



Bijeenkomst Leefbaar Wintelre vliegveld 09-09-2015

Aanwezigen: ongeveer 200 Wintelrenaren

Sprekers: dhr. Bert Kwast (Ministerie van Defensie), mevr. Elise de Zwart (Ministerie van Infrastructuur en Milieu), dhr. Johan van Soest (Commandant vliegbasis Eindhoven), dhr. Joost Meijs (directeur Eindhoven Airport). Verder ook aanwezig dhr. AJP Hardenbol (Luitenant Kolonel Luchtmacht Breda en hoofd bureau geluidshinder), mevr. Karin van den Brand (Ministerie van Defensie) en mevr. Sylvia van Gent (Eindhoven Airport).

Voorzitter Jan Heuveling opent de bijeenkomst met intro over het hoe en waarom we hier bijeengekomen zijn. Alsvolgt: Welkom inwoners van Wintelre op deze avond waar we u over de stand van zaken met betrekking tot het vliegveld willen informeren.

In 2010 was de uitbreiding 1^e fase van 10.000 vluchten aan de orde, toen werd een groei van 18.000 naar 28.000 vluchten vastgesteld. Afgelopen periode heeft in het teken gestaan van de Alderstafel waarin de uitbreiding 2e fase van 28.000 naar 43.000 vluchten centraal stond en staat. In 10 jaar tijd bijna 2,5 x meer vluchten. Wat na 2020? Om deze uitbreidingen mogelijk te maken horen ook hinderbeperkende maatregelen. Helaas geven enkele hinderbeperkende maatregelen voor Wintelre niet het gewenste effect. De nieuwe vliegroute 1b en de glijvluchten geven Wintelre eerder meer dan minder overlast.

Bij deze uitbreidingen komt nog eens bij een opstapeling van andere zaken van overlast van geluid en stank voor Wintelre. Denk daarbij aan het proefdraaien van de vliegtuigen, het schoonmaken van de baan, het taxiën van vliegtuigen, de militaire bewakingshondenkennel, militaire schietoefeningen, militaire oefeningen met helikopters en vliegtuigen in de nabijheid (of zelfs boven) van Wintelre en de sportvliegtuigjes in de weekenden. Ook het herriesportterrein, mogelijk ook festivalterrein en mogelijk de toekomstige uitbreiding bij Van Berkel/Bierings.

Beste aanwezigen:

Leefbaar Wintelre is geen politieke partij maar een groep inwoners die de leefbaarheid van Wintelre wil behouden en verbeteren. Voor jullie, maar zeker voor de toekomst de kinderen en kleinkinderen.

Geluidsoverlast, uitstoot ultrafijn stof en kerosinestank tasten de leefbaarheid in Wintelre en de regio aan. Dit heeft leefbaar Wintelre aangekaart bij de diverse instanties en op diverse manieren. We hebben daarbij gebruik gemaakt van de media zoals het Eindhoven dagblad, omroep Brabant en radio 1, posters, mailtjes en gesprekken met leden van de gemeente, Provinciale Staten en zelfs met leden van de Tweede Kamer.

Al de aandacht die wij hebben gekregen, heeft er voor gezorgd dat in het Aldersadvies is opgenomen dat de opstapeling van geluidsoverlast voor Wintelre en met name route 1 B nader onderzocht moeten worden.

En dat heeft er ook toe geleid dat Defensie bereid is om ons te informeren over hun werkzaamheden op en rond het vliegveld. Bij deze informatie uitwisseling wordt dan uiteraard ook Eindhoven Airport betrokken. Onzerzijds hebben wij dan nu ook de mogelijkheid om onze bevindingen en opmerkingen rechtstreeks over te brengen.

De genodigden komen ieder aan het woord met hun verhaal en daarna is er gelegenheid voor vragen en discussie.

Dhr. B. Kwast: In mei hebben we brief gekregen van mevrouw Van Eck. Deze kwam bij Defensie aan. Defensie is het bevoegd gezag, zij geeft vergunningen uit in nauwe samenspraak met de staatssecretaris van infrastructuur en milieu, die bij Eindhoven

nauw betrokken is vanwege het kabinetsbeleid inzake medegebruik van Schiphol. Zij zorgt ervoor dat we in alles samen optrekken als ministeries. Deze brief was geen kattenbelletje, dat waren zes pagina's van vragen, klachten, opmerkingen. Dat was aanleiding om deze avond te organiseren. We komen ook om te horen wat er hier in Wintelre leeft, wat u van Eindhoven Airport vindt en hoe u er tegenaan kijkt. We moeten verwachtingen dempen als u denkt dat we vanavond ook alvast afspraken kunnen maken, zo werkt het niet. Als er eenmaal procedures zijn gekozen, kun je ze niet zomaar aan de kant zetten. In het Aldersadvies wordt aandacht besteed aan Wintelre. Daarin staat dat er nog eens gekeken wordt naar de situatie in Wintelre. Dat zal met de nodige zorg gebeuren en niet van het ene op het andere moment.

