

**Commissie Overleg en Voorlichting
Milieuhygiëne Vliegbasis Leeuwarden**

Secretariaat:
Postbus 40184
8004 DD ZWOLLE
telefoon: 038-4572401
telefax: 038-4572399
mh.mudde@mindef.nl

VERSLAG

Vierendertigste vergadering Commissie Overleg en Voorlichting
Milieuhygiëne Vliegbasis Leeuwarden van 23 november 2009

Aanwezig :

Dhr. P. Adema (voorzitter)	Gedeputeerde Provincie Fryslân
Dhr. A.L. Bennen	Gemeente Leeuwarden
Dhr. P.J. Van den Brink	VROM Inspectie (deel vergadering)
Mevr. G. van Delft-Jaasma	Burgemeester Gemeente Menaldumadeel
Kol A. Den Drijver	Commandant Vliegbasis Leeuwarden
LtKol Mr. H. Faber	Commando Luchtstrijdkrachten Hoofd Bureau Geluidhinder
Mevr. F. Haites	Wethouder Gemeente Leeuwarderadeel
Mevr. S. Van Lieshout	Milieuplatform Leeuwarden
Maj G. E. Van der Meijden	Vliegbasis Leeuwarden Hoofd Luchtverkeersbeveiliging
Dhr. drs. M.H. Mudde (secretaris)	Dienst Vastgoed Defensie Directie Noord
Maj K. F. Regnery	Vliegbasis Leeuwarden Hoofd Staf Voorlichting
Mevr. H. Rijpstra	Wethouder Tytsjerksteradiel
Dhr. S. Slotegraaf	Provincie Fryslân
Dhr. K.D. Stormer	Omwonenden Leeuwarden
Dhr. G. Verf	Omwonenden Menaldumadeel
Dhr. G.F.J. Veldman	Omwonenden Leeuwarderadeel
7 belangstellenden	

Afwezig:

Mevr. A. Boersma	Omwonenden Tytsjerksteradiel (wordt niet vervangen)
Mevr. L.J. Diks	Wethouder gemeente Leeuwarden (wordt vervangen door dhr. Bennen)

1. Opening:

De voorzitter heet de aanwezigen welkom op deze reguliere vergadering. Hij memoreert dat de commissie de vorige keer heeft vergadert tijdens een voorlichtingsbijeenkomst betreffende het NLR-rapport over de verwachte geluidsbelasting van de F-35. Dit onderwerp zal ook vandaag weer aan bod komen.

2. Mededelingen:

De secretaris deelt mede dat er geen berichten van verhindering zijn ontvangen. Dhr. van den Brink zal in verband met problemen met de trein wat later komen.

De vergaderstukken zijn toegezonden met de agenda en het verslag van de vorige vergadering. Uitgereikt zijn de volgende stukken:

- Brief van de Vaste Kamercommissie voor Defensie van 16 november 2009 .
Wordt geagendeerd als agendapunt 7.1.7.
- Brieven van de Staatssecretaris van Defensie van 20 november 2009.
Worden geagendeerd als agendapunt 7.1.8.
- De klachtenrapportage betreffende juni 2009. Was onvolledig meegezonden met de agenda.
Is geagendeerd als agendapunt 9.1.

3. **Suggesties voor te bespreken onderwerpen.**

Er wordt geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om aanvullende agendapunten aan te dragen.

4. **Inventarisatie gesprekspunten publiek.**

De voorzitter vraagt of er op de publieke tribune personen zijn die bij een van de agendapunten het woord wensen te voeren. **Mevr. Tigchelaar** uit Marssum geeft te kennen dit te willen doen bij agendapunt 9.2 (Afschriften schriftelijk ingediende/afgedane klachten).

5. **Verslag vorige vergadering.**

Het verslag van de op 11 mei 2009 gehouden drieëndertigste vergadering van de commissie (toegezonden als nr. LW/09.34/1) wordt ongewijzigd goedgekeurd.

Naar aanleiding van het verslag wordt het volgende opgemerkt:

* Blz. 3, ag.pt.7, 41^e regel: **Dhr. Faber** merkt op dat is besloten om de typografische weergave van de Ke-formule in Besluit Militaire Luchthavens toch niet te wijzigen in de Staatsblad-versie, aangezien de formule op zich wel correct is.

