'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

Verslag - Luchthaven Eindhoven Overleg

30 maart 2026

Aanwezigen:	Frank Rombouts (wethouder gemeente Reusel-De Mierden) Suzan van de Goor (wethouder gemeente Waalre) Eric Beex (wethouder gemeente Eersel) Daan Boissevain (commandant luchtmachtbasis) Giel de Steur (ministerie van Defensie) Jan Maarten Kroon (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) Femke Dingemans (Brabantse Milieufederatie) Klaas Kopinga (omwonendenlid Veldhoven & voorzitter BOW) Marianne Muller (omwonendenlid Best) Egbert van de Pas (omwonendenlid Bladel) Wim Scheffers (voorzitter BVM2) Cees Beemer (omwonendenlid Eersel) Dick Veenstra (omwonendenlid Eindhoven) Robert Strijk (wethouder gemeente Eindhoven) Roel Hellemons (Eindhoven Airport) Michelle van de Waasdijk (Eindhoven Airport) Melchior Looijen (Transavia) Jos van Laarhoven (omwonendenlid Meierijstad) Paul Theeuwen (VNO/NCW)
Afwezigen	Jan van Burgsteden (wethouder gemeente Meierijstad) Door de Beus (omwonendenlid Oirschot)
Voorzitter	Staf Depla
Secretaris	Jelle van den Corput
Datum en tijd:	30 maart 2026 19:00 – 21:00 uur
Locatie	Gemeenschapshuis Bruis Markt 6 5531 BA Bladel

'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 heet alle leden van het Luchthaven Eindhoven Overleg welkom in gemeenschapshuis Bruis in Bladel.
2.	Vaststellen agenda	De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.
3.	Inspreken	Een omwonende heeft zich aangemeld voor het inspreekrecht. Die mogelijkheid is er voor mensen die het LEO iets willen meegeven. De omwonende geeft aan bezwaar te hebben gemaakt tegen de wijze waarop de geluidshinderdata gebruikt en gerapporteerd worden. De bezwaren zijn ook als bijlage bij dit agendapunt toegevoegd. Ze geeft aan bezwaar te hebben gemaakt tegen de kwartaalrapportages van het jaar 2024. In deze rapportages kijkt het RIC wat de impact is van vlootvernieuwing op (het aantal) hindermeldingen. Ze zetten verschillende vliegtuigtypen op een rijtje en vergelijken daarbij de oude en jonge vliegtuiggeneraties met elkaar. De hindermeldingen zijn voor 75% afkomstig van 15 tot 25 melders. Uit het jaarrapport meldingen bleek vervolgens dat 13.000 van de 45.000 meldingen van twee mensen afkomstig waren. Ze geeft aan dat dit de analytische mogelijkheden van zo'n database beperkt. Daarnaast worden vliegtuigtypes langs elkaar gezet die verschillen hebben in aantallen, tijd en route. Ze geeft aan dat het zonder spreidingsstatistiek lastig is om hierover conclusies te trekken en dat dat in de (jaar)rapportages wel gebeurt. Bijvoorbeeld de grafiek waarin het gemiddelde aantal meldingen per vlucht tussen verschillende vliegtuigtypes wordt vergeleken en er een directe relatie wordt gelegd tussen toestellen van een 'oude' en 'nieuwe' generatie. In de nieuwe rapportages die sinds 2025 worden opgeleverd, is er een grafiek opgenomen waarin het aantal vliegbewegingen, aantal meldingen en aantal melders per vliegtuigtype is opgenomen. De omwonende geeft aan dat dit al meer context geeft. Er is voor gekozen om 'veel melders' (500+ meldingen) buiten beschouwing te laten, maar dan nog wordt het merendeel van de meldingen door een beperkte groep melders bepaald. Het is dan ook de vraag in hoeverre de woorden 'representatief en waarheidsgetrouw' hier van toepassing kunnen zijn. Pas in de rapportage van kwartaal 4 2025 is opgenomen dat deze cijfers ter indicatie zijn. Uit het GGD-belevingsonderzoek is gebleken dat 50.000 mensen ernstige geluidshinder ondervinden. Per kwartaal zijn er ongeveer 300-500 melders en van die groep een beperkte groep veel-melders die de grootste invloed hebben op deze rapportages. Ze geeft aan daarom van mening te zijn je het enkel als indicatie kunt behandelen. Ze doet drie suggesties ter overweging: 1. Beperk de kwartaalrapportages in 2025 tot figuur 10 en laat figuur 11 vervallen. In principe staat in figuur 10 hetzelfde als in figuur 11, alleen mist de deling. 2. Nuanceer de daarbij behorende tekst. Begrippen als waarheidsgetrouw en representatief zijn niet passend bij een indicatieve tekst. De beperkingen moeten ook in het onderschrift helder worden beschreven. 3. Rectificeer de grafieken en teksten uit de kwartaalrapportages 2024 volgens hetzelfde format als in 2025, dus zonder de veel-melders (500+ meldingen). Dit maakt monitoring over de jaren mogelijk. De afgelopen anderhalf jaar is er geen reactie gekomen op de bezwaren. De omwonende hoopt dat het LEO de suggesties in overweging wil nemen en hoort graag wat het uiteindelijke besluit is. Giel de Steur stelt n.a.v. het inspreken nog de vraag of het klopt dat het voorstel om figuur 11 weg te laten, komt vanwege de rol van de veel-melders. De omwonende

