'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

Verslag - Luchthaven Eindhoven Overleg

6 maart 2025

Aanwezigen:	Roel Hellemons (Eindhoven Airport) Michelle van Waasdijk (Eindhoven Airport) Linda Lauret (Vliegbasis Eindhoven) Cees Beemer (Omwonende Eersel) Klaas Kopinga (BOW & Omwonende Veldhoven) Femke Dingemans (Brabantse Milieufederatie) Willem Koster (Transavia) Paul Teeuwen (VNO/NCW Brabant-Zeeland) Emmely van Dijk (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) Dick Veenstra (Omwonende Eindhoven) Egbert van de Pas (Omwonende Bladel) Giel de Steur (Ministerie van Defensie) Rob van Geuns (Omwonende Best) Wim Scheffers (BVM2) Frank Rombouts (Gemeente Reusel-De Mierden) Eric Beex (Gemeente Eersel) Jan van Burgsteden (Gemeente Meierijstad) Roland Kleve (Eindhoven 365)
Voorzitter	Staf Depla
Secretaris	Jelle van den Corput
Datum en tijd:	6 maart 2025 19:00 – 21:00 uur
Locatie	Business Center Eindhoven Airport

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

Agendapunt		
1.	Opening	De voorzitter opent de vergadering en doet melding van een aantal leden die zich hebben afgemeld. Marjan van Giezen wordt vervangen door Emmely van Dijk, Jorrit de Gruijter laat zich vervangen Linda Lauret, Stijn Smeulders is afwezig, Melchior Looijen laat zich vervangen door Willem Koster en Robert Strijk heeft zich op het laatste moment moeten afmelden vanwege privéomstandigheden.
2.	Vaststellen agenda	De agenda wordt zonder opmerkingen vastgesteld.
3.	Register ingekomen stukken	De voorzitter kondigt aan dat er, zoals aangekondigd, enkele veranderingen worden doorgevoerd in de behandeling van de ingekomen stukken. De stukken worden, zover als mogelijk, openbaar toegankelijk gemaakt. Vanaf het volgende LEO zijn deze veranderingen doorgevoerd. Eric Beex vraagt hoe de ingekomen brief met volgnummer 143 (*vraag Waalre en Valkenswaard over baanspreiding 2023 en 2024*) wordt opgepakt. De secretaris geeft aan dat de vraag is doorgestuurd aan defensie en, zoals wordt verzocht in de brief, tijdens het volgende presidium wordt besproken om de agendering voor het LEO te bepalen. Klaas Kopinga wil aandacht vragen voor de reactienota van MLA/Defensie op het advies van het LEO voor de Medegebruiksvergunning 2025. Klaas Kopinga geeft aan dat een aantal aspecten van de reactie interessant zijn om een keer binnen het LEO te bespreken en om extra uitleg over te krijgen. Als voorbeeld wordt verwezen naar de zinsnede waar staat dat het sturen op aantallen vliegbewegingen simpel lijkt, maar complex en niet transparant is. Klaas Kopinga geeft aan dit niet te begrijpen. Staf Depla (voorzitter LEO) stelt voor om dit bij agendapunt 9 te bespreken.
4.	Mededelingen/externe ontwikkelingen	**Ter informatie** • Mededelingen gemeenten - Jan van Burgsteden geeft aan dat de gemeente Meierijstad de afgelopen periode twee omwonenden bereid heeft gevonden om de gemeente te vertegenwoordigen in het LEO. Op dit moment hebben er geen omwonendenvertegenwoordigers uit de gemeente Meierijstad zitting in het LEO. Het gaat hierbij om Jos Laarhoven en Paul van den Broek (plaatsvervangend). - Eric Beex geeft aan dat er door de provincie een traject is geïnitieerd om met decentrale overheden een dialoog te voeren over de regionale functie van Eindhoven Airport. Inmiddels heeft er een eerste beeldvormend gesprek plaatsgevonden. Inhoudelijk kan er nog geen terugkoppeling over worden gegeven, maar er komt een vervolg. • Mededelingen directeur Eindhoven Airport • Roel Hellemons geeft aan dat de kwartaalrapportages zijn toegevoegd aan de stukken voor het LEO. Wim Scheffers stelt naar aanleiding van bijlage 4b (*Actief sturen op minder geluidbelasting*) een vraag. Op pagina 1 staat bij het derde streepje iets vermeld over de vluchten na 23:30 en het is onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld. Roel

