

## concept verslag COVM-vergadering van 12 september 2019

### 1. Opening en mededelingen

Voorzitter de heer Van der Maat heet iedereen van harte welkom. Met name de nieuwe leden de heer Van Liempd (wethouder van de gemeente Son en Breugel), de heer Hellemons (directeur Eindhoven Airport) en de heer De Jonge waarvan het de laatste vergadering is. Voorzitter staat kort stil bij het afscheid van Wim de Jonge en de vele jaren van een betrokken lidmaatschap. De heer Kopinga zal het lidmaatschap van de heer De Jonge voortzetten.

### 2. Vaststellen agenda

De heer Beemer zou graag feedback willen hebben van de Masterclass en de meldingenprocedure willen bespreken. Voorzitter geeft aan dat deze twee onderwerpen besproken zullen worden onder de bestaande agendapunten.

Mevrouw Bouma geeft aan dat agendapunt 7 komt te vervallen omdat de collega die een update van de Programmatische aanpak Vliegverkeer zou geven verhinderd is.

Agendapunt 4 komt ook te vervallen omdat de heer Aben wegens omstandigheden niet aanwezig kan zijn.

### 3. Inspraak door de heer Weijers (bewonersplatform Woensel Noord)

Voorzitter geeft het woord aan de heer Weijers. Naar aanleiding van deze presentatie bedankt de heer Velthoven voor de heldere uiteenzetting en is van mening dat dit ook van toepassing is op andere gebieden rondom de luchthaven.

De heer Van Geuns geeft aan dat ook vanuit de gemeente Best niet iedereen een melding indient die overlast ervaart. De meldingenrapportage gaat echter alleen uit van het aantal ingediende meldingen. Dit verschil wordt met deze presentatie goed inzichtelijk gemaakt.

De heer Veenstra geeft aan dat men binnen het bewonersplatform op zoek is naar een verklaring hoe deze grote verschillen kunnen ontstaan. Dit zou eerst inzichtelijk moeten zijn, voordat iets met deze cijfers gedaan kan worden.

Overste Hardenbol beaamt dat er een wereld van verschil zit tussen berekenen en meten. Het is niet mogelijk om het een met het ander te plakken en te vergelijken. Je kunt ook niet stellen dat hierdoor de berekening van het NLR niet klopt. In de nabije toekomst gaat Defensie met een andere systematiek rekenen, de Lden. Maar ook bij deze nieuwe systematiek zal sprake zijn van schil tussen berekenen en

meten. Overste Hardenbol is van mening dat het erg lastig is om een verklaring te vinden van het grote verschil tussen berekenen en meten en lijkt het slim om juist deze getallen los van elkaar te lezen.

De heer Weijers erkent dit maar is van mening dat met het grote verschil in cijfers iets gedaan moet worden. Daar wil hij graag aan meedenken.

De heer Kopinga vult aan dat de 35Ke lijn, dat staat voor 25% ernstig gehinderden, is ontstaan uit een enquête uit de jaren '70. De vraag is of de vertaling van die dosismaat en het effect anno 2020 nog wel van toepassing is. De heer Kopinga is van mening dat dit zeker niet het geval is, dit blijkt ook uit talloze studies. Het zou daarom wenselijk zijn om de nieuwe dosiseffectrelaties, die voortkomen uit metingen, mee te nemen in de berekeningen. [ACTIEPUNT]

Mevrouw List bedankt de heer Weijers voor de inbreng en sluit zich aan bij de conclusies die hieruit voortkomen.

De heer Doremalen vraagt wat er is gebeurd in 2015 omdat daarbij nogal veel verschil is in de hoogte van de cijfers. De heer Weijers denkt dat dit te maken heeft met de verspreiding van de vluchten in relatie tot het weer maar kan dit niet uit de cijfers halen.

#### 4. Inspraak door de heer Aben

Dit agendapunt is komen te vervallen.

