



Secretariaat  
Provincie Noord-Brabant  
Postbus 90151  
5200 MC Den Bosch

Datum overleg: 24 maart 2021  
Tijdstip: 16:00-18:00 uur  
Locatie: digitaal overleg Microsoft Teams

## Besprekingsverslag CROSE – Breda International Airport

### Aanwezig

<i>naam</i>	<i>functie</i>	<i>namens</i>
mevrouw Joyce Willems-Kardol	voorzitter	onafhankelijk
de heer Jan Doggen	lid	vertegenwoordiger omwonenden Roosendaal
de heer Peter Timmerman	lid	vertegenwoordiger omwonenden Rucphen
de heer Kees van Aert	lid	wethouder gemeente Etten-Leur
de heer René Lazeroms	lid	wethouder gemeente Rucphen
de heer Jan Voeten	lid	exploitant Breda International Airport (BIA)
de heer Herman Hendriks	lid	vertegenwoordiger gebruikersvereniging BIA
mevrouw Ans Harthoorn	secretaris	onafhankelijk
mevrouw Mattie Dams	lid	vertegenwoordiger omwonenden Halderberge
de heer Hans Wierikx	lid	wethouder gemeente Halderberge
de heer Jan-Willem Reiling	gast	Provincie Noord-Brabant
de heer Frank van Ierssel	gast	chefvlieger van de ENPC

### Afwezig

de heer Koen van Polanen	lid	vertegenwoordiger omwonenden Etten-Leur
mevrouw Femke Dingemans	agendalid	BMF

### 1. Opening

De voorzitter heet allen welkom bij deze extra vergadering. Zij zegt dat iedereen het woord krijgt als een handje zichtbaar is. Dat is voor de notulist belangrijk zodat zij weet wie er heeft gesproken. Zoals men ziet is de heer Reiling ook aanwezig namens de provincie. Hij sluit het eerste deel van de vergadering aan voor de beantwoording van de technische vragen en andere vragen die nog niet beantwoord zijn. Daarna zal hij de vergadering verlaten zodat de commissie kan kijken naar het advies dat geformuleerd zal worden.

### 2. Aanpassing luchthavenbesluit en vervolgtraject

De voorzitter komt dan bij het punt van het luchthavenbesluit punt 1 de technische vragen. De ingediende technische vragen zijn beantwoord. De actiepunten moeten nog beantwoord worden. Daarna wil men zoals aangegeven in de vorige vergadering gezamenlijk reflecteren op het advies dat door CROSE in 2019 is uitgebracht. Voor besprekingsstuk 2 is door mevrouw Dams een aantal foto's doorgestuurd waarop de heer Voeten een reactie heeft gegeven met een pdf-bestand voor de positie van de oude versus de nieuwe baan. De heer Van Polanen is afwezig maar hij heeft als inbreng ingebracht dat hij het helikoptergeluid nog graag ter sprake wil brengen. Dat is het tot zover. De voorzitter draait het om. De technische vragen zijn beantwoord door de heer Reiling. Is het gedeelte dat beantwoord is voor iedereen duidelijk? Heeft iemand daarop aanvullende vragen? Zij ziet een

hand omhoog van de heer Timmerman. Zij geeft hem het woord.

De heer Timmerman dankt voor de beantwoording van de vragen door de heer Reiling. Hij heeft nog een aantal vragen daarover en opmerkingen daarbij. Hij wil deze puntsgewijs en stapsgewijs doornemen. Vraag 1 gaat over de luchtzijdige handhaving. Hij snapt dat de provincie geen bevoegd gezag is maar als men uit de stukken niet kan zien dat de vlieghoogte significant kan leiden tot een geluidsbelasting op de grond dan vindt hij dat men ook afspraken moet kunnen maken hoe de luchtzijdige handhaving wel kan plaatsvinden. In het verleden is hierover ook al eens gesproken. Op een of andere manier kan de provincie heel slecht afspraken maken met I&W of met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Toch wil hij vragen of dat toch mogelijk is. Het geeft de omwonenden het gevoel dat als er een handhavende instantie is zij daar terecht kunnen. En ook dat zij daarmee een soort bescherming hebben.

De voorzitter zegt dat de vraag duidelijk is. De heer Timmerman wil van de heer Reiling weten of men afspraken te maken over de vlieghoogtes met de provincie.

De heer Timmerman zegt dat dit niet direct met de provincie moet maar het ministerie dat daarover gaat.

De heer Reiling zegt dat hij met alle provincies een evaluatie is gestart naar de gehele regelgeving rondom burgerluchthavens waarbij dit punt heel duidelijk aan de orde moet komen. Dus hoe de verantwoordelijkheidsverdeling is en ook hoe de handhaving is. Het is een probleem dat bij meerdere luchthavens speelt. Men heeft daarover verschillende keren gesprekken gehad met I&W vanuit de gezamenlijke provincies. Dat punt wordt niet opgepakt zoals men dat bij vraagstelling wil. Hij heeft nu afgesproken een evaluatie op te zetten. Dat is inmiddels opgestart. Met de uitkomst van die evaluatie maakt men een actiepuntenlijst op met I&W om tot verbetering te komen. Het is allemaal procesmatig en formeel. Men is ermee aan de slag maar men kan geen ijzer met handen breken. Maar weet dat het in ieder geval een punt is dat zeker hun aandacht heeft. Men probeert het ook echt te verbeteren. Hij herkent het erg en hij zou er graag meer aan doen dan alleen deze toezegging. Het enige wat men kan doen is zoveel mogelijk bij I&W aan de bel trekken om het te verbeteren.

De voorzitter vraagt de heer Reiling naar het tijdsplan daarvoor.

De heer Reiling denkt dat de evaluatie tot augustus loopt. Hij kan de stand van zaken omtrent de evaluatie delen via de secretaris.

De voorzitter denkt dat dit in ieder geval gewenst zou zijn. Zij dankt de heer Reiling hiervoor. Zij geeft de heer Timmerman weer het woord.

De heer Timmerman stelt voor dit als terugkerend agendapunt op te nemen zodat men de vinger aan de pols kan houden of dit proces gaat plaatsvinden en uiteindelijk de bescherming die de omgeving zou moeten hebben daarmee tot stand komt.

De voorzitter begrijpt zijn punt maar dat is geen vraag die aan de heer Reiling vanuit de provincie gericht moet worden maar dat het een vraag aan CROSE is of de commissie dit tot een standaard agendapunt wil maken en daarvoor de provincie uit te nodigen een update te geven. Zij denkt dat dit een vraag is die aan het einde gesteld moet worden. De heer Timmerman is tevens lid van de agendacommissie. Zij vraagt hem dit punt even te onthouden.

Het is wel een goed punt. Zij vraagt of de heer Timmerman nog meer technische vragen over de beantwoording heeft. Dat is het geval. Zij geeft hem het woord.

De heer Timmerman zegt dat vraag 2 over handhaving gaat. De handhaving in de beantwoording waarop gedoeld wordt door de heer Reiling betreft volgens hem een ander deel van de handhaving. De vraag betreft het feit dat er meer geluidsdruk is voor bewoners en bedrijven als er 8 dB bijkomt in het handhavingspunt aldaar. Dan zitten er uiteindelijk waardes op de gevels die dicht tegen de 5 dB aankomen. In het verleden is bij deze vraag gesproken over sanering van bestemmingen. Bij Schiphol is dat volgens hem al aan de orde geweest. Dus kortom verdwijnen de functies buiten het luchthaventerrein als de verruiming van dit geluid gaat plaatsvinden? Dat is eigenlijk vraag 1. De tweede vraag is ...

De voorzitter interrumpeert en stelt voor het per vraag aan de heer Reiling aan te geven. Dat maakt het net iets overzichtelijker.

De heer Timmerman is het hiermee eens.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Reiling.

De heer Reiling zegt dat op een tweetal handhavingspunten het geluid hoger wordt maar dat de geluidszone in het algemeen lager is geworden. Dus is er geen sprake van het uitgangspunt. Hij had zijn vraag niet op deze manier begrepen, anders had hij daarop al een slag geprobeerd te maken. Wat hij wel kan doen is het NLR vragen in kaart te brengen of er specifieke locaties zijn die nu aan de grenswaarden zouden kunnen komen waardoor aanvullende maatregelen nodig zijn. Hij pakt dit onderdeel graag op.

De heer Timmerman vindt dat een prima plan want als er 8 dB in het handhavingspunt, dat volgens hem 100 meter van de Pastoor van Breugelstraat ligt, bijkomt dan moeten de huizen in die buurt meer belasting krijgen. Het lijkt hem verstandig daar inzicht in te krijgen.

De voorzitter dankt de heer Timmerman. Zij vraagt wanneer de heer Reiling dit inzicht verwacht te hebben. Zij vraagt of dit nog op korte termijn meegestuurd kan worden.

De heer Reiling antwoordt ontkennend. Hij verwacht dat niet op korte termijn. Hij kan het wel toezeggen maar hij kan het niet zelf berekenen. Daarvoor heeft hij de hulp van het NLR nodig. Het dubbele daarvan, dat geldt voor het hele stuk van de discussie van het aangepaste luchthavenbesluit, is dat er niets aan de geluidsbelasting verandert door dit besluit te nemen. Wat heeft men gedaan? Men heeft in kaart gebracht hoe de helikopters zich in de praktijk bewegen. Dan blijkt dat het geluid op een tweetal handhavingspunten veel hoger te zijn dan wat men tot nu toe modelmatig had aangenomen. Hij vindt het een terecht punt hier dieper op in te gaan. Wat dat betreft loopt dit proces enigszins los van het luchthavenbesluit. Men kan het luchthavenbesluit opschorten maar in de praktijk is de geluidsbelasting van de helikopters daar nu al zo. Het is niet zo dat dit verandert door het nieuwe luchthavenbesluit. Nu men dit in kaart gebracht heeft moet men kijken of er inderdaad een aantal locaties zijn waar aanvullende maatregelen nodig zijn. Dat is het ene punt. Dat hoeft geen belemmering te zijn dat men aan de andere kant doorgaat met het luchthavenbesluit omdat deze situatie niet ontstaat door het luchthavenbesluit maar dat men het alleen inzichtelijk heeft gekregen door het luchthavenbesluit.