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

Hellemons geeft aan dat dit geen nieuwe regelgeving betreft, maar dat het hierbij o.a. gaat om differentiatie van de havengelden.
    - Roel Hellemons geeft ook aan dat het jaarverslag van de NLR over de geluidbelasting van Luchthaven Eindhoven inmiddels in concept bekend is. Het lijkt erop dat de contour met enkele honderdsten is overschreden, wat mede komt door de inzet van minder nieuwe vloot dan voorspeld in het vierde kwartaal. Zodra het definitieve jaarverslag bekend is, wordt dit met het LEO gedeeld.
    - Het advies om NADP1 te vliegen is inmiddels ingegaan. Vanuit vliegmaatschappijen is vernomen dat dit ook in de vlieginstructies is opgenomen. De resultaten worden zo goed als mogelijk gemonitord, maar dat is in de beginfase nog redelijk lastig. Op basis van de eerste radar track analyses lijkt het effect te hebben, maar daar moeten we gezien de beperkte data nog terughoudend mee zijn.
    - Ten slotte is er in de Brainportregio door Motivaction nog een reputatieonderzoek uitgevoerd over Eindhoven Airport. 75% is positief en 8% is negatief en dat heeft vaak te maken met geluidsoverlast. De nabijheid van een luchthaven is daarin het voornaamste thema. Dit rapport zal ook worden gedeeld met het LEO.
    - Cees Beemer geeft aan dat er eerder aandacht is gevraagd voor de luide piep van sommige vliegtuigen tijdens het taxiën en vraagt of er acties kunnen worden ondernomen om dit te verminderen. Roel Hellemons geeft aan hier later op terug te komen (actie 250306-1).
- Mededelingen Regionaal Informatie Centrum
    - Vanwege afwezigheid van Maurits de Beer deelt Roel Hellemons mede dat het jaarverslag van het RIC vanwege ziekte iets is vertraagd. Deze wordt verwacht in de week van 17 maart.
    - Met betrekking tot het meetnet zijn de vergunningen voor Son-en-Breugel en Eersel aangevraagd en liggen de aanvragen voor de gemeente Meierijstad bij de intaketafel. Voor de meetpaal in Wintelre is het RIC in gesprek met Brabant Water over de locatie. Het totaal aantal palen komt uiteindelijk neer op tien stuks.
    - Cees Beemer geeft aan dat er vanuit de klankbordgroep meldingen wordt meegedacht over de manier waarop het nieuwe Casper-systeem kan worden toegepast. Met de klankbordgroep wordt nu de gedachte verder uitgewerkt om met een nieuwsbrief de beschikbare informatie beter over het voetlicht te brengen. De nieuwsbrief moet de brede omgeving informeren en wordt via Samen op de hoogte gepubliceerd.
- Mededelingen commandant Vliegbasis
    - Linda Lauret geeft aan dat de rapportage meldingen van het vierde kwartaal bij de stukken zit. Op de vraag van de voorzitter of iemand het verschil tussen 2023 en 2024 kan verklaren, geeft Roel Hellemons aan dat in 2023 de pilot plaatsvond en dat dat zorgde voor een grote piek in de meldingen. Dit is in 2024 weer genormaliseerd.
    - Verder is de vliegbasis in januari en februari een aantal keer in de krant geweest over de vergunningen. Eén artikel ging over een onderzoek van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport en een ander artikel over het mogelijk illegaal aanwezig zijn van een gebouw. Kort daarna is er in de krant een reactie gegeven op het

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

nieuws over het ILT-onderzoek.[1] Hoewel er wordt voldaan aan de vergunningen, is wel de conclusie getrokken dat dit de laatste tijd mogelijk niet de aandacht heeft gekregen die het verdient. Dus hier zijn acties op ondernomen. Met betrekking tot het artikel over het mogelijk illegale gebouw, zijn hier al langer goede afspraken over gemaakt met de gemeente. Het gaat hier om een tijdelijk gebouw dat mag blijven staan tot de nieuwbouw is gerealiseerd.
    - Operationeel zijn er in het vierde kwartaal nog mensen geëvacueerd uit Libanon. Verder heeft het AMC nog deelgenomen aan een oefening in de Verenigde Staten. Ten slotte staat het AMC nog paraat voor ondersteuning van de missies in Oost-Europa. Daarvoor staat men 24/7 paraat. Er is tot op heden drie keer 's nachts, in de periode dat de luchtmachtbasis normaal gesloten is, is vertrokken. Dit is over een periode van 2,5 maand.
- Mededelingen ministerie IenW
    - Emmely van Dijk geeft aan dat er vanuit IenW weinig mededelingen zijn. Er staat een actie open om vanuit het ministerie een keer een presentatie te geven over de stand van zaken met betrekking tot de *Sustainable Aviation Fuels* (SAF's). Waarschijnlijk kan er tijdens het volgende LEO een presentatie over dit onderwerp worden gegeven.
- Mededelingen ministerie van Defensie
    - De verleende medegebruiksvergunning voor 2025 en de reactienota is gedeeld met het LEO.
    - Giel de Steur sluit zich aan bij de opmerking van Roel Hellemons over de NLR-rapportage. De Militaire Luchtvaart Autoriteit zal een reactie geven over de vermoedelijke lichte overschrijding en die zal ook met het LEO worden gedeeld.
- Mededelingen omwonenden
    - Cees Beemer: Er bestaat al langere tijd zorg bij inwoners van Wintelre over laagvliegende Herculessen boven het dorp. Er is inmiddels een gesprek geweest met de commandant en vertegenwoordigers uit Wintelre. De commandant heeft aangegeven dat ze nu eenmaal moeten oefenen, maar daarbij wel de dorpskernen zoveel als mogelijk proberen te vermijden. De inwoners hebben aangegeven hier begrip voor te hebben, maar zien ze toch vaak over het dorp komen. Zij maken zich zorgen over de veiligheid. Na dit overleg is afgesproken dat bij volgende hindermeldingen van vliegtuigen over het dorp, dit wordt doorgegeven aan de omgevingsmanager van de luchtmachtbasis. Dit wordt vervolgens uitgezocht en de uitkomsten hiervan worden gecommuniceerd. Dit zorgt voor korte lijntjes. Cees Beemer geeft aan dit gesprek als zeer positief te hebben ervaren. Over een jaar kunnen we terugkoppelen wat hiervan de resultaten zijn geweest (actie 250306-2).