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

		geeft aan dat dit ook komt vanwege de variabele die van invloed zijn op deze grafieken die onvoldoende kunnen worden meegenomen bij de presentatie. De voorzitter geeft aan dat de jaarrapportage 2025 als apart agendapunt vanavond wordt besproken en dat leden bij dat agendapunt eventueel ook opmerkingen kunnen maken over het inspreken.
4.	Register ingekomen stukken	Het overzicht van ingekomen stukken wordt door het LEO ter kennisgeving aangenomen en er worden door de leden geen opmerkingen bij geplaatst of vragen over gesteld.
5.	Mededelingen	• Mededelingen gemeenten - Eric Beex geeft aan dat er bij de ingekomen stukken een brief stond die de secretaris aan de randgemeenten heeft gestuurd. Het zijn net verkiezingen geweest, dus het kan zijn dat er binnenkort andere vertegenwoordigers namens de randgemeenten zitten. De brief is in ieder geval in een aantal colleges besproken, dus daar staat het op het netvlies. - Robert Strijk geeft aan dat ongeveer drie weken geleden de gemeenteraad van Eindhoven heeft ingestemd met de plannen voor BIC-noord. Dit is de plek waar per 1 januari 2028 de ASML-campus gaat komen. Er is ook geld beschikbaar gekomen voor investeringen in het onderliggende wegennet. Aangezien de campus in de buurt van de luchthaven ligt, gaat dat van belang zijn. De gemeenteraad heeft de oproep gedaan om bij toekomstige ontwikkelingen van de luchthaven rekening te houden met de veiligheidsrisicocontour voor de campus. • Mededelingen Eindhoven Airport - Roel Hellemons geeft aan dat er een aantal rapportages als bijlage aan de agenda zijn toegevoegd, dus die kunnen worden geraadpleegd. De NLR-rapportage laat zien dat de geluidscontour (35KE-contour) afgelopen jaar 8,67 km^2 was. Uit het rapport blijkt ook dat in het tweede deel van het jaar weer vlootvernieuwing heeft plaatsgevonden, dus dat is positief. Er is ook een rapportage over NADP1 toegevoegd. Hieruit blijkt dat in 2025 ruim 93% van de vertrekkende vluchten met het nieuwe stijgingsprofiel heeft gevlogen. - Tijdens het vorige LEO is al aangekondigd dat er een nieuwe natuurvergunning wordt aangevraagd. Dit is nodig omdat er door vlootvernieuwing meer stikstofuitstoot is dan eerder is voorzien. Vandaag heeft Eindhoven Airport aan het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur gerapporteerd over het feit dat er in 2025 een lichte overschrijding is geweest van de stikstofnorm. Er is nu ook extra stikstofruimte opgekocht, waarvan ook een deel wordt afgeroomd voor de natuur. De beoordeling daarvan ligt nu bij het ministerie. - Wim Scheffers constateert dat er al een aantal jaar achter elkaar dezelfde geluidscontour in de vergunning wordt opgenomen. Nu blijkt dat de vlootvernieuwing toch doorzet, zou het logisch zijn om deze ook in een kleinere geluidscontour te vertalen. Roel Hellemons geeft aan dat de norm inderdaad hetzelfde is gebleven, maar dat de NLR-rapportage de gerealiseerde contour laat zien en dat hieruit dus kan worden geconcludeerd welke impact een bepaalde mate van vlootvernieuwing heeft. • Mededelingen Regionaal Informatie Centrum - Maurits de Beer geeft aan dat de jaarrapportage is toegevoegd aan de stukken. Er zijn in 2025 920 unieke melders geweest. Een kleine daling ten opzichte van 2024, maar een forse stijging van het aantal

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

meldingen, 75.950 in totaal. Dat kan komen door het gebruiksgemak van het nieuwe meldingenportaal Casper, de toegenomen activiteiten van defensie, NADP1 startprocedure en baanspreiding waardoor meer op het noorden is gevlogen.
  - Op 28 februari stond een burendag gepland op Eindhoven Airport en daarnaast zijn er roadshows georganiseerd in Son en Breugel en Valkenswaard. Op 29 mei wordt er samen met het Air Mobility Command (AMC) een bestuurlijke burendag georganiseerd, voorafgaand aan de burendag van het AMC op 30 mei.
  - Het LEO heeft eerder aan het RIC gevraagd om de geluidmeetgegevens per paal inzichtelijk te maken. Deze zijn per vandaag beschikbaar via https://ein.noiselab.casper.aero/. Verder worden er nog meetpalen op de goede locatie gezet. Op 6 mei gebeurt dat in de Hees in Eersel en op 7 mei Son. Er wordt ook nog gesproken met vier andere locaties: twee in Meierijstad, één in Wintelre en ten slotte nog een waar de ontwikkeling van BIC-noord gaat komen. Dit moet ervoor zorgen dat aan het eind van het jaar alle meetpalen op de goede locaties staan.
- Mededelingen Air Mobility Command
  - Daan Boissevain geeft aan dat er een aantal geopolitieke ontwikkelingen zijn die ook op de vliegbasis om hogere inzet hebben gevraagd. De eerste weken waren behoorlijk druk om eventuele evacuatieoperaties voor te bereiden. Er is ook daadwerkelijk gevlogen om burgers weg te halen uit het Midden-Oosten. Als de nood aan de man is, kan er voor deze operaties ook buiten openstelling van de luchthaven worden gevlogen.
  - Er is op dit moment ook nog een oefening gaande: Orange Bull. Dat is een oefening voor de Hercules-vliegtuigen waarmee tactische scenario's worden geoefend. Vorige week is er vooral geoefend in België en deze week in het noorden van Nederland. De vliegtuigen vertrekken allemaal vanuit Eindhoven.
  - Er heeft vanwege het verplaatsen van het *hot cargo platform* een bijeenkomst plaatsgevonden bij het Van der Valk Hotel in Eindhoven. Omwonenden zijn geïnformeerd over deze ontwikkelingen. Op dit platform kunnen gevaarlijke stoffen worden overgeslagen. Vanwege de uitbreiding op de vliegbasis is er gezocht naar een andere locatie voor het platform.
  - Ten slotte wordt aangegeven dat er 30 mei een Burendag plaatsvindt. Deze is qua aanmeldingen vol met 1500 aanmeldingen. Het voornemen is om de dag ervoor een bestuurlijke dag te organiseren, ook voor de nieuwe raadsleden in de regio.
  - Femke Dingemans stelt nog de vraag of er nog nieuwe ontwikkelingen zijn over de Wet op de defensiegereedheid. Daan de Boissevain geeft aan dat de Raad van State haar advies over de nieuwe wet heeft afgerond en enkele verbetervoorstellen heeft aangedragen.[1] Giel de Steur vult aan dat er werd gewerkt aan de nota van zienswijzen, maar dat het hem nog niet bekend is of deze ook al is gepubliceerd.
- Mededelingen ministerie van Defensie
  - Giel de Steur geeft aan dat op 29 december 2025 de vergunning voor het burgermedegebruik op luchthaven Eindhoven is afgegeven voor

[1] Het advies van de Raad van State is te raadplegen via de volgende link: Advies Raad van State Wet op de Defensiegereedheid.

