

**Al al eenKamer Ontwikkeling Eindhoven Airport (16 september 2021)**

- Aanwezig: Pieter van Geel,  
Anke Bouma (IenW),  
Jorrit de Gruijter (Defensie),  
Kim Bogte (Defensie),  
Christophe van der Maat (provincie Noord-Brabant),  
Monique List (gemeente Eindhoven),  
Marc van Schuppen (randgemeenten),  
Eric Beex (randgemeenten),  
Roel Hellemons (Eindhoven Airport),  
Melchior Looijen (Transavia),  
Klaas Kopinga (omwonenden),  
Bernard Gerard (omwonenden),  
Cees Beemer (omwonenden),  
Leo Jan Velthoven (omwonenden),  
Door de Beus (omwonenden),  
Paul van Nunen (Brainport Development),  
Peter Kentie (Eindhoven365),  
Femke Dingemans (Brabantse Milieufederatie),  
Rik Derksen (VNO-NCW Brabant-Zeeland)  
Jeroen Weekers (secretaris)
- Voorzitter: Pieter van Geel  
Datum: Donderdag 16 september 2021  
Tijd: 14.30 – 16.00 uur  
Locatie: Microsoft Teams

<b>Agendapunt</b>	<b>Notulen</b>
1. Opening kamer OEA	De voorzitter opent de vergadering om 14:30 uur.
2. Vaststellen agenda kamer OEA	De agenda wordt unaniem vastgesteld.
3. Verslag kamer OEA 03-06-21	Het verslag wordt vastgesteld na onderstaande wijziging.  Eric Beex: Presentatie 'Meerwaarde voor de regio' door van Berlo (7b). Er zijn signalen vanuit de regio afgegeven. Benieuwd of de signalen ook zijn opgepikt. Wil nogmaals een oproep doen om de hele regio erbij te betrekken.  Cees Beemer: Presentatie 'Meerwaarde voor de regio'. De gemeente Eersel heeft Jim Steenbakkers aangenomen. Advies: betrek Steenbakkers ook bij deze werkgroep.  Door de Beus: punt 8 Rondvraag graag tekst aanpassen "...,terwijl er geluidsreductie is afgesproken".
4. Mededelingen uit kamer COVM	<ul style="list-style-type: none"><li>De werkgroep meldingen is actief. Vanuit Eindhoven Airport en de omwonenden is de wens geuit om het meldingenbureau in een onafhankelijke positie van de verschillende organen te brengen. De voorzitter heeft geconcludeerd dat het wijs is op korte termijn de</li></ul>

---

verschillende aspecten daarvan in een plan van aanpak te zetten. Er is besloten deze actie in gang te zetten.

- Vluchten na 23.00 uur is toegelicht. Daarbij is geconstateerd dat die binnen de afspraken vallen, het zijn geen geplande vluchten na 23.00 uur geweest. Door omstandigheden, die te maken hadden met onder andere corona, vergden de vluchten meer tijd dan gewenst. Hopelijk zijn dit incidenten geweest, omdat er in de structuur alles op gericht is zo min mogelijk in de buurt van 23.00 uur te komen. Van de zijde van Transavia is toegelicht dat zij in de toekomst hun inspanningen zullen vergroten om in de tijdspanne voor 23.00 uur dat op een verstandige manier te doen, zodat er zo min mogelijk vluchten na 23.00 uur komen. Mochten er zaken zijn die te maken hebben met extensie- en boeteregelingen, dat hoort thuis bij een nieuwe gebruiksvergunning of de afspraken die naar aanleiding daarvan gemaakt worden.

---

5. Ingekomen stukken / externe ontwikkelingen

De voorzitter geeft Marc van Schuppen de gelegenheid een toelichting te geven op de procedure en de stand van zaken rondom de opvolging van de voorzitter.