* Blz. 3, ag.pt.7, 27^e regel: **Mevr. Haites** vraagt of al bekend is wanneer het luchthavenbesluit van de vliegbasis Leeuwarden zal worden genomen. **Dhr. Faber** antwoordt dat dit binnen 5 jaar na de inwerkingtreding van het Besluit Militaire Luchthavens het geval dient te zijn.

6. **Lijst van aandachts- en actiepunten (nr. LW/09.34/2).**

De voorzitter stelt de aandachts- en actiepunten aan de orde, voor zover deze niet zijn afgedaan c.q. zijn geagendeerd zijn voor deze vergadering:

* Punt 4: Inzet tankvliegtuigen

Dhr. Verf vraagt of er al iets bekend is over de inzet van het nieuwe tankvliegtuig. Dit onderwerp komt aan de orde bij agendapunt 14 (informatie commandant over gebruik vliegbasis).

7. **Ingekomen/opgevraagde/verzonden stukken.**

7.1 Stukken betreffende de besluitvorming betreffende de opvolger van de F/16

7.1.2 Tekst motie van mevrouw Hamer betreffende behoeftestelling vervanging F-16 (toegezonden als nr. LW/09.34/5).

7.1.3 Brief secretaris van 20 mei 2009 aan Staatssecretaris van Defensie betreffende geluidhinder opvolging F-16 (toegezonden als nr. LW/09.34/7).

7.1.4 Brief secretaris van 13 juli 2009 aan de leden van de commissie waarmee ondermeer is aangeboden het rapport van de NLR betreffende de geluidbelasting van de F-35 geluidscontouren (separaat ongenummerd toegezonden, achteraf genummerd als nr. LW/09.34/8).

7.1.5 Brief secretaris van 5 november 2009 aan Staatssecretaris van Defensie waarmee aangeboden de door de leden van de commissie gestelde vragen over het NLR rapport betreffende de geluidbelasting van de F-35 (toegezonden als nr. LW/09.34/9).

7.1.6 Brief Staatssecretaris van Defensie aan de Voorzitter van de Tweede Kamer met beantwoording Kamervragen over geluidscontouren F-35 (toegezonden als nr. LW/09.34/10).

7.1.7 Reactie vaste Kamercommissie voor Defensie op brief commissie met vragen over het NLR rapport (uitgereikt en achteraf genummerd als nr. LW/09.34/16)

7.1.8 Brieven van Staatssecretaris van Defensie van 20 november aan Vaste Kamercommissie en COVM met antwoorden op de door leden van de COVM gestelde vragen over het NLR- rapport (separaat (deels per email) toegezonden, achteraf genummerd als nr. LW/09.34/17)

Besloten wordt deze brieven voor kennisgeving aan te nemen, onder verwijzing naar de behandeling van dit onderwerp bij agendapunt 8.

7.2 Overige stukken

Brief secretaris van 28 mei 2009 aan Staatssecretaris van Defensie bij Jaarverslag 2007/ (toegezonden als nr. LW/09.34/6).

Deze brief wordt voor kennisgeving aangenomen.

8. **Opvolging F-16**

Terugblik voorlichtingsbijeenkomst van 3 september 2009.

Het verslag van de op 3 september 2009 gehouden voorlichtingsbijeenkomst betreffende het NLR-rapport over de verwachte geluidbelasting van de F-35 voor de omgeving van de vliegbasis

Leeuwarden. (met hand-out van de door het NLR gehouden briefing toegezonden als nr. LW/09.34/11) wordt ongewijzigd vastgesteld.

