

concept verslag COVM-vergadering van 16 september 2020

1. Opening en mededelingen

Voorzitter de heer Van der Maat heet iedereen van harte welkom bij deze online vergadering. Het betreft de laatste vergadering van de COVM in de huidige vorm, omdat de COVM inmiddels onderdeel is geworden van het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Voorzitter verwelkomt in het bijzonder Pieter van Geel, de nieuwe voorzitter van het Luchthaven Eindhoven Overleg. Bij agendapunt 6 zal verder ingegaan worden op de nieuwe overlegstructuur.

2. Vaststellen agenda

Voorzitter stelt de agenda vast, maar wil graag starten met agendapunt 9.

3. Verslag van 12 september 2019 + actiepunten

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De heer Kopinga geeft aan dat betreffende actiepunt 1 een ontwikkeling is waarbij een breder geluidmeetnetwerk toegepast kan worden. Dit is een landelijke ontwikkeling, waarbij de regio Eindhoven wellicht een voortrekkersrol op zich kan nemen. Vervolgstep is hoe deze gegevens te koppelen aan de beleving van omwonenden en het GGD-onderzoek. De heer Kopinga stelt voor om dit actiepunt vooralsnog te parkeren tot dat meer bekend is over de dosis.

De overste Hardenbol geeft bij actiepunt 2 aan dat er geen systematiek is om laagvliegen van helikopters boven de Oirschotseheide te meten. Wel is voor de Oirschotseheide een luchthavenregeling waarbij het aantal helikopterbewegingen is bepaald.

Actiepunt 3 is afgegaan, er is een reactie uitgegaan. Actiepunten 4 en 5 zijn door de secretaris afgedaan. Actiepunt 6 wordt bij agendapunt 7 besproken.

Majoor Agerbeek gaat nader in op actiepunt 7. Er zijn aanpassingen doorgevoerd aan de route die tussen Eersel en Steensel loopt. Dit actiepunt is wat dat betreft afgedaan, maar hier wordt nog wel verder over gesproken.

Mevrouw De Beus geeft aan dat ze betreffende actiepunt 2 destijds wel een mail heeft ontvangen, maar zou graag exacte cijfers willen hebben om zo de relatie tot het aantal vliegbewegingen boven de Oirschotseheide en de meldingen te kunnen duiden. De overste Hardenbol antwoordt dat het lastig is om een relatie te trekken. Wel is er een maximum van het aantal bewegingen waaraan geconformeerd moet worden en wordt geprobeerd om zoveel mogelijk te communiceren richting omwonenden in

Oirschot wanneer de oefeningen plaatsvinden. De overste Hardenbol stelt voor om dit onderwerp tijdens een nader moment met mevrouw De Beus te bespreken, om zodoende ook de vraagstelling scherper te kunnen krijgen. [ACTIEPUNT 1]

4. Ingekomen en uitgegane stukken

Het voorstel is om namens het Dagelijks Bestuur de ingekomen brieven te beantwoorden. De overste Hardenbol zal het initiatief nemen om een reactie te geven op de brieven vanuit Wintelre. De heer Beex wilt graag dat bij de beantwoording van de brieven uit Wintelre een link wordt gelegd naar de zogeheten schrijvende gevallen zoals benoemd in het rapport van de heer Van Geel en het bezoek dat de heer Van Geel heeft gebracht aan de betreffende bewoners.

5. Inspraak de heer Van den Brink (namens Bewonersplatform Woensel Noord)

Dhr. Van den Brink geeft een korte presentatie over luchtkwaliteit (ultrafijnstof) in relatie tot de luchthaven Eindhoven, na afloop kunnen vragen worden gesteld.

De overste Hardenbol geeft aan dat een vergelijking met Los Angeles Airport (LAX) niet helemaal juist is. Daarbij volgt Defensie het dossier Fijnstof van het ministerie van I&W. Als de omgeving graag wil weten wat er rond de luchthaven Eindhoven aanwezig is aan fijnstof in de lucht, dan zou dat gezamenlijk opgepakt moeten worden. Er zijn diverse mogelijkheden om dit te meten, zoals door de RIVM.

De heer Hellemons onderschrijft het belang van ultrafijnstof en zou graag meewerken om dit inzichtelijk te krijgen.

De heer Beemer geeft aan dat er een regionaal meetnetwerk aangelegd gaat worden, waarbij onder meer de ultrafijnstof gemeten gaat worden. Daarbij geeft de heer Beemer aan dat de RIVM onlangs in Brabant een onderzoek is gestart naar de hoeveelheid fijnstof en ultrafijnstof in relatie tot corona; zijn in de gebieden met een hogere luchtverontreiniging ook meer corona-gevallen.