De voorzitter zegt dat mevrouw Dams een aanvullende vraag heeft. Zij geeft haar het woord.

Mevrouw Dams heeft een vraag over de belasting. Zij woont aan de kop van het vliegveld dus zij heeft die belasting. Er wordt nu al volgens het nieuwe luchthavenbesluit gevlogen. Het was vanaf november al anders. Het is nog niet ingegaan maar zij heeft nu al meer overlast. Zij heeft alle omwonenden gesproken en gevraagd of men meer last van het vliegveld heeft. Allen op één na hebben bevestigend gereageerd. Één omwonende vond het wel meevallen. Deze mensen ervaren allemaal meer last omdat er anders opgestegen wordt. Het is eind november begin december begonnen. Daarvoor hadden zij bijna geen last maar nu is het heel anders geworden. Zij zijn anders gaan vliegen.

De heer Reiling zegt dat zij voor dit punt bij de luchthaven moet zijn.

Mevrouw Dams interrumpeert en zegt dat het ook in het besluit staat. Haars inziens wordt het geluid veroorzaakt door de procedure van de take-off. Er wordt anders gevlogen en daardoor heeft men meer last. Dat is nu al aan de gang maar in het luchthavenbesluit moet er nog een besluit over genomen worden. Dat vindt zij heel apart.

De voorzitter interrumpeert en geeft het woord aan de heer Reiling.

De heer Reiling doet een schot voor de boeg. De heer Voeten mag hem aanvullen om het precies te maken. De veranderde take-off gebeurt al langere tijd volgens de procedure. Men wil die nu definitief maken. Het is dus niet zo dat dit nu iets nieuws wordt en dat het nog niet gebeurde. Hij vraagt de heer Voeten of hij dat zo goed zegt.

De heer Voeten dankt voor het woord. Hij kan zijn digitale handje even niet vinden. Hij probeert de geschiedenis te schetsen. Toen hij in november 2017 aantrad als directeur-havenmeester was er een bestaande procedure die aangaf dat men na take-off richting 240 moest sturen dus naar links moest opsturen om in feite de huizen in het verlengde van de baan te vermijden. Hij werd toen aangesproken door één van de burens die aan de Rijksweg Zuid woont, dus aan de andere kant van de snelweg. Die zeiden het leuk te vinden maar doordat er ...

Mevrouw Dams onderbreekt meneer Voeten. Zij is daar ook geweest. Daar woont haar broer. Dat heeft zij in de vorige vergadering ook aangeven. Hij heeft nu meer last.

De heer Voeten heeft haar broer vorige week gemaïld. Hij heeft uitgelegd wat er aan de hand is. In feite is het niet meer dan een toezegging die hij hem drie jaar geleden heeft gedaan. Als hij zijn verhaal mag afmaken kan hij een voorbeeld geven. Wat er gebeurt is het volgende: bijvoorbeeld als het een beetje waait zijn de vliegtuigen snel los en gaan ze opsturen. Wat gebeurt er dan? Dan gaan ze over of soms achter de huizen van de directe burens langs die aan de zuidkant en de zuidwestkant van het veld wonen. Inclusief het huis van haar broer. Hij zei dat hij de ramen vanwege de snelweg aan die kant potdicht heeft en hij de tuindeuren achter open heeft. De vliegtuigen komen dan achter langs. De heer Voeten heeft hem beloofd dat hij daar iets aan ging doen want hij vond dat ook onzin. Hij heeft de procedure tijdelijk veranderd door hetzelfde op te sturen, niet meer op het moment dat men los is maar aan het einde van de baan. Daarmee schiet men dat groene gat tussen de zuidwestelijke burens en de huizen in het verlengde van de baan in. Bij de snelweg gaat men weer naar rechts sturen om boven de snelweg uit te klimmen. Dat is de gewijzigde procedure. Daarmee spaart men de kool en de geit oftewel men probeert maximaal rekening te houden met alle burens.

Mevrouw Dams reageert.

De voorzitter interrumpeert en zegt dat men via de voorzitter praat. Haar taak als voorzitter is ervoor te zorgen dat de commissie vandaag een advies gaat uitbrengen op het luchthavenbesluit. Men is nu al 20 minuten verder en er rest nog maar 1 uur en 40 minuten. Als men op deze manier doorgaat dat zit men er om 18.00 uur nog en heeft men nog steeds geen advies uitgebracht. Zij begrijpt dat bepaalde persoonlijke situaties heel vervelend kunnen zijn maar zij denkt niet dat dit het moment is die ter discussie te stellen. Dit moment is bedoeld om technische vragen aan de provincie te stellen over het luchthavenbesluit. Daarna kan men met elkaar het gesprek aangaan. Maar dit is nu bedoeld voor technische vragen aan de provincie.

Mevrouw Dams zegt dat het dan bij het tweede agendapunt verder gaat. Haar broer woont aan de overzijde van de A58. Daar hoeven die vliegtuigen dus niet te komen.

De voorzitter zegt nogmaals dat men via de voorzitter praat. Men kan niet in het CROSE-advies zetten dat haar broer op een bepaalde locatie ...

Mevrouw Dams interrumpeert en zegt dat zij die zinsnede eruit wil hebben. De zinsnede na take-off wil zij eruit hebben. Dat willen alle omwonenden op één na. Die had er niet zoveel last van. De heer Voeten weet best wie dat is. Daar is zij vanochtend ook geweest. Die heeft er verder weinig last van.

De voorzitter zegt dat als het advies van de omwonenden van Halderberge duidelijk is, wellicht dat dit door CROSE ondersteund wordt, een bepaalde zinsnede uit het luchthavenbesluit te halen dan neemt men dat in het advies op. Dat kan anoniem zijn. Als dat alleen vanuit Halderberge is komt dat ook in het advies. Men kan dat gewoon opnemen. Of de provincie daar iets mee doet of niet kan de heer Reiling nu niet zeggen. Zij denkt niet dat men daarop een overeenstemming zal krijgen maar dat mag ook.

Mevrouw Dams stemt hiermee in.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Reiling.

De heer Reiling zegt dat zijn beeld is dat er nu meer overlast wordt ervaren. De aangepaste procedure loopt volgens hem al langer. Men ziet nu door het luchthavenbesluit dat dit speelt. Als nu blijkt dat een aangepaste procedure voor veel meer overlast zorgt dat is dat een onderdeel dat men in het advies kan opnemen omdat de provincie in de veronderstelling is dat het juist voor minder overlast zorgt en daarom op deze manier gestandaardiseerd wordt.

De voorzitter vindt het heel helder. Zij vraagt of er nog meer technische vragen zijn. Zij geeft het woord aan de heer Timmerman.

De heer Timmerman noemt vraag 3. Hij heeft daar de volgende opmerking over. Er is gesproken over een vertraging. Wat is de haast bij het nemen van een besluit? Een besluit dient naar zijn mening zorgvuldig te worden genomen. Dan kan haast nooit de juiste raadgever zijn. Hij vindt dat onderliggende stukken beschikbaar moeten zijn en een juridische basis moeten zijn voor een besluit. Dan kan en mag een besluit genomen worden. Het blijft in zijn ogen wonderbaarlijk dat de provincie dit besluit ter inzage legt en in procedure brengt terwijl juridisch het besluit niet verankerd is. Hij zegt dat een procedure zo niet mag verlopen. Hij denkt niet dat men dat moet doen.

De voorzitter geeft de heer Reiling het woord.

De heer Reiling zegt dat de aangepaste vliegprofielen van de helikopters deel uitmaken van het onderzoek van de NLR dat de bijlage is bij de ter inzagelegging. Die vliegprofielen heeft de provincie aangeleverd aan het I&W. Die worden vervolgens in de appendices aangepast. Dat laatste, de aanpassing in de appendices, is nog niet afgehandeld maar dat betekent niet dat daarmee de gegevens ontbreken want die staan in het onderzoek zelf.

De voorzitter geeft de heer Timmerman gelegenheid te antwoorden,.

De heer Timmerman is het hier niet mee eens. Op het moment dat men een besluit neemt waarbij er appendices zijn die niet integraal onderdeel uitmaken van de regeling voor de luchtvaart kunnen mensen nergens van op aan, kan men nergens recht op doen gelden omdat er gerekend wordt met oude rekengegevens. En dat is niet juist.

De voorzitter begrijpt dit punt. Ook over dit punt hoeft de commissie geen overeenstemming te bereiken met de heer Reiling. Als hij namens de omwonenden van mening is dat dit punt een onderdeel zou moeten zijn van het CROSE-advies dan gaat men straks bespreken of de commissie daar unaniem voorstander van is of dat dit een individueel punt wordt dat meegenomen wordt in het advies. Is hij het daarmee eens?

De heer Timmerman is het hiermee eens. Hij hoopt dat hij de leden kan overtuigen dat men een rechtmatig besluit moet nemen.

De voorzitter vraagt of de heer Reiling hierop nog iets wil zeggen.

