

## Besprekingsverslag

### Bespreking

CROSE 12 oktober 2017

### Datum

12 oktober 2017

### Ons kenmerk

### Aanwezig

<i>naam</i>	<i>functie</i>	<i>namens</i>
de heer J. Oomen	voorzitter	onafhankelijk
mevrouw M. Dams	lid	omwonenden Halderberge
de heer P. Timmerman	lid	omwonenden Rucphen
de heer K. van Polanen	lid	omwonenden Etten-Leur
de heer R. Dujardin	lid	gemeente Etten-Leur
de heer C. Jacobs	lid	exploitant Seppe Airport
de heer H. Hendriks	lid	gebruikersvereniging Seppe
de heer R. Broeren	secretaris	onafhankelijk

### Van

R.M.P. Broeren

### Telefoon

(073) 681 25 45

### Afwezig

mevrouw L. Matthijssen	lid	gemeente Rucphen
de heer N. Wierikx	lid	gemeente Halderberge
de heer M. Visser	lid	BMF

### 1. Opening en vaststelling agenda

De voorzitter: Goedemiddag allemaal het is 4 uur dus wij gaan beginnen met punt 1 de opening. Bij dezen. Er zijn afmeldingen doorgegeven van mevrouw Mathijssen, wethouder van de gemeente Halderberge, en zojuist kreeg ik een telefoontje dat de heer Wierikx mogelijk later komt of niet komt. Hij heeft een aantal voorbereidingen te treffen voor een raadsvergadering vanavond. Verder hebben wij geen afmeldingen ontvangen. Ik heb geen afmelding van de heer Visser en de heer Hendriks, die zouden dus nog kunnen komen.

De heer Jacobs: De heer Visser heeft zich afgemeld bij de heer Wierikx in verband met overleg op het Provinciehuis.

De voorzitter: Dank u wel. Ik wil graag een kort voorstelronde doen omdat wij een nieuwe vertegenwoordiger van de gemeente Etten-Leur hebben. Hij staat bij de deelnemers maar het is misschien handig dat iedereen even weet wie hij is. En voor de notuliste is het ook handig. Gewoon even kort, het hoeft niet uitgebreid. Alle aanwezigen stellen zich voor.

De voorzitter: Goed, dan hebben wij dat gedaan. Wij komen bij de vaststelling van de agenda.

De voorzitter: Er staat een punt 8 op de agenda dat betreft het voorstel herbespreking Entry-point. De secretaris heeft een bericht ontvangen van de initiatiefnemers en de werkgroep Rucphen Vliegrouete Vrij dat zij dit punt nu niet behandeld willen hebben maar in het voorjaar 2018. Nu bepaal ik niet wat

wij agenderen, vandaar dat ik aan de vergadering wil overleggen of wij dit punt wel behandelen of laten staan tot 2018.

De heer Dujardin: Ik zou graag de reden willen weten waarom het niet behandeld wordt.

De voorzitter: Ik heb geen enkele reden gehoord. Ik weet niet of de secretaris gehoord heeft wat de reden is?

De heer Broeren: Totaal niet.

De heer Jacobs: Ik zou juist de reden willen weten waarom het wel behandeld zou moeten worden.

De heer Dujardin: Het zou fijn zijn te weten waarom zij het niet willen behandelen.

De voorzitter: Er zit ook geen vertegenwoordiger in het publiek voor zover ik dat kan zien. Dat maakt het een beetje lastig. Het is gewoon een e-mail geweest van een paar regels zonder opgave van reden. Ik kan de e-mail even voorlezen. Ik citeer: "Geachte heer Broeren, secretaris, naar aanleiding van het verzoek agendapunt 8 te agenderen voor de vergadering vliegveld Seppe van 12 oktober 2017 verzoeken wij hierbij dit agendapunt te verplaatsen naar de volgende CROSE-vergadering. Dit zal dan ergens in 2018 zijn. Tevens zal Rucphen Vliegrouete Vrij niet inspreken op 12 oktober en wij verzoeken ook deze inspraakmogelijkheid door te schuiven naar 2018. Hartelijk dank voor uw medewerking. Met vriendelijke groet. Ondertekend Rucphen Vliegrouete Vrij. De heer J. Talboom, de heer W. Mink, M. van der Woude, J. Mies en 340 huishoudens in Rucphen onder de aanvliegroute." Wat doen wij?

De heer Dujardin: Ik kan mij voorstellen dat als de inspreker op dit moment niet kan hij daarom niet aanwezig is.

De voorzitter: Dan gaan wij gissen. Wij weten het gewoon niet. Maar ik leg het wel aan u voor of wij het moeten behandelen of niet moeten behandelen.

De heer Dujardin: Het lijkt mij lastig als wij de aanleiding niet weten. Wij moeten sowieso nog met elkaar in discussie of het stuk dat zij hebben meegestuurd wel of niet op deze tafel thuishoort of op een andere. Ik snap dat zij van het kastje naar de muur zijn gestuurd, maar ik heb ook onderliggende stukken gezien waarbij opeens iets op ons bord wordt gelegd waarvan wij dachten dat het niet op ons bord lag. Het lijkt mij verstandig het uit te stellen want dan heeft het geen zin dat nu hier te bespreken.

De voorzitter: Dat vindt iedereen denk ik. Oké, dan stellen wij het uit. Dan komt het de volgende keer hier terug. Dan kom ik bij de mededelingen.

## **2. Mededelingen**

*Overlijden CROSE-lid Paul Schepers (omwonendenvertegenwoordiger Roosendaal)*

De voorzitter: De eerste mededeling is een trieste mededeling, namelijk het overlijden van de vertegenwoordiger van de gemeente Roosendaal namens de bewoners, de heer Schepers. Daarover hebben wij gecorrespondeerd. U heeft waarschijnlijk gezien dat ik namens de vergadering een

condoleancebericht heb gestuurd aan de familie. Dat leek mij wel zo gepast. Verder is het natuurlijk triest maar waar. Wij hebben wel de procedure voor een nieuw lid namens de gemeente Roosendaal opgestart. Dat doen wij op dezelfde manier als wij dat in Etten-Leur gedaan hebben. De provincie regelt dat in de lokale bladen een oproep voor een vertegenwoordiger komt waarop men kan reageren. Dan hebben wij als secretaris en voorzitter een gesprek met de kandidaten en maken wij een keuze. De formele procedure is dat de voorzitter de leden van de commissie benoemt en ontslaat. Dat is de regel. Wij gaan die procedure dus opstarten en proberen de volgende vergadering in het voorjaar weer een nieuwe vertegenwoordiger van de gemeente Roosendaal hier te hebben.

De heer Dujardin: Ik neem aan dat jullie hierover contact met het bestuur van Roosendaal, dat hier wel aanwezig is, opnemen en daarvan in kennis stellen.

De voorzitter: Dat lijkt mij een goede suggestie. Ik had daar nog niet aan gedacht. Goed dan punt 2.

*Nieuwe vertegenwoordiger omwonenden Etten-Leur: de heer Koen van Polanen*

De voorzitter: Een nieuwe vertegenwoordiger van de gemeente Etten-Leur. Tijdens het voorstelronde hebben wij het er al over gehad en aangegeven dat er twee sollicitanten van de gemeente Etten Leur waren. Met beiden hebben wij een gesprek gehad. Wij hebben uiteindelijk na zeer grondige overwegingen, laat ik het zo maar noemen, besloten dat de heer Van Polanen de nieuwe vertegenwoordiger van de gemeente Etten-Leur wordt. Dus, welkom.

De heer Van Polanen: Dank u wel.

*Advies CROSE aan GS naar aanleiding van de uitkomsten Onafhankelijk onderzoek geluidssituatie luchthaven Seppe/BIA*

De voorzitter: Dan punt 3 van de mededelingen Advies CROSE naar aanleiding van de uitkomsten van het onafhankelijk onderzoek geluidssituatie luchthaven Seppe. Zijn daar opmerkingen over? Niet. Voor kennisgeving aangenomen.

*Antwoord GS op advies CROSE aan GS naar aanleiding van uitkomsten Onafhankelijk onderzoek geluidssituatie luchthaven Seppe/BIA*

De voorzitter: Er is ook een reactie gekomen van GS onder punt 4. Hun reactie is ook met de stukken meegestuurd. Die houden in dat er nog nader onderzoek gaande is over de helikopters. Dus zegt men even niets. Dat is heel kort gezegd de reactie.

*Voorstellen nieuwe directeur luchthaven Seppe als opvolger van de heer Jacobs*

De voorzitter: Dan nog een vijfde mededeling die meneer Jacobs wellicht kan invullen. Wij hebben telefonisch contact gehad dat dit uw laatste vergadering is en u uw opvolger wilde voorstellen.

De heer Jacobs: Dat klopt.

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Jacobs: Ja, voorzitter. Het is de bedoeling dat mijn taak overgenomen gaat worden per 3 november door een collega die op dit moment werkzaam is op Schiphol. Die gaat mijn functie als

directeur c.q. havenmeester overnemen per 3 november. Ik zal hem nog gedurende een bepaalde periode ondersteunen bij zijn taken. Dat is de heer Voeten die hier achter mij zit. Hij zal zo zelf iets vertellen over zijn aantreden. Gaat uw gang.

