie er is. Niet alleen verwoord door Wim, maar ook door anderen. Pieter geeft aan als opsteller van het advies dat het misschien goed is om nog eens te vertellen wat hij bedoeld heeft.
- Pieter wil met elkaar het volgende afspreken: er is de brief zoals die er nu ligt en waarvan aangegeven is dat deze op een aantal punten nog zal worden aangepast. De sessie met de bewoners en Pieter gaat plaatsvinden op 5 januari. Pieter wil vervolgens graag hetgeen uit die twee sporen, de brief en de sessie op 5 januari, wordt gehaald bij elkaar brengen op 20 januari in de werkgroep.

6b. Uitvoeringsplan
communicatie LEO

Presentatie van Ella-Marie Martens.

Cees Beemer:

- Cees valt op dat de inwoners in de buitenste cirkel zitten terwijl VNO-NCW een belangrijkere positie krijgt.
- Cees geeft ook aan dat 50% van degene die de enquête hebben ingevuld kent 'Samen op de hoogte' niet. Dat signaal is de laatste jaren continu zo. Cees zou willen adviseren een nieuwe naam te kiezen.

Wim Scheffers:

- Wim geeft aan dat hij begrijpt wat Cees zegt, maar wil liever voorzichtig zijn met het weggooien van 'Samen op de hoogte'.
 - Wim steunt het idee dat 'Samen op de hoogte' moet worden omgebouwd tot een interactief platform. Het wordt nu gezien als een zend site.
-

-
- Wim merkt op dat er voornemens zijn om de sociale media in te zetten en geeft daarover aan uit te kijken dat mensen niet in een trechter worden gezogen.

Dick Veenstra:

- Dick wil graag inhaken op hetgeen Wim zei. Dick is erg twijfelachtig over het gebruik van sociale media. Het vergt heel veel om het goed te beheren. Het nodigt uit voor mensen om het te gebruiken als uitlaatklep.

Ella-Marie:

- Reactie op Cees: dat de bewoners in de buitenste ring staan dat klopt. Er is een momentopname gemaakt en dat moment is nu. Huidig. Gewenst is dat de bewoners naar binnen gaan schuiven. Daar zal met communicatie ook op ingezet worden.
- 'Samen op de hoogte': alles wat gezegd is kan Ella-Marie beamen. Aan de andere kant zijn we tot de conclusie gekomen dat er potentie zit in het merk en dat we absoluut op willen inzetten om ermee door te pakken en weg te gaan zetten.
- Enquête: Ella-Marie vindt deze erg interessant.
- Inzet social media: kan Ella-Marie alleen maar beamen. Is inderdaad veel werk. We willen het professioneel gaan inzetten inclusief monitoringsystemen om het te kunnen managen. De toekomstige volgers moeten we gaan opvoeden om te laten zien waarvoor het bedoeld is.

Jeroen Weekers:

- Jeroen geeft aan dat met het plan wat er nu ligt invulling kan worden gegeven aan de communicatierol die Pieter van Geel in het rapport heeft toegedicht aan het LEO overleg.
- Jeroen doet de toezegging dat na de jaarwisseling direct zal worden gestart met het werven van een communicatiemedewerker die uitvoering zal gaan geven aan het plan van Ella-Marie.

7. Jaarplan kamer OEA
2022

Dick Veenstra:

- Dick heeft een opmerking over de laatste pagina van het jaarplan, de begroting. Er is ooit gesproken over de mogelijkheden, daar waar nodig, ons te laten bijstaan door externe specialisten. Hier is geen reservering voor merkt Dick op. Mocht die situatie zich voordoen, hoe wordt dat dan opgelost?

Wim Scheffers:

- Wim merkt op dat er 3.000 euro is voor de hele ondersteuning van de omwonenden. Wim geeft aan dit erg mager te vinden.

Cees Beemer:

- Cees vraagt aan Pieter of Pieter als voorzitter kan zorgen dat het COVM-gedeelte erbij komt.
- Cees vraagt ook om iets uitgebreider te kijken naar het meetsysteem geluid wat er moet komen qua budget.

Jeroen Weekers:

- De COVM kent geen jaarplan. Integratie is dus niet mogelijk.
-

- Het meetnet kan nooit op de begroting komen van het LEO. Wij ondersteunen een overlegstructuur. Jeroen neemt de opmerking van Cees in algemene zin op zich dat er behoefte is aan financiering voor dat plan.
- Bijdrage aan communicatie: communicatie is tweeledig. Enerzijds vanuit de omwonendenorganisaties naar hun achterban en anderzijds informatie die nodig is voor een positie. Het is een richting. Jeroen geeft aan op te moeten passen met het opnemen van allerlei stelposten in een begroting. Jeroen heeft eerder toegezegd aan Klaas dat er zeker wel aan uit gekomen gaat worden. In het jaarplan heeft Jeroen ook de ondersteuning aan het secretariaat toegezegd op bepaalde punten. Het is een begin punt.

Pieter van Geel:

- Pieter onderschrijft de intenties. Dit is eerder met de bewoners al bij de totstandkoming van het advies van Pieter besproken. Pieter zal met de nieuwe voorzitter in beraad gaan omtrent hetgeen hier naar voren is gebracht.

Vergaderschema LEO: Geen opmerkingen.
Vastgesteld.

8. Rondvraag

Jeroen Weekers:

- Jeroen wil graag structuur aanbrengen in de aangekondigde bijeenkomsten:
 1. 5 januari: overleg omwonenden inzake het advies van Pieter.
 2. 3 februari: informatiebijeenkomst Eindhoven Airport. Aanmelden via de ingekomen stukken pagina op samenopdehoogte.nl.
 3. 24 maart: eerstvolgende LEO bijeenkomst.
 4. Eenzelfde bijeenkomst als die van 5 januari zal nog worden gepland voor de raadsleden.
 5. nog 3 inhoudelijke bijeenkomsten: een masterclass over slotplanning, bijeenkomst NRD van de MER waar vandaag over gesproken is en een bijeenkomst over de Ke naar Lden die in de kamer COVM is aangekondigd.

9. Sluiting

Gezamenlijke actielijst

ACTIEPUNT:	VERANTWOORDELIJKE:	KAMER:
Uitleg juridische strijdigheid boeteregeling	Ministeries van Defensie en IenW	OEA
Aangenomen motie Son en Breugel toesturen ter agendering als ingekomen stuk	Marc van Schuppen	OEA
Inzicht geven in de wijze van handhaving	Peter Hardenbol	COVM
Organiseren van bijeenkomst voor omwonenden (5 januari) en raads- en statenleden (20 januari)	Pieter van Geel & Jeroen Weekers	OEA
Aanpassen van jaarplan 2020: kijken naar bijdrage voor ondersteuning van omwonenden (communicatie) en scope van de werkgroep klimaat.	Jeroen Weekers	OEA

Formuleren van regionale reactie op brief van
Rijksoverheid over MER-traject

Leden Werkgroep Geluid

OEA