[1] Op verzoek van enkele leden hierbij de linkjes naar de betreffende artikelen. Het artikel over het onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (dd. 25 januari 2025) is via deze link te raadplegen. Het artikel met de reactie vanuit de commandant van de vliegbasis (dd. 31 januari 2025) is via deze link te raadplegen. Het artikel over de vergunning van het tijdelijke squadrongebouw (dd. 4 februari 2025) is via deze link te raadplegen.

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

		Bijlagen: *4a. Memo omwonendenlid gemeente Meierijstad* *4b. Rapportage Actief sturen op minder geluidbelasting 2024* *4c. LEO Dashboard Q4* *4d. Extensieoverzicht 2024 t/m Q4* *4e. Rapportage meldingen Q4 RIC* *4f. Vergunning burgermedegebruik Eindhoven Airport 2025.*
5 .	Stand van zaken Evaluatie LEO	**Ter informatie** De secretaris geeft aan dat er tijdens het middagprogramma door BMC een presentatie is gegeven over het plan van aanpak voor de evaluatie. Dit agendapunt is geagendeerd om leden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de gevolgde procedure en de keuze voor BMC. Hier zijn geen vragen over. Eric Beex geeft aan dat er 's middags nog is gesproken over het opstellen van een raadsinformatiebrief voor een duidelijke informatievoorziening over de evaluatie aan raadsleden en bestuurders in de regio. De secretaris geeft aan dat er inderdaad een informatiebrief voor gemeenteraadsleden zal worden opgesteld en dat dit ook wordt gebruikt als leidraad voor verdere communicatie over de evaluatie (actie 250306-3). Bijlagen: *5a. Stand van zaken evaluatie Luchthaven Eindhoven Overleg* *5b. Offerte BMC evaluatie LEO* *5c. Opdrachtbrief Evaluatie Luchthaven Eindhoven Overleg*
6 .	Vertraagde landingen	**Ter bespreking** De voorzitter introduceert het agendapunt. Dit is een onderwerp waar we het binnen het LEO al geruime tijd over hebben en waar Marc van Schuppen de afgelopen periode bij betrokken is geweest. Vandaag bespreken we de stand van zaken en een tweetal voorstellen hoe nu verder te gaan. Willem Koster heeft namens Transavia het voorstel van Marc van Schuppen verder uitgewerkt. Roel Hellemons heeft de ontwikkeling van de vluchten na 23 uur beschreven en Wim Scheffers heeft een alternatief voorstel opgesteld om het aantal vertraagde landingen stapsgewijs af te bouwen. Deze leden introduceren hun bijdrage eerst, voordat er een rondje wordt gemaakt langs de andere leden om vervolgens de balans op te maken. Roel Hellemons geeft aan dat hij met zijn inbreng een poging heeft gedaan te duiden hoe er vanuit Eindhoven Airport naar het onderwerp wordt gekeken. In de notitie verwijst hij onder andere naar de afspraken uit het advies Van Geel. Er mochten geen vluchten meer na 23 uur worden gepland, waar dat voorheen tot 23:30 mocht. Er is een duidelijk dalende lijn te zien. In 2019 waren er nog 826 landingen tussen 23 en 24 uur en dit is in 2024 gereduceerd tot 242 landingen. Roel Hellemons benadrukt dat niemand zit te wachten op vertragingen, ook Eindhoven Airport niet en dus deelt hij de ambitie van Wim Scheffers om ernaar te streven dit verder naar beneden te brengen. Maar we moeten wel realistisch zijn, dus volgt hij de lijn van Transavia om met een inspanningsverplichting te proberen het aantal vertraagde landingen na 23.00 uur verder naar beneden te krijgen. Willem Koster geeft aan dat hij met zijn inbreng voortbouwt op het voorstel dat Marc van Schuppen tijdens de vorige vergadering heeft gepresenteerd. De rapportages met betrekking tot het aantal vertraagde landingen gebruikt

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

Transavia bij het maken van de planning voor het volgende seizoen. Daar komt nog de eigen time performance analyse bij, dit is een interne feedback loop om te kijken of er bepaalde verbeteringen doorgevoerd moeten worden. Transavia heeft een aantal mogelijkheden om de operatie te verbeteren: denk hierbij aan het vluchtenschema, de vlootrotaties en de combinatie met andere luchthavens waar Transavia op vliegt. Alle vluchten die redelijk kort op elkaar zitten, zijn vroeg in de ochtend gepland (7:00 uur vertrek). Bij dit soort kleine aanpassingen moet wel rekening worden gehouden met de beschikbare capaciteit op de luchthaven en de start- en landingsbaan. Deze staan het niet altijd toe dat we kleine aanpassingen doorvoeren. Zo zijn er heel veel variabelen waar rekening mee gehouden moet worden.