De heer Voeten: Ja dank u wel voorzitter. Mijn naam is Jan Voeten, ben 64 jaar en woonachtig in Roosendaal. Mijn achtergrond is eigenlijk dat ik geboren ben hier in Bosschenhoofd aan de Hoenderparkdreef. De hangar aan de overkant staat op de grond die van mijn vader was. En een stuk van de grond van mijn opa zit hier onder het vliegveld. Dus ik ben van kinds af aan opgegroeid met deze omgeving. Ik vlieg hier al meer dan 40 jaar. En ik ben al meer dan 40 jaar werkzaam in de ontwikkeling van de luchtvaart wereldwijd. Dat zo'n beetje mijn achtergrond. Ik werk nu voor Schiphol. Er is volop werk op dit moment, zoals u in de krant kon lezen. En dat zal ik de volgende jaren ook nog wel houden. Ik ben deels op Schiphol en ik ga deels hier meedraaien. Daarbij word ik geassisteerd door de nieuwe adjunct-directeur mevrouw Beks. Met zijn tweeën gaan wij het schip van Charles overnemen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dat zijn de mededelingen die op de agenda staan dan wel aangevuld zijn. Zijn er nog andere mededelingen van leden van de commissie? Ik ging ervan uit dat er geen insprekers zijn. Ik kijk even naar de publieke tribune. In ieder geval heeft zich niemand gemeld.

De voorzitter: De heer Herman Hendriks van de vliegschool sluit namens de gebruikersvereniging bij de vergadering aan.

De heer Hendriks: Excuses, ik kom net van een crematie af.

De voorzitter: Oké, desalniettemin welkom.

### **3. Inspreker: Rucphen Vliegrouete Vrij**

De voorzitter: Dan komen we bij punt 3. Dat punt kunnen wij overslaan gezien hetgeen wij net besloten hebben. Dan komt het op de agenda van de volgende vergadering.

### **4. Verslag bijeenkomst CROSE van 18 mei 2017**

De voorzitter: Dan komen we bij het verslag van de vorige keer. Wij gaan er paginagewijs doorheen. Er zijn geen opmerkingen. Dan mogen wij concluderen dat het verslag is vastgesteld en dat de notuliste een goed verslag gemaakt heeft.

### **5. Actiepuntenlijst**

De voorzitter: Dan punt 5 de actielijst.

- 1) Plan van aanpak Vervolg Onderzoek naar de juistheid van de geluidssituatie. Dat punt blijft staan.
- 2) Punt 2 advies CROSE aan GS naar aanleiding van uitkomsten Onafhankelijk. Dat is gebeurd en afgehandeld.
- 3) Volgende vergadering CROSE op Airport Seppe. Dat is ook gebeurd want daar zitten wij nu.
- 4) Melding incidentenbeoordeling niet meer op de actielijst maar als refererend agendapunt. Dat kunnen wij voor kennisgeving aannemen.
- 5) Wettelijke taken CRO uitzoeken. Dat staat op de agenda.
- 6) Voorstel herbespreking besluit onderzoek Entry-point. Dat hebben wij net van de agenda

afgevoerd. Dat punt blijft op de agenda staan.

De voorzitter: Daarmee denk ik dat de actiepuntenlijst behandeld is.

## **6. Wettelijke taken CRO**

De voorzitter: Punt 6 de wettelijke taken CROSE. Ik meen dat de heer Timmerman daar vorige keer opmerkingen over gemaakt heeft. Hier is een A4'tje wat de resultaten zijn. Wie mag ik daarover het woord geven? Of is het allemaal zo helder?

De heer Timmerman: Ja, ik heb mijn opmerking al aan het einde van de vorige vergadering geopperd denk ik. Wat mogen wij wel en wat mogen wij niet als CRO. Wij hebben natuurlijk een hartstikke mooie verordening. Er staan een aantal zaken in die wij makkelijk kunnen bespreken. Als het gaat om de zaken en formulieren over Entry-point knelt de schoen bij mij. Wij willen iets bespreken, wij willen iets op tafel hebben en dat is moeilijk. Wij moeten het in onze verordening nog gaan uitpluizen en gaan kijken of wij voldoende kapstukken kunnen vinden om zaken te bespreken. Dat zijn toch moeilijke punten denk ik. Daar moeten wij als commissie duidelijk in zijn, ook naar belanghebbenden toe. Dat kunnen bewoners zijn maar dat kunnen ook andere mensen van de luchthaven zijn om zaken op tafel te krijgen. Het is belangrijk dat helder uit te spreken. Temeer gezien het de wettelijk taak is het aan te geven. Bij de luchtvaart is er een stuk bijgehaald over een memorie van toelichting van een wetsvoorstel. Als ik dan ook kijk naar het stukje van dit wetsvoorstel dat is toegevoegd door de Raad van State dan wordt er wel degelijk over gesproken dat een luchthaven toch wel impact kan hebben op de ruimtelijke indeling. En dat men het niet los van elkaar mag zien. Dan haak ik weer een beetje terug op Entry-point. Wij moeten dus als commissie heel duidelijk weten waar onze bevoegdheden liggen en in hoeverre wij mensen wel of niet kunnen helpen zonder iemand tekort te doen en zonder ad hoc beslissingen te nemen. Dat is ook een punt dat ik aangegeven heb. Hoe moeten wij daar juist mee omgaan? Ja, wat kunnen wij daarmee? Hoe kunnen wij dat afspreken en hoe kunnen wij alle belangen op de juiste wijze tegen elkaar afwegen?

De voorzitter: Ja, dat is een helder betoog. Ik weet niet of er nog iemand iets over dit punt zou willen zeggen?

De heer Jacobs: Nou, ik wil er wel iets over zeggen, want nu wordt toch weer het punt van de Entry erbij gehaald. Ik vind dat de commissie inderdaad alles moet behandelen wat ter sprake komt en wat de omwonenden aangaat. Alleen als dat gebeurt op basis van zaken die niet juist zijn, vind ik dat de commissie dat ook mag afwijzen. Dat heeft hier een behoorlijke rol gespeeld. Daarom is het ook al drie keer op de agenda gekomen. Nu dus niet meer en ik vind dat eigenlijk ook wel terecht want als het anders wordt merken wij dat vanzelf door klachten of door andere informatie, waardoor het toch weer op de agenda moet komen. Dat wou ik toch even kwijt.

De voorzitter: Helder.

De heer Dujardin: Het lastige is dat wij daarover als drie bestuurders ook al hebben gesproken. Als iets elke keer terugkomt, waar zijn wij dan wel van en waar zijn wij niet van? Wij moeten steeds goed afwegen of het een zaak is die ook op een andere tafel speelt of niet. Vorige keer hebben wij denk ik met elkaar al geconcludeerd dat Entry-point niet iets specifiek van Seppe is maar dat het veel meer te

maken heeft met het Luchthavenbesluit en ook met de afspraken die de provincie maakt over landelijke vliegroutes en dat soort zaken. Dan is de vraag: wat kunnen wij als commissie? Wij kunnen hier heel lang en breed over praten. Daarmee doe ik niets af aan klachten van omwonenden, zorgen van omwonenden of ontwikkelingen die er zijn. Maar als wij er niets mee kunnen, is het zonde van de tijd van deze commissie en van iedereen. Want iedereen komt dan met een bepaalde verwachting hier aan tafel en dan kan die verwachting niet waargemaakt worden. Dat is iets waar wij als drie bestuurders van zeiden ermee te worstelen. Want elke keer is er discussie met elkaar of wij erover gaan of niet. Of anderzijds als wij merken dat er een probleem is dan kunnen wij het misschien wel signaleren, maar dan moeten wij het op de juiste tafel leggen omdat wij de oplossing niet met elkaar kunnen vinden. Ik heb ook stukken gelezen waar ik ook geen idee van krijg waar het dan wel thuishoort. Dan denk ik toch dat het in het Luchthavenbesluit moet zitten.

De heer Timmerman: Ja, maar als het in het Luchthavenbesluit staat en wij inhoudelijk op deze casus ingaan dan wordt dat heel lastig. Dat zou eigenlijk niet moeten denk ik. Maar als je nu puur de verordening erbij pakt dan geven wij advies, gevraagd en ongevraagd, over een Luchthavenbesluit of over een wijziging van een Luchthavenbesluit. Dat is natuurlijk een heel ruim begrip. Dat zijn grote kapstukken. En dat is heel lastig natuurlijk. Daar ligt ook het spanningsveld of het hier wel of niet thuishoort.