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

het jaar 2026.[2] Daarnaast is ook de herbenoeming van de voorzitter door de staatssecretaris bekrachtigd. Ten slotte wordt er door het ministerie van Defensie gewerkt aan een nieuwe instellingsbeschikking voor de COVM-functie van het LEO. Hiervan is nu een eerste concept in voorbereiding en dit wordt ook nog een keer geagendeerd voor de vergadering.

- Mededelingen provincie
  - Stijn Smeulders geeft aan dat de decentrale overheden in de regio hebben besloten en onderzoek te laten uitvoeren naar de meerwaarde van de luchthaven. Dat voornemen is al een aantal keer in het LEO aangekondigd. Er is een onderzoek op de markt gezet en het is ook goed dat daar vaart achter wordt gezet om een goede rol te kunnen spelen bij de discussie over het perspectief voor Eindhoven Airport na 2030. Dit onderzoek wordt door de gemeenten en provincie uitgevoerd en is daarmee input voor de decentrale overheden om hun standpunt over de hiervoor genoemde discussie te bepalen. Er wordt getracht zo transparant mogelijk te zijn richting de rest van het LEO. Daarom is de onderzoeksopzet ook toegelicht in het middagprogramma.

    De doelstelling van het onderzoek is om op een brede basis inzicht te geven in de effecten van verschillende ontwikkelscenario's voor de luchthaven op de regio. Hier komt vervolgens ook een appreciatie op vanuit de opdrachtgevers en het staat andere partijen in het LEO ook vrij om daar een mening over te vormen. Er is in het middagprogramma toelichting gegeven op de te onderzoeken scenario's. Stijn Smeulders geeft aan dat het hier gaat om evenwichtige verdeling, namelijk de nullijn hanteren, een scenario met groei en een scenario met krimp. Ten slotte is er ook een scenario toegevoegd waarbij de civiele functie uitplaatsen en op deze locatie verdwijnt. De overweging om dit scenario wel in het onderzoek op te nemen, is omdat het mogelijk juist de meerwaarde van de luchthaven in kaart kan brengen, vooral in vergelijking met de andere scenario's. Daarnaast steken er in gemeenteraden en provinciale staten ook regelmatig geluiden op over eventuele sluiting van de luchthaven. Om dat gesprek op basis van feiten te kunnen voeren, is besloten dit scenario ook toe te voegen.

    Roel Hellemons geeft als reactie aan te respecteren dat het LEO – en daarmee hijzelf – in principe niet over de scope van het onderzoek gaan. Hij geeft aan zich niet te kunnen vinden in de gekozen scenario's en deze niet in balans te vinden. Het maximale groeiscenario is 2% per jaar en daarmee niet eens het percentage wat Van Geel heeft gehanteerd. Daarnaast wordt de nullijn, krimp en uitplaatsing onderzocht. Hij geeft aan niet te begrijpen hoe dit past in de scope van het proces dat we nu in het LEO doorlopen. Het kan de verkeerde verwachtingen oproepen. Paul Teeuwen geeft aan zich aan te sluiten bij de inbreng van Roel Hellemons. In het LEO wordt gesproken over de toegevoegde waarde van de luchthaven. Daarmee is het onlogisch om te gaan praten over een scenario waarin de luchthaven gaat sluiten, dat is niet aan de orde. Melchior Looijen sluit zich ook bij de inbreng van Roel Hellemons en stelt nog de vraag hoe dit onderzoek

[2] Noot secretaris: De vergunning voor burgermedegebruik en de reactie op het advies van de voorzitter zijn inmiddels toegevoegd aan de lijst met ingekomen stukken.

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

zich verhoudt tot het traject dat het komende jaar in het LEO wordt doorlopen. Daarnaast geeft hij aan dat het uit balans is met slechts één groeiscenario en dat – voor een volledig beeld – ook verdere groei onderzocht zou moeten worden in het kader van internationale bereikbaarheid en waarde voor de lokale bedrijvigheid. Ten slotte geeft hij aan benieuwd te zijn naar de definities die gebruikt gaan worden aangezien hetzelfde onderzoeksbureau een vergelijkbaar onderzoek heeft gedaan voor Schiphol waar wel wat over op te merken is.

Wim Scheffers geeft aan positief te zijn over de onderzoeksopzet, ook over het onderzoek dat voor Schiphol is uitgevoerd. Hij sluit zich aan bij de vraag van Roel Hellemons hoe tot deze scenario's is gekomen. Hij vindt het goed dat aspecten die nu maar gering aan bod komen, zoals CO_2-uitstoot en milieueffecten hier ook een plaats in gaan krijgen. Wim Scheffers doet het voorstel om naast het nulscenario ook volledige sluiting van de luchthaven (dus inclusief militaire functie) te onderzoeken zodat duidelijk wordt wat de impact is van de totale luchthaven op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de regio in brede zin. In reactie daarop geeft Daan Boissevain aan dat hij dit een onrealistisch scenario vindt.

Jan Maarten Kroon plaatst bij de vorige inbreng een kanttekening. Het is voorbarig om bij een gedeeltelijke uitplaatsing van de civiele activiteiten te gaan kijken naar de woningbouwopties, aangezien de risicocontouren voor de militaire functie niet veel gaan afwijken van de huidige contouren. De voorzitter vraagt zich af of deze discussie op dit moment de juiste discussie is. Door het in het procesvoorstel op te nemen, kan het lijken alsof het een verantwoordelijkheid van het hele LEO is. Ook wordt er nu al een discussie gevoerd over mogelijke uitkomsten, die mogelijk te vroeg komt.

Stijn Smeulders geeft aan dat de provincie altijd een consistente en steunende aandeelhouder is, dus dat er met het uitvoeren van dit onderzoek nog niks veranderd aan het standpunt van de provincie. Het is geen probleem dat dit nu wordt besproken in het LEO. Dat is alleen maar goed. Het is altijd duidelijk geweest dat dit huiswerk is van de decentrale overheden. Het is dus uiteindelijk aan de gemeenten en provincies om te bepalen welke scenario's men wil onderzoeken. Die scenario's helpen om in de gemeenteraden en provinciale staten een debat op basis van feiten te kunnen voeren en een scenario met uitplaatsing van de civiele luchthaven laat mogelijk juist de meerwaarde van de luchthaven zien. Stijn Smeulders geeft aan dat de provincie achter het Van Geel-advies staat, maar dat betekent niet dat er niet breed scenario's onderzocht kunnen worden. Ten slotte geeft hij aan graag de bedenkingen van andere partijen bij het onderzoek van CE Delft naar Schiphol te ontvangen, zodat hier in dit traject van kan worden geleerd.

