

Ledenvergadering 2015

Download hier het verslag als PDF: [Verslag \(concept\) Ledenvergadering 15 juni 2015](#)

VERSLAG JAARVERGADERING 15 juni 2015

Plaats: Leenhoef te Knegsel
Aanwezig: Aanwezigheidslijst aanwezig bij bestuur BOW
Opgesteld door: Ruud Nouwen

CONCEPT

1. Opening

De voorzitter opent om 20.00 uur de vergadering en heet iedereen van harte welkom. De agenda wordt vastgesteld.

2. Mededelingen Bestuur

Er zijn 3 afmeldingen. Verder zijn er geen mededelingen.

KORTE JAARVERGADERING

3. Verslag ledenvergadering 30 juni 2014.

Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt vervolgens vastgesteld.

4. Beknopt jaaroverzicht 2014 voorzitter/secretaris

Ruud Nouwen leest het jaaroverzicht 2014 voor. Deze tekst is integraal in het verslag hieronder cursief opgenomen.

1. Website

In 2014 is onze website in totaal 12821 keer bezocht door 6628 personen. Hierbij waren 52% nieuwe bezoekers. De site werd per bezoek gemiddeld 2,5 minuten geraadpleegd.

2. Verrijking van het Aldersadvies

Op initiatief van de BOW is het Aldersadvies in 2012 verrijkt met een aantal aanvullende afspraken voor de periode tot 2020. Dit betrof onder meer een beperking van het aantal vliegbewegingen na 23:00 uur en in het weekend voor 08:00 uur. In 2014 zijn deze afspraken op zich wel nageleefd, maar er is aan de Alderstafel discussie ontstaan of het na 23:00 uur gaat om regulier geplande landingen of om vertraagde toestellen van home carriers.

De aanvullende afspraken zullen ongetwijfeld tijdens de evaluatie in 2015 een belangrijke rol spelen bij het afwegen van de voortzetting van de medewerking aan het uitvoeren van het Aldersadvies, niet alleen voor de BOW, maar ook voor de BMF en de regiogemeenten.

3. Advies Commissie Alders

De Alderstafel komt twee keer per jaar bij elkaar. BOW is nog steeds lid van deze Alderstafel. Binnen de Alderstafel zijn momenteel een aantal werkgroepen actief. Deze werkgroepen overleggen met elkaar in het zogenoemde "Delegatieoverleg". Dit delegatieoverleg wordt circa vier keer per jaar gehouden. De werkgroepen komen indien nodig vaker bij elkaar. Binnen dit overleg richt BOW zich op:

- *De situatie na 2015.*
- *De punten uit de verrijking van het Aldersadvies.*

Momenteel zijn er 8 werkgroepen actief. Voor BOW zijn er twee werkgroepen belangrijk, namelijk:

- *Werkgroep "Hinderbeperking en duurzaamheid".*
- *Werkgroep "Leefbaarheid".*

"Innovatieve werkgroep" hinderbeperking

Eindhoven Airport wil een belangrijk deel van haar groei realiseren via "Home Based Carriers", waarvan de vliegtuigen op het vliegveld Eindhoven overnachten. Dit geeft een grote druk op de randen van de dag, omdat deze vliegtuigen zo laat mogelijk willen aankomen en zo vroeg mogelijk willen vertrekken. In de werkgroep wordt nagegaan of er echt een absolute noodzaak bestaat voor het vliegen na 23.00 uur of voor 8.00 uur in het weekend.

Routeoptimalisatie

Voorgesteld is de naar het ZW opstijgende civiele toestellen met een bestemming in het noordelijke of westelijke bestemming direct na het opstijgen af te laten buigen in noordelijke richting. De nieuwe route wordt route 1B genoemd. Berekeningen gebaseerd op de Ke systematiek geven aan dat het gebied rond Eersel dan minder geluidsbelasting zal krijgen. Per saldo zou het aantal ernstig gehinderden in de regio hierdoor moeten afnemen.

Klachtenafhandeling

Er wordt gestreefd naar één loket voor de verzameling en afhandeling van de klachten over het vliegverkeer. Het is de bedoeling dat alle schriftelijke klachten worden ingediend via www.samenopdehoogte.nl. Het indienen van schriftelijke klachten via Defensie is binnenkort niet meer mogelijk. De mogelijkheid om klachten per telefoon via de klachtenlijn te melden blijft vooralsnog bestaan.