Dhr. J. Meijs: Fijn dat we ons woord mogen doen in Wintelre. We willen horen wat er leeft op en over de luchthaven. We zijn als Eindhoven Airport medegebruiker op een militaire vliegbasis. Eigenaren zijn: 51% Schiphol, 49% Overheid waarvan de helft Provincie Noord-Brabant en de andere helft gemeente Eindhoven. Deze NV gaat over het civiele verkeer. Zij werkt samen met de luchtmacht (startbaan, verkeersleiding, brandweer). We doen het voor een optimaal bestemmingennetwerk. De laatste jaren is dat hard gegaan, meer vliegbewegingen. Naast een positief effect, goed bereikbare regio, werkgelegenheid, is het neveneffect onder meer milieu en geluidsoverlast. Het is een missie om dat met elkaar in balans te houden. Lukt dit goed? Ik kan me voorstellen dat als je onder de luchthaven woont dat je merendeel geconfronteerd wordt met de negatieve effecten. Als je een bedrijf hebt en verder er vandaan woont en vaker naar Londen reist heb je positief effect. De balans willen we zo goed mogelijk voorzien. Een ding is zeker: We kunnen nooit een vliegtuig zonder geluid laten opstijgen. Als je een luchthaven wilt ontwikkelen, krijg je meer geluidshinder. We wonen in een dichtbevolkt gebied. Dus er zijn altijd mensen die er last van hebben. Zonder geluid zal het nooit lukken. Wat we wel kunnen doen is goed informeren. Leefbaarheid bewaken. We voeren overleg met belanghebbenden waar ook BOW bij zit en regiobestuurders waaronder bestuurders van Eersel. In dat overleg proberen we elkaar zo goed mogelijk te vinden.

De eerste groeifase zit erop. Tweede groeifase komt eraan. Dat zou betekenen een totale groei naar 43000 bewegingen in 2020. Evaluatie eerste fase: Afspraken die we toen hebben gemaakt, zijn nagekomen. Hinderbepenkende maatregelen uit de eerste fase, deze hebben we ingevoerd. Een daarvan was optimaliseren van de routes. Dat is een van de redenen dat we hier zijn. Voor Wintelre heeft de optimalisatie niet goed uitgepakt. (Toont plaatje met route zoals hij was, route 1A). Als je gewoon naar de kaart keek, was er verbetering mogelijk. De zuidkant is het meest bebouwd. Als we vliegtuig daar laten wegbuigen, wordt het voor het meest bebouwde gebied beter. Maar er is dan wel meer hinder in Oostelbeers, Wintelre en Oirschot. Het doel was om de veel bebouwde zuidkant zo min mogelijk te belasten. Zo moeten we het doen, dat hebben we samen besloten. (Toont plaatje 1B en plaatje van waar de meeste hinder zou liggen). We wisten dat Wintelre daar niet bij gebaat zou zijn. Die rode vlek wordt extra belast. En het blauwe gebied wordt minder belast. Netto is het een goed besluit. (commentaar publiek). We zullen met de mogelijke zorg alles bespreken, maar wel alles volgens de procedures.

Johan van Soest: commandant vliegbasis Eindhoven. Ik vertel wat we kort op de vliegbasis doen. Op Eindhoven zijn twee KDC10 toestellen uit 1972, dit toestel wordt gebruikt voor vracht- en passagiersvluchten. We tanken andere vliegtuigen in de lucht bij. Deze vliegen niet de 1A route. Er zijn vier Hercules-toestellen C130, daarmee vliegen we over de hele wereld. Vrucht- en passagiers in onbegaanbare gebieden, Mali, Jordanië, Afghanistan. Kunnen op grasbaan of steentjesbaan landen. Daarmee kunnen we onze troepen mee bevoorraden. Er is nog een toestel om regeringsleiders mee weg te brengen. Dat is een relatief klein toestel, Gulfstream.

We hebben nog een taak. Dat doen we vanaf Schiphol. Dat zijn twee douanier kustwachtvliegtuigen. Boven de zee, Middellandse zee, om mensen in nood te helpen. Alles vliegt over de hele wereld. Bevoorrading, ondersteuning van militaire missies.

Militaire trainingen vinden op meer plekken plaats om het geluid te verdelen. Zo waren er voor een korte periode F16's in Eindhoven gestationeerd om te oefenen.

Vraag/opmerking: De functie is breder: er wordt hier meer doorgestart vanuit Volkel. (noot: voorlopig worden er geen PD gedaan door bv F16,s.)

Openstelling vliegbasis 8.00-16.45. Om operationele redenen kan hiervan worden afgeweken. Ook Awacs mogen in EHV oefenen. Buitenlandse transportvliegtuigen. Ambulance vluchten vaak 's nachts, dat zijn donorvluchten. Motor en zweefvliegtuigen van de motor- en zweefvliegclub. De zweefvliegclub is gestopt vanwege uitbreiding andere vliegbewegingen.

We hebben trainingsvluchten en naderingsoefeningen. Ook helikopters, laagvlieggebied is Oirschotse Heide. Als ze in laaggebied vliegen, hoor je ze hier in Wintelre. Doordeweeks overdag, maar ook regelmatig 's avonds tot 23.00 - 01.00 uur. Ze moeten oefenen als het donker is, omdat ze tijdens inzetgebied ook meestal in het donker vliegen. We proberen dat te beperken tot maximaal 11 uur 's avonds. Maar soms moet het tot later omdat het in de zomer niet vroeg donker is. Ook dat proberen we zoveel mogelijk te beperken en te verspreiden over andere plekken.

Grondgebonden geluid:

Proefdraaien: dat is iets wat je alleen doet als het noodzakelijk is. Wanneer is dat? Aan de C130 hangen vier motoren. Het komt wel eens voor dat er eentje defect is en wordt er een nieuwe aangehangen. Dan moet je die op de grond proefdraaien. Dit jaar hebben we tot dusver 16x in de avonduren (17.00 – 23.00 uur) proefgedraaid met c130. Dat proberen we tijdens daguren. Het komt wel eens voor dat het vliegtuig volgende dag mee moet en dat er de hele dag gesleuteld wordt aan het toestel. Dat betekent dat er in de late uren proefdraaien plaatsvindt.