Naar aanleiding van het verslag wordt het volgende opgemerkt:

- Blz. 3, ag.pt. 3, 40^e regel: **Dhr. Verf** vraagt naar de uitkomst van het bilaterale overleg tussen de Ministeries van VROM en Defensie. Aangezien dhr. van den Brink nog niet aanwezig is, wordt besloten hier later (*nader: aansluitend op de vergadering*) op terug te komen.
- Blz 3, ag.pt. 3, 46^e regel: **Dhr. Verf** vraagt wanneer de simulatoropstelling ten behoeve van de vergelijking van de geluidsbelasting van F-16 en F-35 gereed zal zijn. Hij merkt op dat een dergelijke simulator al wel is gebruikt bij Schiphol. De vertegenwoordigers van Defensie hebben hier geen informatie over. **De voorzitter** veronderstelt dat de profielen van de te vergelijken toestellen nog moeten worden ingevoerd. Besloten wordt dit onderwerp op de aandachtspuntenlijst te plaatsen.
- Blz 4, ag.pt. 3, 7^e regel: **Dhr. Verf** memoreert dat het onderwerp grondgebonden geluid niet uit beeld mag geraken bij de voorbereiding van de besluitvorming over de vervanging van de F-16 in 2012. Derhalve wordt besloten dit onderwerp aan te merken als blijvend aandachtspunt.

De voorzitter stelt de antwoorden van de Staatssecretaris op de door de leden van de commissie gestelde vragen aan de orde (*separaat (deels per email) toegezonden, achteraf genummerd als nr. LW/09.34/17*).

Dhr. Verf brengt mede namens **dhr. Veldman** het volgende naar voren. Hij bedankt Defensie en het NLR voor de uitvoerige beantwoording, maar stelt dat de meest essentiële vraag niet is beantwoord. Het betreft de vraag waarom dezelfde geluidsmeting in Amerika leidt tot 14 dBA meer geluid dan in Nederland. **Dhr. Verf** noemt in dat verband drie omissies in de beantwoording: Defensie en het NLR stellen dat er geen vergelijking tussen de NLR en de Eglin meting gemaakt kan worden, omdat de Eglin cijfers niet A gewogen zouden zijn. In het rapport wordt echter letterlijk gesteld dat alle geluidscijfers A gewogen zijn. De 2^e reden waarom er geen vergelijking gemaakt zou kunnen worden is dat de zogenaamde integratietijd zou verschillen. In het Eglinrapport staat echter dat de geluidscijfers zowel gebaseerd zijn op 1/8 seconde als op 1 seconde. Als 3^e reden stellen Defensie en het NLR dat de snelheid van 500 knopen veel te hoog is omdat in Nederland geluidscijfers worden gebruikt horende bij een snelheid van 200-300 knopen. Hij wijst er op dat in het Eglin rapport een geluidsoverzicht staat dat wel hoort bij een snelheid van 300 knopen en dat de uitslag overeenkomt met die van een meting bij 500 knopen. **Dhr. Verf** stelt dat het antwoord op vraag 5 zijn mening versterkt dat het spel niet zuiver gespeeld wordt. In dat antwoord is aangegeven dat de rekenmethode van Ir. Van Deventer niet zou gelden voor de F-35, terwijl tijdens de bijeenkomst van 3 september juist is aangegeven dat die rekenmethode voor alle vliegtuigen geldt. **Dhr. Verf** is van mening dat grote vraagtekens gezet kunnen worden bij de onderbouwing door Defensie, maar hij ervaart het als een probleem dat de discussie steeds specialistischer wordt. Hij vraagt daarom aan de provincie en de 4 gemeenten om hun geluidskundigen in te zetten om commentaar te leveren op de gegeven antwoorden. Dat moet volgens hem dan wel op korte termijn gebeuren, aangezien de Staatssecretaris van Defensie binnen afzienbare termijn een besluit wil nemen. **Dhr. Bennen** merkt op dat in de antwoorden van de Staatssecretaris is gesteld, dat bij de berekeningen ervan uit is gegaan, dat alleen de hoofdstartbaan geschikt is voor de F-35. Hij vraagt zich af of de secundaire baan gemist kan worden of dat er sprake zal zijn van een verlenging. In dat geval zal er volgens hem zeker een milieueffectrapportage dienen te worden uitgevoerd. Verder is hij van mening dat in de beantwoording op een ambtelijke wijze is omgegaan met het geluidhinderbeleving. Zijns inziens volstaat het niet om te verwijzen naar de vigerende zonering.

Mevr. Rijpstra merkt op dat zij graag de geluidhinderdeskundige van haar gemeente nog eens wil laten kijken naar de antwoorden. **Mevr. Haites** en **mevr. Van Delft** sluiten zich hierbij aan.