Als u hinder hebt van het vliegverkeer, meldt dat dan per telefoon of per email. Laat u niet

ontmoedigen. Anders zou Defensie, maar ook de politiek, ten onrechte de indruk krijgen dat er weinig overlast meer is.

4. Luchthavenbesluit

Het Luchthavenbesluit Eindhoven is in november 2014 van kracht geworden. Ondanks de kritische zienswijzen die door vele partijen, waar onder de BOW, zij ingediend, is het Besluit nagenoeg gelijk aan het eerdere concept. Het is nog niet bekend hoe deze zienswijzen in het definitieve Luchthavenbesluit zijn verwerkt. De openingstijden van Eindhoven Airport worden 07.00 tot 24.00 uur op alle dagen van de week, waarbij 8 landingen van vliegtuigen van Home Based Carriers tussen 23.00 en 24.00 uur zijn toegestaan. Eventuele beperkingen moeten geregeld worden via medegebruiks-vergunningen. Hierover moet de Alderstafel adviseren.

Actiegroep Geen Vluchten na Elven

De verontwaardiging over het luchthavenbesluit, waarin 8 landingen van toestellen van een Home Based Carrier opgenomen, heeft geleid tot de oprichting van een actiegroep, die via grote inspanningen heeft bereikt dat de Staatssecretaris heeft toegezegd dat “nut en noodzaak van vluchten na elven” meegewogen moeten worden bij de evaluatie van de eerste fase van het Aldersadvies. Ook heeft zij toegezegd dat de ‘verrijkingsafspraken’ een rol zullen spelen bij deze evaluatie. Het bestuur van de BOW onderhoudt nauwe contacten met deze actiegroep.

5. GGD onderzoek

In het najaar van 2014 is groen licht gegeven voor de uitvoering van een tweede GGD belevingsonderzoek, waarin onder meer gevraagd zal worden naar de hinder die door het vliegveld wordt veroorzaakt. De opzet van dit onderzoek is gelijk aan het eerdere onderzoek uit 2012, zodat de resultaten goed kunnen worden vergeleken. Meerdere partijen aan de Alderstafel (BOW, BMF en regiogemeenten) hebben aangegeven dat de resultaten hiervan een belangrijke rol zullen spelen bij hun afwegingen over de groei van Eindhoven Airport in de periode na 2015.

6. Verenigingszaken

In 2014 is een jaarvergadering gehouden op 30 juni. Er zijn 4 bestuursvergaderingen geweest met tussentijds veelvuldig kort overleg en correspondentie per e-mail. Eind december had de vereniging 1142 leden, waar onder meerdere wijkverenigingen met hun eigen achterban.

Zoals al eerder besproken is een uitbreiding van het bestuur noodzakelijk. Er is vooral behoefte aan plaatsvervaarders / opvolgers van Klaas Kopinga en Wim de Jonge, die beiden zitting hebben aan de Alderstafel en de werkgroep(en), en gezichtsbepalend zijn voor het bestuur en BOW. Gezocht wordt naar mensen die het leuk vinden zich in te werken in deze problematiek, het leuk vinden in discussie te gaan met de andere partijen en dit ook een langere tijd (> 5 jaar, maar het liefst tot 2025) te doen. Klaas en Wim kunnen deze mensen dan begeleiden. We vragen de vergadering met nadruk na te gaan of uit hun midden dan wel uit hun directe omgeving er enthousiaste mensen zijn die zitting willen nemen in het bestuur.

Er zijn geen vragen over dit jaaroverzicht 2014.

5. Beknopt jaaroverzicht 2013 penningmeester en kascommissie

De penningmeester Stefan Nuys is helaas verhinderd. De voorzitter geeft een kort overzicht over de financiële staat van de vereniging. De kascommissie heeft haar werkzaamheden dit jaar nog niet afgerond. De voorzitter stelt voor om zodra de kascommissie klaar is met haar werkzaamheden, de resultaten van de controle van de kascommissie per e-mail te communiceren en de penningmeester te decharcheren als de kascommissie de conclusie trekt dat de boekhouding en de kas in orde is. Allen stemmen hiermee in.