Klaas Kopinga geeft aan dat er verschillende manieren zijn om het effect van een variabele in kaart te brengen. Je kunt verschillende scenario's gebruiken waarin de variabele steeds iets verandert en dan kijken naar de verandering in het effect. Daarnaast – en dat zou je als onderzoeker het liefst willen – is er de mogelijkheid om de hele bron weg te halen en daarmee een reële inschatting te maken van de impact. Dit onderzoek maakt dat mogelijk aangezien hier een scenario

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

		zonder civiele functie van het vliegveld in is opgenomen. Robert Strijk ondersteunt de inbreng van Stijn Smeulders. Hij geeft aan in zijn gemeenteraad verantwoording te moeten afleggen over zijn inbreng in het LEO. Anderhalf jaar terug waren er krantenartikelen waarin een partij opriep om te stoppen met de burgerluchtvaart. Die discussie vindt vervolgens ook plaats in de gemeenteraad zonder dat daar objectieve voor- en nadelen onder liggen. Dit onderzoek brengt de hoeken van het speelveld in kaart, waarmee niet is gezegd dat één van deze scenario's het ook daadwerkelijk gaat worden. Jan Maarten Kroon erkent dat dit onderzoek een verantwoordelijkheid is van de decentrale overheden, maar begrijpt wel dat hier zorgen over zijn bij andere partijen. Toch denkt hij dat het onwenselijk is om dit onderzoek dan maar als bouwsteen uit het proces te halen en doet de oproep om dan eerder nog naar de scenario's te kijken die onderdeel uitmaken van het onderzoek.
6.	Procesvoorstel meerjarige medegebruiksvergunning (2028-30) en perspectief na 2030	De voorzitter opent dit agendapunt. De voorzitter heeft na het LEO van 28 januari een advies uitgebracht over het procesvoorstel dat eerder door het bevoegd gezag is opgesteld voor de meerjarige medegebruiksvergunning. De voorzitter geeft aan dit agendapunt en de bijgevoegde stukken in een aantal stappen te willen bespreken, eerst het advies van de voorzitter, dan de reactienota vanuit het bevoegd gezag en ten slotte het procesvoorstel dat de voorzitter heeft opgesteld. **Advies voorzitter (bijlage 6b)** • Klaas Kopinga complimenteert de voorzitter over het gebalanceerde advies dat er ligt. Het is ook redelijk lijvig in verband met alle nuances. Hij maakt een paar opmerkingen bij het advies. Allereerst staat er onder punt V '30% vlootvernieuwing', dat moet zijn 30% geluidsreductie of 60% vlootvernieuwing. De voorzitter geeft aan dat hier geluidsreductie is bedoeld. Daarnaast geeft Klaas Kopinga aan dat onder VIII staat dat er in het LEO overeenstemming is over het feit dat het halen van de 30% geluidsreductie enorme inzet van Eindhoven Airport en de luchtvaartmaatschappijen vraagt. Hij geeft aan dat niet te kunnen beoordelen, aangezien hier geen gegevens over beschikbaar zijn. Het kan zijn dat bestaande leasecontracten aflopen of dat er door maatschappijen bewust wordt ingezet op vlootvervanging. Daarmee is niet bekend in welke mate deze partijen zich moeten inspannen voor het behalen van de geluidsreductiedoelstelling. Ten slotte geeft hij aan dat onder XII.c staat dat Alders ooit heeft voorgesteld om de geluidsruimte die ontstaat 50/50 te verdelen tussen vliegveld en omgeving. Volgens Klaas Kopinga stoelt dit op meer dan enkel een voorstel van Alders. Dit stond in 2003 al in de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport, die overigens in 2012 om zeep is geholpen. Dit is ook een verdeling die bij Schiphol actueel is. • Robert Strijk geeft aan dat het fijn is dat er een advies van de voorzitter en procesvoorstel liggen. Tijdens het LEO op 4 december zat de discussie vast. Daar is vervolgens een extra LEO aan gewijd, maar nu ligt er een procesvoorstel om tot zo'n meerjarige medegebruiksvergunning te komen. Hij geeft aan er ook vertrouwen in te hebben dat het LEO hier gaat uitkomen. Het advies en procesvoorstel biedt de ruimte om dit gesprek de komende tijd te voeren en hier het komende jaar een volgende stap in te zetten en tot perspectief te komen. • Stijn Smeulders spreekt ook zijn waardering uit voor het evenwichtige advies. De opbouw van het advies is logisch, waarbij het is opgedeeld in drie fasen: in 2027 nog wordt uitgegaan van een eenjarige

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

medegebruiksvergunning, de periode 2028 tot 2030 waarin met een meerjarige medegebruiksvergunning het doel van 30% geluidsreductie wordt vastgelegd en ten slotte het perspectief voor de periode na 2030 is ook belangrijk

De voorzitter reageert na de inbreng van de leden nog kort op de vragen die door Klaas Kopinga zijn gesteld. Hij geeft aan dat het inderdaad gaat om 30% geluidsreductie in plaats van 30% vlootvernieuwing. Daarnaast was er een vraag gesteld over punt VIII. De voorzitter geeft aan dat hij hier heeft bedoeld dat er – naar hij heeft begrepen – in het LEO breed begrip is over het feit dat er voor 2030 waarschijnlijk geen ontwikkelruimte is, omdat het halen van de 30% in 2030 al een aanzienlijke inzet van de luchtvaartmaatschappijen vraagt. Daarom is het onnodig om het te gaan hebben over het perspectief voor de periode tot 2030 en kan er beter het komende jaar worden gefocust op het perspectief voor de periode na 2030. Er is in het LEO afgesproken dat het advies er niet op wordt aangepast, maar dat deze interpretatie van het advies in het verslag wordt opgenomen.