De voorzitter vraagt of de vertegenwoordigers van Defensie in kunnen gaan op de gemaakte opmerkingen. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat hij en de andere defensievertegenwoordigers niet de daarvoor benodigde materie-deskundigheid hebben. **De voorzitter** stelt vast dat de COVM als overlegorgaan van de vliegbasis Leeuwarden en haar omgeving niet het geëigende kader is voor het voeren van deze technische discussie. Hij voegt daaraan toe dat in de regio wel behoefte bestaat aan een objectieve analyse van de rapporten en de gegeven antwoorden. Daarbij hecht hij er wel aan om het tot dusver gevoerde constructieve overleg met Defensie voort te zetten. Hij stelt daarom voor dat de regio gezamenlijk met het Ministerie van Defensie opdracht geeft aan een extern bureau om de problematiek te analyseren. **Dhr. Bennen** stelt voor dat de provincie en de gemeenten in een brief aan de Staatssecretaris duidelijk maken dat zij ontevreden zijn over de beantwoording (van met name vraag nr. 9 (*betreffende de geluidhinderbeleving*)). **De voorzitter** wil niet op voorhand aannemen dat de antwoorden onjuist zijn, maar hij wil graag dat ze door een onafhankelijk bureau geobjectiveerd worden. **Dhr. Faber** zet uiteen dat de Staatssecretaris heeft gerapporteerd binnen het in Nederland geldende kader. Er is in Nederland nu eenmaal voor geluidbelasting geen andere norm dan de

Kosteneenheid. **Dhr. Bennen** stelt dat de vragenstellers zich dat gerealiseerd hebben, maar dat er gevraagd is naar een onderzoek naar de daadwerkelijk geluidhinderbeleving door de omwonenden. **Dhr. Faber** is van mening dat de antwoorden van de Staatssecretaris altijd gerelateerd moeten zijn aan het wettelijke systeem. **De voorzitter** herhaalt zijn standpunt dat dit soort fundamentele vragen voorgelegd moeten worden aan een onafhankelijk bureau en stelt voor dat de COVM in een brief aan de Staatssecretaris van Defensie vraagt dat de regio en Defensie dat gezamenlijk doen. **Dhr. Faber** antwoordt dat Defensie geen behoefte heeft aan een andere beoordeling dan die van het NLR. Daarop wordt besloten dat provincie en gemeenten in een brief aan de Staatssecretaris aangeven, dat zij behoefte hebben aan een geobjectiveerde analyse en dat zij vragen om samen met Defensie opdracht geven aan een extern bureau om een dergelijke analyse uit te voeren. **Mevr. van Delft** voegt daaraan toe dat provincie en gemeenten het onderzoek zelf zullen laten uitvoeren als Defensie niet bereid is tot het geven van een gezamenlijke opdracht. **Dhr. Verf** merkt nog op dat het onderzoek snel uitgevoerd moet worden, aangezien de Staatssecretaris van Defensie op korte termijn (4 december) een besluit zal nemen. **De voorzitter** antwoordt dat dat besluit slechts zal gaan over het bestellen van een test-toestel en dat daarmee geen onomkeerbare weg wordt ingeslagen. Het onderzoek zal zeker meer tijd vergen. Desalniettemin zal de brief van de provincie en de gemeenten op zo kort mogelijke termijn worden verzonden.

9. Klachtenbehandeling.

9.1 Klachtenoverzicht Staf Voorlichting vliegbasis Leeuwarden.

* Overzicht februari 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3a)

Dit overzicht geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen

* Overzicht maart 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3b)

Dit overzicht geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen

* Overzicht april 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3c)