Wim Scheffers geeft aan dat we het nu in 2024 hebben over 242 vertraagde landingen. Dit zijn er te veel. Complimenten aan Transavia voor de manier waarop ze het verder willen gaan terugdringen, maar het advies van Marc van Schuppen is naar zijn mening niet scherp genoeg. Er wordt een helder doel gemist en een duidelijke lijn daar naartoe. Er is vanuit BVM2 begrip voor het feit dat het wijzigen van vluchtschema's complex is voor Transavia. Daarom wordt voorgesteld om de vertragingen in een periode van maximaal vijf jaar af te bouwen tot allen vertragingen die in de laatste vlucht zijn ontstaan (extensies).

Er zijn twee zaken die spelen in deze discussie: a) Wat is nou een vertraagde landing? We zien nu dat er in de loop van de dag vertragingen ontstaan en dat door de opstapeling daarvan aan het einde van de dag mensen hier in de omgeving worden wakker gemaakt door een vertraagde vlucht. Een vertraging is wat BVM2 betreft alleen een vertraging als die tijdens de laatste vlucht ontstaat. Dit is vergelijkbaar met de tekst voor de extensieregeling in het concept-luchthavenbesluit voor Lelystad. b) Als we met elkaar constateren dat het in sommige gevallen niet mogelijk is om vertraagde landing te voorkomen, zou er in ieder geval een rem op moeten komen in de vorm van een financiële prikkel. Ten slotte zou het aantal vertragingen de komende jaren via een medegebruiksvergunning met een soort staffel moeten worden afgebouwd tot, wat BVM2 betreft, het aantal extensies. Dat waren er vorig jaar zeventien, nou laat het er een keer 25 zijn, maar niet veel meer. Wim Scheffers stelt voor om de tijd tot het Luchthavenbesluit te gebruiken om dit aantal af te bouwen en behapbaar te maken voor Transavia en de omgeving.

Op de vraag van de voorzitter om het onderscheid tussen het luchthavenbesluit van Lelystad en Eindhoven te verduidelijken, geeft Emmely van Dijk aan dat in het Luchthavenbesluit voor Lelystad de extensieregeling is opgenomen voor vertragingen na 23.00 uur maar dat de luchthaven daar is geopend vanaf 6.00 uur. In Eindhoven is er, boven op de extensieregeling, in de medegebruiksvergunning de sluitingstijd van 23.00 uur geregeld en verder nog een aantal vertragingen toegestaan. Zonder deze regeling in de medegebruiksvergunning zouden de kaders uit het luchthavenbesluit nog gelden en zou de luchthaven dus tot 24.00 landingen mogen inplannen.

De voorzitter concludeert dat het onderscheid tussen de beide voorstellen nu duidelijk is. Willem Koster volgt het voorstel van Marc van Schuppen en wil een inspanningsverplichting om te werken aan minder vertragingen. Wim Scheffers wil met een staffel in de medegebruiksvergunning het aantal vertragingen in maximaal vijf jaar stapsgewijs terugdringen om uiteindelijk in het nieuwe luchthavenbesluit de regeling uit het luchthavenbesluit van Lelystad te hanteren. Dit is een resultaatverplichting. De voorzitter besluit een rondje te maken langs de leden:

- Roland Kleve: Als ik zie hoe we van 826 zijn teruggegaan naar 242, dan zou ik zeggen zo doorgaan. Bedrijven hebben al een financiële prikkel om niet te laat te willen binnenkomen, dus ik denk dat een extra prikkel niet zou helpen.
- Eric Beex: Er is contact geweest met Robert Strijk en spreek mede namens hem. Hij geeft aan het voorstel van Wim te willen ondersteunen, wel met een paar vragen. Het is wel ambitieus. Zoals aangegeven, zijn er honderd variabelen. En de randgemeenten zouden graag willen weten wat het inhoudt om het naar 25-50 vertragingen terug te dringen, en wat het effect daarvan is. Is het reasonable en achievable?
- Rob van Geuns: Hij zet even een stap terug en vraagt zich af waar deze discussie ooit om is begonnen. Zodat alle omwonenden recht hebben op 8 uur slaap, van 23 uur tot 7 uur. Als je 242 uitspreidt over het jaar, komt dit neer op gemiddeld één landing op elke doordeweekse dag. Dat betekent dat mensen niet aan hun slaap toekomen.
- Giel van de Steur: Geeft aan vanuit defensie geen mening te hebben.
- Egbert van der Pas: Geeft aan het voorstel van Wim Scheffers te steunen.
- Dick Veenstra: Je hebt een stip op de horizon nodig. De eerste jaren heb je een aantal quick wins, maar op termijn wordt het doorvoeren van verbeteringen steeds lastiger. Zonder duidelijke afspraken verdwijnt de aandacht hiervoor en daarom voelt hij wel iets voor zo'n staffel.
- Emmely van Dijk: Het is op zich mogelijk om de bepaling uit het luchthavenbesluit van Lelystad ook op te nemen voor Eindhoven, maar dat staat los van de discussie over het toestaan van de vertraagde landingen. En daarvan zijn de negatieve effecten nog niet voldoende in beeld. Als dit 's ochtends bijvoorbeeld leidt tot meer positievluchten, is dat ook onwenselijk.
- Paul Teeuwen: Wat VNO/NCW betreft wordt er vastgehouden aan de afspraken uit 2019. Die zijn in de tussentijd nog verder aangescherpt. De inspanningen van Transavia en de luchthaven zijn groot en het aantal vertraagde landingen daalt, dus wordt opgeroepen om op de ingeslagen weg doorgaan.
- Femke Dingemans: De Brabantse Milieufederatie kan zich aansluiten bij het voorstel van Wim Scheffers. 8 uur nachtrust is niet alleen van belang voor omwonenden, maar ook voor de natuur.
- Klaas Kopinga: Begint met het uitspreken van complimenten voor de inspanningen van Transavia, ook omdat dit onderwerp wringt. In 2019 en daarvoor waren er geen geplande vluchten na 23:30. Roel Hellemons gebruikt in zijn notitie 2019 wel als referentiejaar. Toen kwamen er maar enkele vluchten per jaar later dan een half uur na planning binnen. Toen kwam Van Geel met het voorstel om het hele window naar voren te schuiven. Als we naar de meest recente cijfers kijken, zien we dat het eerste halfuur vorig jaar 192 vertraagde toestellen waren in plaats van de 171 in 2019. Verder waren er vorig jaar 50 toestellen meer dan een halfuur vertraagd in plaats van 8. Hieruit trekt Klaas Kopinga de conclusie dat we minder goed kunnen plannen dan in 2019. Een kleine financiële incentive zou dan ook niet misstaan.
- Cees Beemer: Sluit zich aan bij Wim Scheffers en Klaas Kopinga. Op basis van het recente GGD-onderzoek kan er worden geconcludeerd

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

dat voldoende nachtrust voor omwonenden heel belangrijk is. Vanuit dat belang moet er gewoon een stap gezet worden.

- Linda Lauret: Geen mening.
- Roel Hellemons: Treedt niet in herhaling. Hij snapt de ambitie die volgt uit Wim Scheffers zijn inbreng, maar het verschil is dat Eindhoven Airport en Transavia zeggen: We gaan door met de inspanningen die we nu al doen. Als reactie op Klaas Kopinga geeft Roel aan van mening te zijn dat je die vergelijking niet zomaar kunt maken, ook omdat er geen vluchten tussenuit zijn gehaald, maar omdat we met een halfuur minder openingstijd hetzelfde schema moeten draaien. Dus dat verschil valt te verklaren.

Na dit rondje langs de leden vraagt de voorzitter of er nog vragen of opmerkingen zijn. Jan van Burgsteden geeft aan het voorstel van Wim Scheffers te begrijpen, maar heeft geen inzicht op de impact op Transavia. De stip op de horizon moet worden toegepast, maar we moeten wel meer inzicht hebben in de gevolgen van een bepaalde cap op het aantal vertraagde landingen van, zeg als voorbeeld, 25.

De voorzitter concludeert dat we het op een hoog abstractieniveau met elkaar eens zijn, het aantal vertraagde vluchten moet zoveel als mogelijk omlaag. Op het moment dat het concreter gemaakt moet worden, wordt het ingewikkelder. Is het nog nuttig om met elkaar dit gesprek te gaan voeren om meer gevoel te krijgen bij het verschil van inzicht? Wim Scheffers geeft aan dat er nog een aantal denkmodellen te bedenken zijn die tussen de beide perspectieven inliggen. Het stoort BVM2 dat in het vorige voorstel geen stip op de horizon stond beschreven, dus het voorstel van BVM2 is een openingsbod waar we graag het gesprek over aangaan om te bepalen wat voor iedereen hanteerbaar is.

Roel Hellemons antwoord op de vraag van Jan van Burgsteden dat als men het aantal vertraagde landingen na 23 uur wil terugbrengen naar 0, je er uiteindelijk vluchten uit moet halen en na 22 uur niks meer zult moeten plannen zodat er na 23 uur niks meer binnenkomt. Dat heeft een hele grote impact. Cees Beemer vraagt aan Willem Koster of het mogelijk is om een stip op de horizon te zetten, zodat we toch een concrete stap met elkaar kunnen zetten. Hij geeft aan die toezegging nu niet te kunnen en willen doen en een en ander eerst intern te moeten bespreken.