De heer Reiling wil als toevoeging aangeven dat men niet rekent met oude appendices maar dat men rekent met nieuwe gegevens die nog niet in de appendices zijn doorgevoerd. Men kan het besluit niet nemen op het moment dat de berekening zoals zij die hebben gedaan in de appendices worden doorgevoerd. Zou dat niet één op één worden overgenomen dan zou men op basis van verkeerde berekeningen het luchthavenbesluit opstellen. Dat is hij met de heer Timmerman eens. Hij gaat ervan uit dat ze één op één worden overgenomen in de appendices. Wat dat betreft staan alle seinen op groen. Dan zijn de berekeningen uiteindelijk hetzelfde als wat er dadelijk in de appendices staat en met die appendices wordt de handhaving gedaan. Niet om nogmaals in discussie te gaan maar dat is de reden dat de provincie denkt het toch parallel te kunnen laten lopen.

De voorzitter vraagt wanneer dat wordt toegevoegd. Kan hij daarover iets zeggen?

De heer Reiling zegt dat dit in het voorjaar zou zijn maar ook daarbij is men afhankelijk van I&W.

De voorzitter vraagt of er nog meer vragen zijn. De heer Timmerman krijgt het woord.

De heer Timmerman geeft vraag 4 aan. Er wordt gesproken over daadwerkelijke vluchtgegevens. Hij denkt dat vluchtgegevens dienen aan te sluiten conform het voorgeschreven beleid. Dat staat in de AIP. Dat schrijft de provincie overigens zelf ook. In de AIP staat 700 voet. Dat geldt naar zijn mening voor alle verkeer dus ook voor de geluidslastberekening. Men zal daarmee dan rekening moeten houden. Hij heeft niet het gevoel dat dit gebeurt in de huidige berekeningen en overigens ook niet in het vorige, het huidige luchthavenbesluit. Hij denkt dat er meer geluidsbelasting is dan dat men nu presenteert. Hij zou toch graag zien waar men de vliegprofielen kan terugvinden en dat er op 700 voet gevlogen wordt.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Reiling.

De heer Reiling neemt dit laatste punt op met de NLR of men daarop nog iets aanvullend kan doen. Men heeft geprobeerd het beter aan te sluiten op de praktijk. Men heeft dat gedaan op basis van werkelijke vluchtgegevens. Men heeft daarin een middeling gepakt. Dan blijkt dit de manier te zijn waarop gemiddeld het meest gevlogen wordt, om het zo te zeggen.

De voorzitter ziet ook de hand van de heer Voeten. Hij was iets eerder dan de heer Timmerman. Zij geeft het woord aan de heer Voeten. De microfoon staat niet aan.

De heer Voeten vraagt of men niet kan liplezen. De voorgeschreven hoogte is 700 voet. Hij wil benadrukken dat de gegevens zoals die in de briefings worden meegenomen gebaseerd zijn op een model. En 700 voet is de basis voor de circuithoogte. Hij weet dat de luchtvaartpolitie van tijd tot tijd controleert met hoogtemetingen. Zij vertellen hem ook niet wanneer dat gebeurt. Daarop wordt van tijd tot tijd gehandhaafd. Meer kan hij daaraan niet toevoegen. Het gebeurt gewoon. Mocht het zijn dat er overlast ontstaat door dat soort dingen dan is hij het loket om daarover te praten en te kijken wat men dan daaraan kan doen.

De voorzitter vraagt de heer Timmerman of zijn vraag op dit punt voldoende beantwoord is.

De Timmerman hoorde zojuist de toezegging van de heer Reiling dat er nog aanvullende gegevens komen. Hij gaat er hem met name om of er wel of niet gerekend wordt met 700 voet. Hij vindt het heel essentieel dit te weten want dat is hetgeen dat conform de AIP moet gebeuren. Daarmee moet men rekenen. En als men daarmee rekent dan komt er een geluidsbelasting. Hij heeft niet het gevoel dat dat gebeurt.

De voorzitter vindt het een helder antwoord. Zij vraagt de heer Reiling of men wel of niet rekent met de 700 voet. Die vraag kan hij uitzoeken. Kan hij dat op korte termijn aan de commissie terugkoppelen zodat men die nog onderdeel kan laten zijn van het advies? De heer Reiling knikt bevestigend. De voorzitter dankt daarvoor. De voorzitter neemt aan dat de heer Timmerman ook een aanvullende vraag heeft op punt 5.

De heer Timmerman reageert bevestigend. Vraag 5. Het blijft een wonderbaarlijk verhaal. Men heeft destijds vastgesteld dat er een duidelijke berekening nodig was. Nu wordt er gesuggereerd dat dit met de introductie van de Lden niet meer noodzakelijk is. Hij kan nergens teruglezen in welke beleidsstukken staat dat het volgens de Lden niet noodzakelijk zou zijn geweest. Als dat toen ook niet noodzakelijk was had men het toen ook niet hoeven gebruiken. Toen is er met man en macht geprobeerd 900 helikopters van categorie 14 op het luchthaventerrein te proppen binnen een 35 kE-zone. Als men dat toen met een bepaalde methode zo berekend heeft dan moet men dat nu met diezelfde methode of met een andere methode berekenen om te kijken waar de K1-zone ligt. Dat is ...

De voorzitter vraagt wat de concrete vraag voor de heer Reiling is.

De heer Timmerman vraagt naar de KE-berekening en die klopt blijkbaar niet.

De voorzitter zegt dat dit een verschil van mening is. Dat is geen technische vraag.

De heer Reiling heeft een tegenvraag. Hij heeft het hierover uitgebreid met anderen gehad. Vanwaar de behoefte aan die 35 KE-berekening?

De voorzitter geeft het woord aan de heer Timmerman.

De heer Timmerman vindt het heel jammer dat de NLR dat niet meer weet. De NLR heeft namelijk het nieuwe proces vanaf 2014 met CROSE begeleid. Zij hebben deze berekening uiteindelijk gedaan om aan te tonen dat de 940 zware helikopters op het luchthaventerrein konden liggen. Hij vindt dat men het dan nog maar eens moet berekenen met de nieuwe methode.

De heer Reiling zegt dat het nog steeds berekend kan worden. De juridische consequentie die daaraan destijds verbonden was is nu niet meer van toepassing omdat men nu rekent met een Lden-systematiek.

De heer Timmerman wil de heer Reiling iets duidelijk maken. Men had vroeger geen KE-zone. Men had een BKL-zone maar men heeft wel de KE-zone berekend van 940 helikopters. Dat is knap hé?

De voorzitter zegt dat dit nog steeds een technische vragenronde is en men alleen via de voorzitter spreekt. Zij hoort de heer Timmerman zeggen dat de 35KE-berekeningsuitvoering gewenst is. Dat is zijn mening en zij vraagt die straks te onthouden. Dan gaat men door met de vervolgvraag 6 van de heer Timmerman.

De heer Timmerman zegt dat het vraag 7 is. Er wordt gesproken over een uitspraak van de Raad van State. Hij haakt aan bij datgene waarover men al lang aan het bakkeleien is. Door het antwoord van de provincie wordt gesuggereerd dat de Raad van State daarover een uitspraak heeft gedaan. De Raad van State heeft in die casus geen uitspraak gedaan over de rechtmatigheid van het luchthavenbesluit. De Raad van State zegt dat inhoudelijk niet te toetsen. Dus de stelling dat de Raad van State een rechtmatig luchthavenbesluit heeft getoetst is niet juist. Daarmee is het antwoord van de provincie niet juist.

De voorzitter wil weten of hij ook een vraag heeft want zij hoort een stelling.

De heer Timmerman reageert bevestigend. Hij wil de beantwoording op de helikopters die men in een juiste berekening wil zien, zoals men eerder al had vastgesteld als CRO, terugzien in het luchthavenbesluit.

De voorzitter vraagt of de heer Reiling kan uitleggen wat er uit het eerdere advies van CROSE in 2019 al dan niet is meegenomen. Dat is een mooi bruggetje naar het eerdere advies. Dat ging onder meer ook over de 900 helikopters.

De heer Reiling zegt dat de vraag is of het luchthavenbesluit een goede vertaling is van de omzettingsregeling. Het klopt dat de Raad van State daarbij niet specifiek heeft gezegd dat de 900 helikopters in de zwaarste categorie een juiste omzetting zou zijn. Maar de Raad van State heeft wel geoordeeld dat het hele omzettingsbesluit op een goede manier is gedaan. Dit zonder daarover een inhoudelijk oordeel te geven. Dat betekende dat dit punt bleef staan. Het beleid van de provincie is nog steeds dat de geluidsruimte die de luchthaven heeft ongewijzigd blijft. Dat geldt niet alleen voor Seppe maar hetzelfde geldt ook voor Budel. Dat is de Luchtvaartnota. Die twee zaken tezamen zijn reden dat men dat niet verder wilde inperken. Dat is uiteindelijk een overweging waar men het mee eens kan zijn of niet. Hij begrijpt heel goed dat de heer Timmerman het daarmee niet eens is maar dat is de achterliggende overweging.

De voorzitter heeft een vraag aan de heer Reiling. De commissie heeft namens CROSE eerder een



advies uitgebracht en daarop is de oplegnota gebaseerd die door de secretaris is toegestuurd. Daarin werd ook gerefereerd aan de provinciale beleidsnota Luchtvaart. Die is uit 2010. Is die nog valide?

De heer Reiling antwoordt bevestigend. Die nota is nog steeds geldig.