De voorzitter: Ik denk dat dat een beetje de kern is. Je kunt heel mooi formuleren wat onze wettelijke taak is en de belangen van alle betrokkenen wegen, daarover adviseren en een mening daarover hebben - dat is zo ongeveer de taak- maar er zijn vele spelers op het veld. Als je praat over de ruimtelijke inrichting dan is de gemeente aan zet met het bestemmingsplan en met de visie. Daar moeten wij dan van afblijven denk ik. Anders zouden wij op de verkeerde stoel zitten. Dat is de spanning die ik ook wel zie hoor. Wat kunnen wij nu wel en wat kunnen wij niet? Ik denk ook niet dat wij dat nu precies kunnen formuleren. Ik denk alleen dat wij wel steeds, vandaar dat het goed is dat wij daaraan herinnerd worden, in ons achterhoofd meenemen: moeten wij hier iets mee of moeten wij hier niets mee? Dat was de vorige keer natuurlijk wel een lastig punt.

De heer Dujardin: Maar daarmee blijven wij altijd de discussie houden als wij dat niet echt kunnen vastleggen of vaststellen met elkaar dat er altijd een discussie kan ontstaan. Op zich zijn de discussies hartstikke mooi en die horen denk ik ook hier thuis maar het is wel lastig voor belanghebbenden om te weten waar zij dan moeten aankloppen. Want als ik de stukken erbij pak van een aantal partijen waartoe deze mensen zich hebben gewend dan sturen ze deze mensen persoonlijk naar mij, want er wordt echt naar mij persoonlijk verwezen, en ze sturen ze naar de CRO. Dus dan zeg ik: ja, en nu? Dat is gewoon lastig. Ik vind dat wij een gezonde discussie moeten voeren hier aan tafel over het wel en wee van de luchthaven. De luchthaven die hoort hier thuis. Dat is prima. Leefbaarheidsbelangen in acht genomen. Die mogen wij niet bespreken. Wij kijken ook niet mee en dat moeten wij als omwonenden ook niet willen maar aan de andere kant moet het wel zo zijn dat het leefbaarheidsbelang ook in acht wordt genomen. En dat mogen wij bespreken. Dus daar zijn denk ik juist de termen nodig dat alle belanghebbenden hier aan tafel horen te zitten, mogen spreken en vertegenwoordigd mogen worden. Zo moet het denk ik ook in de commissie. Niet om het weg te willen stoppen maar misschien om juist het aan te gaan, de discussie aan te gaan en misschien een onderzoek aan te gaan. Want het wil niet zeggen dat als wij een onderzoek doen, wij dat onderzoek ook daadwerkelijk moeten uitvoeren of dat wij zaken die ons geadviseerd worden moeten overnemen. Wij

kunnen uitgaande van het onderzoek ook tegen een groep mensen zeggen: “Ja, dit is een onderzoek maar helaas wordt het dit niet”.

De voorzitter: Ja. Nee, dat is juist.

De heer Dujardin: Met name ook als je de zaak inhoudelijk gaat bekijken. Als je de brief van de groep bekijkt dan zijn die schijnbaar ook weer teruggestuurd naar deze tafel. Om het daar ter sprake te brengen. En dat maakt het dus lastig. Wij moeten een modus zien te vinden. Daar zit mijn zorgpunt in, dat wij niet altijd de oplossing kunnen hebben. Misschien moeten wij zorgpunten aanhouden, met elkaar kijken of wij er wel of niets mee kunnen en of wij een signaal moeten gaan doorgeven aan de provincie of misschien wel aan het Rijk en aangeven dat wij het niet kunnen oplossen en dat zij het moeten oppakken. Dan denk ik dat het een prima punt is maar dan moeten wij het wel op een goede manier en op het juiste niveau met elkaar bespreken zodat wij in ieder geval geen valse verwachtingen wekken. Dat is waarover wij steeds elke keer in discussie komen. Over hoe diep gaan wij erin of niet. Even los van het feit dat de gegevens waar wij het met elkaar over hebben juist moeten zijn. Dan moeten wij ook zorgen dat die hier op tafel liggen. Dat wij dat met elkaar hier concluderen dat dit is waar wij over praten. Hier kunnen wij al dan niet na een gedachtewisseling een besluit over nemen of wij er nog iets mee doen of liever niet op deze tafel. Maar dan kunnen wij wel een goede verwijzing geven. Dan helpen wij de mensen, ook als ze weten bij wie ze aan moeten sluiten.

De heer Van Polanen: Bij alles wat je hier aan tafel besluit is het altijd een advies en geen toezegging.

De heer Dujardin: Ja, het is altijd een advies.

De heer Van Polanen: Juist, wij kunnen geen toezeggingen doen. Wij geven een advies.

De heer Dujardin: Dat klopt.

De voorzitter: Inderdaad dat klopt. Is het punt hiermee voldoende besproken of moet daar nog verder actie op komen? Wij hebben dit nu met elkaar gedeeld in de zin van dat wij daar wat alerter op moeten zijn zoals u ook al zegt.

De heer Jacobs: Ik denk het wel want het Luchthavenbesluit ligt gewoon vast. Verbeteringen of suggesties inbrengen is natuurlijk prima. Dan wordt er meestal ook duidelijk door links of rechts een klacht ingediend om dat in de groep te brengen.

De heer Dujardin: Ja bij klachten. Het zou heel kunnen goed dat het hier vooral zit bij toekomstige ontwikkelingen of juist een al bij voorbaat aankomend ziend conflict tussen belangen. In dit geval, zonder de zaak te pakken hoor maar als ik Rucphen even pak en de activiteiten die op de luchthaven plaatsvinden, denk ik dat het prima is om daar gewag van te maken. Alleen laten wij dan aan de voorkant even met elkaar bespreken wat onze taak daarin is en niet de verwachting geven dat wij het wel even oplossen of dat wij met zijn allen de ene of de andere kant in gaan. Dan maken wij naar of de luchthaven of naar de omwonenden een verkeerde verwachting. Laten wij dan even met elkaar, aanhorende wat het zorgpunt is, kijken of wij in adviserende zin naar welk orgaan iets doen of dat het verstandig is tegen mensen te zeggen dat wij het niet kunnen oppakken en dat zij met hun zorg beter

naar de provincie kunnen gaan. Ik noem maar even een zijstraat.

De voorzitter: Ja. Ik denk dat dat een goede conclusie is. Ik ben het ermee eens dat wij daar alerter op zijn met elkaar. Mag ik dit punt dan als behandeld beschouwen? Oké.

## **7. Mogelijkheid procedure**

De voorzitter: Dit is ook een punt dat de heer Timmerman opgevoerd heeft. Dit is een beetje in het verlengde van het vorige denk ik?

De heer Timmerman: Ja.

De voorzitter: Mogelijkheid procedure tegengaan ad-hocbesluiten. Ik weet niet of u er een idee bij heeft?

De heer Timmerman: Ja. Ik heb volgens mij hierover gemaïld. Volgens mij heb ik u erover gemaïld en de andere misschien ook wel, maar ik kan het mailtje niet meer terugvinden. Ik zal proberen te vertellen wat ik beoogd heb u te vertellen. Het was volgens mij in de periode dat wij de vorige keer de inspreker hadden en dat ik toen wel het gevoel had deze mensen eigenlijk niet te kunnen helpen. Die inspreker komt natuurlijk aan tafel en die wil een discussie aanzwengelen. Maar is het wel noodzakelijk dat wij inhoudelijk als CRO op dat moment een besluit gaan nemen? Vaak zijn het bestuurders naar wie gekeken wordt omdat die geacht worden allerlei zaken paraat te hebben. Die moeten dan ad hoc daartoe een besluit of een beslissing nemen. Ja, misschien is dat niet de juiste manier. Pakken wij weer even terug naar wat er toen gebeurde. Er werd gezegd dat dit niet het juiste gremium was maar achteraf bleek toch dat zij hier hadden moeten zijn. In die zin denk ik dat wij eerst een inspreker aanhoren en vervolgens later de discussie voeren maar niet die meneer of mevrouw op dat moment een antwoord hoeven te geven.

De voorzitter: Dus u stelt eigenlijk voor dat als wij een inspreker hebben over een onderwerp dat op de agenda staat, want anders kan er niet ingesproken worden, dat punt te parkeren, daarover na te denken en het de volgende keer te agenderen zodat het goed onderbouwd is. Ik denk dat het wel een beetje een probleem is dat wij in principe maar twee keer per jaar vergaderen. Dat kan ook frustrerend zijn als men nu insprekt en de commissie er pas over vier maanden eens over gaat praten. Maar goed, dat is maar een opmerking.