Femke geeft aan dat deze discussie wel tekenend is voor een aantal discussies die we in het LEO met elkaar bespreken en waar deze discussies vaak op stuklopen. Uiteindelijk draait het om het financiële belang van de luchthaven en de airlines tegenover het gezondheidsbelang van omwonenden. Dat valt niet tegen elkaar af te wegen en slaat de discussie dood. De voorzitter geeft aan dat dat iets te kort door de bocht is. We hebben elkaar in 2019 in het midden gevonden en bij zaken die daar niet zijn vastgelegd, moeten we nu bekijken hoe we daarmee omgaan. De voorzitter wil ook niet bij elke discussie in de positie gedwongen worden om daar als onafhankelijk voorzitter een advies over uit te brengen. Dat helpt ook niet. Dus uiteindelijk is het nieuwe luchthavenbesluit of een herijking van het advies Van Geel na de evaluatie een moment om deze onderwerpen in samenhang te bespreken.

Jan van Burgsteden geeft aan dat hij de consequenties niet kan overzien. Hij geeft aan groot voorstander te zijn van een stip op de horizon. En wat die stip dan moet zijn, dat laat hij even in het midden. Maar als we nu een stip nemen,

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

zeg 50 in 2030, moeten we inzichtelijk maken wat dit betekent en welke effecten dit heeft. Hij geeft aan behoefte te hebben aan meer feiten en hoe we vervolgens bij elkaar komen. De voorzitter stelt voor om dan de analyse van Joris Melkert over de openingstijden op de zondagochtend af te wachten, omdat het in veel opzichten gaat om dezelfde argumenten. Als tegelijk Transavia inzichtelijk maakt welke stip zij eventueel zouden kunnen zetten, hebben we voor een volgend gesprek weer meerdere invalshoeken die we kunnen bespreken.

Wim Scheffers geeft aan er geen voorstander van te zijn om beide discussies met elkaar te vermengen. Hij stelt voor om in de vorm van een werkgroep hier op een later moment over door te praten, buiten de vergadering van het LEO om. Roel Hellemons geeft aan dit niet te zien zitten en dat dit alleen maar tot nieuwe frustratie gaat leiden. Dit betekent niet dat er niks gebeurt, maar dat we op de huidige manier doorgaan om het aantal vertragingen terug te dringen. Jan van Burgsteden geeft aan iets verder te willen gaan dan dat het is besproken. Niet aan Transavia vragen naar welk getal Y zij het binnen X jaar kunnen terugbrengen, maar zelf de stip zetten om vervolgens de consequenties hiervan in kaart te brengen. Willem Koster geeft aan dit niet te kunnen doen, omdat dit geen lineair proces is en enorm afhankelijk is van allerlei variabelen.

De voorzitter concludeert dat dan alleen de actie overblijft van de randgemeenten om samen met omwonenden te bepalen op welke stip zij willen inzetten en welke effecten in kaart gebracht moeten worden. Daarna is het uiteindelijk aan het bevoegd gezag om hier een keuze over te maken. Deze actie ligt bij de wethouders van de randgemeenten (actie: 250306-4).

Bijlagen:
6a. Voorstel Transavia aanpak vertraagde landingen
6b. Alternatief voorstel Wim Scheffers – Vluchten na 23 uur
6c. Memo Roel Hellemons – Ontwikkeling vluchten na elven

7 . Opvolging GGD-belevingsonderzoek

Ter besluitvorming

De voorzitter geeft aan dat tijdens het vorige LEO is besproken dat de werkgroep gezondheid op basis van het rapport met een inhoudelijke notitie zou komen met actiepunten. Dat is vanwege omstandigheden niet gelukt. Daarom ligt er nu een procesvoorstel. Steven Grevink, de voorzitter van de werkgroep gezondheid, licht kort het procesvoorstel toe. Er wordt gewerkt aan een notitie die wordt voorgelegd aan het LEO met actiepunten naar aanleiding van het belevingsonderzoek van de GGD. Hier wordt ook in meegenomen hoe deze actiepunten moeten worden opgepakt.

Cees Beemer geeft nog een korte toelichting op de bijeenkomst die heeft plaatsgevonden. Hem valt op dat bij deze bijeenkomsten meestal maar beperkt gemeentelijke ambtenaren aanwezig zijn die ondersteunen bij het werk dat verricht moet worden. Cees Beemer doet een beroep op gemeenten om ambtenaren te laten aansluiten bij deze werkgroepen. Steven Grevink geeft aan dat hij dit herkent en een beroep op gemeenten zal doen om hier een bijdrage aan te leveren.

Bijlage:
7a. Notitie werkgroep gezondheid; Hoe doen we recht aan het belevingsonderzoek van de GGD?