De voorzitter zegt dat er ook wordt verwezen naar een uitspraak van de Raad van State. Zij heeft het besluit van de Raad van State gelezen. Zij kon de uitspraak die in de oplegnotitie werd gedaan niet terugvinden. Het kan zijn dat zij niet goed heeft gelezen maar zij vraagt zich dat wel af want het gaat over de 900 aantallen. Kan hij toelichten hoe dit in relatie staat tot het eerder uitgebrachte CROSE-advies? In het CROSE-advies stond met name de verwijzing naar het NLR-rapport. In dat NLR-rapport stonden inderdaad de aantallen en daarop is de reactie van de provincie dat de Raad van State heeft geoordeeld.

De heer Reiling zegt dat het niet alleen gaat over dat punt maar ook over het andere punt. Het gaat over de twee punten samen. Aan de ene kant heeft men in het provinciaal beleid gezegd de geluidsruimte niet in te perken. De Raad van State heeft gezegd dat het omzettingsbesluit op een goede manier is vertaald naar het luchthavenbesluit. Dat samen geeft de provincie geen aanleiding op dit moment iets te doen aan de 900 helikopters in de zwaarste categorie.

De voorzitter wil weten of iemand anders nog vragen heeft. Zij geeft het woord weer aan de heer Timmerman.

De heer Timmerman vraagt zich af of men nu met de tweede notitie bezig is en dus met de vraag die is weggelegd bij CROSE of dat men nog iets wil doen met het beleidsstuk dat men indertijd aan de Raad van State heeft aangeboden. Hij heeft niet het idee dat mensen begrijpen waar zij mee bezig zijn.

De voorzitter zegt dat men de technische vragen heeft gehad. Die zijn beantwoord en zojuist aanvullend doorlopen. Zij probeerde een bruggetje te maken naar het eerdere advies van CROSE in 2019. Daarover had zij een aantal vragen. Voor het geval dat het niet duidelijk is behandeld men nu het advies dat CROSE eerder heeft uitgebracht aan de provincie met de vraag wat wel maar voornamelijk ook wat niet van dat advies is meegenomen en met welke reden. Daarop heeft zij de vraag gesteld over de uitspraak van de Raad van State. Daaraan wordt gerefereerd maar zij kon die uitspraak in het document van de Raad van State niet vinden. De beleidsnota is nog valide, dat heeft de heer Reiling zojuist gezegd. Wat zij een bijzonderheid vindt, dat is misschien haar gebrek aan expertise op dit onderwerp en omdat zij niet heeft meegeschreven aan het eerdere advies, is dat er een uitspraak van de Raad van State instaat die dan weer niet wordt uitgevoerd. Dat ging over de beperking. Voor haar is het nog onduidelijk welke punten uit het CROSE-advies van 2019 niet zijn meegenomen in het luchtvaartbesluit. Als dat voor de anderen wel duidelijk is, is dat prima. Maar nu is er gelegenheid hierover vragen te stellen aan de heer Reiling. Zij geeft het woord aan de heer Timmerman.

De heer Timmerman denkt dat het zo is dat in het advies de vraag is weggelegd de zwaarste categorie helikopters te vervangen door een lichtere klasse. Die vraag is weggelegd maar niet meegenomen. Datgene wat daarin gevraagd wordt, gebeurt gewoon niet. Hij denkt dat de burgervertegenwoordiger van Etten-Leur ook deze vraag nog ter beantwoording had. Hierover heeft de heer Wierikx in de vorige vergadering ook iets gezegd. Er zijn volgens hem wel degelijk een aantal mensen die daar iets van vinden. Hij heeft nog steeds het idee dat men om de hete brei heen draait, geen conclusie trekt en geen stappen onderneemt.

De voorzitter vraagt of de heer Reiling op dit punt kan reflecteren of dat men kort langs de CROSE-notitie van toen kan lopen? Zodat hij hen daarin meeneemt.

De heer Reiling zegt dat het punt van de heer Timmerman terecht is. Het is ook een punt van discussie dat er een aantal partijen in CROSE zijn die vinden dat het moet worden aangepast. Maar de provincie heeft ervoor gekozen dat niet te doen. Hij kan daarop nog veel toelichting geven maar dit zijn de overwegingen daarbij geweest. CROSE kan het daarmee eens zijn of niet. CROSE kan het terug laten komen in het advies. Hij snapt dat mensen het daarmee niet eens zijn, dat daar redenen voor zijn en dat die mensen teleurgesteld zijn, maar hij kan het op dit moment niet anders maken. Op deze manier heeft Gedeputeerde Staten het beleid ingestoken. Hij stelt voor het vooral mee te nemen in het advies op dit onderwerp.

De voorzitter begrijpt het punt Timmerman want in de oplegnotitie wordt aangegeven dat geen onderscheid gemaakt wordt in typen naar aanleiding van het advies van de Raad van State. Als men dan het advies van de Raad van State leest ziet zij die aanbeveling niet terugkomen. Waarom is het type dan niet meegenomen?

De heer Reiling zegt dat uit het advies van de Raad van State blijkt dat men stelt dat het omzettingsbesluit op een juiste manier is vertaald in het luchthavenbesluit. Dat is de reden.

De voorzitter dankt voor het heldere antwoord. Zij geeft het woord aan de heer Timmerman.

De heer Timmerman wil terug naar de discussie die men sinds 2014 voert. Het omzettingsbesluit kan volgens meneer Reiling juist gedaan zijn maar het omzettingsbesluit geeft een Lden-waarde van 57 dB handhavingspunten. En men heeft er nu 65. Dan mag hij nu uitleggen waar die 6 dB vandaan komt.

De voorzitter vraagt of de heer Reiling hierop wil reageren.

De heer Reiling wil daarop niet antwoorden omdat het om een geluidberekeningsmethodiek gaat. Als het over de inhoud gaat moet hij er iemand van het NLR bij halen om het nog een keer te doen. Maar het begint bij dit punt. Dat is uiteindelijk ook waar het over gaat zoals zijn inschatting is, naast de andere punten die men ook zal hebben. Dit zal een van de belangrijkste punten zijn die CROSE misschien in het advies wil opnemen. Dan kan men daar nu heel lang over discussiëren of hun gronden juist zijn en of de aannames kloppen of niet. Er zit een verschil van mening is.

De voorzitter is het daarmee eens. Laat men dat inderdaad zo houden. Zijn er verder nog vragen vanuit de leden op het advies dat eerder door CROSE is uitgebracht versus wat meegenomen is in het luchthavenbesluit? Voor de toelichting is ook in de oplegnota een reactie gegeven door de provincie. Zijn die allemaal duidelijk? Er zijn geen vragen meer? De voorzitter kijkt nog even naar de vraag die zij zelf op dit punt heeft. In de referentie van de Raad van State stond dat er geen beperking in typen wordt gedaan maar wel in aantallen. Zij heeft geen mening op dit punt maar er wordt wel een advies gegeven het te beperken in aantal. Tenminste zegt de provincie dat de Raad van State dat adviseert. Waarom wordt dat dan niet gedaan?

De heer Reiling zegt dat men dat wel doet. Dat betekent dat men nog steeds maximaal 900 helikoptervluchten heeft.

De voorzitter zegt dat het getal 900 dus niet veranderd.

De heer Reiling bevestigt dat dit de beperking in aantallen is.

De voorzitter zegt dat dit de interpretatie is, de bewerking in aantallen.

De heer Reiling antwoordt dat niet is gezegd dat die beperking strakker zou moeten zijn dan 900. Er is gezegd dat die beperking in aantallen er is en dat men die gewoon zo houdt.

De voorzitter zegt dat dit de interpretatie is. Dat heeft zij anders geïnterpreteerd. Het is helemaal duidelijk. Zij zegt dat er nog een tweetal technische vragen zijn uit een voorgaand overleg die ook bij de heer Reiling staan. Zij zal de punten even voorlezen. De eerste openstaande vraag is uitzoeken of het klopt dat de gyrocopter niet in de appendices staat. Daarnaast hoe zich dat verhoudt tot de interne veiligheid. Hoe wordt dat rekensommetje gemaakt? De heer Reiling is aan het woord.

De heer Reiling zegt dat der gyrocopters zijn ingedeeld als een categorie vliegtuigen. Die zijn op die manier meegenomen in de externe veiligheidsberekening. Er is wel een discussie over geweest. Of het terecht is op grond van een andere luchthaven dat het wordt gezien als vliegtuig maar uiteindelijk bepaalt de provincie dat niet. Dat is de manier waarop het op dit moment is gecategoriseerd.

De voorzitter geeft het woord weer aan de heer Timmerman.

De heer Timmerman zegt dat de vraag helder is of het in de appendices zit. Hij krijgt daar naar zijn mening geen antwoord op.

De heer Reiling zegt dat hij het antwoord wel geeft. De heer Timmerman praat over de appendices. De gyrocopter is geen eigen categorie. De gyrocopter is ingedeeld in de categorie lichte vliegtuigen.

De heer Timmerman vraagt het woord.

De voorzitter geeft hem het woord.

De heer Timmerman antwoordt dat de appendices per vliegtuig dat geregistreerd is in een categorie in Nederland een bepaald profiel, een bepaalde geluidsklasse heeft. Noem het allemaal maar op. Het kan dus niet zo zijn dat een gyrocopter niet in die appendices staat want dan kan men het niet berekenen. Hij snapt wel dat er nu berekend wordt. Het wordt nu berekend op cases dat het niet gecategoriseerd is en dan wordt het meegenomen in de hogere geluidsklasse. Maar de vraag is of de gyrocopter in de appendices staat. Dan is het antwoord: nee. Als het 'nee' is kan men dat niet in de externe veiligheid meenemen omdat het niet in de appendices staat.