6. Bestuurswisseling / verkiezing

Volgens het rooster van aftreden moeten Klaas Kopinga en Jeroen Rooyakkers aftreden. Zij hebben zich beiden herkiesbaar gesteld. Beiden worden met algemene stemmen herkozen. Wederom wordt er met nadruk een beroep gedaan op de leden en vooral op de jongere leden, om zich verkiesbaar te stellen als lid voor het bestuur.

LEDENVERGADERING

7. Evaluatie Aldersadvies in juni 2015

De samenstelling van de Alderstafel wordt wederom even gepresenteerd. De Alderstafel bestaat uit 12 leden. De regiogemeenten die verder van het vliegveld zijn afgelegen zoals bijvoorbeeld Valkenswaard zijn er als een soort tweede ring aan toegevoegd.

Het Aldersadvies 2010:

- is bedoeld om de business case van Eindhoven Airport te faciliteren;
- met een groei van het vliegverkeer met 25.000 extra vliegbewegingen, in 2 fasen:
 - van 18.000 (2010) naar circa 30.000 (2015);
 - van 30.000 naar 43.000 (2020).

BOW, BMF en de regiogemeenten stemmen op voorhand niet in met de tweede fase. In 2015 vindt er een evaluatie plaats en de vraag is of dit niet een wassen neus is.

BOW heeft in 2012 een verrijkingsvoorstel ingediend waarin het volgende is opgenomen:

- in principe mogen er geen vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur zijn. Tussen 23.00 en 24.00 uur is slechts de landing van een beperkt aantal vliegtuigen van een home carrier toegestaan, waarbij deze vliegtuigen een ‘stille’ landingsprocedure moeten uitvoeren;
- de extra groei van het vliegverkeer moet voornamelijk op de doordeweekse dagen plaatsvinden;

- de openstelling van het vliegveld op de weekenddagen mag pas na 08.00 uur plaatsvinden.
- De omwonenden moeten betrokken zijn bij het onderzoek naar de aantallen passagiers naar zakelijke, combi- en vakantiebestemmingen (vraagstelling, uitwerking resultaten e.d.).
- Als Eindhoven Airport geluidsruijnte overhoudt als het afgesproken aantal vliegbewegingen is bereikt, wordt dit maximum niet opgehoogd tot de geluidsruijnte alsnog volledig gebruikt is, maar wordt het deel dat over is (de ‘milieuwinst’) gelijk verdeeld tussen Eindhoven Airport en de omgeving.

Deze verrijgingsvoorstellen zijn door de Alderstafel geaccepteerd voor de jaren 2013 en 2014.

Het Luchthavenbesluit is op 1 november 2014 van kracht geworden en biedt de mogelijkheid het gehele Aldersadvies uit te voeren zoals:

- de openstellingstijden; nu van 07.00 – 24.00 op alle dagen;
- het mogen landen van een home-carrier tot maximaal 8 vliegtuigen tussen 23.00 en 24.00 uur;
- de eventuele beperkingen via medegebruiksvergunningen;
- het feit dat de Alderstafel een advies moet uitbrengen over het aantal slots na 23.00 uur voor landende vliegtuigen in de tweede fase. Hierbij heeft de staatssecretaris I&M aangegeven dat de omwonenden hier nadrukkelijk bij worden moeten betrokken.

Ten aanzien van de ontwikkelingen rondom het luchthavenbesluit en de Alderstafel wordt het volgende opgemerkt.

- In het concept luchthavenbesluit is de grens van 43.000 vliegbewegingen niet opgenomen.
- Toen het Luchthavenbesluit werd gepresenteerd kwam de voorgestelde verrijking niet aan de orde.
- Wel is het zo dat de omwonenden nadrukkelijk moeten worden betrokken bij de vaststelling van het aantal slots na elfen.
- De Alderstafel heeft geen enkele juridische status. Hetgeen aan de staatssecretaris wordt overgebracht is enkel een advies.
- ‘Geen vluchten na elfen’ heeft toegang gevraagd tot de Alderstafel. Dit verzoek is echter niet gehonoreerd. Wel zijn ze zogenoemd ‘flankerend’ gehoord. ‘Geen vluchten na elfen’ is tegen het starten en landen van vliegtuigen na 23.00 uur. Zij geven aan de indruk te hebben dat men de omwonenden niet wil horen.