Het laatste punt waar een vraag over werd gesteld, was punt XII, waarin wordt gesteld dat er ooit is voorgesteld om bij vrijgekomen geluidsruimte de verdeling van 50/50 te hanteren. De voorzitter geeft aan dat hij hiervoor inspiratie heeft geput uit één van de zienswijzen van de omwonendenorganisaties en daarmee wilde aangeven dat het niet gaat om alles of niks, maar dat er ook oplossingen in het midden te bedenken zijn. Klaas Kopinga geeft aan dat hij enkel wilde verduidelijken dat deze afspraak niet pas bij de Alders-tafel is ontstaan, maar dat deze afspraak ook al eerder is aangehaald/toegepast. Er is meermaals al over deze verdeling gesproken.

Reactie bevoegd gezag

- Robert Strijk vindt het fijn dat de reactie vanuit het bevoegd gezag er nu al ligt en heeft nog één verduidelijkende vraag. Op pagina 2 bij punt C staat: "mocht er geen draagvlak komen voor het onderdeel perspectief (…) de bevoegde gezagen hebben de zorg dat in dat geval de 30% geluidsreductie uit het zicht verdwijnt". Hij geeft aan dat dit naar zijn mening een te snelle conclusie is. De intentie van de gemeente Eindhoven is om tot een gedragen voorstel over perspectief te komen, maar ook als dat niet lukt, zit het bevoegd gezag volgens Robert Strijk aan de knoppen om hierop te handhaven. Die afspraak staat immers al. Hij geeft aan verontrust te zijn over de zin die daar staat.
- Roel Hellemons spreekt zijn complimenten uit over het advies van de voorzitter en de reactie van het bevoegd gezag. Fijn dat er de komende tijd kan worden gefocust op het perspectief dat na 2030 moet komen. Hij geeft aan ook vertrouwen te hebben in het feit dat daar binnen het LEO overeenstemming over kan worden bereikt.
- Klaas Kopinga stelt de vraag wat er precies wordt bedoeld met het woord 'referentiesituatie'. Uit de vierde alinea op pagina 2 lijkt te kunnen worden opgemaakt dat men het hier in het LEO over oneens is. Daarnaast lijkt dit een nieuw woord i.v.m. het eerder gebruikte referentiescenario, zoals ook in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is opgenomen. In de NRD wordt – als het gaat om het referentiescenario – verwezen naar de realisatie uit 2019 afgeschaald naar 40.500 vliegbewegingen. Klaas Kopinga geeft aan dat in de reactie mogelijk wordt verwezen naar de discussie '30% van wat', maar dat dat er nu niet staat. Wat hem betreft is men het in het LEO eens over het referentiescenario, maar bestaan er nog onduidelijkheden over de vraag hoe het referentiescenario wordt vertaald naar een geluidscontour voor 2030. Hij geeft aan dat het niet zijn doel is om hier nu tijdens het LEO duidelijkheid over te scheppen, maar dat dit wel

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

één van de punten is die in de reactie vanuit het bevoegd gezag tot onduidelijkheid leidt.
- Melchior Looijen vindt het fijn dat er in de reactie ook aandacht is voor het perspectief van de sector.

Jan Maarten Kroon geeft aan dat in het najaar van 2025 er door het bevoegd gezag een procesvoorstel is aangeboden dat toezag op de invulling/verankering van de geluidsreductiedoelstelling. In het LEO was men het snel eens over drie onderdelen van het voorstel, maar er was nog geen eensgezindheid over het onderdeel dat perspectief moest bieden voor de luchtvaartsector. Daarom is nu ook deze stap ingebouwd om het daar met elkaar dit jaar over te gaan hebben. De zorg van het bevoegd gezag is dat als dit niet leidt tot een gedragen voorstel, het voorstel van het bevoegd gezag om dit met een meerjarige medegebruiksvergunning te gaan regelen, niet meer levensvatbaar is. Dan val je terug op een jaarlijkse medegebruiksvergunning, wat als gevolg heeft dat je minder kunt sturen op de gewenste omvang van de geluidscontour. Door jaarlijks een medegebruiksvergunning vast te stellen, kan niet meer worden gegarandeerd dat er in 2030 ook daadwerkelijk 30% geluidsreductie uitkomt.

Wim Scheffers stelt naar aanleiding van dit verhaal de vraag of inmiddels duidelijk is van welk contouroppervlak uitgegaan dient te worden. In het procesvoorstel van het bevoegd gezag staat gepland dat hier in maart '26 uitsluitsel over dient te zijn. Hij concludeert dat dat er op dit moment nog niet is. De voorzitter geeft aan dit aspect en deze voortdurende onduidelijkheid in zijn advies te hebben gewogen en daarom ook het voorstel te hebben gedaan om voor de periode tot 2030 uit te gaan van de kaders vanuit het bevoegd gezag. Voor de periode na 2030 wordt er toegewerkt naar een eindscenario van 100% vlootvernieuwing. Wim Scheffers doet een streng beroep op iedereen om ervoor te zorgen dat het begrijpelijk en uitlegbaar blijft voor iedereen.

De voorzitter gaat terug naar de vraag die Klaas Kopinga eerder tijdens dit agendapunt had gesteld over het onderscheid tussen de referentiesituatie en referentiescenario. Het bevoegd gezag spreekt in haar reactie over de referentiesituatie. Dat schept volgens Klaas Kopinga onduidelijkheid. Hij geeft aan dat de referentiesituatie – zoals bedoeld in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) – kennelijk hetzelfde is als wat in het LEO het referentiescenario wordt genoemd. En daar bestaat in het LEO geen onduidelijkheid over. Het gaat om de vertaling van het referentiescenario in een geluidscontour van vierkante kilometers. Dat kun je doen op de handhaafmanier, zoals defensie het doet. Of je doet het op basis van de berekeningen die Pieter van Geel heeft gebruikt bij het maken van zijn advies (de berekeningen van TO70 van destijds). Door in de periode tot 2030 uit te gaan van de berekeningen die destijds zijn gemaakt, en uit te gaan van 60% vlootvernieuwing, houden we gezonde druk op de ketel wat uiteindelijk dan ook leidt tot een kleinere geluidscontour en het terugbrengen van geluidshinder. Dan kunnen we parallel een perspectief bedenken voor de periode na 2030 dat balans moet brengen in het perspectief voor de omwonenden en de luchtvaartsector, zoals ook in het advies van de voorzitter is opgenomen maar niet in de reactie vanuit het bevoegd gezag. Daar ligt de focus op het perspectief van de luchtvaartsector.