De voorzitter heeft geen vraag gehoord maar zij neemt aan dat de heer Reiling hierop nog wil reageren.

De heer Reiling begrijpt nu beter wat er bedoeld wordt. Dat was de vorige keer tijdens de vergadering niet zo. Hij komt hierop terug.

De voorzitter vraagt of dit, de beantwoording van deze vraag voor de heer Timmerman, nog reden is voor het advies dat CROSE moet uitbrengen. Dan moet men de heer Reiling vragen of hij dat binnen een bepaalde tijd kan doen. Is het antwoord belangrijk voor het advies voor het luchthavenbesluit?

De heer Timmerman antwoordt ontkennend. Ook hier vindt hij het prima als er nieuwe toestellen in

Nederland vliegen maar als men een bepaalde bescherming wil bieden aan de omgeving dan moet men die toestellen ook categoriseren en die meenemen in de profielen en dergelijk en in die appendices. Omdat daar het juridische stuk vastligt om uiteindelijk ergens iets over te mogen vinden. Ook daar vindt hij dat de provincie Noord-Brabant een steek laat vallen. Dat ding vliegt volgens hem al sinds 2015 of misschien wel eerder. Sinds 2012 zelfs. Men loopt achter alles aan. Dat is zijn gevoel. Dat is jammer.

De voorzitter begrijpt wat de heer Timmerman bedoelt. Dit kan opgenomen worden in het advies van CROSE naar de provincie als dat de wens is. Zij neemt aan dat die vraag nu voldoende beantwoord is. Dan is er een tweede technische vraag. Zij kijkt in haar papieren om te zien wat dat was. Dat was het militair gebruik. De heer Reiling krijgt het woord.

De heer Reiling zegt dat men in het ontwerp dat voorligt specifiek heeft opgenomen wat de provincie verstaat onder 'militaire luchtvaart'.

De voorzitter vraagt of militaire luchtvaart voor de heer Timmerman voldoende is meegenomen.

De heer Timmerman antwoordt dat hij het snapt zoals hij het leest in het luchthavenbesluit en hij het ook begrijpt. Hij denkt dat het ook terecht is maar hij meent dat het op dit moment gaat over het parachutespringen van Defensie. En dat is nog steeds aan de orde. Hij vindt dat het niet zo kan zijn dat Defensie de geluidsbelasting opmaakt van de burgerluchtvaart want de burgerluchtvaart kan dat ook niet op defensieterrein.

De voorzitter zegt dat de heer Reiling en de heer Voeten hierop in de vorige vergadering al een reactie hebben gegeven dat als defensie gebruikmaakt van een burgervliegtuig het een andere categorie is. Dat is volgens haar jurisprudentie. Ja, als CROSE daar iets van vindt kan men daarover iets zeggen in een advies.

De heer Timmerman antwoordt dat het is wat hij zegt. Defensie maakt nu de geluidsbelasting op van de burgerluchtvaart. Hij meent dat dit in Nederland gescheiden is. Dat is het punt dat hij nu wil maken.

De voorzitter zegt dat meneer Timmerman zijn punt heeft gemaakt. Zij vraagt of iemand anders op dit punt wil reageren. Zij ziet de hand van mevrouw Dams.

Mevrouw Dams heeft hier nog een vraag over. Ze vliegen dan in een burgervliegtuig maar zijn het dan echt militairen die daaruit springen want de parachutisten mogen al vanaf november niet meer springen? Dus als het burgerluchtvaart is dan springen er toch ook burgers uit. Anders moet het toch gecategoriseerd worden onder militairen?

De voorzitter kijkt de heer Reiling of de heer Voeten aan. Wie weet het antwoord op deze vraag?

De heer Reiling zegt dat men het in het aangepaste luchthavenbesluit specifiek heeft gemaakt en dat het gaat om de registratie van het toestel. Juist om helderheid in deze discussie te scheppen hoe de provincie daarmee om wil gaan. De voorzitter zei dat het om jurisprudentie gaat maar hij durft niet direct te zeggen of die jurisprudentie er is. Misschien is daarover het laatste woord nog niet gezegd. Men houdt zich nu aan het standpunt dat het een militairvliegtuig is als het militair is geregistreerd.

De voorzitter ziet de hand van de heer Timmerman. Aan hem het woord.

De heer Timmerman wilde het handje nog weghalen. Dat was hij eigenlijk van plan.

De voorzitter vraagt of er verder nog technische vragen voor de heer Reiling zijn over luchthavenbesluit voordat de commissie overgaat naar het verwoorden van de mening. Dat is niet het geval. Er zijn geen vragen meer. De heer Reiling is heel helder geweest in de beantwoording. Zij zegt dat het voor de heer Reiling vrij is net als voor andere leden omdat het een publieke toegankelijke vergadering is. Hij mag de vergadering blijven volgen maar hij mag ook uitloggen. Dat is geheel aan hem. Zij dankt hem voor zijn aanwezigheid.

De heer Reiling wenst de commissie succes met het advies.

De voorzitter gaat verder naar het punt wat de commissie als advies wil formuleren. In de beantwoording van de technische vragen zijn al een aantal punten gemaakt. Zij kan de punten opsommen. Zij weet niet of men dat prettig vindt. Of zal men de leden langs gaan om nog iets toe te voegen? Zal zij een opsomming maken wat men tot nu toe voor het advies heeft? Misschien dat het helpt. Het zal niet volledig zijn maar wat de heer Timmerman in het advies wil zien is dat de provincie voorspoedig de evaluatie en actie onderneemt met de I&W om afspraken te maken over de vlieghoogtes. En in ieder geval CROSE informeert over de voortgang. Dat zal men als advies opnemen. Dat kan vanuit de heer Timmerman komen maar dat ook vanuit meerdere CROSE-leden komen. Dat moet men dadelijk bespreken. Mevrouw Dams wil graag de take-off verwijderen namens de omwonenden van Halderberge, omdat de aangepaste procedure voor meer overlast zorgt in plaats van voor minder. Afhankelijk van de beantwoording over de 700 voet de berekening wel of niet meenemen. Daarop komt de heer Reiling op korte termijn nog terug. Dan is er nog de opmerking dat er geen onderscheid wordt gemaakt in types. Dat is ook nog een advies. Dat is omdat de Raad van State concludeert, tenminste dat aangegeven wordt, dat het omzettingsbesluit juist is gedaan. Dan nog de classificering van de gyrocopters in de appendices. Als voorzitter heeft zij nog graag een toevoeging op het advies. Dat is dat de provincie zich gaat inspannen om de verordening Ruimte waarop de commissie het advies moet uitbrengen, of verplicht is het advies uit te brengen, gaat actualiseren omdat het verouderd is. Als men de verordening zou naleven zoals die er op dit moment ligt dan zou er geen CROSE-meerderheid zijn om dat advies uit te brengen. De provincie is daartoe verplicht. Daarvoor zou zij de provincie willen motiveren met een slotnoot in het advies. Zij gaat het rijtje af als er geen handjes zijn. Zij ziet de reactie van mevrouw Dams. Zij geeft haar het woord.

Mevrouw Dams heeft nog een opmerking over pagina 7 van het besluit dat voorligt. Dat gaat over het landingspunt van de helikopters. Dat wil men naar voren plaatsen. De omwonenden vinden dat het zo moet blijven. Zij is bij alle omwonenden geweest en de zeggen allemaal dat het gewoon zo moet blijven omdat de overlast meer wordt. Men blijft dan hangen voor de huizen. De geluidsbelasting bij de huizen, het zijn allemaal huizen met een woonbestemming, is veel hoger. Het is gewoon wenselijk het landingspunt van de helikopters niet aan te passen maar te laten zoals het was.

De voorzitter vraagt of een van de leden van de commissie hierop wil reflecteren. Zij geeft het woord aan de heer Voeten.

De heer Voeten dankt voor het woord. Het landingspunt van de helikopters op 07 is in het model meegenomen als zijnde bij de afslag D2 die op de kaart te zien is. In de praktijk vliegen de helikopters op 07 ook naar dat punt toe. En waarom? Daar is de afslag van het taxiën terug naar de tankplaats. Hij heeft dat de vorige keer al toegelicht. Een fictief punt 300 meter verder weg plaatsen kan maar dat zal de werkelijkheid waarschijnlijk niet veranderen. Dat er meer overlast is kan hij bijna niet geloven.

Anderzijds als men het punt verder weg zou leggen heeft men een langere taxieweg en dus meer geluidsoverlast voor de omgeving. Het is een beetje lood om oud ijzer. Uiteindelijk blijft het een model waarbij men probeert de werkelijkheid zo goed mogelijk te benaderen. Toen hij bevestigd is door het NLR wat de werkelijkheid is heeft hij geantwoord dat de werkelijkheid is dat men allemaal naar de afslag toegaat. Die ligt 100 of 150 meter eerder in het midden van de baan. Dat is de achtergrond van het verhaal. Dat men blijft hangen voor de huizen is niet waarschijnlijk want men vliegt gewoon door, ook daar telt elke minuut. Als hij kijkt naar de profielen die nu in het NLR-rapport zijn meegenomen, hij kijkt dan naar de pragmatische kant, als men de vier baanprofielen bekijkt en de VFA-profielen dan ziet men dat ze er ter hoogte van de eerste huizen in het verlengde van de baan een hoger vliegp pad hebben dan wanneer zij een IFR-profiel volgen. Hij ziet dat toch een beetje als een afgeleid voordeel. Hij ziet in zijn algemeenheid het probleem niet zo zwaar in.