#### 5. Verslag van 18 april 2019 + actiepunten

De heer Beemer geeft aan dat een vraag van het ministerie van I&W door overste Hardenbol doorgezet zou worden. Overste Hardenbol geeft aan dat dit tijdens een ander agendapunt ter spraken zal komen.

De heer Veenstra geeft aan dat tijdens de vorige vergadering gesproken is om te kijken in hoeverre ook het helikoptergeluid meegenomen kan worden in de rapportage. Op een e-mail van mevrouw De Beus antwoordt overste Hardenbol dat Defensie geen andere mogelijkheid ziet om een ander geluidsbelastingstelsel in te voeren. Dat vindt de heer Veenstra wel erg kort door de bocht. Overste Hardenbol geeft aan dat na deze mail nog nader mailcontact is geweest met mevrouw De Beus waarbij ze heeft gevraagd om voor de beeldvorming toch informatie toe te voegen over de intensiteit van de helikopters boven de Oirschotse Heide. Overste Hardenbol is momenteel bezig om dit inzichtelijk te maken. [ACTIEPUNT] Overigens maakt dit helikoptergeluid boven de Oirschotse Heide geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit Eindhoven.

De actiepunten zijn afgedaan.

## 6. Ingekomen en uitgegane stukken

Voorzitter verwijst naar de ingekomen en uitgegane stukken welke als vergaderstukken zijn bijgevoegd. Een ingekomen mail van de heer Balster uit Gilze-Rijen geeft echter reden tot een reactie; overste Hardenbol dacht aanvankelijk dat het hier ging om de helikopterbewegingen van- en naar de vliegbasis Gilze-Rijen. Maar uit de volgende mail van de heer Balster blijkt dat het gaat om het vliegverkeer ten zuiden van Tilburg. Overste Hardenbol zal alsnog een antwoord geven op de vragen van de heer Balster. [ACTIEPUNT]

Mevrouw List vraagt zich af hoe de leden om willen gaan met een reactie op de Luchtruimherziening. Voorzitter geeft aan dat dit bij agendapunt 9 ter spraken zal komen.

## 7. Stand van zaken Programmatische aanpak vlieggeluid

Dit agendapunt is komen te vervallen.

## 8. Stand van zaken advies Pieter van Geel & medegebruiksvergunning

Voorzitter geeft een korte inleiding over het vervolgproces na het advies van Pieter van Geel. De minister heeft aangegeven dat de regio goed werk heeft verricht en neemt het advies van de heer Van Geel over. Daarmee ligt de bal weer grotendeels bij de regio en primair bij de stuurgroep. Om dit verder vorm te geven zal in eerste instantie een kwartiermaker worden aangesteld. Voorzitter wil nu graag, ondanks dat de COVM hier formeel niet over gaat, willen vernemen wat de commissie mee wilt geven aan de stuurgroep of aan de kwartiermaker. Ook vraagt voorzitter zich af hoe straks de zaken goed georganiseerd gaan worden en in wat voor overlegstructuur.

De heer Luijten vraagt hoe snel deze ontwikkelingen zullen gaan. Voorzitter weet niet op welke termijn, maar het instellen van een kwartiermaker zal niet heel lang op zich laten wachten waarna de ontwikkelingen snel zullen volgen. Het signaal om hier niet te lang mee te wachten neemt voorzitter mee richting de stuurgroep en de kwartiermaker.

De heer Beemer geeft de aanbeveling om de positieve samenwerking ook in de toekomstige structuur vast te blijven houden. Voorzitter vult aan dat wellicht al in de komende week meer bekend zal zijn.