In de tabel 1 staan het aantal vliegbewegingen met het aantal passagiers weergegeven voor de jaren 2012-2020.

jaar	vliegbewegingen	passagiers
2012	21.000	2.293.510
2013	23.000	2.365.640
2014	25.000	2.633.640
2015	28.000	3.035.640

2016	34.000	3.878.340
2017	36.000	4.152.790
2018	38.000	4.453.040
2019	40.000	4.721.040
2020	43.000	5.155.290

Tabel 1 Overzicht aantal vliegbewegingen en passagiers 2012 - 2020

Uit deze tabel blijkt dat het vliegverkeer de laatste jaren aanzienlijk is gegroeid en dat het de verwachting is dat dit ook in de nabije toekomst zal door gaan. Een reden temeer om deze ontwikkelingen nauwlettend te volgen.

De resultaten van het GGD onderzoek geven een beeld zoals geschetst in figuur. 1

Figuur 1: Hinderbelevingszones uit GGD onderzoek

Uit deze figuur blijkt dat de diverse hinderbelevingszones min of meer de Ke geluidscontouren volgen. Kijk je naar de verschillende zones dan zijn de aantallen gehinderden zoals weergegeven in figuur 2.

	zone 1	zone 2	zone 3	zone 4	zone 5	totaal
2012 (%)	70	39	22	7	2	
2012 (N)	154	3.047	2.382	11.528	351	17.462
2014 (%)	78	42	29	9	4	
2014 (N)	142	3.415	3.302	14.930	725	22.514

Figuur 2: Overzicht aantal gehinderden zoals weergegeven in de GGD rapportage.

Deze aantallen zijn veel groter dan voorzien in het Aldersadvies uit 2010. Ook in de verder weg gelegen zones is het aantal gehinderden gestegen. Hierbij wordt opgemerkt dat hinder meer is dan alleen geluid. Dit is in het GGD-onderzoek meegenomen. Als deze trend zich doorzet is de verwachting dat in 2020 het aantal ernstig gehinderden zal stijgen tot minstens 30.000. De vergadering concludeert dat dit behoorlijk forse aantallen zijn en vraagt naar de gestelde grenswaarde. Deze is echter niet bekend.

Als laatste wordt nog opgemerkt dat de overheid uitgaat van de bestaande wet- en regelgeving die voor de luchtvaart heel soepel is. Dit betekent dat als je de Eindhovense situatie hieraan refereert de situatie rooskleuriger lijkt dan in werkelijkheid het geval is.

Als je de slaapverstoring van de omwonenden bekijkt ontstaat het volgende beeld:

- Volgens het ADECS rapport dat de gezondheidsrisico's volgens de WHO richtlijnen hanteert is het aantal omwonenden dat in hun slaap wordt gestoord:
- Voor de zuidwest oriëntatie: 1800 mensen (23.00 – 07.00 uur).
- Voor de noordoost oriëntatie: 1200 mensen (23.00 – 07.00 uur).
- Volgens GGD belevingsonderzoek is het aantal omwonenden dat in hun slaap wordt gestoord:
- 2012: 5192 mensen.
- 2014: 8054 mensen.

Als er 8 vluchten na 23.00 uur plaatsvinden is het ongewis hoe de slaapverstoring zal toenemen.

Het aantal gemelde klachten geeft het beeld zoals weergegeven in figuur 3.

Figuur 3: Overzicht klachtenmeldingen vliegbasis Eindhoven.

Het blijkt dus dat het aantal klachten dat is gemeld in 2014 aanmerkelijk is gestegen. Het blijkt verder dat er dit jaar (2015) al meer dan 10.000 klachten zijn gemeld.

Volgens de verrijkingsafspraken geldt:

- 3 slots tussen 23.00 en 24.00 uur en,
- 0 slots in weekend tussen 07.00 en 08.00 uur.