De voorzitter dankt voor de toelichting. Zij geeft mevrouw Dams zo nog het woord. Zij ziet dat er een meningsverschil is. Dat mag ook gewoon. Men hoeft het niet met elkaar eens te worden over dit punt. Men heeft andere belangen en een andere achtergrond. Ook als er een verschil van mening is kan dat geformuleerd worden in het CROSE-advies. Dus ondanks dat de heer Voeten het misschien niet met mevrouw Dams eens is, betekent dat niet dat haar punt niet meegenomen wordt in het advies van CROSE. Aan mevrouw Dams het woord.

Mevrouw Dams wil alleen aangeven dat het een technisch rapport is en men het bij de praktijk wil leggen maar de overlast er gewoon is. Men kan het wel technisch benaderen maar het geluid is er niet minder om. Zij vraagt het landingspunt te laten daar waar dat nu is. Er zijn een heleboel helikopters die wel zo vliegen maar ook een heleboel die niet zo vliegen. Daar heeft de heer Voeten gelijk in. Zij wil toch dat het blijft zoals het was bedoeld.

De voorzitter zegt dat het punt genoteerd staat. Zij vraagt of meneer Voeten een nieuw handje heeft opgestoken of dat het nog een oud handje is. Het is een oud handje. Zij vraagt of iemand anders nog punten heeft. Zij geeft het woord weer aan mevrouw Dams.

Mevrouw Dams heeft nog een punt. Zij heeft een heleboel foto's opgestuurd om het te onderbouwen. De vorige vergadering heeft zij het over de drempels en de baaneinden gehad. Zij kreeg toen van de heer Voeten te horen dat het niet verlegd was. Nu heeft zij via email weer hetzelfde antwoord gehad dat het niet verlegd is. In het rapport staat op bladzijde 18 "voor landing is er sprake van verschoven baandrempels waarbij de betreffende baandrempel na het fysieke begin aan de baan ligt." Het is daar wel verschoven, het staat er gewoon in. Er zijn 4 nieuwe strepen getrokken. Daarvan zegt de heer Voeten dat het niet zo is. Zij heeft foto's toegevoegd van voor en na de belijning. Dit zijn recente foto's. Als de heer Voeten nog oudere foto's wil van daarvoor dan kan dat. Zij moet die dan even opzoeken want die zijn er gewoon waarop de lijn er niet stond. Hij zegt in zijn beantwoording heel recent dat het een vervaagde lijn is die nu opnieuw gezet is, maar die lijn heeft er nooit gestaan. Zij heeft het onderbouwd met foto 1 tot en met 4. Het zijn 2 foto's voor en 2 na. Het gaat om de lijn vooraan. Het is toevallig dat het de meters zijn van de baaneinden die nog geplaatst zouden worden. Dat is niet het geval in de praktijk. Nu landen ze, niet allemaal, ervoor, voor de drempel en tussen de lijn en de drempel in. Dat geeft gewoon meer overlast. Het is ook gevaarlijker want ze komen lager binnen. Daar gaan de foto's 5 tot en met 9 over. Het is af en toe gewoon een gevaarlijke situatie.

De voorzitter vat samen en zegt dat mevrouw Dams namens de omwonenden wil aangeven dat de verschoven baandrempels voor meer overlast zorgen. Dat staat zo nu genoteerd.

Mevrouw Dams zegt dat de drempel op de goede plaats zit, dat kun je zien maar de lijn is ervoor

gezet. Dat was voorheen niet. De heer Voeten zegt dat het niet verplaatst is maar zij heeft gewoon foto's waar die niet opstaat.

De voorzitter vraagt of dit een punt voor het luchthavenbesluit of dat dit een punt is...

Mevrouw Dams interrumpeert en zegt dat zij die lijn weg wil hebben want de vliegtuigen komen binnen en landen voor de drempel tussen de lijn en de drempel in.

De voorzitter geeft aan dat het advies van mevrouw Dams nu is dat in het luchthavenbesluit een bepaald artikel staat die zij namens de omwonenden veranderd wil zien. Zij vraagt mevrouw Dams aan te geven welk artikel het moet zijn? Het wordt anders voor de notuliste heel lastig.

Mevrouw Dams zegt dat op bladzijde 18 staat dat de drempel is blijven liggen en dat er een nieuwe lijn geplaatst is. Dat zijn precies de centimeters die aan de voor- en achterzijde zijn gedaan. Dan kunnen er ook grotere vliegtuigen landen en dan wordt de overlast alleen maar groter.

De voorzitter herhaalt dat het over pagina 18 gaat waar is aangegeven dat de baaneinden zijn verplaatst waarvan de omwonenden geen voorstander zijn.

Mevrouw Dams antwoordt bevestigend.

De voorzitter vindt het helder. Zij ziet twee handjes, nee drie handjes. Zij weet niet wie eerder was dus begint zij bij de heer Voeten.

De heer Voeten dankt voor het woord. Hij wil reageren op de kreet 'vershoven baandrempels'. Die drempels heeft men inderdaad en die zijn er al sinds de verharding is aangelegd. Dat is gewoon terminologie voor de pianoetsen die men op de tekening ziet die niet aan het begin van het asfalt liggen maar een stuk verder. Dat heeft een reden. De reden is dat volgens de internationale obstakelvlakken, zoals men die moet toepassen, een vlak schuin omhoogloopt vanaf de landingsdrempel. Dat gaat omhoog en dat houdt in feite rekening met het viaduct over de A58, de lantaarnpalen en het verkeer op de Pastoor van Breugelstraat. Als die obstakels er niet waren geweest zou het gewoon aan het begin van het asfalt hebben gelegen. Datzelfde geldt in feite ook aan de andere kant. Daar loopt het fietspad en de Oude Bredase Postbaan. Rekening houdende met de obstakelvlakken die vrij moeten blijven wordt de landingsdrempel ook aan die kant verplaatst. Het is een standaardkreet en het is geen aanpassing van de drempels op generlei wijze. Die witte lijn en het verplaatsen van de baancoördinaten staan in de tabellen die hij heeft meegestuurd. Daar staan de coördinaten in van de baaneinden. Voor zover hij kan zien zit er tussen de oude en de nieuwe publicatie geen verschil. Die witte lijn die daar lag, die op de foto staat, lag er al eerder en was gewoon vervaagd zoals de meeste markeringen. Daarom heeft men het een beetje laten opfrissen. Toen men daar aan het spuiten was heeft men gevraagd wat er met die lijn moest gebeuren. Hij heeft gezegd dat ze die moesten overspuiten. Anders had hij het later zelf met een kwast moeten doen. Hangende dat is die lijn gewoon overgespoten maar die lag er al wel. Hij weet zelf ook niet welke functie die lijn heeft. Hij gaat met plezier met mevrouw Dams een dagje aan de slag.

Mevrouw Dams vraagt of hij die lijn dan wil weghalen.

De heer Voeten antwoordt dat het een mogelijkheid is. Die lijn heeft volgens hem geen functie, geen betekenis in de luchtvaartwetgeving en dat soort dingen.

De voorzitter hoort mevrouw Dams zeggen dat de baaneinden zijn verplaatst en zij hoort de heer Voeten zeggen dat die niet zijn verplaatst. Zij geeft het woord aan de heer Lazeroms.

De heer Lazeroms wil daarop reageren. Hij wil duidelijkheid tussen de ja en nee discussie. Hij moet vertrouwen op de heer Voeten en dat doet hij want wat dat betreft is hij de directeur en deskundige van het vliegveld. Hij vindt dat men niet in een impasse moet komen en men steeds het 'welles nietes spelletje' speelt. Daar wil hij aandacht voor. Hij gaat ervan uit dat de heer Voeten de volledige waarheid spreekt. Het gaat om die ene lijn waar nu nog discussie over bestaat. Als men die kan weghalen is de discussie over.

De voorzitter vindt dat een heel goede oproep. Zie ziet ook nog een hand van de heer Voeten. Hij krijgt het woord.

De heer Voeten wil nog benadrukken dat in de tabellen die hij heeft gestuurd van de oude en nieuwe situatie de bruikbare lengtes van de baan, zeg maar de afstanden, onveranderd zijn. Dus dat ook de baancoördinaten onveranderd zijn gebleven. Daarmee is feitelijk aangetoond dat er niets veranderd is. Als die witte lijn visueel storend is gaat men die gewoon zwart schilderen.

De voorzitter zag ook een hand van de heer Hendriks? Of niet meer? Zij ziet geen hand meer.

De heer Hendriks zegt dat de discussie hem nu duidelijk is. Het feit is dat als men daar aan het taxiën is en als men achter die lijn gaat taxiën dat men in een onverhard gedeelte terechtkomt. Het is een notitie van vliegers deze niet te passeren. De baandrempel zelf is op geen enkele wijze veranderd. Dus het startpunt van de discussie daar heeft hij verder niets aan. Er is verder niets dat dit gesprek aannemelijk maakt.

De voorzitter vraagt of iemand nog een advies heeft voor het luchthavenbesluit. Zij ziet de hand van de heer Doggen. Hij krijgt het woord. Mits zijn microfoon aanstaat. Dan hoort men hem weer.

De heer Doggen meldt dat ondertussen de heer Hans Wierikx is toegetreden tot de vergadering. Dat wilde hij even opmerken.

De voorzitter vindt dat een heel goede opmerking. Zij dankt hem hiervoor.

De heer Doggen zegt dat dit bevestigt dat hij een half uur later zou toetreden tot de vergadering.

De voorzitter bevestigt dit. Er zijn al een aantal punten genoemd voor het advies. Zij ziet direct de hand van de heer Wierikx. Zij geeft hem het woord.