De heer Dujardin: Ik denk dat wat de heer Timmerman zei klopt, want wij hebben in het verleden natuurlijk ook dat probleem gehad dat wij elkaar zaten aan te kijken: 'wat moeten wij nu?'. Ik denk dat als het inderdaad een zaak is waar wij op het moment dat iemand insprekt hier met elkaar niet direct iets over weten en dat dan ook tegen elkaar zeggen, wij dat dan als een modus zien. Of dat het dan in een volgende vergadering is of dat wij iets tussentijds doen, al dan niet schriftelijk, al dan niet in klein comité maakt niet uit want er is volgens mij altijd pragmatisch een oplossing te vinden. Als er ad hoc zaken op tafel worden gelegd waar wij met zijn allen een direct antwoord op weten dan handelen wij die gelijk af. Het gaat denk ik vooral om die zaken waarbij het gevoel is dat u het niet weet, iedereen naar elkaar zit te kijken of iedereen naar mij en mijn nu niet aanwezige collega zit te kijken zo van: zeggen jullie het maar wethouders, waarbij wij ook denken dat wij het niet weten. Dan doen wij er op dat moment beter aan te zeggen dat wij het mee terugnemen, ons beraden of wij kijken hetzij



schriftelijk, hetzij in een gesprek, hetzij op een andere manier in overleg met de voorzitter om tot een oplossing komen. Als het nodig is moet het altijd mogelijk zijn om elkaar tussentijds een keer extra op te roepen. Dit alleen als het echt een heel belangrijk of zwaarwegend punt is.

De voorzitter: Ja.

De heer Dujardin: Dan doen wij het denk ik op de pragmatische manier.

De heer Van Polanen: Waarbij het denk ik wel handig is dat op een moment dat mensen zich aanmelden dit vanuit de secretaris aan die mensen ook wordt gemeld. Dat zij niet moeten verwachten dat zij die avond of middag direct een antwoord krijgen. Want het zou kunnen dat wij het eerst aanhoren en vragen stellen en men later een reactie krijgt. Juist ook een stukje verwachtingsmanagement.

De voorzitter: Ja, dat klopt.

De heer Timmerman: Volgens mij moet je het vooral vaststellen in de verordening. Nee sorry, in het huishoudelijk reglement. Daarin moeten wij het wegschrijven. Dan zou je in het reglement kunnen opnemen dat men niet per definitie direct antwoord hoeft te krijgen, maar ook bijvoorbeeld schriftelijk of later.

De voorzitter: Dat kan. Ik vind de suggestie en het voorstel dat punt even op de agenda te parkeren goed. De suggestie naar eerlijkheid dat als wij het niet direct kunnen oplossen wij het later misschien kunnen oplossen. Laten wij daar heel helder en duidelijk in zijn. Ik vind het ook wel belangrijk dat wij goed communiceren met mensen, want als men nu insprekt en wij het - zonder dat er iets over gezegd wordt - over een half jaar in de vergadering behandelen komt dat ook niet zo prettig over. Als je het maar communiceert denk ik dan.

De heer Dujardin: Ik denk dat het goed is dit punt als het niet zo helder is in het reglement op te nemen. Er komen straks weer gemeenteraadsverkiezingen. Wij weten niet of de drie bestuurders die nu aan tafel zitten terugkomen of alle drie helemaal niet terugkomen. Dan is het ook goed dat het voor ons vervolgens helder is wat de afspraak is die wij gemaakt hebben. Anders komt die discussie weer terug.

De voorzitter: Goed, wij zullen even naar het huishoudelijk reglement kijken of wij daar nog wat wijzigingen in kunnen aanbrengen. Dat komt dan uiteraard hier weer terug. Ja? Voldoende besproken? Dan ga ik naar punt 9. Ik denk dat wij dat maar even aan het einde van de vergadering moeten doen als de heer Wierikx nog komt. Ik weet niet of iemand anders daar iets over kan zeggen?

## **8. Voorstel herbespreking Vervolg Onafhankelijk onderzoek geluidssituatie Luchthavenbesluit Seppe**

De voorzitter: Zoals eerder aangegeven wordt dit punt op verzoek van de inspreker Rucphen Vliegroure Vrij nu niet behandeld en naar de volgende vergadering verschoven.

## **9. Vervolg Onafhankelijk onderzoek geluidssituatie Luchthavenbesluit Seppe**

De voorzitter: Dit is een kleine commissie. Het gaat over het onafhankelijk onderzoek geluidssituatie Luchthavenbesluit Seppe. Het is een vervolgonderzoek waar een kleine commissie mee bezig is. De commissie wordt voorgezeten door de heer Wierikx, wethouder van Halderberge. De heer Jacobs zit er ook in hè?

De heer Jacobs: Ja, ik zit erin.

De voorzitter: De heer Jacobs en de heer Visser van de Brabantse Milieufederatie zitten erin. Maar ja, Hans Wierikx is voorzitter en die zou een terugkoppeling geven.

De heer Jacobs: Nou het enige wat ik weet, jammer dat de heer Wierikx er niet is, is dat de zaak nog in behandeling is. Er is uitgebreid over gesproken wat de mogelijkheden zijn, over meer opties. Maar die zijn ook niet allemaal even duidelijk. Daar is men nu naar onderweg. Naar een voorstel om drie mogelijkheden te bekijken.

De voorzitter: Goed. Dan wachten even of de heer Wierikx nog komt. Anders schuiven wij dit punt op. Het loopt dus nog.

#### **10. Klachtenoverzicht (Dhr. C. Jacobs)**

De voorzitter: Dan punt 10 het klachtenoverzicht. De heer Jacobs.

De heer Jacobs: Ik neem de klachten er even bij. Het vliegveld zelf heeft 25 klachten ontvangen die te maken hebben met vliegtuigen en helikopters die direct met dit vliegveld te maken hebben. Er zijn meer klachten ingediend die niet direct met het vliegveld te maken hebben. Dus wel met de omgeving maar niet met het vliegveld zelf of waarvan mensen zomaar informatie aanvragen of een klacht hadden over het geluid. Ik heb het wel onderverdeeld.

15 klachten zijn van eenzelfde adres. Dat betreft over en langs het huis vliegen.

3 klachten idem ook over de tuin vliegen en diesellucht. Dus blijkbaar de lucht van het vliegtuig.

1 klacht over een sleepvlucht.

1 klacht over geluidshinder door een paravliegtuig.

1 klacht over geluidshinder over een aerobatic oefening.

Dan de klachten buiten Halderberge (betreffende een toestel dat wel vertrokken was vanaf het vliegveld).

1 klacht over behoorlijk wat geluidsoverlast door aerobatic oefeningen

2 klachten vanuit Zevenbergschen Hoek over een vliegtuig dat de rust verstoort en ook overlast door aerobatic oefeningen.

En 1 klacht uit Rucphen over geluidshinder.

Het is zo. Als wij een klacht binnenkrijgen is het de bedoeling - en dat wordt ook gedaan - dat er contact wordt opgenomen met de vlieger met de vraag wat de vlieger aan het doen is en het verzoek het eventueel anders of hoger of elders te doen. Ja, het vliegveld heeft daar niet direct inspraak in maar wij proberen wel zo veel mogelijk het geluid daardoor weg te houden. Namen worden nooit gegeven in verband met de privacy natuurlijk. De klachten gaan over het algemeen niet direct over opzettelijke fouten die gemaakt zijn, maar gewoon dat de melder het geluid of de beweging als niet nodig of als

hinderlijk ervaart. Het is zelden of nooit dat de vlieger bewust iets doet wat niet prettig gevonden wordt beneden. Er is ook regelmatig gebeld over verkeer elders waar de luchthaven dus niets mee van doen heeft. Dat betreft dan nogal eens militair verkeer en ook hulp- of politiediensten. Die hebben vaker een andere route, die vliegen meestal ook anders. Dan wordt het veld daarvoor toch benaderd. Er wordt dan ook medegedeeld waar de mensen wel terecht kunnen. Als wij weten dat er een militaire oefening is wordt dat meegedeeld. En inderdaad komt er soms bezoek van politiediensten. Die komen nogal eens naar het veld en die vliegen vaak een andere procedure omdat zij met inspecties bezig zijn waarbij de normale routes niet worden gevolgd. Dus is het automatisch zo dat we daar een telefoontje van krijgen. Dat komt dan vaak bij ons terecht. Door de havendienst wordt wel altijd zo veel mogelijk uitleg gegeven en soms ook een verwezen naar de militaire instantie. Naast die gevallen, die klachten, die bijzonderheden zijn er ook ongeveer 100 tot 120 telefoontjes per jaar die specifiek gaan over informatie over het vliegverkeer. Of het vliegen daar wel nodig is of over vliegen in het algemeen. Dat zijn eigenlijk meer vragen die specifiek over het vliegen gaan. Dat zijn niet direct klachten maar dat zijn wel zaken die met geluid te maken hebben. Die worden dus niet direct genoteerd als klacht of verzorgd als klacht bij de behandeling. Daarnaast hebben wij nog een overzicht gekregen van de provincie. Een groot aantal daarvan stroken met de klachten die hier bij ons vermeld zijn. Destijds hebben wij een verzoek gedaan om klachten zo veel mogelijk direct te melden. Dan kunnen wij er ook iets aan doen. Als men wacht met een klacht of als de klacht via de provincie gaat of via de klachtcentrale moet ik zeggen dan duurt het soms te lang. Dan is de vlieger niet meer bereikbaar. Dan is het voor ons ook moeilijk om te zeggen dat wij er iets aan gedaan hebben of dat wij er iets aan hebben kunnen doen. Meestal kunnen wij een antwoord geven als het direct gemeld wordt. De betreffende vlieger wordt per radio opgeroepen. Meestal is er dan toch contact, soms via via. Dan komen wij het toch te weten. Wat mij opviel was dat er vanuit Rucphen ook bij de provincie een aantal klachten terechtgekomen zijn. Die hebben voornamelijk te maken met het tijdstip van de vliegshow. Ja, daar was een bijzondere vergunning voor verleend. En er zijn best wel wat klachten binnengekomen. Dat is natuurlijk wel een uitzonderingssituatie. Dat betekent niet dat wij er niet serieus mee omgaan. Dat wordt wel genoteerd voor een volgende vliegshow zodat wij daar toch extra rekening mee houden. Dat is eigenlijk in het algemeen wat er gemeld is. Ja, dan de sleepvliegtuigen. Er staat ook een klacht hierover op de lijst. Overigens hoeven die sleepvluchten niet altijd van dit vliegveld te komen want er wordt ook geslept vanaf Brasschaat vanaf de Hoevenen en ook vanaf Midden-Zeeland. Van degene die bekend zijn weten wij dan meteen of die hiervandaan komen als er een klacht is gemeld. Dan wordt de piloot altijd gecontacteerd.