Volgens het voorschot van Eindhoven Airport op de evaluatie zou in de toekomst moeten gelden:

- 1 extra slot tussen 23.00 en 24.00 uur,
- 4 slots in het weekend tussen 07.00 en 08.00 uur,
- waarbij moet worden aangegeven dat deze toegekend zijn op niet-historische basis. Dit betekent dus dat deze gewoon weer ingetrokken kunnen worden. De belanghebbenden van Eindhoven Airport beweren echter het tegendeel.

In 2014 hebben er in totaal 350 landingen plaatsgevonden tussen 23.00 en 24.00 uur. Het merendeel van deze landingen vond plaats tussen 23,00 en 23.15 uur. Volgens het Luchthavenbesluit mag het aantal landingen in deze tijdspanne echter veel meer bedragen.

De onderzoeken naar de mogelijke openingstijden zijn uitgevoerd in opdracht van, en betaald door Eindhoven Airport en geven het volgende beeld.

- Het terugbrengen van de openstelling van 07.00–24.00 uur naar 07.00–23.00 uur geeft een winstverlies van 21% voor de luchtvaartmaatschappijen; dit komt neer op 1 tot 2 euro per ticket waarbij wordt opgemerkt dat een verhoging van de ticketprijs desastreus zou zijn.
- Verder wordt aangegeven dat vooral vakantiegangers met grote gezinnen van buiten de eigen regio zouden afhaken.
- Als laatste blijkt de boeteregeling essentieel te zijn voor de sturing en handhaving van de gemaakte afspraken. Deze boeteregeling beïnvloedt de winstgevendheid van de vliegtuigmaatschappijen. Als deze namelijk een boete krijgen als ze te laat landen dan blijkt de winst die het betreffende vliegtuig die dag heeft gemaakt helemaal weg te zijn.

Eindhoven Airport baseert zijn gehele businessmodel op de home carriers. Dit moet niet zo zwart wit worden gezien. Daarnaast speelt ook nog het feit dat Eindhoven Airport Schiphol moet ontlasten. Het maximaal aantal vliegbewegingen van Schiphol mag het getal 500.000

niet overschrijden. Als je echter het aantal vliegbewegingen van Schiphol bekijkt over de afgelopen 15 jaar dan blijkt dat dit aantal schommelt tussen de 400.000 en 450.000. de conclusie is dus dat de ontlasting van Schiphol niet echt een voorwaarde scheppend argument is omdat het aantal vliegbewegingen van Schiphol niet echt snel boven de 500.000 zal stijgen.

De geluidzones van het vliegveld bedraagt momenteel 18,1 km² voor het totaal aan civiel en militair vliegverkeer. Het is echter niet uitgesloten dat in de toekomst het overschot aan militair vliegverkeer wordt toegekend aan het civiele vliegverkeer.

Als je verder kijkt naar het aantal gehinderden in de omgeving van het vliegveld dan is het niet ondenkbaar dat dit aantal in 2020 zal stijgen naar meer dan 30.000. BOW is van mening dat deze stijging nu te snel gaat en afgevlakt moet worden. Dit betekent dat er een beleid moet worden ontwikkeld voor een langere termijn.

Vanuit de vergadering wordt aangegeven dat er een soort nadeelcompensatie moet komen voor bijvoorbeeld het verlies aan waarde van het onroerend goed. Deze nadeelcompensatie maakt echter weinig kans omdat je wist dat er een vliegveld in de buurt lag en je hier rekening mee had kunnen houden. Een andere optie die naar voren wordt gebracht is om Eindhoven Airport aansprakelijk te stellen voor de geleden schade. Een probleem hierbij is dat er ten aanzien van de slaapgestoorden geen wettelijke eisen zijn vastgelegd. Dit betekent dus dat het geen juridisch argument is maar alleen een politiek argument blijft. Als laatste wordt in dit kader nog opgemerkt dat als straks de JSF vliegtuigen worden geïntroduceerd en deze hun proefvluchten beginnen te maken de geluidhinder alleen maar zal toenemen. De situatie wordt er niet beter op.

Het bovenstaande in ogenschouw nemende is de stellingname van BOW als volgt.

