

Raadsragen van het raadslid A.Heesterbeek (SP) over de voorgenomen inzet van NOMOS als geluidsmeeetsysteem op Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven

Eindhoven, 4 november 2011

Geacht College,

U gaf mij op 12 juli 2011 antwoord op mijn vragen van 16 juni 2011. U gaf de nieuwe informatie, dat u "voor Eindhoven een soortgelijke professionele en kostenefficiënte invulling" wilt als het "NOMOS geluidmeetsysteem dat voor Schiphol is". Verder zegt u dat "EINOMOS ontworpen en geschikt is als een van de bouwstenen voor een voor iedereen toegankelijke, onafhankelijke en transparante klachtenbehandeling". Bedoeld worden de negen meetpalen van Eindhoven Airport. Een hele eer voor een systeem dat zijn eerste meetresultaten nog naar buiten moet brengen en dat op dit moment slechts voor insiders toegankelijk is.

Door uw keuze heeft u de bij Schiphol opgedane ervaringen relevant gemaakt voor Eindhoven. De SP heeft zich hierin verdiept. De meest relevante resultaten zijn neergelegd in een document dat men desgewenst bij de SP kan opvragen ("*bijlage bij NOMOS-vragen*"). Het gaat hierbij om technische zaken, maar ook om uitgesproken politieke kwesties die om een keuze vragen. Het lijkt ons zinvol dat de Eindhovense gemeenteraad zich hierop bezint voordat mogelijk de Schiphol-structuur klakkeloos op onze regio wordt overgeplant. Als aanzet onderstaande vragen.

EINOMOS is eigendom van Eindhoven Airport en Eindhoven Airport is van Schiphol. Dus is Schiphol eigenaar van EINOMOS.

- 1) Kan uw College onze fractie uitleggen hoe het woord "onafhankelijk" in combinatie met "geluidmonitoring" moet worden uitgelegd?
- 2) Is het College het met de SP eens dat het beheer van EINOMOS bij een externe onafhankelijke instantie moet worden ondergebracht, dus niet bij Schiphol?

De gegevens van de huidige meetpalen worden eerst door Defensie gescreend. Individuele vluchtgegevens moeten militair geheim blijven. Mochten kwalificaties als "professioneel" en "transparant" al van toepassing worden op EINOMOS, dan toch zeker niet op het doen en laten van Defensie. Daarom heeft een systeem, dat sinds begin 2009 technisch al functioneert, nog steeds geen openbare metingen afgescheiden. Dit ondanks beloften in Globe.

- 3) Kunt u onze fractie uitleggen hoe straks Schiphol met de Defensiescreening omgaat?

De uitgangspunten van een te ontwerpen meet- en handhavingsregime rond Eindhoven Airport zijn sterk politiek van aard. Het gaat daarbij immers om de relatie tussen de bevolking, de overheid en het vliegveld. De vormgeving ervan bevat technische componenten. De negen meetpalen zijn technisch niet optimaal (de systemen van Luistervink en Geluidsnet zijn beter en goedkoper), maar technisch goed genoeg om vliegtuigen te kunnen volgen niet al te ver van de basis. De EINOMOS-palen zijn vooral kosteneffectief omdat ze toch al bij de koop inbegrepen waren.

In relevante documenten (de Regionale Overeenkomst, het advies van Alders, de landelijke luchtvaartwetgeving) worden kwantitatieve uitspraken gedaan, bijvoorbeeld over aantallen vliegbewegingen en de ligging van geluidscontouren. Deze raken het belang van de regio rechtstreeks, bijvoorbeeld vanwege de geluidsoverlast of de woningbouwmogelijkheden. Op dergelijke kwantitatieve uitspraken moet o.i. gehandhaafd worden.

Een voor de hand liggende vormgeving van een dergelijke handhaving is een aanpak, die aansluit bij de recente Modernisering van de Wet Geluidshinder rond spoor- en Rijkswegen. Daarin worden langs een tracé referentiepunten gedefinieerd waarop geluidsplafonds worden vastgesteld. Daarop wordt gehandhaafd. Deze nieuwe opzet is ondergebracht in de Wet Milieubeheer.

De beheerders (in casu Defensie en Eindhoven Airport) dienen ervoor te zorgen dat de geluidsniveaus op de referentiepunten onder deze plafonds blijven. (We bekommeren ons hier even niet om de vraag of dat in Kosteneenheden of in L_{den} en L_{night} zou moeten.)

De referentiepunten - techniek is ook een aantal jaren gehanteerd (ook nu nog) rond Schiphol. Daar liep het systeem moeizaam vanwege de vele startbanen van Schiphol en de daaruit voortvloeiende belangentegenstellingen. De vliegbasis Eindhoven, met zijn ene startbaan, kent dit probleem niet.

De NOMOS-palen rond Schiphol hebben overigens bij de handhaving nooit enige rol gespeeld.

- 4) Is het College het met de SP eens dat er op dit soort belangrijke, kwantitatieve uitspraken een deugdelijke handhaving gezet moet worden?
- 5) Is het College het met de SP eens dat er geen enkele reden is waarom Eindhoven Airport niet aan de Wet Milieubeheer zou moeten voldoen?
- 6) Is het College het met de SP eens dat de nieuwe systematiek rond spoor- en rijkswegen een geschikt voorbeeld voor een handhaving rond het vliegveld is?
- 7) Is het College het met de SP eens dat de EINOMOS-palen moeten worden aangewezen als referentiepunt met een geluidsplafond?
- 8) Is het College het met de SP eens dat bekeken moet worden of er nog meer referentiepunten moeten worden vastgesteld dan bovenstaande negen, waaronder referentiepunten die verder weg liggen?
- 9) Is het College het met de SP eens dat de berekende geluidsbelasting op alle referentiepunten, alsmede de meting die de negen geluidspalen verricht hebben, in een publiek toegankelijk jaarverslag beschikbaar moeten worden gesteld, uitgesplitst naar civiele en militaire vliegbewegingen?
- 10) Is het College het met de SP eens dat aan eventuele verschillen tussen gemeten en berekende waarden een goed verhaal gewijd moet worden, mogelijk zelfs een verhaal dat tot aanpassing van het rekenmodel leidt?

11) Is het College het met de SP eens dat eventuele overschrijdingen van de geluidsplafonds tot maatregelen tijdens Eindhoven Airport en Defensie moeten leiden, gericht op het terugbrengen van de geluidsniveaus tot de toegestane waarden?

De ervaring bij Schiphol leert dat de omgang met omwonenden van uitzonderlijk belang is. We praten dan over informatieverstrekking, klachtafhandeling, en reële inspraak.

12) Heeft uw College zich al gedachten gevormd over de organisatie van de omgang met omwonenden?