De voorzitter: Goed, dat is de toelichting. Zijn er nog opmerkingen of vragen of kunnen wij het voor kennisgeving aannemen?

De heer Timmerman: Ik heb nog een vraag. Waarschijnlijk komt dat door het oude overzicht want er was een overzicht bij waarvan de provincie dacht dat het leesbaar was maar ik kreeg het niet uitgeprint en niet gelezen. Dus.

De heer Broeren: Wij hadden ook al aangegeven dat het moeilijk te printen was.

De heer Timmerman: Dat heb ik niet eens gelezen.

De heer Dujardin: Ik moet ook zeggen dat het overzicht van de provincie van het OWP een overzicht is waar je niets aan hebt. Dus als je zo'n overzicht krijgt dan denk ik: Ja. Ik zie dat er een aantal klachten zijn, of ze wel of niet zijn aangenomen maar er staat niets over de aard van de klacht en wat het was. Het OWP-overzicht is voor ons, althans naar mijn mening, geen overzicht waar ik wat aan heb. Dan heb ik meer aan de opsomming en het overzicht dat wij daarnet hoorden waarin staat wat voor soort klachten het zijn en vanuit welke gemeente ze komen om zo een beter beeld te geven waar het zich dan afspeelt. Maar aan het OWP, daar heb ik echt niets aan.

De heer Jacobs: Misschien nog eens wat duidelijker. Wij hebben die 25 klachten en van de provincie 21 klachten. Ik heb het even uitgezocht en ik heb het ook iets vergroot natuurlijk. Er waren 5 klachten die direct met de vliegshow te maken hebben. Ongeveer 8 tot 10 klachten, die kon ik er niet helemaal uithalen, hebben te maken met de klacht die bij ons al genoteerd was. Dat gebeurt ook. Dan krijgen wij een telefoontje, een klacht en datzelfde telefoontje gaat dan ook naar de provincie naar de klachtenlijn.

De heer Timmerman: Het is op zich opmerkelijk want er is iemand die heeft aangegeven 23 klachten te hebben in die periode. Hij heeft ze aan mij toegestuurd. Ik heb er een beetje in zitten neuzen. Het klopt wel dat er een aantal bij het ministerie zijn gemeld, er zaten kenmerken en nummers en zo aan vast. Die worden volgens mij netjes weggeschreven. Maar ook een aantal klachten niet. Dus, ja. Dat is denk ik een beetje vreemd.

De heer Jacobs: Ja, dat is zo maar soms is het mij ook niet helemaal duidelijk. Want het gebeurt ook wel dat men belt met de vraag: "Er vliegt hier een vliegtuig boven ons, komt dat van jullie want het maakt best veel geluid?" Ja, is dat meteen een klacht of niet? In dat geval kwam het vliegtuig niet van ons. Het bleek een ander vliegtuig te zijn van een of andere inspectie. Ja, daar kan ik verder ook niets mee. Dat gebeurt dus ook. Om dat allemaal te filteren is denk ik best een probleem. Nogmaals: als er klachten zijn dan hebben wij veel liever dat men rechtstreeks naar de Havendienst verwezen wordt. Dan kunnen ze beantwoord worden. De vlieger wordt dan ook altijd hierover aangesproken.

De heer Timmerman: Ja, maar deze mensen staan blijkbaar niet in het overzicht.

De heer Jacobs: Ja, dat kan. Dan moet jij mij even doorgeven welke zaken het zijn dan kan ik dat uit laten zoeken. Ja?

De voorzitter: Wordt hierover wel voldoende informatie gegeven, weten inwoners in deze gemeenten dat zij, zoals jij nu zegt, beter naar het havenbedrijf kunnen reageren?

De heer Jacobs: Nou ik heb dit jaar twee keer een advertentie gezet in de Bode met de vraag dat als mensen klachten hebben of hinder van vliegtuigen ondervinden zij de Havendienst kunnen bellen. Daarin stond ook het telefoonnummer. Ik kan dat niet steeds herhalen want dat is vrij kostbaar.

De voorzitter: Nee, het is maar een vraag of er actief over wordt gecommuniceerd.

De heer Jacobs: Ja. Dat wordt er.

De voorzitter: De heer Van Polanen.

De heer Van Polanen: Ik hoorde u net zeggen dat als er geluidsoverlast is u contact heeft met de vlieger.

De heer Jacobs: Nee. Als iemand last heeft van een vliegtuig, zeg maar last heeft van het geluid of van de beweging en het vliegveld belt, dan kunnen wij contact opnemen met die vlieger. In het gebied van Seppe hebben ze bijna altijd contact. Dan kan er eventueel iets gebeuren. Wij vragen dan de oefening die men doet of de manoeuvre die men doet hoger uit te voeren of een beetje opzij te gaan richting de polder.

De heer Van Polanen: Maar u zei erbij dat het vaker te maken heeft met het feit dat er sprake is van een ongewone handeling dan dat het geluidsoverlast is?

De heer Jacobs: Nee nee. Dat is niet zo. Er waren een paar gevallen die ik noemde waarbij de hinder werd veroorzaakt door aerobatic en dat is natuurlijk ook geluidshinder. Alleen varieert dit snel. Dat wordt dan redelijk snel als hinder ervaren.

De heer Van Polanen: Ja.

De voorzitter: Anderen nog over dit punt?

De heer Van Polanen: Zijn de tijdstippen van de overtredingen of klachten bekend?

De heer Jacobs: Ja, die worden altijd genoteerd.

De heer Van Polanen: Stonden die erbij?

De heer Jacobs: Nee. Die staan er bij de registratievermelding niet bij.

De heer Dujardin: Ja, die staan er wel bij. Die van de klachtenlijn staan er wel bij. Het is lastig te vinden. Het is een onduidelijk overzicht. Daarom zei ik dat het in principe geen handig overzicht is.

De heer Jacobs: Ja, daarom heb ik er een paar kunnen vergelijken. Ik heb het gewoon vergroot en bekeken.

De heer Dujardin: Je moet het allemaal doorbladeren en het staat niet echt duidelijk vermeld.

De voorzitter: Kunnen wij dit punt voor kennisgeving aannemen? Verder kunnen wij er denk ik niet bij. Het is meer informatief. Ja? Bij dezen. Dan ga ik naar punt 11. Daarover hebben wij stukken toegezonden gekregen.

## **11. Geluidsrapportage BIA (Dhr. C. Jacobs)**

De voorzitter: Dan het stuk Geluidsrapportage BIA. De vraag is ook hier of dat nog toelichting behoeft, dan kijk ik naar de heer Jacobs.

De heer Jacobs: Ja, de geluidsrapportage. Op pagina 2 ziet u tabel 1a, dat geeft de informatie met betrekking tot de helikopters. Dat speelt niet zo'n rol omdat het vliegveld begrensd is door de bewegingen. Dus alleen bewegingen tellen, die 900 daar blijven wij dus behoorlijk binnen. Tabel 1B ....

De heer Dujardin: Voorzitter?

De voorzitter: Ja.

De heer Dujardin: Ik heb er wat last van dat er aan alle kanten gesproken wordt terwijl wij met een agendapunt bezig zijn. Dan kan ik het niet helemaal volgen.