Marc van Schuppen: Drie kandidaten hebben een brief gestuurd. De pre selectiecommissie heeft twee personen geselecteerd die zeer goed aan het profiel voldoen en met wie gesprekken zullen worden gevoerd om ruim voor 3 november een kandidaat te presenteren. Op 3 november staat een extra verenigde vergadering gepland om met de nieuwe voorzitter kennis te maken. De selectiecommissie heeft gemerkt dat het grote schoenen zijn waarin die mensen moeten stappen. De personen die hebben gesolliciteerd hebben het profiel om het aan te kunnen de huidige voorzitter op te volgen en op een vergelijkbare wijze het voorzitterschap te kunnen voortzetten.

#### **Personele zaken**

Het Raad van Toezicht van de Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven heeft besloten het dienstverband van de secretaris te verlengen tot en met 31 december 2022. De voorzitter bedankt Jeroen voor zijn inspanningen.

#### **Tweede kamer vragen TUI vluchten**

Anke Bouma: Eind vorige week zijn er Kamervragen van SP en GroenLinks binnengekomen. Met de beantwoording hiervan zijn wij bezig. Gemeld kan alvast worden dat dit soort vluchten niet kunnen worden verboden. Op grond van Europese regelgeving staat het airlines vrij dit soort vluchten uit te voeren. Deze vluchten tellen mee met het maximaal aantal vluchten dat op Eindhoven Airport kan worden uitgevoerd. Hier betrof het een uitzonderingssituatie.

Roel Hellemons: jammer dat de vragen via de politiek zijn gesteld en niet rechtstreeks aan Eindhoven Airport. Het gebeurt incidenteel dat vliegtuigen soms leeg verplaatst moeten worden. Het waarom kan ik niet exact uitleggen, logistieke redenen. Eindhoven Airport heeft er geen belang bij deze vluchten te krijgen. Het is niet goed voor milieu, geluid en het telt mee in slots. Wij verdienen er niets aan want er zijn

---

---

geen passagiers aan boord. Soms is het nodig een vliegtuig te verplaatsen. Wat Anke zegt klopt. Van TUI gehoord dat deze vlucht een uitzondering is geweest. Dit heeft te maken met de Corona opstart en dat pas vrij laat is besloten dat TUI ook vluchten vanaf Eindhoven naar de Griekse eilanden ging uitvoeren. Voor Corona was het betreffende vliegtuig gestationeerd op Eindhoven en daar willen wij weer naar terug, zodat het de regio kan bedienen en niet op en neer hoeft naar Amsterdam.

Monique List: Aanvullend aan wat Anke noemde was hierover in de Gemeenteraad een rondvraag. Expliciet benoemd dat wij als College dit onwenselijk vinden en dat dit zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Nogmaals duidelijk de reden uitgelegd en waar de verantwoordelijkheden liggen. Deze antwoorden zijn ook openbaar gecommuniceerd.

Bernard Gerard: Ik begrijp dat deze gang van zaken incidenteel is. Hieruit begrijp ik dat de reflex nog niet tussen de oren zit de trein als vervanging voor een vliegtuig te beschouwen.

De voorzitter: het lijkt mij goed dat wij ook een afschrift krijgen van de beantwoording van de Kamervragen.

#### **Stand van zaken PAMV**

Sander Hartjes (IenW) geeft een presentatie. (Bijlage 5.1)  
Het rapport van de nationale meetstrategie is in juli gepubliceerd.

Cees Beemer: het zou mooi zijn als wij op korte termijn helderheid krijgen over het meetsysteem geluid rond de luchthaven Eindhoven. Wat zou het mooi zijn als het bij het afscheid van Pieter dat zouden kunnen inzetten. Hoe gaan wij dit financieren?

Sander: vanuit PAMV wordt geen geld beschikbaar gesteld voor regionale meetinitiatieven.

De voorzitter geeft aan hierop terug te komen.

Cees Beemer: We moeten een goed systeem hebben. Ik vind het veel te stroperig.

Monique List: In Eindhoven hebben wij een voorstel meetstrategie geluid. Ik vraag mij af of dit eerder is geagendeerd.