De heer Wierikx heeft nog een punt toe te voegen. Misschien heeft hij het gemist omdat hij wat later was. Gelukkig wordt hij door de heer Doggen gemist en wordt hij opgemerkt als hij binnen is. Dat is heel fijn. Hij dankt daarvoor. Bij de stukken zat een verklaring vanuit de luchthaven met betrekking tot vermindering van 25% helikopter geluidsruimtes. Dat vindt hij wel interessant. Mag hij ervan uitgaan dat dit integraal betrokken wordt bij het besluit dat nu voorligt. Dat wil hij als advies meegeven. Het is rechtstreeks naar de provincie gestuurd. Wat is de status van de verklaring en op welke wijze is dit betrokken bij het advies? Dat was zijn aanvulling.

De voorzitter vindt het een goede aanvulling. Zij vraagt welk document hij bedoelt dat gemaild is over het geluid. Maar de heer Voeten weet het antwoord. Dat ziet zij aan zijn handje. Aan hem het woord.



De heer Voeten denkt de heer Wierikx citeert uit de zienswijze die men heeft ingestuurd naar de provincie inzake de evaluatie van het luchthavenbesluit. Het is geen stuk dat naar CROSE is gestuurd.

De heer Wierikx excuseert. Hij heeft een verklaring liggen die rechtstreeks naar de wethouders is gegaan met betrekking de herinrichting van het bedrijvengedeelte. Dat er compensatie komt en dat daarvoor 25% van het helikoptergeluid wordt ingeleverd. Het is wezenlijk dat te betrekken bij het luchthavenbesluit. Dat was volgens hem de bedoeling geweest. Als het één op één in de zienswijze komt dan is het daarmee geborgd. Anders is het goed dit stuk dat is binnengekomen nog te delen met CROSE-leden zodat iedereen daarvan kennis kan nemen.

De voorzitter denkt dat het goed is dat deze informatie via de secretaris gedeeld wordt met CROSE. Mocht men daarin een punt hebben dat men wil meenemen in het CROSE-advies dan zou het fijn als men dat nu bespreekbaar maakt om te voorkomen dat er een schriftelijke ronde van aanvullende punten komt die men erin wil hebben en hoe men daarin staat. Zij is geen voorstander van schriftelijke rondes. Zij zegt dat men dadelijk duidelijk de punten uit het advies moet aangeven die men wil meenemen in het CROSE-advies. Zij ziet dat de heer Voeten ook nog een hand omhooghoudt.

De heer Voeten wil antwoorden richting de heer Wierikx. De verklaring heeft hij meegestuurd met de zienswijze omdat er ergens nog een relatie is met de zienswijze die men heeft gedaan. De verklaring heeft te maken met Air Parc als zodanig. Men is hier nu voor de evaluatie van het luchthavenbesluit. In die zin is er geen directe link met de evaluatie van het luchthavenbesluit en die verklaring. Dat meent hij. Als hij iets over die verklaring moet of kan zeggen moet hij daarvoor sowieso te raden bij de directeur van het zusterbedrijf Air Parc. Want die coördineert dit hele proces.

De voorzitter dankt voor de toelichting. Overigens is het niet de evaluatie van het luchthavenbesluit maar gewoon de wijziging van het luchthavenbesluit die men behandelt. Zij ziet ondertussen de hand van mevrouw Dams. Zij krijgt het woord.

Mevrouw Dams zegt dat het gaat over wat net is aangekaart. Als het nu niet meegenomen wordt neemt zij niet aan dat het luchthavenbesluit later weer opengebroken wordt zodat die reductie erin gezet wordt. Het zou wel wenselijk zijn dat het nu meegenomen wordt. Anders is men weer een aantal jaren verder en is het nog niet gerealiseerd.

De voorzitter vindt dit een goede toevoeging. Als de leden willen dat het meegenomen wordt, ook als het niet in het luchthavenbesluit staat, kan men vanuit CROSE een advies geven dit wel mee te nemen. Dat advies uitbrengen mag altijd. Het wordt dus genoteerd. Zij ziet drie handjes. Zij vraagt aan de heer Timmerman of het over dit onderwerp gaat.

De heer Timmerman zegt dat dit zo is. Hij snapt de discussie die gaande is over het wel of niet luchtvaart gerelateerd zijn. Hij snapt ook wat daarover misschien gezegd is in de raadsvergadering. Hij denkt dat men al eerder een CROSE-advies heeft gegeven van 25% reductie. Hij krijgt het gevoel een sigaar uit eigen doos te krijgen met die 25% reductie. Het is prima dat die geste er vanuit de luchthaven is maar aan de andere kant moet men ook kijken wat eerder is geadviseerd en geformuleerd.

De voorzitter zegt dat wat CROSE eerder heeft geadviseerd en geformuleerd zojuist al is besproken. Het is aan de commissie te bekijken of het advies inderdaad voldoende is meegenomen of niet en of de punten nog valide zijn of niet. Zij geeft de heer Voeten het woord.

De heer Voeten wil reageren op de sigaar uit eigen doos. Het helikoptergeluid heeft een bepaalde geluidscapaciteit, dat is gekend met 900 bewegingen. Dat is speciaal gedaan om ervoor te zorgen dat er straks bij bijvoorbeeld minder geluid geen 900 maar 3.000 of 4.000 bewegingen zouden worden gemaakt. Die 900 is een bescherming naar de omwonenden om ervoor te zorgen dat het aantal bewegingen niet toeneemt. 900 bewegingen betekent 450 landingen per jaar. Dat is 1,3 landing per dag. Als men ziet dat men halverwege een enorme ontwikkeling is, economisch gezien op de luchthaven waarbij er nog bedrijfsgebouwen en dat soort dingen bijgebouwd kunnen worden. Er is maar één kans dat daar een helikopteronderhoudsbedrijf zou kunnen komen voor de zwaardere categorie, dan heeft hij het nog steeds over de 1,3 landing per dag. Dan betekent dat een omzet en een economisch toegevoegde waarde waar waarschijnlijk de rest van het hele vliegbedrijf bij verbleekt. In die zin heeft het helikoptergeluid wel degelijk een economische waarde voor de luchthaven. Zeker naar hun ondernemers en gebruikers want daarmee scheidt men naar de toekomst toe een beeld van de mogelijkheden die er zijn als zij investeringen gaan doen. Hij denkt ook aan CROSE, die kan het niet eenzijdig wegnemen van mensen die investeren en mensen die een bedrijf hebben door economische onzekerheden onderuit te halen. In die zin is het helemaal geen sigaar uit eigen doos. Sterker nog, hij was er zelf helemaal van geporteerd deze geste te maken want hij ziet duidelijk wat de belangen in economisch toegevoegde waarde zijn want dat is in feite zijn bedrijfskapitaal. De oude boerenschuur die er staat, het gras en het onkruid, want het is meer onkruid dan gras heeft geen economische waarde voor hem maar wel het geluid. Dat is de basis waarop hij een bedrijf kan uitbouwen. Dat was het zover.

De voorzitter geeft de secretaris het woord.

De secretaris wil twee dingen toevoegen. Zij weet dat CROSE niet eerder gesproken heeft over deze uitruil. Zij heeft ook gezien dat de provincie Statenvragen beantwoord heeft waarbij het bevoegd gezag heeft gezegd dat zij niet op de hoogte zijn van een zodanig aanbod. Het is dus wel goed te weten dat het op dit moment niet in het luchthavenbesluit zit. Zij hoort de heer Wierikx zeggen dat het niet bekend is bij het bevoegd gezag op datum 23 maart. Dat is de datum van vandaag, nee begin maart. Die vragen en antwoorden kan de provincie delen met CROSE maar het bevoegd gezag heeft in ieder geval zonet publiekelijk gemaakt dat zij nog niets bekend hebben. Dus mocht dit meegenomen moeten worden in het luchthavenbesluit dan is dat wel iets dat misschien individuele leden van CROSE aangaat en niet CROSE in zijn geheel. Dus dat.

De voorzitter zegt dat dit een heel goede toevoeging is. Zij wil graag dat de secretaris het doorstuurt naar CROSE. De heer Timmerman krijgt het woord.

De heer Timmerman wil nog reageren op de heer Voeten zijn betoog voor het economisch belang van de luchthaven. Hij snapt dat dit aan de orde is maar als omgeving is hen beloofd dat er een één op één omzetting zou zijn en men is nog steeds van mening dat dit niet het geval is. Zij snappen dat men aan de ene kant de economie moet ontwikkelen maar dan moet de luchthaven ook begrijpen dat de geluidsbelasting die zij gekregen hebben een één op één omzetting had moeten zijn.

De voorzitter wil doorgaan met de formulering van het advies dat men gaat maken voor het luchthavenbesluit. Zij gaat iedereen af voor het geven van een laatste input zodat de secretaris en notulist dadelijk weten wat zij moeten gaan formuleren namens de commissie. Zij begint linksonder in haar scherm bij de heer Voeten. Zij vraagt wat voor hem nog niet benoemd is en wat hij wel in het CROSE-advies aan de provincie wil opnemen.

De heer Voeten zegt dat zijn punten feitelijk zijn dat men voldoet aan de veiligheidscontouren zoals

men die gewend is en dat men geen geluidsnormen overschrijdt die hen zijn opgelegd. Dat betekent dat de luchthaven de hele uitrol van het wijzigingsbesluit kan ondersteunen.

De voorzitter dankt voor het antwoord en geeft het woord aan mevrouw Dams. Wat is nog niet gezegd wat zij graag opgenomen wil hebben in het luchthavenbesluit?