Mevrouw Dingemans vraagt zich af of er ook al is nagedacht over wat effectieve maatregelen kunnen zijn, als blijkt dat ook (waarschijnlijk) rondom Eindhoven ultrafijnstof aanwezig is. De heer Van den Brink antwoordt dat gekeken kan worden naar het toepassen van andere brandstoffen bij vliegtuigen.

Voorzitter bedankt de heer Van den Brink voor de presentatie. Daar waar het aspect geluid in de nabije toekomst steeds meer onder controle komt, zal het aspect ultrafijnstof in de nabije toekomst juist steeds meer op de agenda komen. Voorzitter wil dan ook als actiepunt opnemen hoe en waar dit onderwerp geagendeerd kan worden, kijkende naar de nieuwe overlegstructuur LEO. [ACTIEPUNT 2]

6. Permanente overlegstructuur irt COVM

Mevrouw Bouma geeft een introductie over de nieuwe overlegstructuur en geeft een korte toelichting op de kamerbrief en de opdrachtbrief. Een van de aanbevelingen is het oprichten van een nieuwe overlegstructuur. Een tussenrapportage van de nieuwe overlegstructuur is met de COVM gedeeld en een aantal leden heeft hierop een reactie gegeven.

De heer Van Geel geeft aan dat de titel van het rapport 'opnieuw verbonden' nog steeds dragend is voor iets is wat in de regio gebeurt en staat te gebeuren. De balans zoeken naar een gezonde samenhang van economische ontwikkeling en leefbaarheid, iets dat op zich al een erg complexe materie is maar waarbij de structuren van het openbaar bestuur rondom dergelijke ontwikkelingen het juist voor de gewone burgers extra complex maakt. Het eeuwige probleem daarbij is hoe de leefwereld van deze burgers verbonden kan worden met de formele structuren. Een eerste aanzet om dit te verbeteren is de nieuwe overlegstructuur Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO).

De komende periode zal gebruikt worden om deze nieuwe overlegstructuur verder uit te werken en te komen tot de eerste vergadering in deze nieuwe structuur. De heer Van Geel geeft daarbij aan dat hij geen technisch voorzitter zal zijn, maar vanuit zijn onafhankelijkheid juist een voorzitter die probeert te verbinden.

De heer Van Geuns heeft behoefte om een heldere taakverdeling van het LEO en de COVM. Het is nog steeds niet duidelijk waar het LEO ophoudt en de COVM begint, of anderszids. Is de COVM nog wel nodig als het LEO goed gaat functioneren? De heer Van Geel geeft aan dat hij eerst goed inzichtelijk wilt hebben hoe de taakverdeling is en hoe de samenhang gaat werken. Vanuit theoretisch perspectief kan hierover lang worden gepraat, maar het is beter om aan de slag te gaan en dan vanuit de praktijk te zien hoe het zich ontwikkelt. Het is goed om dit na een jaar te evalueren. Mevrouw Bouma vult aan dat we het hebben over de samenhang tussen de civiele kamer en de militaire kamer (COVM) en dat het LEO de overkoepelende structuur is.

7. Meldingenprocedure

De overste Hardenbol heeft samen met de heer Beemer een afspraak om de vraagstukken over dit onderwerp nader te duiden. Als dit overleg heeft plaatsgevonden, zal de overste Hardenbol de COVM voorzien van de bevindingen tijdens dit gesprek. [ACTIEPUNT 3]

8. Rapportage 3^e en 4^e kwartaal 2019

Kolonel Boekholt vult aan dat inmiddels ook de rapportages van het 1^e en 2^e kwartaal van 2020 online staan. De rapportage geven een vermindering in het aantal meldingen wat logisch gerelateerd kan worden aan de sterke vermindering van het aantal vluchten.

9. Mededeling commandant vliegbasis en directeur Eindhoven Airport

Kolonel Boekholt zou graag 3 punten willen toelichten. In mei/juni zijn de eerste 2 airbus 330 vliegtuigen op Eindhoven geland. Deze vliegtuigen blijken stiller te zijn dan de KDC-10 vliegtuigen. Omdat ook internationale piloten op deze vliegtuigen vliegen, is er wat meer geoefend door middel van circuitvliegen. Zodoende leren deze piloten hoe de luchthaven aan te vliegen. Dit geeft andere vliegpatronen en wellicht ook een andere beleving vanaf de grond. Hierdoor zijn extra meldingen en feedback vanuit de omgeving ontvangen, het is de bedoeling dat dit circuitvliegen van tijdelijke aard is totdat alle piloten de basisopleiding afgerond hebben.