Mevrouw Bouma geeft aan dat, nadat Defensie en I&W de officiële aanvraag van Eindhoven Airport hebben ontvangen, zo snel mogelijk de nieuwe medegebruiksvergunning verleend moet worden. Een concept van deze vergunning zal ter advisering worden voorgelegd aan de COVM. De vergunning dient op 1 januari 2020 van kracht te zijn. Voorzitter geeft aan dat de advisering via de mail afgedaan kan worden, hiervoor hoeft de commissie niet een extra vergadering in te plannen. [ACTIEPUNT]

Mevrouw Bouma geeft ook aan dat voor de langere termijn het ministerie van I&W bezig is om een nieuw sturingsmodel voor geluid in te richten. Dit is complexe materie, vandaar dat afgelopen zomer de masterclass geluid is georganiseerd. I&W is nu bezig om het proces om te komen tot een nieuw sturingsmodel weer verder vorm te geven waarbij ook de challengegroep weer betrokken zal gaan worden.

#### 9. Stand van zaken Luchtruimherziening

De heer Vrugt geeft een presentatie over de stand van zaken, vorig jaar heeft de heer Vrugt een presentatie gegeven over de start van dit proces. Nadere informatie is te vinden op de website [www.luchtvaartindetoekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoekomst.nl).

De heer Veenstra vraagt hoe flexibel het vliegen in de toekomst wordt, nu zijn er gewoon lijnen ingetekend waarlangs een vliegtuig vliegt. De heer Vrugt geeft aan dat de ligging van luchthavens, landingsbanen en windrichtingen vaste gegevens zijn. Nu wordt bij Schiphol de keuze van landingsbaan gemaakt door de luchtverkeersleiding. Door het gebruik van vaste naderingsroutes kan winst worden geboekt. Dit heeft dan meer betrekking op Schiphol omdat daar meerdere landingsbanen zijn, bij Eindhoven is dat niet het geval. De flexibiliteit moet ook juist gezocht worden in de upper air, wat verder weg van de luchthaven. Hoe dichterbij een luchthaven, des te minder flexibel. De heer Veenstra concludeert dat de directe omgeving van een luchthaven minder zal merken van deze flexibilisering. De heer Vrugt erkent dit maar geeft als voorbeeld dat nadering middels glijvluchten een algemene norm zou kunnen zijn in Nederland, nu wordt dat per luchthaven bepaald. Het invoeren van een dergelijke norm zou ook veel effect hebben op het gebied nabij een luchthaven.

De heer Beemer heeft in het verleden bijles gehad van de luchtmacht, toen is ook gesuggereerd om bottom-up te kijken; wanneer geeft een vliegtuig extra gas en wanneer juist niet. Wordt bij de luchtruimherziening het bottom-up proces meegenomen. De heer Vrugt geeft aan dat hiervoor de provinciale omgevingsvisies betrokken worden bij de luchtruimherziening om inzichtelijk te maken waar bijvoorbeeld de stiltegebieden zijn gelegen. De heer Beemer vraagt aansluitend aan de provincie hoe ze deze gebieden gaat betrekken bij het opstellen van haar omgevingsvisie. Voorzitter geeft aan dat ze de informatie zal aanleveren zoals nu aanwezig is. Er wordt geen nieuw beleid gemaakt, maar er zal wel rekening gehouden worden met prognoses op het gebied van woningbouw. De Beemer geeft aan dat wat hem betreft ook feitelijke informatie opgehaald moet worden bij de bewoners, niet alleen bij de provincie. De heer Vrugt vult hierbij aan dat het juist de bedoeling is om ook, zoals tijdens deze vergadering, signalen van omwonenden mee te nemen.

De heer Van Geuns vraagt of de COVM ook een zienswijze gaat indienen. Voorzitter vraagt aan de leden of er behoefte is om vanuit de COVM een zienswijze in te dienen. De heer Luijten stelt voor om namens de COVM een zienswijze in te dienen. Secretaris zal bij de leden vragen om input van de zienswijze en op basis hiervan een concept zienswijze opstellen. Dit concept zal nog een keer via de mail voorgelegd worden en vervolgens ingediend worden. [ACTIEPUNT]

De heer Vugt eindigt dit onderwerp met de opmerking dat dit proces geen sprint is, maar een marathon; alle stappen zullen stap voor stap gemaakt worden waarbij gewerkt wordt van grof naar fijn. Voorzitter bedankt de heer Vrugt voor de presentatie.