Dhr. Veldman wijst op het grote aantal klachten dat wederom door het demonstratievluchten is veroorzaakt. Hij zet vraagtekens bij het belang van deze vluchten voor de inzetbaarheid van Defensie. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat het uitvoeren van demonstratievluchten bij evenementen een onderdeel is van de bestuurlijk opgedragen taken van de Koninklijke Luchtmacht. Om dat goed te kunnen uitvoeren is een oefenprogramma nodig. Dat wordt zo veel mogelijk verdeeld over Nederland. Tevens wordt waar mogelijk getracht hinder te vermijden. Om die reden heeft hij onlangs de oefening laten beëindigen, toen bleek dat er als gevolg van ongunstige meteo-omstandigheden relatief veel hinder werd ondervonden. **Dhr. Verf** vraagt, waarom dat niet preventief is gedaan. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat de ongunstige combinatie van meteo-omstandigheden en het effect op de geluidhinder niet op voorhand was te voorzien. **Dhr. Stormer** merkt op dat er blijkens de klachtenrapportage meer dan voorheen boven de stad Leeuwarden is gevlogen. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat dat niet het geval is, maar dat er sprake is geweest van enkele incidenten. Zo hebben Belgische vliegers een te korte bocht gevlogen. Hij heeft de vliegers daarop aangesproken. Daarnaast was er vorig jaar een incident bij het avondvliegen. Maar het blijft volgens hem toch redelijk zeldzaam. **Dhr. Stormer** wijst voorts op een klacht betreffende de verstoring van een uitvoering van de Matheus Passion op Goede Vrijdag. Hij is van mening dat Defensie zou kunnen besluiten op die dag niet te vliegen. **Dhr. Faber** antwoordt dat het feit dat wordt gevlogen op Goede Vrijdag inherent is aan het Regeringsbeleid dat die dag geen officiële feestdag is, maar een reguliere werkdag, evenals bijvoorbeeld 1 mei. Daarop worden geen uitzonderingen gemaakt.

* Overzicht mei 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3d)

Dhr. Verf vraagt naar de achtergrond van een vlucht met een Canadese C-17 op 28 mei. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat het hier ging om een groot transportvliegtuig dat sporadisch landt op een Nederlandse vliegbasis; in dit geval voor het inter-continentaal vervoeren van een SAR-helicopter. Het toestel maakt overigens aanmerkelijk minder geluid dan een F-16. **Dhr. Faber** wijst erop dat dit een voorbeeld is dat de hinderbeleving (perceptie van een groot onbekend vliegtuig) afwijkt van de daadwerkelijke geluidbelasting.

* Overzicht juni 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3e)

Dhr. Verf stelt vast dat er in deze maand veel klachten zijn ingediend. Hij wijst op een klacht betreffende een F-15 dat boven Marssum recht omhoog ging en de daarbij gegeven uitleg dat aan de vliegers van de F-15 verzocht zal worden om al boven de baan naar rechts af te buiten. Hij vraagt waarom dat niet in de briefing vooraf is gedaan. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat de vliegers niet verplicht kunnen worden om de genoemde bocht te maken. De vliegers worden hierover wel vooraf gebriefed, maar niet alle vliegtuigen zijn hier even goed toe in staat (F-15 moeilijk, F-16 kan het met uitzondering van configuraties met groot startgewicht). Hij heeft de commandant van de F-15 eenheid hier nog op aangesproken. In de VS is het een reguliere wijze van vliegen om direct na de afrastering van de vliegbasis recht omhoog te gaan. In het dichtbevolkte Nederland is een dergelijk profiel ongewenst vanwege de bebouwing vlak buiten het hek.

* Overzicht juli 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3f).