Momenteel vindt een internationale oefening plaats waardoor veel hercules vliegtuigen op Eindhoven vliegen. Hierbij wordt met name geoefend in het droppen van materieel (elders) en parachutisten.

Vanwege de corona-maatregelen zijn oefeningen in het buitenland vrijwel niet meer mogelijk. In zijn algemeenheid zal om die reden veel meer militaire oefeningen in Nederland plaatsvinden. Een najaar oefening van de Luchtmacht, die doorgaans in Texas plaatsvindt, wordt dit jaar in Twente gehouden.

De heer Hellemons geeft aan dat de vliegbewegingen van- en naar Eindhoven Airport in de periode maart-mei vrijwel stilgevallen is. In de periode juni-juli is dit vrij snel weer hersteld. Voor de komende maanden wordt weer een verdere reductie in het aantal vluchten verwacht. In deze periode is wel veel ruimte geweest om te werken aan de projecten, zoals het voorterrein.

Met ingang van het winterseizoen worden geen vluchten meer na 32:00 uitgevoerd. Dit zoals was afgesproken met de omgeving. Verder zal de *stand-still* van het aantal vluchten worden doorgezet, waarbij met name gekeken zal gaan worden hoe de geluidscontour te verkleinen.

De heer Beemer geeft richting kolonel Boekholt aan dat er uiteraard geoefend moet worden, maar wil graag zien dat een cumulatie van dit oefenen wordt voorkomen. Dus als oefeningen met een hercules plaatsvindt, daar niet nog eens laagvlieg-oefeningen met helikopters plaatsvinden. Daarbij attendeert de heer Beemer nogmaals op de overlast door het baanvegen en de hondenkennel. Als de hondenkennel extra geïsoleerd, of verplaatst zou worden, dat geeft omwonenden het idee dat ook aan hun wordt gedacht.

Tenslotte valt de heer Beemer op dat de civiele vluchten boven Steensel en Eersel de volle breedte van de route gebruiken. De heer Beemer pleit voor het meer gebruiken van de mediaan van deze vliegroute (route NAP1) en voor het hoger vliegen op deze route.

Kolonel Boekholt wil kijken naar de mogelijkheden om een cumulatie van oefeningen te verminderen, al zit achter een dergelijke oefening een complexe plannen en in dit geval plannen van 2 vliegvelden (Eindhoven en Gilze-Rijen, red.). [ACTIEPUNT 4]

Ook de hondenkennel heeft de aandacht, als intern Defensie de mogelijkheid zich voordoet om te kijken naar extra maatregelen of een verplaatsing van de kennel dan zal kolonel Boekholt zich hiervoor inzetten.

De heer Hellemons reageert op de laatste opmerking van de heer Beemer dat hier eens inhoudelijke naar gekeken moet worden, wellicht in een werkgroep. De heer Beemer stelt voor om hier samen naar te kijken en ook de gemeente Eersel en de Luchtverkeersleiding bij te betrekken. [ACTIEPUNT 5]

10. Rondvraag

De heer Beex refereert naar de meldingen en brieven van bewoners aan de Kerkheide te Wintelre. Deze bewoners hebben een brandbrief gestuurd vanwege onevenredige hoge overlast van geluid, kerosine en fijnstof. Kan daar een reactie vanuit Defensie op worden gegeven. Kolonel Boekholt weet van de overlast van deze route en probeert zoveel mogelijk omwonenden te informeren. Deze klachten worden zoals alle andere klachten serieus opgepakt en daar waar patronen ontstaan wordt gekeken naar mogelijkheden om de overlast te beperken, zoals het spreiden van vluchten.