Klaas Kopinga: Ik ken dat meetinitiatief vanuit Eindhoven. Historisch gezien is dat ongelukkig gegaan. Het geluidsmetnet dat door Eindhoven is ingebracht is luxe genoeg de gehele validatie, althans rond Eindhoven Airport, te doen. Maar dat past niet in de toekomstige gang van zaken, in de geplande gang van zaken van het PAMV. In een vroeg stadium is gezegd dat dit een meetnet voor regionale informatievoorziening wordt en daarmee moet het ook bekostigd worden in de regio.

---

---

Kunnen we dan op korte termijn door met wat er al ligt?

Voorzitter: Helemaal eens met Klaas. Ik constateer dat dit onderwerp te vaak naar voren komt. Belangrijk dat wij nu een heldere besluitvorming en afspraken gaan maken. (ACTIE)

Eric Beex: Meetboxen lucht, waarom niet geluid eraan toe te voegen?

Jeroen Weekers beantwoordt de vraag van Monique. De meetstrategie is geagendeerd in de werkgroep geluid en is ook besproken, ook op initiatief van de gemeente Eindhoven. Na die behandeling heb ik toegezegd om met Eindhoven Airport in gesprek te gaan om te kijken de gegevens die nu worden gemeten met het meetnet meer toegankelijk te kunnen krijgen.

Bernard Gerard: Ingekomen stukken - Brief over diverse onderwerpen met betrekking tot luchthavens

1. Minister doet erg geruststellend over de effecten van fijnstof. Ik verwerp de nodeloos geruststellende toon over fijnstof.

2. De kenmerken van satelliet navigatie is een opofferingsstrategie.

Als een dergelijke ontwikkeling zich gaat voordoen dan hoort daar een sociaal verhaal bij.

3. Een principeverklaring namens BVM2. De manier waarop de Minister omgaat met het advies van Pieter van Geel bij Eindhoven Airport waarbij zowel de referentievaststelling als het percentage in het midden wordt gelaten, verwerp ik principieel. Maar omdat er een werkgroep geluid mee bezig is ga ik er niet inhoudelijk op in en laat het bij deze principeverklaring.

De voorzitter neemt kennis van de ingebrachte standpunten.

De voorzitter doet een dringende oproep aan eenieder die zich aangesproken voelt om een soort werkwijze met elkaar eigen te maken die recht doet aan het overlegkarakter van deze bijeenkomst. Het is wenselijk dat bepaalde opmerkingen (vanuit de achterban) geadresseerd worden aan dit overlegorgaan. Probeer dit overlegorgaan te benutten om dingen met elkaar te bespreken en af te stemmen.

---

6. Werkgroepen

De secretaris geeft een mondelinge toelichting in de vorm van een presentatie op de ontwikkeling van de werkgroepen onder de kamer OEA. De presentatie komt na de bijeenkomst beschikbaar als bijlage 6.1.

Bernard Gerard is een van de leden van de werkgroep klimaat en geeft aan dat de eerste gedachten vanuit BVM2 kunnen gevonden worden op de website van BVM2.

---

6a. Ontwikkelingen rond sturingsmodel

Tijdens dit agendapunt geven verschillende partners van het LEO een update van de ontwikkelingen rond de invoering van het sturingsmodel geluid.

---

Sander Hartjes geeft uitleg in de vorm van een presentatie over het proces rond het sturingsmodel en wat de afspraken zijn die al zijn gemaakt. (Bijlage 6a.1)

Voorzitter: Goed om nog eens de context te schetsen.

Roel Hellemons: De presentatie geeft een goede weergave van de feitelijke besluiten en uitgangspunten. De discussie over hoe gaan we om met de startprocedures en dan met name ook het jaar 2022. Dat is een soort overbruggingsjaar naar het nieuwe systeem toe. Ons uitgangspunt is: laten we dat ene jaar niet dingen gaan veranderen en wijzigen in de operatie en dan misschien rekenkundig daar wat voordeel uit te behalen wetende dat wij goed gaan onderzoeken wat de beste startprocedure is integraal op het gebied van geluid, stikstof, CO2. Tegelijkertijd moet het jaar 2022 goed geborgd worden. Je zou kunnen zeggen hou het maar bij NADP2, want dan krijg je meer geluidsoppervlak en als wij dat straks in een nieuwe vergunning hebben gaan we zorgen dat alle luchtvaartmaatschappijen NADP1 vliegen en kunnen we meer vliegtuigbewegingen verwerken. Dat is absoluut niet de intentie van EA. We moeten de afspraken die wij met elkaar maken goed op papier zetten. Dat wij afspreken dat wij in 2022 blijven opereren zoals wij nu doen, dat wij uitleggen waarom wij dat doen en dat wij uitleggen wat uiteindelijk het beste is integraal en de MER goed gaan bestuderen en dat wij afspreken geen 'achterdeurtje' laten openstaan. Daarvoor moeten we met elkaar de juiste woorden vinden en het samen goed schriftelijk vastleggen.