Dit overzicht geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

- * Overzicht augustus 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3g)
Dhr. Verf merkt op dat in deze maand op een dag veel klachten over het demonstratievliegen zijn ingediend. Hij sluit aan bij hetgeen dhr. Veldman hierover al gezegd heeft en vraagt of het demonstratievliegen een automatisme is dan wel zo nu en dan geëvalueerd wordt. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat het zowel de behoefte als het vliegprogramma bij de overdracht van het ene naar het andere vliegveld wordt geëvalueerd. Ook wordt het programma doorgerekend door het NLR. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat de vliegbasis Leeuwarden de komende twee jaar weer verantwoordelijk is voor het F-16 demonstratievliegen. Hij voegt daaraan toe dat de daarvoor benodigde vliegbewegingen worden gespreid over Nederland en deels ook worden geëxporteerd naar de Verenigde Staten.
- * Overzicht september 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3h)
Dhr. Verf wijst op een klacht van 8 september betreffende het beoefenen van het uitvallen van het motorvermogen (waardoor het vliegtuig recht naar beneden kwam). **Dhr. van der Meijden** antwoordt dat dit een reguliere procedure is, die iedere vlieger enkele malen per jaar, boven de vliegbasis, moet uitvoeren. De oefening geeft geen extra geluidhinder. **Dhr. Verf** is verheugd over het bij de rapportage gevoegde persbericht betreffende de deelname van 12 F-16's aan diverse oefeningen in de Verenigde Staten en vraagt of dat voortaan elk jaar kan plaatsvinden. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat ieder jaar wordt geprobeerd om gedurende 8 tot 10 weken vliegbewegingen te exporteren. Dat lukt niet altijd, maar volgend jaar zal het wederom het geval zijn.
- * Overzicht oktober 2009 (toegezonden als nr. LW/09.34/3i)
Dhr. Verf is het opgevallen dat deze maand is avond-gevlogen vanaf de korte baan, aangezien er onderhoud werd gepleegd aan de hoofd baan. Hij stelt dat dat heeft geleid tot extra hinder en vraagt of er geen andere planning mogelijk was. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat de combinatie avondvliegen/gebruik korte baan zowel operationeel als qua geluidhinder zeker niet de voorkeur heeft. In dit geval was het onvermijdelijk omdat de werkzaamheden aan de lange baan als gevolg van de uitgelopen aanbestedingsprocedure later uitgevoerd zijn dan was gepland. **Dhr. Stormer** merkt op dat de formulering van bepaalde klachten het karakter heeft van het script van een soap. **Dhr. Faber** antwoordt dat de formuleringen in de rapportage vaak nog slechts een gekuiste weergave zijn van het taalgebruik dat door sommige klagers in de telefoongesprekken wordt gebezigd.

9.3 Jaarrapportage geluidhinderklachten 2008

Het door het Bureau Geluidhinder, Zonering en Rapportering opgestelde landelijke klachtenoverzicht (toegezonden als nr. LW/09.34/12) geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

9.2 Afschriften schriftelijk ingediende/afgedane klachten.

Bij het secretariaat zijn geen afschriften van schriftelijke klachten of de afdoening daarvan ontvangen. **De voorzitter** geeft (overeenkomstig het gestelde bij agendapunt 4) het woord aan mevrouw Tigchelaar uit Marssum. **Mevrouw Tigchelaar** heeft in het jaarverslag van de commissie over 2007/2008 gelezen dat er slechts beperkt gebruik gemaakt is van het spreekrecht en dat ook de publieke belangstelling voor de vergaderingen van de commissie niet groot is. Zij is van mening dat dit deels te wijten is aan het specialistische karakter van het besprokene, maar anderzijds ook het gevolg zal zijn van de late aankondigingen van de vergaderingen in de lokale media. Hierdoor is het voor belangstellenden niet goed mogelijk om zich vooraf goed voor te bereiden door het lezen van de vergaderstukken. Zij stelt voor dit op te lossen door het instellen van een website, waarop alle stukken van de COVM gepubliceerd worden, zodat een breder publiek zich kan oriënteren. Daarnaast wijst zij op het gestelde in de jaarrapportage geluidhinderklachten over 2008, dat het voorkomt dat eenzelfde persoon een klacht voert hetzelfde voorval indient bij meerdere instanties. Deze klachten worden na controle op dubbelmelding geregistreerd. **Mevr. Tigchelaar** vraagt in dat verband wat er gebeurt met een klager die eenmaal belt over verschillende tijdstippen van de dag. Wordt dat als een klacht meegenomen of als meerdere? En wordt een klager die meerdere keren op een dag belt niet als een structurele klager geregistreerd, waardoor zijn klachten als 1 worden geregistreerd? Voorts is het haar opgevallen dat er een toenemend aantal geluid gehinderden uit Leeuwarden is. **Mevr. Tigchelaar** stelt verder dat uit de klachtenrapportage steeds blijkt dat Defensie nooit enige blaam treft. De toon van de rapportage is, dat de klagers lastpakken zijn. Ze stelt dat uit onderzoek is gebleken dat er beter gecommuniceerd moet worden. Altijd wordt gesteld dat er volgens de regels is gevlogen. Zij vraagt zich af of het hoogste doel van defensie is dat de regels niet worden overtreden en niet het zoveel als mogelijk voorkomen van geluidhinder. Ze wil graag weten wat er wel en niet mag. Zij wijst er in dat verband op dat het bochtje om Marssum niet in de vliegershandboeken vermeld staat. **Dhr. Faber** antwoordt dat de COVM vliegbasis Eindhoven bezig is met het gebruik van een website. Hij heeft er geen probleem mee dat de stukken van de COVM vliegbasis Leeuwarden bijvoorbeeld op een website van de provincie Fryslan benaderd kunnen worden. Daarnaast kunnen de advertenties met de aankondiging van de vergaderingen wellicht eerder worden geplaatst. **Dhr. Faber** stelt dat de klagers zeker niet worden gebagatelliseerd. Altijd wordt er serieus nagegaan wat er is gebeurd, hoe het voorkomen had kunnen worden en hoe toekomstige klachten voorkomen