De heer Jacobs: En dan tabel 1b, dat geeft de vaste vleugel aan. Wij kunnen zien dat de geluidsruimte gevuld is met ongeveer 56%. Tabel 1c is niet relevant want het vliegveld moet de helikopters tellen. Dat valt er dus buiten. Het is wel van toepassing voor andere velden. Die twee worden getotaliseerd. Daar komt dan één tabel uit. Dat is tabel 1c. Dit is een berekening door de overheid. Die maakt dus geen verschil wat dit veld betreft of wat andere velden betreft. Die geeft gewoon een tabel aan van de situatie als men alles bij elkaar optelt. Dat is voor ons dus niet relevant. Voor ons is tabel 1b belangrijk en de telling. De telling van de heli's staat weer een paar pagina's verder, helemaal onder aan pagina 3. U kunt zien dat het heliverkeer nu 787 is. Dus nog geen 900. Minder dan vorig jaar. Dat betekent wel als wij door de 800-grens gaan alle bedrijven gewaarschuwd worden. Denk erom dat wij over het getal 900 dreigen heen te gaan en houd daar met de planning rekening mee. Zodat de vaste afspraken wel kunnen komen maar de losse bezoekers of toestellen die met passagiers komen niet terecht kunnen. Dat wordt altijd in augustus bekeken. In dit geval hebben wij geluk – nee, geluk wil ik niet zeggen – maar wij zitten er nog een aardig stukje onder. Nog ruim 100 bewegingen eronder met de heli's. Voor de vliegtuigen zijn het 38.500 bewegingen, even afgerond. Dat betekent dus dat wij iets meer bewegingen hebben gehad dan vorig jaar. Ik denk dat straks de heer Have het hier nog wel even over heeft om te laten zien hoe het met de situatie gaat. Ik weet niet of daar nog vragen over zijn?

De voorzitter: Ik zie dat meneer Timmerman vragen heeft.

De heer Timmerman: Ja. Er staat op pagina 2 dat iets niet relevant is. Ik vraag mij af of dat wel juist is want volgens mij is de tabel 1b wel relevant omdat het een wettelijke tool is en conform die tool wordt dat berekend. De situaties van 1a en 1b zijn volgens mij specifiek voor Seppe gedaan. Ik denk dat 1a en 1b niet relevant zijn.

De heer Jacobs: Nou dat is een misverstand inderdaad. Omdat de helibeweging geteld wordt op Seppe geldt er verder geen berekening voor. Het wordt berekend en dat is de tabel 1a en de vaste vleugel is tabel 1b. Die zitten nu op 56%. De optelling is niet toegestaan voor dit vliegveld. Als vergelijking voor alle velden heeft de overheid het ook voor Seppe opgesteld om met andere velden te kunnen vergelijken. Maar het geldt niet voor ons. Het is niet relevant.

De heer Timmerman: Nee maar in het Luchthavenbesluit staat toch een getal aangegeven.

De heer Jacobs: Ja, daar is tabel 1b voor.

De heer Timmerman: En er wordt toch ook een geluidsbelasting genoemd?

De heer Jacobs: Ja, dat klopt. Dat is bekend. Dat is tabel 1a.

De heer Timmerman: Oké. Wij kunnen dat dan voor kennisgeving aannemen.

De heer Jacobs: Nou, dank u wel.

De heer Timmerman: Dan had ik ook nog een vraag over valschermvluchten. Er staan er vier genoteerd. Bij mijn weten is dat een springweek geweest. Volgens mij is de helikopter wel veertig keer per dag naar boven en naar beneden gegaan.

De voorzitter: Uw opmerking is dus dat dit niet in de cijfers zit?

De heer Timmerman: Inderdaad. Die vind ik niet in de cijfers. Nee. Nee.

De heer Jacobs: Ik weet niet. Er staan er hier 60 van de klasse 015. Ik weet niet welke klasse het is geweest. Dan zou ik dat moeten weten. Alle bewegingen worden gewoon genoteerd. Dus hij moet erbij staan.

De heer Timmerman: Ja, dan zouden ze onder valschermspringen moeten staan.

De heer Jacobs: Nee, dat hoeft niet. Bij het heliverkeer staat die er wel bij. Het valschermspringen met de heli is een uitzonderingssituatie. Dus niet alles is gerubriceerd. Normaal springen zij altijd met **pasvleugel** (49:57). Alleen bij hoge uitzondering, in dit geval, is dat met de heli gedaan. Dat is niet standaard.

De heer Timmerman: Nee, maar dat is meer dan twee keer naar beneden en omhoog.

De heer Jacobs: Ik heb hier nog veel meer staan hoor. Al het heliverkeer staat hier ingedeeld in verschillende klassen. Bijvoorbeeld 010 met 442 bewegingen. 011 met 262, 015 met 60 stuks en 012 met 11.

De heer Timmerman: Nou dan kan het misschien zijn dat de tabel feitelijk klopt.

De voorzitter: Goed. Nog andere vragen?

De heer Timmerman: Nee.

De voorzitter: Nee? Helemaal niets? Anderen nog? Niet.

De heer Jacobs: Even nog als het mag meneer de voorzitter. Als er vragen over zijn dan kunt u te allen tijde bij de Havendienst terecht voor informatie of u kunt bij mij terecht. Een telefoontje of een mailtje

is geen enkel probleem. Dus als iets niet duidelijk zou zijn stuur gewoon een mailtje. U krijgt altijd antwoord.

De voorzitter: Dank voor het aanbod. Het lijkt mij heel goed dat dit nog even gezegd wordt. Dan ga ik naar punt 12: Meldingen incidenten.

## **12. Meldingen incidenten**

De voorzitter: Wij hebben daar geen stukken van. Nee, jawel. Ik zie ze niet. Kan aan mij liggen.

De heer Timmerman: Die zijn later toegevoegd.

De voorzitter: Graag een toelichting.

De heer Jacobs: Ik kan het kort samenvatten. Er zijn 7 gevallen die officieel gemeld zijn als vogelaanvaringen. Carburateurbrand dat is een vliegerfout bij het opstarten. Bij de landing net naast de baan geraakt en het doorschuiven en slingeren zonder verdere schade overigens. Het feit moet wel vermeld worden. Dan is er iemand geland met zijn onderstel ingetrokken. Dat heeft de onderzijde van het vliegtuig beschadigd en de propeller. Dan heeft iemand problemen gehad met zijn cockpitkap en problemen met de start waardoor er neuswielschade is ontstaan. Er is een slechte landing geweest ook met een propellerschade. Dan de laatste schade die hier bekend is, althans die op de lijst staat, is ook een vogelaanvaring. Als er bijzonderheden zijn met een vogelaanvaring dan wordt dat bijgehouden. Het heeft te maken met de tijd van het jaar. Het heeft ook te maken met nieuwe ontwikkelingen met nieuwe meertjes en plassen. Maar dit is zo minimaal dat wij daar verder geen aandacht aan besteden. Wij bewaren het voor de volgende keer als vergelijking. En wij kijken natuurlijk of er in de buurt plassen zijn of watertjes zijn die vogeltrek of vogelbewegingen veroorzaken waarvoor wij de vliegers dan altijd waarschuwen.

De heer Dujardin: Zijn dit vogelaanvaringen hier in de directe omgeving van het vliegveld?

De heer Jacobs: Ja.

De heer Dujardin: Of kan het ook elders zijn?

De heer Jacobs: Op het vliegveld zelf.

De heer Dujardin: Nee, oké. Helder.

De voorzitter: Dank u wel. Goed, ik denk dat het allemaal helder is. Dan gaan wij door naar punt 13. Ik kijk naar de heer Have.

## **13. Ontwikkelingen BIA in 2017**

De heer Have: Ik heb voor degene die daar prijs op stelt een aantal losse A4'tjes. Die zal ik eerst uitdelen. Voorzitter, dank u wel voor deze kans. Welkom eenieder op deze zijde van het vliegveld. Voor sommigen een plek waar u al eens eerder bent geweest en voor sommigen misschien de eerste keer. Men heeft mij gevraagd iets toe te lichten over de toekomstvisie van het vliegveld zoals wij die



eigenlijk voor ogen hebben. Ik ben zoals bij sommige mensen bekend 100% aandeelhouder van het vliegveld. En daardoor heb ik zojuist een bijzondere vergadering met aandeelhouders bijgewoond waarbij de directiewisseling is aangekondigd en in gang is gezet voor 3 november. Graag wil ik eenieder die op 3 november in de gelegenheid is een aantal uitnodigingen overhandigen omdat de directiewisseling gepaard gaat met een receptie en een borrel. En wellicht ook een vrolijke noot over de toekomst van de nieuwe directie. Dan moeten wij straks kijken of de visie die wij als aandeelhouders hebben, de langetermijnvisie, vertaald wordt door de directie. Er ligt een aantal uitnodigingen. Dus bij dezen zijn zowel de leden als de bezoekers van harte welkom op vrijdagmiddag.