Klaas Kopinga: geeft aan op hetzelfde punt uit te komen als Roel, maar vliegt het wat anders aan. Bij het referentiescenario 2019 zijn wij getriggerd door de Adex impact analyse.

De 10km<sup>2</sup> werd vergroot door twee effecten, te weten: 1. Met nieuwe appendices rekenen wat het contour vergroot en 2. Als je NADP1 vervangt met NADP2 komt er nog eens 2km<sup>2</sup> bij. Dat laatste steekt. Als dat gebruikt gaat worden om in het nieuwe MER te zeggen daar pluggen we de nieuwe appendices in. Dan kun je het aantal vliegbewegingen op een oneigenlijke manier vergroten. Dat moeten we niet doen. Als we zeggen 2019 is qua berekening correct, maar de berekening is losgetrokken van de werkelijkheid met betrekking tot de startprocedures. Wij vinden het niet correct, want in het oorspronkelijke MER stond al een NADP2-achtig profiel. Wat heeft Defensie ervan weerhouden om niet een zo goed mogelijk op de werkelijkheid lijkende startprocedure in te pluggen?

We moeten met elkaar het jaar 2022 doorkomen. Als omwonenden zeggen we als we niets doen of geen afspraken maken dan heeft het er de schijn van dat wij die, volgens ons verkeerde invoergegevens, een jaar lang gedogen en dan verspelen wij onze positie.

Dus daar moeten we iets op vinden en een soort convenant maken, zoals Roel ook al aangaf. We moeten er met een goede manier mee omgaan.

Voorzitter: Het is een complexe materie en constateert dat de

---

---

werkgroep er constructief mee omgaat en denkt in oplossingen.

Kim Bogte: We hebben al vaak gesproken over de handhavingsstructuur, zoals die door de MLA gebeurt en op basis waarvan dat ook gebeurt. En kan ook namens Defensie die onvrede en de vrees begrijpen en heeft daarvoor begrip. Wat wij ook zien is dat die eventuele ruimte zou kunnen ontstaan als je bij de bepaling van het wijzigen van het luchthavenbesluit een ander uitgangspunt neemt. En wij zien ook dat als er geen wijziging van het luchthavenbesluit zouden krijgen dat wij dan ook iets met de nieuwe werkelijkheid zouden moeten doen en met de wensen vanuit de omgeving. Zou graag het aangedragen voorstel willen omarmen om te kijken naar een soort van convenant om daarover samen afspraken te maken. Belangrijk dat we geen overhaaste beslissingen moeten nemen die we op een later moment zouden moeten terugdraaien. In de komende periode zullen we die MER-procedure gaan starten en het onderzoek zorgvuldig doen. En tot die tijd kunnen we een convenant maken.

De voorzitter vraagt of er een positief gevoel is bij het voorgedragen voorstel en vraagt of de werkgroep het op deze manier kan uitwerken in een vorm dat het vastgelegd wordt?

De voorzitter concludeert dat het heel goed is dat de werkgroep op deze lijn verder gaat en het kunnen afhechten. Succes en dank voor het constructieve werk.

Kim Bogte presenteert "Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau" in het kader van de uitwerking sturingsmodel civiel geluid. (Bijlage 6a.2)

De voorzitter bedankt Kim Bogte hartelijk voor de heldere uitleg hoe MER-procedures opgestart worden.

Geen opmerkingen.