De hondenkennel: die honden maken ook geluid. Ik heb van meneer Dankers de vorige keer een tip gehad. Hij vertelde mij dat ze om 05.00 uur al beginnen te blaffen. Ze krijgen dan heel vroeg 's ochtends te eten. Dat hebben we veranderd, mijn hond eet ook niet zo vroeg. Nu eten ze later rond 08.00 uur. Ik hoop dat het voor minder hinder zorgt. Ook daarvoor willen we graag verbeteringen. Dankzij meneer Dankers kwamen we er ook achter dat we altijd voor 7u in de ochtend de banen vegen. Als we 's avonds om 12u dichtgaan, waarom dan 's ochtends weer stofzuigen? De baan moet inderdaad schoon zijn, dat is voor de veiligheid. Maar nu doen we 's ochtends om 07.00 uur een controle per auto op de baan. Is de baan schoon, dan gaan we niet nog eens schoonmaken. Is de baan vies, dan moet het gebeuren. Zo niet, dan werken we later op de dag aan de baan. Het zijn kleine dingen die we doen, maar er moet wel gewerkt worden. Ik sta open voor tips, dus laat het weten. Als we iets met kleine ingrepen kunnen verhelpen, is dat bespreekbaar.

Hierna is er een korte pauze, mensen mogen vragen opschrijven die hierna beantwoord gaan worden.

Vraag : waarom oefeningen met vliegtuigen en helikopters, hoe zit het met het proefdraaien en hoe wordt de nieuwe proefplaats uitgevoerd en wanneer. Daaraan gekoppeld het schoonmaken van de baan en de overlast van de hondenkennel.

Dhr. Van Soest: Het oefenen met onze eigen vliegtuigen: we moeten oefenen, dat moeten we ergens doen. Ook 's nachts. Daar ontkom je niet aan. We oefenen ook zoveel mogelijk elders, zo proberen we geluid te exporteren. We oefenen met helikopters zoveel mogelijk gespreid. Dat zijn dingen die jullie niet zien. Ik kan me voorstellen dat jullie wel last hebben. Regels voor laagvliegen: helikopters mogen in laagvlieggebieden laagvliegen, minimale hoogte is 100 ft of zoveel lager als voor doel van de oefening noodzakelijk is. Men probeert dorpskern te vermijden. Wat je ziet is dat zodra een vliegtuig, helikopter opstijgt, mensen dat al gauw zien als een vliegtuig boven hun huis. Beleving is dat het toestel recht boven het huis vliegt, we kunnen radarbeelden laten zien dat het niet zo is, maar toch blijft dat in de beleving zo. We proberen daar zoveel mogelijk uitleg over te geven en kernen te vermijden. Ik ga daar zeker weer meer aandacht aan besteden, om te kijken of we daar een iets betere invulling aan kunnen geven. Zo zijn er ook helikopters die van Oirschot richting vliegbasis vliegen om te tanken.

Vraag: Twee weken geleden is er tot tien keer toe een Hercules over Wintelre gevlogen. Wat is daar het nut van?

Van Soest: Dat zijn tactische naderingen. Als we in Mali zijn, wordt er op onze vliegtuigen geschoten. We hebben bepaalde procedures om jezelf zo min mogelijk bloot te stellen aan de vijand. Door zo laag mogelijk te naderen, lukt dat. Dat moet gewoon in Nederland geoefend worden. Dat proberen we zoveel mogelijk te spreiden. Als iemand tien keer in een uur zo vaak hetzelfde doet, is dat niet het verdelen van hinder. Die tactische naderingen liggen vast in een routeboek. Een van die routes zal dicht langs Wintelre gaan. Maar we doen het ook elders.

Proefdraaien: lange tijd geleden is een nieuw plan voor de proefdraaiplaats gemaakt voor 15 miljoen. Als het aan ons had gelegen, was die er al lang geweest. Er zijn procedures geweest, inmiddels zijn ze afgerond. Binnenkort wordt gestart met de bouw. We verschuiven de proefdraaiplaats een stuk. Daar wordt een gebouw gebouwd, zodat geluid opgevangen wordt en andere richting wordt gezonden.

Vraag: Komen ook andere toestellen uit Europa proefdraaien?
Nee, alleen bij nood.

Vraag: Hoe ziet die proefdraaiplaats eruit en aan welke zijde komt de opening?
Er ligt een hele studie ten grondslag aan die proefdraaiplaats. Dat gaat niet over één nacht ijs. De meest efficiënte optie is gekozen. Als iemand behoefte heeft om dat exact te weten, kan ik dat uitzoeken.

Opmerking uit het publiek:

Heel toevallig ligt de opening van het geluid aan de Wintelrese kant! En op de oude proefdraaiplaats (de bromtol) gold een zonering, binnen de wettelijke zonering mocht geluid gemaakt worden. Die zonering is nu opgerekt bij de nieuwe proefdraaiplaats. Daar hebben wij als Wintelre nu even profijt van, maar jullie mogen nu wel meer lawaai maken.

Dhr. Van Soest: We proefdraaien alleen als het moet. Ik ben ervan overtuigd dat overlast van het proefdraaien minder zal zijn als de nieuwe proefdraaiplaats er is.

Opmerking Cees: dat klopt. Maar als de oude zonering had geteld, hadden we nog minder last gehad. Waarom is die zonering zo groot? Waarom is de ruimte niet gegeven aan isolatie als Wintelre? Dat was schappelijk geweest.

Dhr. Van Soest: Ik beslis dat niet. Het is een proefdraaiplaats voor C130, we hebben vier van deze toestellen en we draaien zo min mogelijk proef, alleen als dit noodzakelijk is. Er staan geen nieuwe C-130 toestellen op de planning.

Vraag: Kan burgerluchtvaart ook daar proefdraaien?