Nogmaals, als directie en als aandeelhouders van het vliegveld hebben wij in 2008 het vliegveld geprivatiseerd nadat het in 1996, nee 1995 genationaliseerd was. Het vliegveld ontwikkelt zich natuurlijk in de loop der jaren en het staat er nu bij zoals het nu is. De nieuwe directie heeft voor ogen om de veiligheid hoog in het vaandel te hebben en daarnaast het team en het bedrijfseconomische proces te optimaliseren. Wat houdt dat dan in optimaliseren? Een moderne luchthaven die people, planet en profit in acht neemt en modern en klaar is voor de toekomst. Ja, en hoe wij dat in de toekomst gaan doen? Over vijf minuten weten wij het want dan zijn wij bij puntje 14 en drinken wij nog een kopje koffie. Maar wat wij over vijf jaar doen is toch soms lastig. Gelukkig hebben wij een aantal wetten en kaders waarin wij zitten die ons houvast geven. Maar ja, de toekomst is weerbarstig en soms niet altijd te voorspellen. Als iemand mij in 2008 had verteld dat wij ons grootschalig met drones bezig zouden gaan houden, had ik dat niet in het vizier. Op dit moment worden drones geweerd van vliegvelden maar aan de andere kant zijn er ook vliegvelden die heel actief zijn met drones. Hoe dat zich verder gaat ontwikkelen weet ik niet. Ik weet ook niet of dat iets is waar wij ons mee bezig moeten houden, maar het zijn ontwikkelingen die vandaag de dag voorhanden zijn. Vliegende auto's, de chiropters bestonden in 2008 ook nog niet. Ze bestaan nog steeds niet maar ze komen heel snel naar voren. Elektrische vliegtuigen hadden wij ook niet. Nu vliegen de eerste 100% elektrische vliegtuigen op Breda Airport. In welke geluidscategorie vallen die? Bijzonder allemaal. Wij hebben in ieder geval nog wat uitdagingen voor de boeg.

Ik neem u toch even mee naar 2008 want de reden waarom alle gemeenten in West-Brabant het vliegveld wilden verkopen, is dat zij met 18 aandeelhouders geen duidelijke visie en structuur konden geven. Dat is wat mij verteld werd en wat in de krant stond. Zij hebben uiteindelijk de nieuwe eigenaar een taakgerichte opdracht meegegeven kwaliteit toe te voegen aan het vliegveld, het financieel onafhankelijk te maken, met andere woorden het verlies weer financieel gezond te maken en de zakelijke markt in de omgeving te betrekken die bezig is met bedrijventerreinen. Het was voornamelijk een leisure vliegveld en men wilde daar ook een zakelijke component van maken, maar dan zonder meer te vliegen dan thans is toegestaan. En daar zit nog een stukje geluid in, want de berekening van wat toegestaan is, is een-op-een omgezet, maar heeft weer een andere invulling gekregen. Wij hadden het net al over percentages en wat er nu bekend is over helikopters. Wij proberen getrouw te blijven aan het uitgangspunt en het gedachtegoed van 2008. Dat betekent dat je een vliegveld bent dat niet mag groeien, wel winst moet maken en flink moet investeren in kwaliteit en dat je een alternatief verdienmodel moet verzinnen. En dat alternatieve verdienmodel daar bent u nu vandaag de dag. U zit op Seppe Airparc. Het is een zustervenootschap van het vliegveld om de risico's te spreiden maar valt onder dezelfde holding die het vliegveld heeft gekocht. Het zijn dus zusjes van elkaar. Met andere woorden: iedereen weet dat het vliegveld voor 1,5 miljoen euro gekocht is. Dat heeft in de krant gestaan als openbare aanbesteding. Met het idee om een stukje erbij te kopen, u weet het allemaal nog

wel aan de noordzijde om daar een stukje te herontwikkelen voor vastgoedontwikkeling. Want met een vastgoedontwikkeling konden wij meer gaan verdienen, anders dan alleen maar met vliegen. Het is dat de gemeenteraad daar toen een stokje voor heeft gestoken en dat onze plannen niet doorgingen. We hebben onze plannen moeten aanpassen naar deze zijde van het vliegveld. Dat was niet vooraf bedacht maar dat is zo gegroeid met het idee om een alternatief verdienmodel te moeten hebben om ervoor te zorgen dat het vliegveld niet geprikkeld wordt om meer te vliegen. Met andere woorden: Er moet kwaliteit komen, het moet winstgevend geraken en de zakelijke markt moet betrokken worden zonder meer te vliegen dan de ruimte die wij toen hadden van 58.000 vliegbewegingen klasse 4. Tom Poes verzin een list.

Je concurreert met de overheid in een gereguleerde markt met kleine marges en toch wil men hier in West-Brabant iets moois wegzetten. Wij hebben ervoor gekozen. Daarom hadden wij ook de winnende prijs ondanks dat wij niet de hoogste bieding hadden maar wel het beste plan, zo werd geoordeeld. En dat plan was daarbij op erfpacht een nieuwe vastgoedontwikkeling te realiseren voor mensen die ... Je kunt daarvan een analyse maken maar ik heb gekozen het verbaal te doen en u niet te vermoeien met PowerPointpresentaties en moeilijke sheets. Maar als je naar het karakter van leisure kijkt, is dat aan de noordzijde de caravanstalling. De aardappelschuren dus zoals het genoemd wordt. Daar staan vliegtuigen hutje op mutje op elkaar met nul economische activiteiten aan spin-off. Je mag blij zijn dat zij uit de cockpit een kopje koffie drinken daarna, maar vervolgens is dat het wel. Op het moment dat je natuurlijk bedrijven kunt enthousiasmeren om zich hier te vestigen, niet alleen het vliegtuig te stallen. Je moet bedrijven hebben die weinig vliegen, die veel tanken en nog meer vastgoed en diensten afnemen in plaats van een leisure karakter waarbij je dus heel veel vliegt, per landing weinig tankt en heel weinig diensten en vastgoed afneemt. Dat is wat je aan de overkant ziet. Nou dat betekent dat je dus iets bouwt voor een doelgroep die een andere uitstraling wenst. Ik denk dat wij nu in een gebouw zitten dat niet groots is, wij hebben maar twee verdiepingen, maar ik denk dat wij wel uitstralen wat wij willen. Wij zijn klein maar wij zijn modern en hoogwaardig en dat past denk ik op dit vliegveld. Natuurlijk hebben wij de nodige uitdagingen maar die zijn er om te beslechten. Nogmaals ik vertelde eerder: people, planet, profit. Het vliegveld is opgericht in 1949 door Adrie van Campenhout. Het is genationaliseerd en daarna weer geprivatiseerd en het vliegveld zal er ook blijven nadat meneer Have weer vertrekt. En wat er dan gebeurt of de provincie eigenaar is of dat er een coöperatie de boel runt met allerlei verenigingen, mijn intentie is om het vliegveld een langdurig leven te geven. Wat brengt de toekomst? Ik heb op dit moment een aantal verzoeken, wij hebben dat gedeeld met de werkgroep Helikopterbewegingen, waarbij een aantal bedrijven vanuit Lelystad Airport interesse heeft getoond. Wellicht heeft u het nieuws hierover bekeken en anders zou ik u willen adviseren naar het nieuws te kijken. Er zijn twee bedrijven die alleen al met een halve hangar meer dan alle helikoptervluchten kunnen opsouperen op het moment dat zij zich hier melden. De ene had 950 bewegingen en de andere had 4000 helikopterbewegingen. Dat soort bedrijven hebben wij nog even een halt toegeroepen. A. omdat wij het niet kunnen bieden en B. is de spin-off niet navenant. Zij huren een pand, ik heb jou die brief laten zien, de ene bouwt in de **Prins Clausstraat** (1:03:15) omdat de ANWB wil trainen en die zouden in een periode van twee maanden 1000 helikopterbewegingen realiseren. Ik zie een gezicht daarbij en ik denk dat dit niet is waar wij met het vliegveld naartoe willen. Wij willen hier juist bedrijven die veel werkgelegenheid hebben, een vliegtuig hebben en dit in de mix en met minder bewegingen. Wij hebben hier af en toe de vliegschool en die heeft meer bewegingen dan gemiddeld. Daarom hebben wij ook maar één vliegschool. Maar er zijn natuurlijk mensen aan de andere kant van het vliegveld die maar een of twee keer per jaar een paar weken het vliegtuig intensief

gebruiken. Die willen wij ook enthousiasmeren om hier bedrijfseconomische activiteiten te ontwikkelen zodat wij het vliegveld kunnen bekostigen zonder het milieu verder te belasten met vliegverkeer.

Ik heb ook nog even de statistieken. Als het goed is zijn de statistieken bij u bekend. Ik leg hier even het stapeltje van de laatste 25 jaar op tafel meneer de voorzitter. Ik loop toch even rond. Jullie mogen er samen mee doen. Wat grappig is of wellicht niet grappig is maar wat interessant is om te weten, is dat mensen zeggen dat wij er heel veel gebouwen bij gaan bouwen en dat men dan automatisch ook steeds meer zal gaan vliegen. Dat is ook de reden waarom wij denk ik door de accountant, door de prijzenekonomen, getoetst werden als winnaar. U ziet dat wij natuurlijk al twee jaren deze gebouwen hebben, maar als u kijkt naar 1999 zaten wij al boven de 60.000 vliegbewegingen nu in de bestaande situatie met de vliegtuigen die wij hebben. Inmiddels zijn er ongeveer 30 vliegtuigen bijgekomen aan zuid maar het karakter hoe men de vliegtuigen gebruikt heeft nauwelijks effect op het totale volume dat wij hebben omdat zij sporadisch vliegen. Zij vliegen 's ochtends naar Bordeaux en komen 's avonds terug. Terwijl iemand die een hobbymatige functie heeft in een uur tien landingen kan maken en dus ook weer veel belasting geeft voor de omgeving. Ja, ik zag dat er in 1969 63.000 bewegingen waren. Dus ik wil het u maar even aangeven dat dit absolute getallen zijn. Wij praten over dB's en over geluidswolken en ik probeer het ook graag duidelijk te maken in gewone getallen. Natuurlijk zijn er vliegtuigen net als die elektrische vliegtuigen en de vliegtuigen waar Breda Leisure mee vliegt die stiller zijn dan voorheen. Dus als het goed is moet er minder absolute data zijn en moet er ook fysiek minder geluid in de lucht zijn. Dus ik hoop dat u blij bent met de investeringen die wij doen als vliegveld en als bedrijven op het vliegveld. En dat enthousiasmeren wij.