De heer Kopinga wil graag terugkomen op de geluidsberekeningen, waarbij tijdens de voorbespreking van dit overleg is gevraagd om hier een eenvoudig verhaal van te maken. De heer Kopinga neemt ons daarom terug naar de historie van deze geluidsberekeningen, de Kosteneenheden in de MER van 2012. Dit was destijds gebaseerd op een toekomstvoorspelling met als basis de businesscase van Eindhoven Airport met een groei naar 43.000 vliegbewegingen waarvan 36.000 zware vliegtuigen (Boeing, Airbus). Volgens het luchthavenbesluit van 2012 zou deze methodiek na 3 jaar geëvalueerd worden, maar deze evaluatie heeft nooit plaatsgevonden. Daarmee is steeds weer doorberekend met de methodiek uit 2012. Deze methodiek gebruikt enerzijds technische gegevens van vliegtuigen waar mee in de MER rekening is gehouden, anderzijds wordt als input de startprocedures; in dit geval de zogeheten NADP1 (zo snel mogelijk omhoog). Afgelopen jaren is juist het aantal vluchten met zware vliegtuigen toegenomen, maar hier is niet mee gerekend; men blijft rekenen met de input uit 2012. Een tussentijdse evaluatie zou dit verschil aangetoond hebben, waarmee eerder aan de bel getrokken kon worden. Als de feitelijke situatie uit 2019 als uitgangspunt in de methodiek gebruikt zou worden, dan zou de geluidscontour uitkomen op 12 km² in plaats van 10 km². Hier heeft de heer Kopinga en andere omwonende problemen mee en wil dit graag onder de aandacht brengen. De heer Kopinga wil nog niet zo ver gaan om een verzoek tot handhaving in te dienen, maar wil hier wel graag samen aan uit komen. Dit is een tijdbom onder de gemaakte afspraken.

De overste Hardenbol geeft aan dat hetgeen de heer Kopinga vertelt grotendeels waar is, echter is bewust afgesproken om niets te veranderen aan de 'invoerset' die in 2012 is gebruikt voor de totstandkoming van de MER. Het standpunt van Defensie is vooralsnog om door te gaan zoals ook in 2015, 2016 en 2017 is gedaan op basis van de NADP1. De evaluatie heeft inderdaad na 3 jaar niet plaatsgevonden, anders was wellicht op dat moment een ander inzicht ontstaan. Vooralsnog wil Defensie de 'spelregels' aanpassen die zijn afgesproken met de medegebruikers van de luchthaven, zoals Eindhoven Airport. Met dit onderwerp kan volgens de overste Hardenbol verschillend worden omgegaan; vanuit de COVM reageren richting de staatssecretaris van Defensie, dan wel dit onderwerp verder uitspreken in het LEO of wachten op het nieuwe luchthavenbesluit.

De heer Hellemons is blij met de heldere uitleg van de heer Kopinga en wil graag benadrukken dat hier geen sprake is van sjoemelen met gegevens. Hoewel de heer Kopinga, of anderen, dit nooit hebben gesuggereerd, zou wel een dergelijk beeld kunnen ontstaan. Eindhoven Airport houdt zich

aan de regelgeving en gemaakte afspraken, maar als dit vanwege een aanpassing in de systematiek veranderd wordt, dan respecteert Eindhoven Airport dit uiteraard.

De heer Kopinga zou het jammer vinden om een procesvoorstel te doen waarmee dit onderwerp de komende jaren geen plekje in het LEO zou kunnen krijgen. Anderzijds moet ook opgelet worden bij de omzetten van het huidige luchthavenbesluit naar een nieuwe luchthavenbesluit, zodat hier niet 'gesprokkeld' kan worden.

De heer Van Geel stelt voor dat deze discussie een plaats moet krijgen in het LEO. De heer Kopinga vindt het goed om hier de komende jaren op de agenda staat van de nieuwe overlegstructuur.

Tenslotte neemt de secretaris namens de COVM het woord om de heer Van der Maat te bedanken voor zijn voorzitterschap en geeft een korte terugblik van de afgelopen jaren. De heer Van der Maat ontvangt een bedankbrief van de staatssecretaris van Defensie en een boek over de mooiste vliegvelden in de wereld.

Voorzitter bedankt eenieder en geeft aan om in het vervolg graag terug te komen met een inhoudelijke rol.

CONCEPT

Actiepuntenlijst

Actiepunt	Omschrijving	Actiepunthouder	Afgedaan / deadline
1	Mvr. De Beus nader informeren over overlast van helikopters boven Oirschotse Heide.	Lkol. Hardenbol	
2	Nagaan waar en hoe het onderwerp ultrafijnstof geagendeerd kan worden	Voorzitter	
3	Terugkoppeling geven over onduidelijkheden in de meldingen procedure.	Lkol. Hardenbol	
4	Kijken naar mogelijkheden om cumulatie in militaire oefeningen te voorkomen / beperken.	Kolonel Boekholt	
5	Gesprek initiëren met Eersel en LVL over 'smaller' gebruik van vliegroute NAP1	Dhr. Beemer	

CONCEPT