#### 10. Audit geluidhinder meldingen 2018

Voorzitter geeft aan dat dit onderwerp op verzoek van de heer Beemer is geagendeerd. Enerzijds om te praten over de inhoud van de audit maar ook over het vervolg en de aanbevelingen; hoe gaan we als COVM hiermee om.

De heer Beemer heeft de verwachting dat de stichting Leefbaarheid nog eens bij de COVM komt toelichten hoe het auditproces is ingericht. Op basis van het auditrapport zijn inhoudelijke opmerkingen te plaatsen, maar principieel is de heer Beemer van mening dat een aanbeveling om de procedure aan te passen aan de werkelijkheid niet hoort. Meestal moet juist de werkelijkheid aangepast worden aan de procedure. Daarbij is de meldingenprocedure in 2018 aangepast naar aanleiding van de vorige audits, maar deze procedure is nu plotseling aangepast en ook al op de website geplaatst van samenopdehoogte. De heer Beemer vindt dit een onjuiste gang van zaken, een nieuwe procedure moet eerst voorgelegd worden aan de COVM. Het is in het belang van omwonenden maar ook van Eindhoven Airport dat het meldingenbureau onder de stichting Leefbaarheid komt te hangen om zodoende de onafhankelijkheid te waarborgen. Als voorbeeld geeft de heer Beemer dat in de vorige procedure een termijn van 2 weken was opgenomen waarbinnen gereageerd moest worden op een melding, dat is nu gewijzigd in 'zo spoedig mogelijk'.

Voorzitter stelt vast dat niet alles omtrent de meldingenprocedure en de rol van de stichting bij iedereen helder is en dat wellicht ook niet alles via de juiste weg is gelopen. De stichting is daarentegen ook onafhankelijk van de COVM. Het is goed om de stichting uit te nodigen om de procedures nader toe te lichten, eventueel schriftelijk. Secretaris zal dit in samenspraak met de heer Beemer oppakken. [ACTIEPUNT]

De heer Hellemons beaamt dat de procedure scherper uiteengezet moet worden, maar twijfelt niet aan de goede intenties van de stichting. De stichting heeft juist daarom een extern auditbureau ingehuurd. De heer Hellemons is van mening dat het aanpassen van de procedure inderdaad ter goedkeuring voorgelegd moet worden aan de COVM. Vanuit zijn rol binnen de stichting zal de heer Hellemons dit voor het vervolg meenemen.

#### 11. Rapportage 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> kwartaal 2019

De heer Beemer merkt op dat tussen Eersel en Steensel een fly-over punt is gedefinieerd en dat er wel erg veel over Eersel en Steensel wordt gevlogen. Van bewoners van Eersel en Steensel komen hier veel klachten over. Het zou goed zijn om dit punt te evalueren. Kolonel Boekholt pakt dit onderwerp, in samenspraak met de luchtverkeersleiding, op en komt daarop terug. [ACTIEPUNT]

De heer Van de Pas merkt op dat de rapportages veel data bevatten, maar hij mist bijvoorbeeld een nadere analyse over welke vlucht de meeste meldingen heeft opgeroepen. De heer Van de Pas is van

mening dat hier veel meer informatie uit te halen valt, maar mist dit in de rapportage. Overste Hardenbol geeft aan dat 9 op de 10 meldingen heel duidelijk zijn en te relateren zijn aan een bepaalde vlucht. Als er plotseling een stijging is in het aantal meldingen op een bepaald moment, dan zou dat inderdaad reden kunnen zijn om die gegevens nader te bekijken en eventueel een route te verleggen. De luchtmacht probeert dit wel preventief te voorkomen door goed te communiceren wanneer waar bepaalde oefeningen plaats gaan vinden. Maar ook dan is overlast niet te voorkomen.

Kolonel Boekholt geeft aan dat meldingen ook wel eens leiden tot een gesprek met de betreffende vliegmaatschappij. De heer Van de Pas zou dan graag willen zien dat dergelijke acties ook in de rapportage worden opgenomen, om te laten zien aan omwonenden dat ook echt iets met de gegevens wordt gedaan.