Dhr. Van Soest: Voor civiel proefdraaien hebben we aan de civiele kant een proefdraaiplaats. Deze wordt heel weinig en sporadisch gebruikt. Het gebouw om proef te draaien is gemaakt voor de C130 met vier motoren. Burgertoestellen hebben twee motoren, ze zien er anders uit. Ze hebben straalmotoren en geen propellers. Gebouw combineren met civiel proefdraaien is lastig.

Opmerking Cees: Dus u zegt dat de KDCi-10 daar niet gaat proefdraaien?

Dhr. Van Soest: Nee, dat zeg ik niet.

Dhr. Meijs: Wat betreft het onderhoud van civiele toestellen dat op Eindhoven Airport plaatsvindt: daarvoor is proefdraaien bijna nooit verplicht. Proefdraaien civiel is op een hand te tellen

Opmerking uit publiek: nu nog wel maar jullie gaan toch uitbreiden?

Dhr. Meijs: Statistisch gezien neemt de kans op proefdraaien toe, maar dat is zelden of nooit. Bij Schiphol ligt zwaar onderhoud, daarom wordt daar afgeschermd proefgedraaid.

Dhr. Van Soest: Baanvegen: zoveel mogelijk naar de dag. Wat betreft de hondenkennel: we hebben dus de voedertijd veranderd. Als u daar nog last van heeft, horen we dat graag. Er zijn bouwplannen om de kennel beter te isoleren, daar willen we zo snel mogelijk mee beginnen. Dat gaan we doen. We hopen dat u dan minder overlast heeft.

Vraag: Wanneer is dat? Dat weet ik niet uit mijn hoofd. Dat kan ik uitzoeken en bij u terugkomen. Na een jarenlange bezwaar procedure begint het isoleren van de hondenkennel nog deze maand en zal eind oktober gerealiseerd zijn.

Vraag: Volgens het luchthaven besluit Eindhoven blijft Vliegbasis Eindhoven tot en met 2020 een militair vliegveld. Wat gebeurt er na 2020 wordt deze dan civiel?

Dhr. Kwast: 2020: in het kader van bezuiniging hebben we onderzocht of de militaire luchttransportfunctie verplaatst kon worden naar België. Dat was vrij snel bekeken. Alle voorzieningen die we daarvoor nodig hadden, zouden nog gerealiseerd moeten worden op Melsbroek/Zaventem. Verplaatsing van de transportfunctie en de bijbehorende toestellen zou dus duur worden en geen voordeel bieden. Voor het luchthavenbesluit wilden we rust creëren. Daarom is eerst besloten dat in ieder geval tot 2020 de eigendomssituatie blijft zoals die nu is. Maar we zijn inmiddels tot conclusie gekomen, dat we de eigendomssituatie willen houden, dat het verplaatsen geen voordelen biedt. De situatie blijft zoals die nu is in Eindhoven. Dat wil zeggen een militair veld met civiel medegebruik.

Vraag: Kunnen de vluchten van Defensie ook worden gevolgd op Samenopdehoogte (Webtrak)?

Dhr. Kwast: We hebben het volgende toegezegd in het kader van transparantie: Samen op de Hoogte.nl bevat nu alleen informatie over civiel verkeer. Wij gaan kijken hoe we daaraan mee kunnen doen. Zodat we transparant kunnen zijn over militaire vluchten van en naar Eindhoven.

Vraag: Schiphol heeft nog voldoende ruimte waarom dan toch uitbreiding Eindhoven Airport. En de opzet was eigenlijk zakelijke vluchten. Iedereen denkt nu dat het Toerisme de hoofdmoot is?

Dhr. Meijs: Over zakelijke vluchten: we meten vier keer per jaar, elk seizoen, het gebruik bij mensen die vliegen of ze een zakelijk doel hebben of dat het gaat om recreatie. Over het hele jaar gemeten, is dat ongeveer een verhouding van 20/25 procent zakelijk, 80/75 procent stedentrip. Het is geen zakelijke vlucht als er één iemand zakelijk vliegt. Combivluchten meten we aan de ene kant en de charters meten we apart. Als we over

het hele jaar meten is de verhouding zoals ik net zei. Het is waar dat er meer recreatieve reizigers vliegen. Als die er niet zijn, zitten ze met 75% minder toestellen. Als recreatieve reiziger er niet zou zijn, zouden vliegtuigen leeg zijn. Die 25% is een goede aanvulling voor deze regio.

Opmerking/vraag: De opdracht van Schiphol ging over zakelijke vluchten naar Eindhoven. Is dat doel van tafel?

Dhr. Meijs: De vraag naar vliegtuigvluchten in Nederland willen we opvangen. Daarvoor is gekeken welke vluchthavens geschikt zijn. Eindhoven Airport ligt in dichtbevolkt gebied met zakelijke capaciteit. Ongeveer 580.000 vliegbewegingen in Nederland in 2020. Schiphol is nu niet vol. Ze liggen op koers om 510.000 vliegbewegingen te halen in 2020. De rest gaat naar Eindhoven en Lelystad. Wij liggen in Eindhoven op koers. Lelystad blijft wat achter in de tijd. De vraag van het vliegverkeer in NL zal zich conform de gemaakte planning in 2010 ontwikkelen. Het oorspronkelijke doel was om alleen de leisure (vakantie) vluchten te verplaatsen van Schiphol naar Eindhoven. Omdat hier een belangrijke groep zakelijk vertrekt is zakelijk erbij gekomen. Het is allebei, in bepaalde verhouding waar de markt om vraagt. We hebben dat dus omgedraaid.