kunnen worden.

Dhr. Faber verwijst ten aanzien van het afbuigen bij Marssum naar hetgeen de commandant hierover eerder tijdens deze vergadering (*bij de behandeling van de klachtenrapportage over juni*) al heeft vermeld. **Dhr. Faber** erkent dat de problematiek die in de commissie wordt besproken veelal ingewikkeld is. Hij is evenwel graag bereid om in de omliggende dorpen uitleg te komen geven, als daar behoefte aan is. Communicatie staat volgens hem hoog in het vaandel van de Koninklijke Luchtmacht en is de reden dat er op alle vliegbases een staf voorlichting is ingesteld. **Dhr. Faber** merkt voorts op dat is gekozen voor de wijze van registreren van klachten van structurele klagers, omdat sommige klagers voortdurend mailtjes indienden met klachten op verschillende tijdstippen van de dag. Daardoor werd het klachtenoverzicht een soort boekhoudkundig doortelsysteem zonder enige waarde en werd het lastiger om trends en opvallende zaken te onderkennen.

Mevr. Tigchelaar vraagt of er inzicht kan worden verleend in de geldende procedures voor het voorkomen van hinder. **Dhr. den Drijver** antwoordt dat de geldende voorschriften met name gaan over vliegveiligheid. Binnen die voorschriften wordt er alles aan gedaan om hinder zo veel als mogelijk te voorkomen. **Mevr. Tigchelaar** stelt dat er veelal wordt gevlogen op plaatsen waar men het niet verwacht. **Dhr. Faber** wil graag een keer uitleg komen even over de geldende regels en de manier van vliegen. Hij kan dan ook inzicht geven in de toegelaten spreiding van de vliegpatronen. **Mevrouw Regnery** merkt op dat haar ervaring is dat klagers doorgaans niet naar dat soort bijeenkomsten komen. **De voorzitter** is van mening dat het desondanks een goede zaak is om dergelijke voorlichtingsbijeenkomsten te organiseren.

10. **Presentatie tweede lijns handhaving**

Dhr. van den Brink van de VROM-Inspectie geeft een presentatie over de tweede lijns handhaving die in de vorm van interbestuurlijk toezicht door het Ministerie van VROM wordt verricht in het kader van de Wet Milieubeheer en de Wet Luchtvaart. De slides van de PowerPoint presentatie zijn bijgevoegd als bijlage bij dit verslag. Aansluitend op de presentatie wordt het volgende aan de orde gesteld:

Dhr. Bennen vraagt of het mogelijk is of delen van de door VROM afgegeven milieuvergunning worden verstrekt aan de gemeente Leeuwarden. Hij noemt in dat verband bijvoorbeeld gegevens betreffende de kerosine-opslag die met het oog op eventuele calamiteiten beschikbaar zouden moeten zijn voor de gemeentelijke brandweer. **Dhr. van den Brink** antwoordt dat de milieuvergunning veelal bestaat uit twee delen: een confidentieel deel en een niet confidentieel deel dat mogelijk ter beschikking van de gemeente gesteld zou kunnen worden. Hij zegt desgevraagd toe te zullen bezien of dat ten aanzien van de milieuvergunning van de vliegbasis Leeuwarden ook het geval zou kunnen zijn. **Dhr. Verf** vraagt of het tweede lijns toezicht in de toekomst zal worden gehandhaafd. **Dhr. van den Brink** antwoordt dat er in het kader van de afslanking en bezuinigingen van de rijksoverheid wel discussie is over dit onderwerp. **Dhr. Faber** antwoordt dat hij in dat kader heeft gepleit voor handhaving van de huidige opzet. **De voorzitter** vraagt wat de rol van de Militaire Luchtvaart Autoriteit is. **Dhr. Faber** antwoordt dat dit een militaire organisatie is met vergelijkbare bevoegdheden als de (civiele) Luchtvaart Inspectie. **De voorzitter** dankt dhr van den Brink voor zijn presentatie. **Dhr. van den Brink** deelt mede dat dit zijn laatste vergadering was als lid van de COVM. Hij zal in deze hoedanigheid wel worden opgevolgd.