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

8.	Jaarverslag LEO 2024	**Ter besluitvorming** De voorzitter geeft aan het jaarverslag per pagina even te willen laten passeren om te inventariseren of er opmerkingen bij zijn. • Pagina 4: Egbert van de Pas geeft aan in het verslag een passage te missen over de rol van het presidium. De voorzitter geeft aan dat het mogelijk moet zijn om hier een passage over op te nemen. • Pagina 9: Egbert van de Pas maakt een opmerking bij de taakomschrijving van de adviesgroep meerwaarde voor de regio. Hier staan een aantal onduidelijkheden in: Wat is kwaliteit? Zien we een ambassadeur en visitekaartje als meerwaarde voor de regio? En is dit allemaal wel in lijn met Van Geel? Kristy Gilsing (ambtelijk trekker van de adviesgroep Meerwaarde) geeft aan dat de adviesgroep is opgericht n.a.v. het advies Van Geel, maar zo niet te weten waar de exacte formulering vandaan komt. Jelle van den Corput (secretaris LEO) vult hierop aan dat de taakomschrijving die in het jaarverslag is opgenomen, volgt uit het jaarplan LEO 2024 dat door het LEO zelf is vastgesteld. Het is dus niet zo dat deze taakomschrijving nu ineens in het jaarverslag staat zonder dat daarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Egbert van de Pas geeft aan dat hij hoopt dat de nieuwe voorzitter in ieder geval gaat kijken of hij tot een duidelijkere taakomschrijving kan komen. • Pagina 11: Giel de Steur geeft aan dat hij graag nog even wat tekstuele aanpassingen wil, maar dat hij hierover na de vergadering even contact zal opnemen. Er wordt besloten het jaarverslag, met inachtneming van de besproken wijzigingen, vast te stellen. <u>Bijlage:</u> *8a. Jaarverslag LEO 2024*
9.	Luchthavenbesluit	**Ter informatie** Giel de Steur geeft aan dat er goed nieuws is. Er wordt gewoon doorgeschreven aan de wijzigingstekst van het Luchthavenbesluit. Er wordt nu in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gestart met de wettekst gestart. Verder zit de stikstofdiscussie op dit moment helemaal op slot vanwege recente juridische uitspraken. Er is nu een ministeriële commissie opgetuigd. De ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat hebben hier zitting in. Het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur is bevoegd gezag voor een natuurvergunning. Klaas Kopinga verwijst nog even terug naar het punt wat hij eerder heeft ingebracht bij de ingekomen stukken. Het valt hem op dat als reactie op de zienswijzen, die veel lijkt op de zienswijze van vorig jaar, ook praktisch dezelfde reactie is gekomen. Als mede-zienswijze-indiener kon hij zich hier vorig jaar niet in vinden en nu nog steeds niet. Dit kunnen we gaan herhalen tot het Luchthavenbesluit er is, maar dat is contraproductief. In beide zienswijzen, die van BOW en de reactie, zitten elementen die het overleg waard zijn. Met het oog op het sturingsmodel geluid en de medegebruiksvergunningen die er de komende jaren worden opgesteld. Giel de Steur gaat hier graag het gesprek over aan (<u>actie: 250306-5</u>).

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

		Cees Beemer vraagt hoe de vertraging in het Luchthavenbesluit zich verhoudt tot de MER die al voor een groot deel af is. Moet de MER straks herschreven/aangepast worden, omdat het door de tijd wordt ingehaald. Emmely van Dijk geeft aan dat te zijner tijd zal moeten worden beoordeeld of er onderdelen achterhaald zijn en dus geactualiseerd moeten worden. Dit kan pas als je een antwoord van LVVN hebt over het stikstofvraagstuk.
10.	Stand van zaken werkgroepen	**Ter bespreking** De voorzitter vraagt aandacht voor de twee vacatures die open staan in de verschillende werkgroepen. De werkgroep communicatie wil ook het perspectief van gemeenten mee kunnen nemen en is daarom op zoek naar een gemeentelijke communicatiemedewerker om deel uit te maken van de werkgroep. Daarnaast zijn we op zoek naar een secretaris van de werkgroep geluid. Het verzoek is om dit in de eigen organisatie uit te zetten en te kijken of hier een bijdrage aan kan worden geleverd. Bijlage: *10a. Overzicht werkgroepen* *10b. Vacature secretaris werkgroep geluid* *10c. Vacature werkgroep communicatie – gemeentelijk communicatiemedewerker*
11.	Verslag LEO 11 december	**Ter besluitvorming** Het conceptverslag is eerder gedeeld en de tekstuele opmerkingen zijn al verwerkt. De voorzitter loopt het verslag per pagina langs: • Pagina 4: Egbert van de Pas geeft aan dat hij de vorige keer een opmerking heeft gemaakt over het meldingssysteem. De voorzitter geeft aan dat dit op de actielijst staat en dat dit dus moet worden opgepakt. • Pagina 8: Klaas Kopinga geeft aan dat hier iets staat wat mogelijk niet voor iedereen duidelijk is. Er wordt nu gesproken over 'praktische veranderingen', maar dat moet zijn 'plotselinge veranderingen'. Daarnaast het verzoek om 'Dat is nadelig voor' aan te passen naar 'Dat geeft onzekerheid voor'. Dit wordt aangepast. • Pagina 8: Michelle van Waasdijk geeft aan dat ze per mail een wijziging heeft doorgegeven over de 20% toename van de contour. Dat ging over de civiele contour en dat dat niet betekent dat de gezamenlijke contour ook meteen 20% groter wordt. Bijlagen: *11a. Verslag LEO 11 december*
12.	Actielijst	**Ter informatie** • De acties op de actielijst worden doorgenomen. Voor een aantal acties wordt geconcludeerd dat deze zijn afgerond en andere staan nog uit. • Egbert van de Pas geeft aan een opmerking te willen maken over het feit dat hij in afwachting van de uitvoering van actie 241211-1 geen meldingen kan doen. Bijlage: *12a. Actielijst*