Vraag: de homecarriers zijn een heel andere partij dan de "gewone" vliegtuigmaatschappijen. U als Eindhoven Airport bent facilitair. Is het prijsvechten niet de oorzaak van ons probleem? Vanwege die lage prijzen, kunnen zoveel mensen vliegen. Opmerking publiek: laat ze de kerosine belasten, net als wij belasting betalen over benzine. Dat zou helpen.

Dhr. Meijs: Aan de vraag voor goedkope vliegreizen is behoefte, er wordt gebruik van gemaakt en wordt door de vliegtuigmaatschappijen ook mogelijk gemaakt.

Opmerking publiek: ik krijg sterk de indruk dat Eindhoven aan de leiband ligt van deze goedkope praktijken. U bent niet degene die faciliteert maar hoereert en hiermee dit mogelijk gemaakt. Voorop staat dat u winst wilt maken. Als u faciliteert, werkt u mee. Hoe meer goedkope vluchten, hoe beter voor u en hoe slechter voor ons.

Dhr. Meijs: Winstmaximalisatie is geen primaire doelstelling, het moet gezond zijn om te kunnen investeren. We zijn niet alleen uit winst aan het handelen. We proberen investeringen met voldoende middelen zelf te kunnen financieren.

Opmerking publiek: Mensen die u zo benadeeld, als bijvoorbeeld huizen niks meer waard zijn, u dan ook deze mensen moet compenseren. De politiek heeft besloten dat het moet groeien. Prima, maar als dat zo is, dan moet er ook gecompenseerd worden.

Geluidsm Meetpalen: Deze staan nu op de Hoge Vliet en aan de Akkerweg. Wat kan Eindhoven Airport daarover vertellen?

Dhr. Meijs: De palen zijn van Eindhoven Airport. Een aantal vaste plekken zijn gekozen op het initiatief van BOW, die zijn toen bepaald. Er is één mobiele meetpaal. Waarvan eentje in de buurt van Wintelre kan komen te staan, dat wordt bekeken. Deze palen meten geluid. Het wordt bijgehouden. We rapporteren daarover aan de Alderstafel en aan de werkgroep hinderbeleving. Ze kunnen geen hinder voorkomen maar meten alleen het geluid.

Vraag: We zouden graag gegevens willen van het geluid voor 1 januari, voor de komst van de nieuwe route. Maar we krijgen ze niet.

Dhr. Meijs: Ze zijn verre van geheim, ze zijn in handen van BOW. Klaas Kopinga zit in de zaal. We kunnen ze krijgen.

Mevr. de Zwart: Ook op Samen op de Hoogte, daar zijn deze gegevens samen te stellen.

Opmerking publiek (Riek): We hebben contact gehad met dhr. Verhoeven van de gemeente Eindhoven. Dhr. Verhoeven bevestigt dat ze geen antwoord kunnen geven op de vraag naar geluidsmetingen voor en na ingebruikname vliegroute 1b. Om de reden dat ze alleen maar registreren als het geluid de 60dB(a) overtreft. Doordat de opgestelde geluidsmeeptalen ver buiten de vliegroute 1b staan wordt er 'niets' geregistreerd. De geluidsmeeptalen zijn hierdoor manipulatief opgesteld. Dat is dus niet open, transparant en duidelijk zoals u beweert.

Dhr. Meijs: Wat betreft de locatie, dat klopt. Die plekken zijn jarenlang geleden bepaald. Dat ben ik met u eens, dat zijn niet de meest optimale plekken. Dat zal door de experts bekeken moet worden.

Opmerking publiek: Als u route verandert: waarom kunt u dan niet zelf verzinnen dat ook de locaties van de geluidsmeeptalen moeten veranderen of dat er extra geplaatst dienen te worden?

Opmerking publiek: We worden al jaren voor de gek gehouden. In de jaren dertig zijn jullie hier gekomen. Het is de eerste keer dat er iemand van jullie hier nu zit! En nog worden we voor de gek gehouden. Het is allemaal al lang beslist en er is niemand van jullie die mij kan overtuigen dat het niet zo is. Alles gaat in goed overleg, zegt meneer Meijs. Maar de wethouder van de gemeente Eersel wist tijdens dat overleg niet eens waar Wintelre lag! Ze waren ons vergeten! In de krant werd de nieuwe vliegroute getoond, en precies onder de pijl zat Wintelre. Je zag ons op dat plaatje niet eens: we waren afgeplakt en zo voelen we ons ook!

Vraag: Op welke wijze heeft ultrafijn stof gevolgen voor Wintelre?

Mevr. De Zwart: Recentelijk is een onderzoek naar ultrafijnstof afgerond bij Schiphol. De resultaten hiervan zullen binnenkort aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Op basis daarvan wordt gekeken wat dit voor Eindhoven betekent.

Opmerking: De RIVM heeft al eens onderzoek gedaan naar ultrafijnstof. Daaruit bleek dat mensen in omgeving van Schiphol eerder komen te overlijden. Hoe kan dat?

Mevr. De Zwart: de resultaten zijn volgens mij nog niet openbaar, dus dat moet nog blijken.

Vraag: Vindt u niet dat we eerst de resultaten van het onderzoek naar ultrafijnstof moeten afwachten voordat een beslissing genomen wordt over de uitbreiding van Eindhoven Airport. Laat uitbreiding pas komen als er maatregelen genomen zijn.

Mevr. De Zwart: De twee plannen liggen er tegelijk dus dat kan met elkaar gewogen worden. Zoals ik heb aangegeven, worden de resultaten van het onderzoek naar ultrafijnstof rondom Schiphol binnenkort aan de Tweede Kamer aangeboden. Naar verwachting zal dat nog voor 30 september plaatsvinden. Het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het Aldersadvies zal ook voor 30 september aanstaande aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Die wegging kan indien nodig dus worden gemaakt.