---

6b. Vervolg aanpak gezondheid

De voorzitter en de heer Beemer geven de stand van zaken ten aanzien van de aanpak van het thema gezondheid binnen het LEO.

Cees Beemer: Presentatie "Naast de slimste regio ook de gezondste? Deel 2" (Bijlage 6b.2)

Voorzitter: De werkgroep heeft een integrale inventarisatie gemaakt van de verschillende aspecten die met gezondheid te maken hebben. Vervolgens gaat de werkgroep gezondheid de verschillende aspecten met andere werkgroepen bespreken en integreren. Mochten er aspecten overblijven zal er worden gekeken of er een werkgroep gezondheid is die die aspecten bekijkt.

Bernard Gerard constateert dat de presentatie gericht is op onderzoek en inzicht en ziet nog geen concrete maatregelen ter verbetering. Hoe stelt Cees zich voor om inzicht in bijvoorbeeld luchtverontreiniging concentraties om te bouwen tot maatregelen voor een lagere

---

---

luchtverontreiniging concentraties?

Cees: Het moet leiden tot concrete zaken. Daarom willen wij graag bepaalde elementen met de werkgroepen bespreken en dat samen met de werkgroep verder definiëren.

De voorzitter geeft aan het vrij logisch te vinden eerst inzicht te verkrijgen en alles in beeld te brengen.

Roel Hellemons: Dank voor de presentatie, wij steunen dit. Goed om hiermee aan de slag te gaan. Ook eens met de vraag van Bernard Gerard. Hieraan gerelateerd, er is Informatie over ultra fijnstof naar buitengekomen. Er zijn metingen op Schiphol gedaan. Al eerder aangegeven dat wij dit goed volgen om vervolgens te bekijken wat er in Eindhoven mee te doen. Er zijn twee trajecten. 1. Metingen bij de vliegtuigopstapplaats, wat primair van belang is voor mensen die er werken. Daarvan zijn uitkomsten bekend. Wij zullen bekijken of wij eigen metingen gaan doen. 2. Een nog lopend traject via RIVM wat de effecten in de regio zijn. Dit is onderwerp dat op de agenda moet blijven.

Anke Bouma geeft de complimenten voor de presentatie. In het kader van gezondheidsonderzoeken, en voordat er besluiten worden genomen en de daarmee gepaard gaande kosten is het goed om aan te geven dat er een landelijk gezondheidsmonitor door GGD is uitgevoerd. Luchtvaartvragen zijn daaraan toegevoegd. GGD GHOR zal ook een overkoepelende analyse opleveren over geluidhinder, slaapverstoring rondom luchthavens en dat RIVM een analyse maakt van de hinder indicatoren. Goed om dit mee te nemen. Dat soort onderzoeken worden om de 4 jaar uitgevoerd.

Cees Beemer bedankt Anke en geeft aan een vergadering met Anke te zullen beleggen.

De voorzitter: het aardige van deze aanpak is dat er vanuit een totaaloverzicht bekeken wordt wat er praktisch al is wat maakt dat er verstandige keuzes gemaakt kunnen worden.

Monique: Dank voor de voorbereiding. Het voorstel is zoals het is voorgesteld qua proces een hele goede aanpak om zo mee te starten.

---

7. Rondvraag

Roel Hellemons: het is meer een mededeling dan een rondvraag. Het rapport 'Opnieuw verbonden' was breder dan alleen de onderwerpen geluidreductie en luchtverontreiniging. Er gebeurt veel op dat gebied. Er wordt een werk-leer loket met het Summa geopend College. Er zijn veel zaken die wij hier niet bespreken en zullen nadenken over een aparte sessie voor Gemeenteraden om bij te praten.

Bernard Gerard biedt zijn medewerking aan voor eventuele activiteiten op het gebied van luchtvervuiling.

---

---

8. Sluiting

De verenigde vergadering i.h.k.v. de presentatie van de beoogd voorzitter is op 3 november 2021 in de avond.

De volgende bijeenkomst van de kamer OEA vindt plaats op donderdag 16 december om 14.30 uur.

De voorzitter sluit de vergadering en dankt iedereen voor de bijdrage.

---