- Geen (geplande) vliegbewegingen na 23.00 uur.
- Geen vliegbewegingen voor 08.00 uur op zondagen.
- Geen vliegbewegingen voor 08.00 uur op zaterdag.
- Handhaving (en eventueel een verfijning) van de bestaande boeteregeling.
- Fifty-fifty verdeling eventuele milieuwinst.
- Minimum aandeel zakelijke passagiers.
- Vertraging toename (ernstig) gehinderden.
- Afspraken voorbij 2020 (bijvoorbeeld tot 2030).

De vergadering onderschrijft deze stellingname.

Als je nu kijkt naar het advies van de Alderstafel zijn er de volgende mogelijkheden:

- Het Aldersadvies is zodanig opgesteld dat de milieuvoorwaarden die BOW heeft aangegeven er in zijn opgenomen. De kans dat dit zo zal zijn is echter gering.
- Het Aldersadvies is zodanig opgesteld dat de milieuvoorwaarden die BOW, BMF en de omliggende regiogemeenten hebben aangegeven niet zijn opgenomen. De kans hierop is reëel aanwezig.

De vragen die de ledenvergadering nu moet beantwoorden zijn:

- Kan BOW 3 slots na 23.00 uur accepteren?
De leden geven aan dat dit een acceptabel voorstel is.
- Hoe gaan we om met de boeteregeling?
Aangegeven wordt dat de boeteregeling al bestaat sinds 2002. Deze boeteregeling is een onderlinge afspraak met Eindhoven Airport. De leden geven aan de boeteregeling te willen handhaven maar deze wel te differentiëren door bijvoorbeeld een klimboeteregeling te introduceren.
- Hoe gaan we om met de weekendregeling?
Het voorstel is om in te zetten op de zondag als een weekenddag en de zaterdag als een weekdag. Je bereikt dan dat je tenminste een dag niet vroeg wordt gestoord door het lawaai van opstijgende vliegtuigen.
- Hoe gaan we om met de zakelijke passagiers die momenteel ca 16% uitmaken van het totaal aantal vervoerde passagiers?
- Vanaf het begin van de gesprekken aan de Alderstafel is het steeds de insteek van BOW geweest dat het hier om een vliegveld gaat dat ten dienste staat van de regio. Dit is echter nu geheel anders. Eindhoven Airport is een vakantieluchthaven geworden. Het argument zakenvliegveld is hiermee geen hoofditem meer maar blijft wel een ondersteunend argument.
- Hoe gaan we om met de ernstig gehinderden in de omgeving van het vliegveld?
Dit is een belangrijk probleempunt in de stellingname van BOW. BOW streeft naar een vertraging van de toename van het aantal gehinderden. Dit betekent dat er ook afspraken gemaakt moeten worden voor de situatie na 2020. Ook de actiegroep 'Geen vluchten na elven' is ook van mening dat toename van het aantal gehinderden aanzienlijk vertraagd moet worden.

Als laatste wordt de rol van de regiogemeenten nog besproken. Het volgende wordt hier onder meer over opgemerkt.

- In de regiogemeenten worden momenteel moties voorbereid t.a.v. de hinder van Eindhoven Airport. De verwachting is dat de gemeenteraad van Veldhoven de motie aanneemt met de VVD als tegenstemmer.
- Bij de gemeenteraad van Eindhoven ontstaat een groter besef dat ze ook te maken hebben met de burens.

8. Hoe nu verder

Afgesproken wordt dat de BOW vertegenwoordiging met deze uitspraken van de ledenvergadering de verdere onderhandelingen aan de Alderstafel voortzet. Allen stemmen hiermee in.

Wel wordt nog opgemerkt dat ook nog eens goed gekeken moet worden naar de situatie in de kern Wintelre. Hier is namelijk sprake van een aanzienlijke toename van de geluidhinder veroorzaakt door het vliegverkeer. Om deze waarnemingen te objectiveren moet ook Wintelre een eigen geluidmeetpaal krijgen; anders is het niet hard te maken. Allen ondersteunen deze zienswijze.

9. Rondvraag en sluiting

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter om 22.25 uur onder dankzegging van een ieders inbreng de vergadering.



[© copyright](#) | [Scipned Beheersysteem](#) | [Cogem Website-ontwerp](#)