Opmerking publiek: De kisten vliegen met rugwind over 1B route: klopt dat of is dat slechts schijn? Vliegtuigen die naar het oosten vertrekken, gaan nu steiler.

Dhr. Van Soest: De baankeuze wordt bepaald door verkeersleiding. Vliegtuiglimieten en met name de windrichting en snelheid gelden daarvoor. Als je daaraan kan voldoen en de verkeersleiding geeft toestemming om met rugwind route 1B te starten vlieg je volgens de regels. We kijken zoveel mogelijk naar belasting van de omgeving. Als er bijna geen wind is, wordt er juist zoveel mogelijk gebruik gemaakt van baan 03, dan is er veel minder overlast. Bij zuidwestenwind wordt route 1B gebruikt.

Opmerking publiek: Vliegtuigen die naar het zuiden vliegen gaan sneller stijgen dan voorheen?

Dhr. Van Soest: Die vlucht zou op dezelfde manier uitgevoerd moeten worden. Dat ga ik uitzoeken. Er wordt gevlogen op automatische piloot. Routes zitten in de computer, deze route wordt zo nauwkeurig mogelijk op dezelfde manier uitgevoerd. Ik ga het uitzoeken want ik herken dit niet. (naschrift: route 1 B wordt niet anders gevlogen dan voorheen)

Dhr. Van Soest: het is mijn vliegbasis, ik ben verantwoordelijk voor de veiligheid, dat is de reden dat wij procedures schrijven. Mijn verkeersleiding ziet erop toe dat procedures nageleefd worden. Als er zaken zijn die niet kloppen, spreken we daar de vlieger en de maatschappij op aan. Ultiem ben ik verantwoordelijk voor alle vluchten die plaatsvinden rondom de basis en de veiligheid.

Vraag: het lijkt mij veel eerlijker als iedereen in de regio evenveel belast wordt.

Dhr. Kwast: toen route 1B is gekozen, hadden we geen evaluatie gepland. De route wordt zeker geëvalueerd. Dat gebeurt doorgaans nadat hij 1 jaar in gebruik is. Dan hebben we gegevens om dat te doen. Wel een enorme waarschuwing van onze kant: u heeft gehoord hoe die route tot stand is gekomen. Dat geeft precies aan dat er in een dichtbevolkt land weinig mogelijkheden zijn. Er zal in de evaluatie cumulatief geluid mee worden genomen. De hinderbeperingsgroep zal op de een of andere manier de ervaringen horen en weer meenemen.

Opmerking uit publiek (Henk): Het is dus van groot belang dat we overlast blijven melden. Als we niet melden, denken ze bij zo'n evaluatie dat het in Wintelre wel meevalt. Blijf overlast dus melden! Dat is het enige wat ons kan helpen of route 1b weg te hebben.

Vraag: Als je een correcte evaluatie wilt doen, moet u toch ook correcte metingen doen?

Dhr. Kwast: er is nog geen besluit over een evaluatie genomen. Volgens mij gaat het wel die kant op.

Dhr. Meijs: als we de route beter kunnen leggen, zullen we dat doen. We kiezen het meest optimaal. We moeten dat zorgvuldig doen. Dat is de eerste ronde ook gedaan. Het is hier duidelijk een moeilijk punt. Hebben we toen steken laten liggen? Dan moet het nog zorgvuldiger. Laten we 1B oppakken in de werkgroep.

Vraag: rechtdoor vliegen richting België, dat is toch veel praktischer? Hiermee ontlast je toch een zeer groot gebied van de regio.

Dhr. Meijs: Dat is technisch mogelijk. Maar als je die route in overweging neemt, moeten we kijken hoeveel mensen we daarmee belasten. Zorgvuldigheid is het antwoord.

Vraag: jullie vliegen regelmatig een binnenbocht op route 1B, hoe kan dat als route geprogrammeerd is?

Dhr. Van Soest: Daar ben ik het mee eens. Het is geprogrammeerd dus dat moet altijd zo gaan zoals geprogrammeerd. Soms wordt ervan afgeweken als er bijvoorbeeld noodweer is. Maar ik ken niemand die bewust de binnenbocht pakt, dat kun je namelijk niet selecteren. Het enige militaire vliegtuig dat nieuwe route 1B vliegt, is gulfstream. De rest kan dat niet.

Opmerking: Route 1B moet twee kilometer verder vliegen voordat het toestel gaat draaien. Want dan is het toestel veel hoger en maakt het minder kabaal. Dat is heel logisch.

Dhr. Meijs: we nemen dit mee in evaluatie.

Opmerking publiek: *de spanningen lopen hoog op in de zaal. Veel mensen zijn geëmotioneerd.* Doet het wel iets met u?

Dhr. Kwast: Het feit dat wij hier komen, betekent dat wij u serieus nemen. Dat betekent ook dat we nu niet zeggen dat we andere besluiten nemen. We horen alles, over route 1B en over decumulatie van geluid die in Wintelre plaatsvindt; daar moet naar worden gekeken. Ik wil niet zeggen dat we hier op zo'n avond terugkomen, maar we zullen de gevoelens en de punten die in Wintelre naar voren worden gebracht zeker meenemen.

Vraag: Meten is weten, waarom wordt er niet voor gezorgd dat er fatsoenlijke gegevens komen?

Dhr. Kwast: Er worden maatregelen getroffen om de mobiele unit voor 1 oktober in Wintelre te plaatsen. Maar voorheen stond de unit elders, dus hou er rekening mee dat je nog niet kunt vergelijken.

Vraag: Wat gebeurt er met ons dorp als 1B blijft en het aantal vluchten toe neemt? Dan wordt het alsnog erger en wij wonen hier nog steeds.