Om de parachutisten bijvoorbeeld te benadrukken, die hebben een vliegtuig, dat is de 206 en de 208. Voorheen konden zij 6 passagiers meenemen nu kunnen zij er 18 meenemen. Ze groeien iets, maar eigenlijk is het aantal bewegingen daarmee gereduceerd met vliegtuigen van dezelfde geluidscategorie. U weet van vroeger nog wel hoeveel herrie, hoeveel geluid die produceren. Op dit moment is het zo dat het nieuwe vliegtuig met 18 passagiers nog steeds hetzelfde geluid produceert. Wij verdienen 10 eurocent op een liter brandstof maar men tankt veel meer. U heeft er per saldo niet zo heel veel last van hoeveel keren Shell hier de boel komt bevoorraden. Om u een idee te geven: hij heeft een gemiddelde per landing van 3 liter brandstof. Dat is heel zuinig, dat is per landing heel mooi. Maar als de politiehelikopter hier landt dan tankt die 1200 liter brandstof. Dus de ene landing versus de andere landing kan bedrijfseconomisch het nodige bewerkstelligen. Wat ik hier eigenlijk wil doen is het volgende. De directeur zit aan tafel, de directeur is zelfstandig bevoegd maar als aandeelhouder maak ik mij sterk en sta ik garant voor de visie op lange termijn. Dat doe ik samen met de nieuwe directie. En ik hoop dat u hier nu zit en het ervaart met de feiten op tafel. Ik hoop dat wij het vertrouwen van u kunnen genieten om oprecht een Airparc te ontwikkelen, een vastgoedontwikkeling zoals wij dat in 2008 ook voor ogen hadden, waarbij wij wel kwaliteit kunnen behalen, werkgelegenheid kunnen creëren zonder een bindende bandbreedte van het Luchthavenbesluit voor milieutechnisch luchthavenverkeer te hebben. Dat was mijn verhaal. Ik spiek nog heel even. Ik ben heel veel vergeten maar anders trekt u mij maar aan mijn jasje. Ik dank u voor het moment. Ik hoop dat u wat nieuws heeft gehoord of eigenlijk niets nieuws heeft gehoord en dat u het allemaal al wist. Anders heeft u het collectief mogen aanhoren en ben ik nadien nog even beschikbaar als u dat wilt. Dank u wel meneer de voorzitter.

De voorzitter: Heeft u nog vragen voor meneer Have? Ik denk dat het op zich helder is. Het kan zijn dat er vanuit de commissie toch nog vragen zijn hoe het een of ander in elkaar zit. Daar is nu gelegenheid voor. Niemand? In ieder geval bedankt voor de tournee.

#### **14. Rondvraag**

De voorzitter: Wij zijn door de agenda heen en zijn bij de rondvraag aangekomen. Ik begin bij de heer Hendriks.

De heer Hendriks: Nee, dank u wel voorzitter.

De heer Timmerman: Ik heb de vragen opgeschreven. Ik heb nog een vraag voor de heer Hendriks. Recent is in Seppe een parachute terechtgekomen. Er waren wat klachten en vragen over, ook bij de dorpsraad. Zo'n ding komt ongewild naar beneden, dat gebeurt gewoon omdat het ding afgeworpen wordt. Dat snap ik ook maar is er een meldingsplicht als zo'n ding naar beneden komt? En wordt daar nog iets mee gedaan voor de wetgeving?

De voorzitter: Voor de parachutist?

De heer Timmerman: Ja. Zo'n parachute wordt afgeworpen. Die valt dan hard naar beneden. Ik heb zelf ook zo'n ding naar beneden zien komen en dat komt best hard neer. Dat ding is in het dorp neergekomen en blijkbaar bijna op iemand. Dus de vraag was: Is het verplicht als er iets, een object, uit de lucht valt?

De voorzitter: Is dat een vraag aan de gebruikers?

De heer Timmerman: Ja, aan de gebruikers.

De heer Hendriks: Ja natuurlijk.

De heer Timmerman: Misschien kan dat meegenomen worden. Is dat wetgeving? Moet dat gemeld worden? En zo ja, waar moet het dan gemeld worden?

De voorzitter: Zou daar ...

De heer Jacobs: Ik kan daar wel op antwoorden. Bij het vliegveld is dat niet bekend uiteraard. Maar als het wel bekend is dan wordt er via de club wel gecheckt wat ermee gedaan is. Ik denk in dit geval dat die vraag heel goed doorgespeeld kan worden naar het volgende overleg. Dan kunnen wij informeren bij de para's hoe zij dat intern geregeld hebben. Zij hebben het geregeld, dat weet ik. Op welke manier weet ik niet maar ik zal het navragen. Het wordt vastgelegd, de gevolgen worden behandeld en wie het afgewerkt heeft wordt genoteerd. Dat weet ik.

De heer Timmerman: Dan hoort het denk ik thuis in het voorvaloverzicht.

De heer Jacobs: Dit is de verantwoordelijkheid van de para's zelf.

De heer Timmerman: Ja dat snap ik maar ...

De voorzitter: Maar dit zijn de voorvallen op het vliegveld zelf.

De heer Jacobs: Ja, het zijn de voorvallen die op het vliegveld plaatsvinden.

De heer Timmerman: Ja dat weet ik maar ...

De heer Jacobs: Maar dit zijn de voorvallen op het vliegveld.

De heer Timmerman: Maar dit gebeurt, althans in Rotterdam is dit gebeurd.

De heer Hendriks: Nee, dit gebeurt bijna in het circuit.

De heer Jacobs: Nee, dit valt buiten het circuit.

De heer Timmerman: Ja, nou ja.

De heer Jacobs: Dat is de verantwoordelijkheid voor de club, voor de para's zeg maar. Die moeten dat verder afwerken.

De heer Timmerman: Dat snap ik, maar ik wil het koppelen aan de vliegveiligheid.

De heer Jacobs: Nou, ik wil het gerust vermelden. Dat is geen punt. Alleen moet ik het wel weten.

De heer Timmerman: Prima.

De voorzitter: Daar komt nog een nadere reactie op.

De heer Jacobs: Dat geef ik gewoon door.

De voorzitter: Meneer Timmerman had nog een vraagje?

De heer Timmerman: Ja. Ik zou toch wel graag willen dat wij enige haast zetten achter het onderzoek. Temeer omdat, zoals meneer Dujardin ook zegt, er gemeenteraadsverkiezingen aankomen. Dan hebben wij dadelijk meer van dit soort zaken binnen ons werkgroepje en dat zou erg jammer zijn. Dus ik zou graag willen dat het voor de termijn afgerond is.

De heer Dujardin: Daar kunnen wij misschien wel een antwoord op geven namens de heer Wierikx omdat wij als drie bestuurders regelmatig met elkaar contact hebben en ook even over dit onderzoek hebben gesproken. Het is de intentie van de heer Wierikx, zeker van de drie bestuurders, om dit voor de verkiezingen afgerond te hebben.

De voorzitter: Ik speelde even met de gedachte of ik met de heer Wierikx zou bellen over deze opmerking maar jullie nemen het onderling al mee.

De heer Dujardin: Ik neem het zelf mee als ik weer contact met hem heb. Ik weet dat wij het nog niet zo lang geleden hebben gehad over de stand van zaken. Wij hebben toen gezegd dat het goed zou zijn dit punt gewoon af te handelen. Anders gaat er iets overslepen en wij zijn alle drie politieke bestuurders dus wij weten niet of wij terugkomen. Dat is altijd nog maar de vraag.

De voorzitter: Dat waren uw vragen. Mevrouw Dams?

Mevrouw Dams: Nee.

De heer Dujardin: Nee.

De voorzitter: De secretaris nog?

De heer Broeren: Nee.

De voorzitter: Oké, dan dank ik iedereen voor de inzet, betrokkenheid en aandacht en zien wij elkaar in het voorjaar van 2018 weer als er niets bijzonder is (17.15 uur).

De heer ?: (1.13.39) Dan lijkt het mij het verstandig dat te plannen voor de gemeenteraadsverkiezingen zodat wij er nog met de drie oude bestuurders in ieder geval over kunnen praten.

De voorzitter: Dan wordt het voor 18 maart 2018. Oké, dank iedereen.