Giel de Steur geeft een korte toelichting op de systematiek de wordt gehanteerd. Hij geeft aan dat ze wettelijk moeten handhaven met de appendices 14.0, die gebruikt zijn bij de totstandkoming van de geluidsruimte in het Luchthavenbesluit 2014. Bij geluidsberekeningen wordt voor de vliegtuigen die hier nog niet in zijn opgenomen, geput uit appendices 14.3. Aangezien in het advies 'Opnieuw Verbonden' is opgenomen dat er gerekend moet worden met de nieuwste inzichten, is er vorig jaar in de werkgroep geluid een notitie besproken waarvan de conclusie is dat het

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

technisch mogelijk is om handhavingsberekeningen en nieuwste inzichten om te rekenen. De voorzitter concludeert dat dat het vierde onderdeel van het voorstel van het bevoegd gezag was en dat voor het bepalen van de omvang van de geluidscontour – hoewel we weten dat we het daar niet eens over zijn – voor de periode tot 2030 de keuze van het bevoegd gezag hanteren. Bij het referentiescenario gaat het dan om 12,1 km^2. Klaas Kopinga geeft aan dat het LEO dit prima tot de periode van 2030 kan hanteren, maar dat er een duidelijk beeld moet zijn over de extrapolatie in de periode daarna. Zo moeten bijvoorbeeld ook de onderdelen als vlootverzwaring hierin worden opgenomen om de verwachtingen duidelijk te hebben.

De voorzitter concludeert dat hij in zijn advies aan het bevoegd gezag een poging heeft gedaan om deze discussie vooruit te helpen. Voor de periode tot 2030 gaan we uit van de contour die door het bevoegd gezag wordt gehanteerd. Dit is dan 12,1 km^2 als uitgangsscenario en daar 30% vanaf om het doel voor 2030 te bepalen. Vervolgens starten we de discussie voor de periode na 2030 met het eindbeeld, oftewel, hoe moet het eruit zien bij 100% vlootvernieuwing. Dan kun je mogelijk tot een akkoord komen zonder aan de voorkant dit facet op te lossen. Dat an sich kost mogelijk al 6 maanden. Wim Scheffers geeft aan dat hij zich hier niet in kan vinden. In het Luchthavenbesluit is een wettelijke maximale contour opgenomen van 10,3 km^2. Hij geeft aan van mening te zijn dat op dat getal dan ook de 30% in mindering moet worden gebracht om de te behalen contour voor 2030 te bepalen.

Michelle van Waasdijk geeft aan dat n.a.v. de besprekingen in de vorige LEO vergaderingen Eindhoven Airport To70 heeft gevraagd om de haalbaarheid van de 30% doelstelling nogmaals te onderzoeken. In die notitie zijn ook de oppervlaktes opgenomen van de geluidscontour die dan van toepassing is. Het gaat dan om 7,79 km^2. Ze geeft aan dat daarvoor al veel inzet van Eindhoven Airport en de luchtvaartmaatschappijen voor nodig is om dat te bereiken. De notitie van To70 met de diverse berekeningen (uitgevoerd door NLR) zijn bij de stukken gevoegd voor het LEO van 28 januari jl.

Klaas Kopinga geeft in lijn met zijn eerdere inbreng aan dat we het eens zijn over de uitgangssituatie, maar dat het verschil zit in de wijze waarop die wordt doorberekend naar een concrete contour die voor 2030 als doelstelling wordt gebruikt.

Procesvoorstel voorzitter LEO
Als laatste onderdeel van dit agendapunt wordt het procesvoorstel van de voorzitter van het LEO besproken (bijlage 6a). De voorzitter geeft aan dat hij naar aanleiding van het uitgebrachte advies een proces op papier heeft gezet hoe het komende jaar in het LEO stappen vooruit kunnen worden gezet over de meerjarige medegebruiksvergunning en het perspectief voor de periode na 2030. Dit bestaat uit drie onderdelen: de medegebruiksvergunning voor het jaar 2027, de meerjarige medegebruiksvergunning voor de jaren 2028-2030 en ten slotte het perspectief voor de luchtvaart en de omgeving voor de periode na 2030.

Roel Hellemons gaat kort in op de wijze waarop Eindhoven Airport de medegebruiksvergunning voor 2027 wil oppakken. Dit is een speciaal jaar in verband met de baansluiting van vijf maanden. In de vergunningsaanvraag wordt opnieuw de 8,9 km^2 aangevraagd die ook in 2026 van toepassing is, maar het aantal vluchten dat in de medegebruiksvergunning is opgenomen wordt verminderd met het aantal vluchten dat normaal in de periode van de baansluiting (1 februari tot en met 18 juli) wordt gevlogen. Dan blijven er 22.416 vluchten over voor de resterende periode. Dit aantal wordt ook in de medegebruiksvergunning aangevraagd en moet bescherming bieden aan de omgeving dat hetzelfde aantal vluchten niet in minder maanden wordt gevlogen.