Voorzitter vraagt aan de luchtmacht om deze opmerking in overweging mee te nemen. Overste Hardenbol vult aan dat er juist al een inhoudelijke terugkoppeling is aan de individuele melders, waarbij een uitleg wordt gegeven waarom die overlast aanwezig was en wat daarmee wordt gedaan. Om dit ook nog eens in een rapportage te verwerken zal te veel capaciteit kosten. Wel kan overste Hardenbol een nadere toelichting geven op de procedure van het afhandelen van meldingen en wat er zoal wordt gedaan met een melding. De COVM heeft inmiddels veel nieuwe leden waarbij deze procedure nog niet helemaal helder zal zijn. Overste Hardenbol zal tijdens de volgende vergadering deze procedure nader toelichten. [ACTIEPUNT]

De heer Veenstra wil graag de link leggen met de presentatie van de heer Weijers. Met een melding kan alleen iets gedaan worden als dit voortkomt uit een bijzondere gebeurtenis, zoals een vliegtuig die een andere route vliegt. Een melding over een vlucht die dagelijks om datzelfde tijdstip op dat zelfde punt overkomt, daar kan niet veel mee worden gedaan. Toch worden ruim 40.000 meldingen verwerkt, terwijl er maar met een paar duizend meldingen daadwerkelijk iets gedaan kan worden. Een enquête kan dan effectiever zijn.

## 12. Mededeling commandant vliegbasis en directeur Eindhoven Airport

Kolonel Boekholt vermeldt de 2<sup>e</sup> masterclass en heeft hierover een hele positieve terugkoppeling van ontvangen. Een goed opstap naar de toekomst en een goede basis om gezamenlijk de discussie te voeren en om over die details te praten. Verder merkt kolonel Boekholt op dat de baanverdeling dit jaar ligt op 32% versus 68%, de verwachting is dat vanwege weersveranderingen deze verdeling uitkomt richting de 30% versus 70%. Daarnaast vinden momenteel internationale oefeningen plaats ter voorbereiding aan de diverse herdenkingen.

De heer Hellemons geeft aan dat Eindhoven Airport bezig is om de communicatie met de omgeving te verbeteren, zoals de toepassing van de burenaap. Veel omwonenden gebruiken deze app. Dit initiatief is inmiddels ook bij Schiphol voorgesteld.

## 13. Rondvraag

De heer Van de Pas vermeldt dat de kennis dag bij het NLR erg interessant en leerzaam was.

De heer De Jonge bedankt iedereen voor de fijne jaren bij de COVM-Eindhoven.

Voorzitter bedankt eenieder voor de aanwezigheid en de bijdrage en sluit de vergadering.

CONCEPT

### Actiepuntenlijst

| Actiepunt | Omschrijving  | Actiepunthouder                                     | Afgedaan / deadline |
|-----------|---|---|---------------------|
| 1         | Dosis-effectrelatie verwerken in Ke-berekeningen  | De heer Kopinga                                     |                     |
| 2         | Intensiteit van oefeningen boven Oirschotse Heide inzichtelijk maken  | Overse Hardenbol                                    |                     |
| 3         | Reageren op vragen van de heer Balster  | Overste Hardenbol                                   |                     |
| 4         | Opstellen (concept) advies medegebruiksvergunning Eindhoven Airport   | Secretaris  |                     |
| 5         | Zienswijze NRD PlanMer Luchtruimherziening opstellen en indienen  | Secretaris  |                     |
| 6         | Meldingenprocedure op agenda plaatsen; stichting Leefbaarheid uitnodigen voor toelichting audit & toelichting afhandeling van meldingen | Secretaris, ism de heer Beemer en overste Hardenbol |                     |
| 7         | Evalueren fly-over punt tussen Eersel en Steensel   | Kolonel Boekholt                                    |                     |



**Lijst aanwezigen**

CONCEPT