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

13.	Rondvraag	Er zijn vanuit de leden geen rondvragen.
14.	Sluiting	Voordat de voorzitter de vergadering sluit, wil hij nog een moment stil staan bij het afscheid van Rob van Geuns. Rob neemt na dit LEO afscheid als omwonende vertegenwoordiger van Best en heeft zich in verschillende overlegstructuren over een periode van 25 jaar ingezet om het belang van de omgeving over het voetlicht te brengen. De voorzitter spreekt, namens het LEO, zijn dank uit aan Rob voor al zijn inzet gedurende deze jaren en overhandigd hem een bloemetje als bedankje. Rob bedankt alle leden voor de prettige samenwerking. Ondanks de soms felle discussies geeft hij aan dat altijd te hebben kunnen waarderen. Na het afscheid van Rob, sluit de voorzitter de vergadering.

Actielijst

#	Actiepunt	Actiehouder	Status
250306-1	Cees Beemer stelt bij de mededelingen de vraag of er al meer bekend is wat er kan worden gedaan aan de luide piep die sommige vliegtuigen produceren tijdens het taxiën. Roel gaat dit na en komt hierop terug.	Roel Hellemons	
250306-2	Er heeft een overleg plaatsgevonden tussen inwoners van Wintelre en vertegenwoordigers van de vliegbasis, waaronder de commandant. Dit gesprek ging over het laagvliegen boven het dorp. Er is afgesproken dat meldingen van vliegtuigen boven het dorp worden doorgegeven en deze informatie vervolgens door de luchtmachtbasis wordt geverifieerd en hier eventueel opvolging aan wordt gegeven. Begin 2026 worden de resultaten van deze samenwerking gedeeld met het LEO	Cees Beemer	
250306-3	Tijdens het bespreken van de evaluatie toegezegd dat er een raadsinformatiebrief wordt opgesteld over het doel en de reikwijdte van de evaluatie. De informatiebrief moet raadsleden en bestuurders in de regio duidelijkheid over de reikwijdte en het doel van de evaluatie.	Secretaris	
250306-4	Na de discussie over de vertraagde landingen wordt afgesproken dat de wethouders van de randgemeenten in overleg met de omwonenden met een voorstel komen voor een 'stip op de horizon'. Welk X aantal vertraagde landingen willen we in jaar Y hebben bereikt? En welke	Jan van Burgsteden	

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

	effecten/consequenties willen we in kaart brengen die dit met zich meebrengt?		
250306-5	Klaas Kopinga signaleert dat er bij de medegebruiksvergunning nu al twee keer praktisch dezelfde zienswijze wordt ingebracht en dat daar praktisch dezelfde reactie op komt, waar hij zich, op onderdelen, niet in kan vinden. Er wordt afgesproken dat Klaas en Giel hier het gesprek over aangaan om vervolgens te bekijken hoe dit, eventueel via de werkgroep geluid, verder kan worden besproken.	Klaas Kopinga & Giel de Steur	
250306-6	Naar aanleiding van de demo van het geluidsmeetnet tijdens het middagprogramma is afgesproken dat Casper tijdens het volgende LEO wordt uitgenodigd voor het middagdeel om wat meer te vertellen over wat er allemaal mogelijk is met de meetsystemen en de software.	Maurits de Beer	
250306-7	Naar aanleiding van een vraag uit het publiek wordt toegezegd om Noiselab toe te voegen aan de website van Samen op de hoogte	Lindsey Koolen	
250306-8	Naar aanleiding van een vraag van Cees Beemer wordt geïnventariseerd hoe (de resultaten van) alle meetnetten op regionaal niveau kunnen worden samengebracht. Dit wordt in de werkgroep gezondheid verder uitgewerkt.	Werkgroep Gezondheid	
250306-9	Na de presentatie van Ronald Kaay wordt afgesproken dat de mogelijkheden die hij voorstelt met een werkgroepje verder worden besproken. Roel Hellemons neemt hiertoe het initiatief. Dit bestaat uit de volgende stappen: 1) feiten inventariseren met experts; 2) op basis van de feiten het gesprek voeren over wat er wel of niet kan; 3) inzichtelijk maken of er sprake is van een waterbedeffect; 4) een besluit nemen om het al dan niet door te zetten; en 5) de effecten evalueren.	Roel Hellemons	