11. **Rapportage jaarberekening vliegbasis Leeuwarden (onderzoek ex artikel 25 lid 4 LVW)**

De voorzitter stelt de door het Bureau Geluidhinder, Zonering en Rapportering opgestelde jaarrapportage vliegbasis Leeuwarden over 2008 (*toegezonden als nr. LW/09.34/13*) aan de orde. Hij stelt vast dat de wettelijk vastgestelde geluidszone dat jaar niet is overschreden. **Dhr. Verf** merkt op dat het percentage starts met naverbrander ten opzichte van 2006 (16%) aanzienlijk is toegenomen (tot 60%). **Dhr. Faber** antwoordt dat er sprake is van een vertekend beeld omdat destijds in de jaarrapportages een diagram was opgenomen waarin het aantal starts met naverbrander werd gerelateerd aan het totaal aantal vliegbewegingen (dus bijvoorbeeld ook de landingen). Omdat dat een verkeerd beeld gaf, wordt die diagram tegenwoordig weggelaten. Het aantal starts met naverbrander is wel toegenomen, maar niet in de mate die werd verondersteld.

12. **Vliegbaanregistratie**

De door het Bureau Geluidhinder, Zonering en Rapportering opgestelde jaarrapportage betreffende de in 2008 uitgevoerde vliegbaanregistratie (*toegezonden als nr. LW/09.34/14*) geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

13. **Begroting 2010**

De door de secretaris opgestelde concept-begroting 2010 (*toegezonden als nr. LW/09.34/15*) geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. De secretaris zal de begroting indienen bij het Ministerie van Defensie.

14. Informatie over gebruik vliegbasis

Dhr. Den Drijver geeft een opsomming van de activiteiten van de vliegbasis Leeuwarden in de komende periode. Hij meldt dat er enige vertraging is ontstaan in de aflevering van de nieuwe DC-10. Het toestel is nog niet gecertificeerd, de testen zullen een half jaar later plaatsvinden. Er wordt gestreefd naar ingebruikname na de zomer van 2010. **Dhr. den Drijver** meldt dat dit jaar nog drie weken zal worden avond gevlogen. Volgend jaar zal het avondvliegen plaatsvinden in de weken 2,3,6,7,9,10 en 12 met week 13 als reserve.

Hij memoreert dat de afgelopen drie maanden door 12 F-16's, waarvan 5 van de vliegbasis Leeuwarden is geoefend in de Verenigde Staten. Volgend jaar zal vanaf half mei in Canada worden geoefend. In 2010 zullen de oefeningen Frisian Flag (week 15 en 16) en FWIT (week 20 tot en met 29 en week 34 tot eind november) worden gehouden. Een deel van de FWIT zal worden geëxporteerd naar Noorwegen of Portugal. Voorts zal waarschijnlijk begin 2010 het drie-jarlijkse NAVO-examen worden afgenomen. Daarvoor zal hoogstwaarschijnlijk voor 3 a 4 weken worden geoefend vanaf een andere lokatie. Zoals al gemeld eerder in de vergadering, zal de vliegbasis Leeuwarden de komende twee seizoenen verantwoordelijk zijn voor het demonstratievliegen. De oefeningen zullen zoveel als mogelijk worden verdeeld over Nederland

15. Rondvraag

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

16. Sluiting

De volgende vergaderingen van de commissie zullen worden gehouden op 15 maart en 15 november, aanvang 16.00 uur. De voorzitter sluit de vergadering.