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

		Na een korte intro van de voorzitter over het proces om te komen tot een meerjarige medegebruiksvergunning 2028-2030, stelt Roel Hellemons voor om de uitwerking van dit onderdeel niet met een projectgroep binnen het LEO te doen, maar deze verantwoordelijkheid bij Eindhoven Airport te leggen. Uiteindelijk ligt bij Eindhoven Airport de verantwoordelijkheid om een goed onderbouwde aanvraag te doen en in dat proces het LEO te consulteren. De voorzitter geeft aan daar in principe in mee te kunnen gaan, maar dat er dan wel tijd moet zijn voor het LEO om te kunnen reageren op de contouren van een voorstel, voordat deze naar het bevoegd gezag gaat. Roel geeft aan bij het LEO van juni een voorstel te kunnen doen aan het LEO dat ook ingaat op de keuzes die in bijlage 6a zijn opgenomen. Vervolgens komt de voorzitter bij het onderwerp over het meerwaardeonderzoek van de decentrale overheden. Dit is een onderzoek dat onder verantwoordelijkheid van de provincie en gemeenten plaatsvindt. Ze krijgen input vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over hun opmerkingen bij een eerder onderzoek van CE Delft over Schiphol, zodat die opmerkingen aan de voorkant aan de onderzoekers kunnen worden meegegeven. Uiteindelijk is het aan de decentrale overheden om mede op basis van dit onderzoek hun positie te bepalen ten opzichte van het perspectief na 2030. Stijn Smeulders voegt hieraan toe dat de keuze voor scenario's nog niks zegt over de voorkeur van de decentrale overheden, enkel dat ze goed hun huiswerk willen doen als voorbereiding op de discussie die in het najaar gaat plaatsvinden. Op basis van alle informatie die er ligt, komt een projectgroepje na de zomer bij elkaar om verschillende ontwikkelpaden/varianten in kaart te brengen. Verder geeft de voorzitter aan in het projectvoorstel enkele punten mee te nemen voor de lange termijn, zoals het bij elkaar brengen van meten, berekenen en beleven. Daar gaat de werkgroep geluid mee aan de slag. Verder werkt het bevoegd gezag verder aan de operationalisatie van de handhavingsaanpak en communicatieaanpak om uit te leggen hoe we aan de omgeving gaan uitleggen wat er precies gaat gebeuren. Wim Scheffers stelt nog twee vraag over de samenstelling van de projectgroep die het moet gaan hebben over het perspectief na 2030. Waarom is Transavia hierin vertegenwoordigd? En moet de provincie hier ook niet als belangrijke stakeholder bij aansluiten? De voorzitter geeft aan het niet gek te vinden dat Transavia, als vertegenwoordiger van de gebruikers van de luchthaven, ook aan tafel zitten bij dit gesprek. Verder is het mogelijk om de provincie te laten aansluiten, maar dat ligt ook aan de beschikbaarheid van de gedeputeerde. De voorzitter zegt toe het procesvoorstel op basis van de input aan te passen en met het conceptverslag mee te sturen naar de leden van het LEO.
7.	Jaarrapportages meldingen (RIC) en geluid (NLR) over 2025	Wim Scheffers leest in de NLR-rapportage inderdaad dat de toegenomen vlootvernieuwing is vertaald in een kleinere geluidscontour. Hij stelt de vraag waarom de toegenomen vlootvernieuwing niet wordt doorberekend in de geluidscontour die is opgenomen in de medegebruiksvergunning. Hij doet dan ook het verzoek om dit in de discussie over de meerjarige medegebruiksvergunning 2028-2030 mee te nemen. De voorzitter geeft aan dat Eindhoven Airport dit punt kan meenemen in de voorbereiding van de meerjarige medegebruiksvergunning 2028-2030 wat richting het LEO van 11 juni voorbereiden. Klaas Kopinga komt bij de jaarrapportage meldingen van het RIC terug op de inbreng van de inspreker. De inspreker deed het voorstel om tabel 11 uit de verslagen te halen. Hij geeft uit eigen ervaring aan dat al lang wordt geprobeerd om meldingen/klachten te duiden. Hij is het met de inspreker eens dat je daar voorzichtig mee moet zijn en dat dat niet snel goed lukt. Klaas Kopinga geeft aan dat

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

		als hij figuur 11 serieus zou nemen, de Boeing 737-800, een vliegtuig dat veel herrie maakt, leidt tot 0,59 meldingen per vlucht en de nieuwe Airbus A321neo tot 0,66 meldingen per vlucht. Dus meer meldingen per vlucht. Op basis van deze duidingen kunnen mensen onbewust of onbedoeld conclusies trekken. Hij geeft aan dat we daar voorzichtig mee moeten zijn. Daarnaast maakt Klaas Kopinga ook een opmerking over de NLR-rapportage. Er ontbrak in deze rapportage zicht op invoergegevens. Er is de vraag gesteld om in deze rapportages meer inzicht te geven in de resultaten per type vliegtuig. Giel de Steur geeft aan de vraag bij het NLR te kunnen neerleggen. Frank Rombouts geeft aan dat in de NLR-rapportage netjes de daadwerkelijk gevlogen contour is opgenomen, maar dat hij niet de vergunde contour kon vinden waardoor je niet kunt toetsen of er binnen de wettelijke contour is gebleven. Er wordt aangegeven dat die wel in de rapportage is opgenomen, op bladzijde 14. Vervolgens gaat de voorzitter terug naar het punt dat door de inspreker is ingebracht en ook door Klaas Kopinga is aangehaald. Hij vraagt aan Maurits de Beer, werkzaam bij het RIC, of het inspreken en de inbreng in het LEO nog aanleiding geeft om het te veranderen. Hij geeft aan dat de wijze van rapporteren aan het begin door het LEO is besproken en dat hij de methode ook nog heeft getoetst bij het NLR. Daardoor is hij van mening dat er een degelijke rapportage ligt. Hij geeft aan dat met figuur 11 wat hem betreft informatie op objectieve wijze wordt gepresenteerd en deelt daarmee de mening van de inspreker niet. De voorzitter geeft aan er op een later moment op terug te komen hoe hiermee wordt omgegaan.
8.	Jaarverslag LEO 2025 en Jaarplan LEO 2026	De voorzitter vraagt of er opmerkingen zijn bij het jaarplan en jaarverslag. Jan Maarten Kroon merkt op dat in het Jaarplan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet meer terugkomt in de leden van het presidium. De voorzitter geeft aan dit aan te passen. Jos Laarhoven geeft aan van tevoren al de opmerking te hebben geplaatst dat in de bijlage met leden van het LEO de omwonenden uit Meierijstad ontbreken. Dit wordt ook aangepast. De voorzitter concludeert dat met deze twee opmerkingen het jaarplan 2026 kan worden vastgesteld. Vervolgens brengt hij het jaarverslag in ter bespreking. Femke Dingemans geeft aan dat in het Jaarverslag de term COVM alleen wordt aangehaald onder het hoofdstuk financiën, terwijl dit een essentiële functie van het LEO is. Ze stelt voor om dit iets uitgebreider te laten terugkomen. De voorzitter neemt dit punt over. Klaas Kopinga geeft zijn complimenten over de wijze waarop het jaarverslag is opgesteld. Met deze opmerkingen concludeert de voorzitter dat het jaarverslag 2025 kan worden vastgesteld.
9.	Notitie voortgang aanbevelingen 'Opnieuw Verbonden'	Dit onderwerp wordt gezien de beperkte tijd niet besproken en doorgeschoven naar het LEO van 11 juni.
10.	Effectanalyse NADP1	Dit onderwerp is ook tijdens het middagprogramma al aan bod geweest. Toen heeft het RIC een presentatie gegeven over de effectanalyse. De voorzitter geeft aan dat toen is afgesproken dat Eindhoven Airport en het RIC, op verzoek van enkele aanwezigen, met WizzAir verkend of kan worden achterhaald waarom ze in de bocht tussen Eersel en Steensel afwijken van de nominaal. Dit wordt als actie opgenomen. De voorzitter concludeert dat het destijds een initiatief van het LEO was om te gaan vliegen met de startprocedure NADP1 en dat de resultaten laten zien dat dit het beoogde effect heeft, namelijk een snellere stijging net na vertrek, waardoor er minder hinder is in de directe omgeving van de luchthaven.
11.	Stand van zaken werkgroepen	