Dhr. Kwast: Dat weten we nog niet, daar kunnen we nog niks over zeggen want daar moet nog over gesproken worden.

Vraag: De druk van overheid is zo groot om de luchthaven te laten groeien, daar kunt u niks aan doen. Maar redelijkerwijs kunt u niet uit blijven volhouden dat u die steile bocht blijft uitvoeren. Dat houden we niet met elkaar vol. We boeken nu al een succes als we de voorspelling doen om die route 1B weg te doen. Niet veilig, niet logisch en in de toekomst niet houdbaar. Groei gaat door, maar wel even met gezond verstand, die route moet weg!

Dhr. Kwast: Denkt u dat de minister van Defensie zomaar kijkt naar deze route, zonder te kijken naar andere zaken als veiligheid en het naleven van regels? Die risico's zijn meegenomen en gewogen. De risico's zijn afgeplakt. U schetst een karikatuur van deze beslissing.

Opmerking publiek: U heeft het over een enorme zorgvuldigheid van de minister. Maar heeft u wel eens over de PGB affaire gehoord? Dan begrijpt u vast dat we niet zoveel vertrouwen hierin hebben. Er gaat te vaak iets fout bij ministers!

Dhr. Kwast: Ik lees net als u de krant. Ik hoor zoiets als een beschuldiging aan het adres van de minister van Defensie. Heb je twijfels en klachten: kom dan ook met bewijzen en argumenten. De veiligheid is echt gewaarborgd.

Opmerking publiek: Het gaat nu de hele tijd over de evaluatie van 1B. Maar jullie hebben al decennia een vliegveld met vliegbewegingen. Wintelre was er al voor het vliegveld er kwam. Al die stipjes in dat blauwe gebied op dat kaartje van jullie, wisten wat ze te wachten stond. De enorme hoeveelheid vliegbewegingen was er namelijk al! Maar wij hebben hier in Wintelre gebouwd met de wetenschap dat er nooit een vliegtuig zou komen! En nu komen ze juist allemaal rondom Wintelre vliegen!

Compensatie:

Bij de nieuwe aanleg en verdraaiing van de startbaan zijn boerderijen verplaatst, een camping verplaatst, huizen geïsoleerd enzovoort. De overlast in Wintelre was toen veel minder. Met de komst van de civiele luchtvaart is de overlast elk jaar vermeerderd. Door de nieuwe route 1B zijn we weer terug bij de vroegere overlast. Annuleren van route 1B kan de ontstane overlast beperken voor een gedeelte van de inwoners. Op welke wijze worden de eerder geïsoleerde woningen opnieuw gecompenseerd?

Dhr. Kwast: Aan de Alderstafel is gesproken over een leefbaarheidsfonds. Daaraan zullen we ook aandacht aan moeten besteden. We hebben niks meegekregen om aan u toe te zeggen. U kunt zich voorstellen dat als het om serieuze bedragen gaat, het nogal wat politieke discussie vergt. Die discussie is nu nog niet gevoerd.

Wat betreft isolatie: er is een regeling voor huizen die binnen de 40ke zone staan. Zij worden geïsoleerd. Nu is bijvoorbeeld bij vliegbasis Volkel de vliegroute verlegd, daar is nu een aantal huizen nieuw binnen de 40ke regeling komen te liggen. Er is aan die eigenaar/bewoners een aanbod gedaan voor isolatie. U kunt zich voorstellen dat we niet isoleren als huizen buiten de 40ke-regeling vallen. Dat is een te vergaand besluit. Wat je hier doet, moet je immers elders ook doen.

Opmerking publiek: Wij wonen in de 35ke zone, dat wordt gezien de uitbreiding zeker 40ke. Maar nu wordt er niet gemeten. Dat moet er dus gebeuren, dan pas hebben we een poot om op te staan.

Opmerking Henk: De wet Luchtvaart geeft de mogelijkheid om een schadeclaim tegen het Luchthavenbesluit Eindhoven in te dienen. Het betreft artikel 10.24 (militaire luchthaven) dat weer verwijst naar de artikelen 8.31 t/m 8.33. Een schadeclaim dient wel binnen 5 jaar na vaststellen van het besluit te zijn ingediend. Het Luchthavenbesluit Eindhoven is 26 september 2014 vastgesteld, dus een schadeclaim indienen vóór 26 september 2019.

De vraagstelling over een garantie voor de leefbaarheid komt niet uit de verf. De opmerking dat het vliegveld enkele jaren geleden onmogelijk heeft gemaakt om de traditionele vliegerwedstrijd te houden is voor de heer van Soest aanleiding om hier toch te kijken of er toch mogelijkheden zijn. Hij wacht de vraag hier naartoe af.

Vraag: Route 1B vliegt over beschermd natuurgebied, kan dat wel?

Dhr. Meijs: Er is een MER rapportage opgesteld, waarin het Groot Meer geen nadelige gevolgen heeft van route 1b. Verder hebben BOW en BMF (Brabantse Milieu Federatie) ingestemd met route 1b want er wonen in dat gebied minder mensen, en dus minder overlast!

Vraag: Wat betekent het vliegveld voor de werkgelegenheid: voor 1500 mensen directe werkgelegenheid.

Opmerking publiek: hoe zit het met stillere vliegtuigen?

Dhr. Meijs: Civiele verkeer: er zit een volgende generatie vliegtuigen aan te komen. Maar die zullen nooit voor 2020 in hun vloot beschikbaar zijn. Transavia houdt dezelfde toestellen, Wizzair en Ryanair laten wel nieuwe komen. Maar niet voor 2020.