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

12.	Verslag LEO 28 januari 2026	
13.	Actielijst	De voorzitter loopt de acties op de actielijst nog een keer langs. • Hij stelt voor om de actie om MLA uit te nodigen te schrappen (240321-6). Deze staat er al lange tijd op en ze hebben destijds aangegeven niet te willen komen. • De actie over het klimaatbeleid/CO_2-plafond (240321-19) laten we staan in afwachting van waar het nieuwe kabinet mee gaat komen. • De actie over de nulmeting tijdens de baanrenovatie in 2027 (241211-2) is tijdens het middagprogramma aan de orde geweest. De werkgroep gezondheid heeft het onderzoeksplan voor de nulmeting voor fijnstof gepresenteerd. • Cees Beemer geeft aan dat de actie over het actief informeren van inwoners van Wintelre bij militaire vluchten over het dorp (250306-2) van de actielijst af kan en geeft zijn complimenten voor de wijze waarop dit door de vliegbasis is opgepakt. • Wim Scheffers stelt bij de actie over de vertraagde landingen (250306-4) of deze afspraak kan worden ingepland. De voorzitter geeft aan dat het ook goed kan zijn om dit toe te voegen aan het jaarplan, zodat dit structureel terugkomt. • Cees Beemer geeft aan dat de actie over het inventariseren van verschillende meetinitiatieven in de regio (250306-8) van de actielijst kan. Dit wordt opgepakt. • De voorzitter concludeert dat de actie over het jaarlijks agenderen van de actielijst van het GGD-belevingsonderzoek (240619-5) ook in het jaarplan thuishoort. Dit is een jaarlijks terugkerend onderwerp en moet niet worden vergeten. • Eerder is aandacht gevraagd voor het breder beschikbaar stellen van ruwe data uit het Casper meetsysteem. Maurits de Beer geeft aan dat het portaal met aanvullende geluidsinformatie nu live is en raadpleegbaar via ein.noiselab.casper.aero. Dit is voor iedereen in te zien. Aanvullend daarop krijgen een aantal mensen binnen het LEO en de werkgroep geluid de ruwe data van alle palen. Daarmee is deze actie afgedaan. • De secretaris van het LEO geeft een korte update over de actie m.b.t. de heidag van de omwonendenleden van het LEO (251204-7). Het streven is om dit voor de zomer te laten plaatsvinden. • De actie van Eindhoven Airport over het inzichtelijk maken van de stand van zaken van de openstaande aanbevelingen uit 'Opnieuw Verbonden' (251204-8) is afgerond. Deze stonden geagendeerd voor dit LEO, maar schuiven we voor een goede behandeling door naar het volgende LEO. • De actie voor de voorzitter om een procesvoorstel te maken over het proces om te komen tot een meerjarige medegebruiksvergunning voor de jaren 2028 tot en met 2030 en perspectief na 2030 (260128-1) is af en in dit LEO besproken. • De actie van het RIC om het procedurevoorstel omgevingsinitiatieven zoals besproken in het LEO op 28 januari aan te passen (260128-2), is uitgevoerd en hier wordt binnenkort een artikeltje aan gewijd op de website van Samen op de hoogte.
14.	Rondvraag	Er zijn geen vragen voor de rondvragen.
15.	Sluiting	De voorzitter sluit de vergadering.

Actielijst

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

#	Actiepunt	Actiehouder	Status
260330-1	Tijdens de presentatie over de effectanalyse van het stijgingsprofiel NADP1 is afgesproken dat er door RIC een gesprek wordt gevoerd met WizzAir om te kijken of ze kunnen achterhalen waarom vliegtuigen van de nominaal afwijken.	RIC	
260330-2	Bij de mededelingen geeft Giel de Steur aan dat er vanuit het ministerie van Defensie wordt gewerkt aan een nieuwe instellingsbeschikking voor de COVM-functie van het LEO. Deze wordt waarschijnlijk het volgende LEO ook geagendeerd voor het overleg.	Giel de Steur	
260330-3	Eindhoven Airport werkt een de aanvraag voor de medegebruiksvergunning 2027 verder uit en de ontwerpaanvraag wordt in het LEO van juni 2026 besproken.	Eindhoven Airport	
260330-4	Eindhoven Airport pakt de verantwoordelijkheid voor het uitwerken van de contouren voor de meerjarige medegebruiksvergunning 2028-2030. Deze vergunning moet invulling geven aan de geluidsreductiedoelstelling van 30% uit 'Opnieuw Verbonden'. Dit moet invulling geven aan de vragen die in het procesvoorstel zijn opgenomen. De uitwerking wordt in juni van 2026 besproken in het LEO en bevat ook de overwegingen waarom een bepaald voorstel wordt gedaan.	Eindhoven Airport	
260330-5	Bij agendapunt 6 is het procesvoorstel om te komen tot een meerjarige medegebruiksvergunning en perspectief na 2030 uitgebreid besproken. Op basis van de opmerkingen past de voorzitter het procesvoorstel aan en dit wordt gedeeld met de leden van het LEO.	Voorzitter LEO	
260330-6	Gezien de inbreng van de inspreker en de bespreking bij agendapunt 7 komt de voorzitter nog terug aan het LEO hoe kan worden omgegaan met het bezwaar omtrent figuur 11 in de meldingenrapportage.	Voorzitter LEO	

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

260330-7	Bij de bespreking van de actielijst wordt afgesproken dat als bij de discussie over de vertraagde landingen is afgesproken dat jaarlijks een gesprek wordt georganiseerd om de cijfers van dat jaar te bespreken. Wim Scheffers doet het verzoek aan de secretaris van het LEO om dit in te plannen. Dit wordt ook in het jaarplan opgenomen.	Secretaris LEO	