Vraag: Zijn er ook vliegtuigen met een luchtwasser? Dit i.v.m. uitstoot ultrafijn stof.

Dhr. Meijs: Vliegtuigen worden steeds zuiniger maar ze zullen altijd iets uitstoten. Verwachting is dat in de toekomst alles zuiniger zal worden.

Opmerking publiek: In een bocht opstijgen, dan moet je meer gas geven, dat kost toch meer geld? Dhr. Meijs: Dat weten we niet! Route 1B ging om vermindering geluidsoverlast, dat ging niet om het gebruik van minder brandstof.

Opmerking publiek: Als goede buurman zijnde, moet je bij de buurman aangeven als je een feestje geeft. Mij als buurman van de luchthaven is niets verteld over route 1B. Dus u bent een slechte buurman.

Mevr. de Zwart: De route is opgenomen in luchthavenbesluit 2014. Voordat het luchthavenbesluit is vastgesteld, zijn de voorgeschreven procedures gevolgd met betrekking tot ter inzage legging en de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Er was inzage mogelijk.

Vraag: Wat gebeurt er met meldingen?

Dhr. Van Soest: Het resultaat van de meldingen is dat wij hier nu zijn, dat u genoemd bent in kamervragen. Dat is goed. Vliegbasis Eindhoven maakt een kwartaalrapportage van de meldingen. De rapportage wordt binnen het COVM besproken. We bekijken waar de meeste overlast is. En we kijken wat we kunnen doen om te zorgen dat bepaalde gebieden ontlast worden. Toveren kan ik niet: als we vliegtuigen konden kopen die geen lawaai maken hadden we dat gisteren gedaan. Er wordt serieus omgegaan met uw klachten, allemaal gedocumenteerd. Dit hier is een stukje resultaat van uw meldingen.

Vraag: De term veelklagers: zij worden niet serieus genomen en worden niet geteld. Is dat echt zo?

Dhr. Van Soest: In het verleden is besloten dat mensen die 26 of meer meldingen per kwartaal maken gezien worden als veelmelder. Zij worden absoluut serieus genomen en meegenomen in cijfers van aantallen meldingen. Maar we gaan niet elke melding koppelen aan een vliegbeweging en we gaan die mensen niet terugbellen. We hebben mensen die 500 klachten per kwartaal indienen. Als we die mensen voor iedere klacht moeten bellen, dan moet ik tien mensen in dienst nemen. Ze worden dus wel meegenomen in de rapportage.

Vraag: Uitbreiding van composteringsbedrijf Bierings: is het vliegveld op de hoogte van deze uitbreiding en wat is jullie reactie daarop?

Dhr. Van Soest: U bent de eerste die vertelt dat dit speelt, vogels en vliegtuigen gaan niet samen. We doen er alles aan om dit tegen te gaan.

Vraag: Het bedrijf Bierings zegt dat ze in gesprek zijn met Defensie!

Dhr. Van Soest: Ik ga het uitzoeken. We gaan niet over bedrijven die willen uitbreiden e.d. en we geven ook geen vergunningen af. Als dit speelt, ga ik navragen hoe dit precies zit.

Wethouder Tönissen (wethouder ruimtelijke ordening gemeente Eersel): Het is zo dat de plannen daar liggen. We zijn ook met de buurt volop in gesprek. Ten aanzien van vogelproblematiek: In het bestemmingsplan dat nu wordt voorbereid om overlast tegen te gaan, is ook de vogelproblematiek meegenomen. Gemeente, initiatiefnemers en medewerkers van Defensie gaan kijken hoe die overlast beperkt kan worden. Daar zijn strenge regels voor. Dat betekent dat inpassing van het bedrijf wordt aangepast. Aan de hand van de informatieavond die vorige week is gehouden, worden plannen nu aangepast. In november is de commissievergadering. Daar vindt definitieve discussie en stemming plaats.

Vraag: Het herriesportterrein De Landsard: er zijn niet alleen motoren maar ook steeds meer festivals. Dag en nacht is daar overlast van. Afgelopen zaterdag was daar ook weer een evenement. Was de weg afgesloten! Wij kunnen dan niet naar het ziekenhuis. De gemeente Eersel wordt gevraagd om hierover contact op te nemen met de gemeente Eindhoven. Vanuit het vliegveld nu geen opmerkingen.

Afsluiting: Henk toont laatste dia met kaartje van Wintelre midden in de herrie. Dankzij vliegveld, Bierings met zijn mogelijke nieuwe shredder, de hondenkennel, de proefdraaiplaats.

Jan Heuveling sluit af: Laat dit een goede avond zijn voor Wintelre. Er zal altijd overlast zijn van het vliegveld, maar laat het dan toch minder worden voor Wintelre. Met dank aan Monique voor het schrijven van de brief aan Defensie en dank aan de werkgroep die deze avond hebben georganiseerd. En een dank aan de inleiders en beantwoorders van de vragen. Zij hebben daarbij zeker aangegeven in gesprek te willen blijven met ons zonder daarbij overigens toezeggingen te doen. Mogelijk is er komend jaar zelf plaats om



onze oude traditie van een vliegerwedstrijd in ere te herstellen. Zo'n evenement geeft in elk geval weinig geluid- en stankoverlast!

Afgesproken wordt ten slotte dat de openstaande vragen in de komende periode zoveel mogelijk zullen worden beantwoord. Dit zal in het Blaaik en het web worden gepubliceerd.

Als laatste mededeling: Inwoners blijf overlast melden: wie meldt, die telt.

Met dank aan Lobke, die dit zeer uitgebreide verslag heeft mogelijk gemaakt.

Leefbaar Wintelre.

Verslag van de informatie bijeenkomst van 9 september 2015.