Mevrouw Dams wijst op de twee punten die zij zojuist genoemd heeft. Dat de gewijzigde procedure na take-off eruit gaat. Het geeft meer overlast dan het opbrengt terwijl er gezegd wordt dat er geen overlast zou moeten zijn. De omwonenden zijn het daarmee niet eens. In ieder geval de direct omwonenden niet. En het landingspunt van de helikopters dat het blijft zoals het was en niet verplaatst gaat worden.

De voorzitter vindt het helder. Zij dankt hiervoor. Het woord is aan de heer Lazeroms. Wat wil hij namens de gemeente graag opgenomen hebben in het advies?

De heer Lazeroms wil op zich niets extra's opgenomen hebben. Hij worstelt toch weer met het feit dat individuele leden iets willen toevoegen aan het advies terwijl hij, bijvoorbeeld bij het uitvliegen en het onderbouwd wordt door middel van een rapportage, uitgaat van de feiten die in de rapportage zijn opgenomen. Hij gaat er ook vanuit dat de overlast is of wordt verminderd in de directe omgeving. Uit de praktijk hoort hij dat het niet klopt. Hij houdt het liefst vast aan hetgeen dat gerapporteerd is en wat daaruit de adviezen zijn. Hij kan moeilijk op basis van belevingswerelden en vanuit foto's die vanuit bepaalde hoeken zijn genomen adviseren.

De voorzitter geeft mevrouw Dams het woord.

Mevrouw Dams vindt het fijn dat te horen. Men moet alles doen om überhaupt een klacht of zo gehoord te krijgen. Men onderbouwt het met foto's, dat de veiligheid niet goed is, dat er meer geluidsoverlast is. Dan praat zij meer over de direct omwonenden. Dus mensen die rond het vliegveld wonen, die aan de baan wonen. Die hebben meer overlast. De heer Voeten heeft het rapport gemaakt. Het is een technisch rapport. Het zijn technische berekeningen. Men beleeft het misschien anders maar de overlast is veel erger geworden. Ze zijn al een tijd zo aan het vliegen. Misschien is dat de belevingswereld maar het geeft gewoon meer overlast. In het rapport staat toch duidelijk dat het minder overlast zou geven.

De voorzitter begrijpt het dilemma van de heer Lazeroms heel goed. Het liefst wil zij als CROSE dat men een unaniem, een bijna unaniem meerderheidsadvies heeft op het luchthavenbesluit. Zij snapt wat de moeilijkheidsgraad is. Mevrouw Dams geeft op twee punten de take-off en het landingspunt aan dat de wijziging meer overlast veroorzaakt dan minder. Wat eigenlijk wel de bedoeling was van het luchthavenbesluit. Als wiskundige is zij zelf ook van de feiten. Hoe kan men dat feitelijk onderbouwen? Zij begrijpt het dilemma. Zij zegt niet dat zij de oplossing heeft maar vraagt wel wat men hiermee moet.

Mevrouw Dams zegt nogmaals dat het een theoretisch rapport is. Zij zijn de direct omwonenden en die hebben de overlast. Een rapport is papier en er worden allerlei berekeningen gemaakt maar dat is niet de werkelijkheid. Zij vindt het raar dat de directeur van het vliegveld geloofd wordt en dat de omwonenden als dom weggezet worden.

De voorzitter interrumpeert en zegt dat dit niet het geval is en volgens haar niemand dat zegt.

Mevrouw Dams antwoordt dat men niet geloofd wordt.

De voorzitter antwoordt dat niemand dat zegt.

Mevrouw Dams interrumpeert en zegt dat men minder overlast zouden moeten hebben. Maar men heeft gewoon meer overlast. Zij is bij alle omwonenden geweest en er was er maar één die heeft gezegd dat hij meer overlast heeft van het proefdraaien. Daarover is met de heer Voeten gebeld en die heeft daar iets aan gedaan. Maar de rest heeft allemaal meer overlast.

De voorzitter zegt dat het punt waar CROSE mee zit is dat als men meer overlast ervaart en het rapport zou minder zeggen hoe dat dan kan oplossen. Als de intentie was minder overlast te veroorzaken en het meer wordt moet men kijken hoe dat opgelost kan worden. Zij ziet de hand van de heer Lazeroms.

De heer Lazeroms is het helemaal eens met de laatste opmerking van de voorzitter. Hij reflecteert het op de dagelijkse situatie in hun gemeente. De heer Voeten en de heer Van Aert kunnen dat ook wel beamen. Als men als gemeente vergunningen verstrekt of controles uitvoert moet men dat altijd doen op basis van normeringen, wetgeving en richtlijnen die hen daarvoor in Nederland worden geboden. Wat ook de wettelijke toetsingskaders zijn. Hij moet echt wel op basis van papieren te werk gaan. De belevingswereld, de subjectieve en de objectieve belevingswereld kunnen heel anders zijn. Als bestuurder moet men zich conformeren aan datgene wat met elkaar is afgesproken en als het inderdaad zo is geweest dat in de praktijk de take-off veel meer overlast veroorzaakt dan eigenlijk in rapport omschreven staat dan moet men daar oren naar hebben. Hij is op dit moment afhankelijk van de informatie van het vliegveld.

De voorzitter ziet de hand van de heer Voeten. Zij geeft hem het woord maar zij ziet ook de hand van de heer Van Aert. Die krijgt hierna het woord. Excuus. Zij had het niet goed gezien. De heer Voeten is aan het woord.

De heer Voeten kan hierop nog een toelichting geven na de vergadering, een schriftelijke toelichting waarom hij denkt dat de procedure verbetering en verlichting moet geven aan de omwonenden. De feitelijkheden van het hele gebeuren geven aan dat het gewoon minder moet zijn. Anders had men het niet gedaan. Ook zij zijn begaan met de overlast voor de omwonenden. Daar waar het kan proberen zij het zoveel mogelijk op te lossen. Zeker met de mogelijkheid daarbij alle omwonenden maximaal tegemoet te kunnen komen. Hij kan schriftelijk toelichten wat er in het verleden gebeurd is. Dat helpt misschien een beetje bij het opstellen van het definitieve advies. Hij wil mevrouw Dams vragen er echt nog eens over na te denken. Als zij een kop koffie komt drinken dan kan hij het uitleggen, op papier, en kan hij plaatsjes laten zien. Dan kan men het rationeel bespreken. Het is een misvatting dat er een veronderstelling is dat het minder zou worden dan wanneer men het wel zou doen. Waarom zou men dat anders initiëren? Men heeft daar geen belang bij. Het liefste gaat men gewoon rechtuit omdat het makkelijk is. Waarom is men gaan opsturen? Dat is om omwonenden in het verlengde te mijden en daardoor krijgen de omwonenden aan de zuidkant er last van. Dat kan niet waar zijn. Men heeft een procedure ontwikkeld om iedereen maximaal te ontwijken. Dat zou dan slechter zijn? Men heeft vorig jaar 20% van de bewegingen verloren maar de overlast is beduidend meer geworden. Men mag het hem uitleggen. Dat begrijpt hij niet.

De voorzitter zegt dat het sowieso heel erg gewaardeerd wordt als de heer Voeten de toelichting wil e-mailen. Zij ziet de hand van mevrouw Dams maar zij heeft eerst nog een vraag van de heer Van Aert op dit punt. Zij geeft het woord aan de heer Van Aert.

De heer Van Aert wil aansluiten bij datgene wat de heer Lazeroms zojuist zei. Een beleving is anders

dan wat de daadwerkelijke normen en regels zijn. Iets wat misschien makkelijker te meten is, is verkeersgeluid. Binnen zijn gemeente heeft men op een locatie drie keer een meting gedaan naar het geluid van de auto's voor de omwonenden. Dan blijkt dat het binnen de normen is en blijft. Ja, wat kan men dan verder nog doen? De normen bepalen wat er wel en niet kan. Hij denkt dat dit ook is wat de heer Lazeroms zei dat zij zich daaraan moeten houden.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Dams.

Mevrouw Dams heeft daar nog een vraag over. Hoe verklaart men dan dat er regelmatig over de huizen gevlogen wordt. Aan beide kanten. Geluid van baan 07 zowel bij de Pastoor van Breugelstraat 9, 95, 172 bijna niet maar 174 wel. Er wordt gewoon over de huizen gevolgen. Zij heeft een aantal foto's meegestuurd waarop men dat kan zien. Dat zijn ook wel de aparte types die zij heeft meegestuurd. Maar als men meer foto's wil dan kan men die zo krijgen. Zij wordt gewoon niet geloofd.

De voorzitter onderbreekt mevrouw Dams en zegt dat zij wel wordt geloofd. Men moet nu stoppen met deze discussie. Feitelijk is het een beleving. Als mevrouw Dams zodadelijk vindt dat dit opgenomen moet worden vanuit de omwonenden dan gaat men dat opnemen. De commissie gaat een advies uitbrengen aan de provincie. Dat er onderlinge meningsverschillen zijn of geen meningsverschillen maar een ander inzicht dan moet men, zoals de heer Voeten voorstelt, misschien met elkaar een kop koffiedrinken. Om te kijken hoe het komt dat er verschil is. Zij sluit zich hierbij graag aan. Niemand is gebaat bij een verschil van inzicht. Zij zegt tegen de heer Voeten dat zij zich ook graag uitnodigt voor een kop koffie. Samen met mevrouw Dams gaat men bekijken hoe dit opgelost kan worden. Zij denkt dat iedereen daarin hetzelfde wil. Zij geeft mevrouw Dams weer het woord.

Mevrouw Dams vraagt of zij nog één opmerking mag maken.

De voorzitter antwoordt dat dit uiteraard mag.

Mevrouw Dams vraagt hoe het kan dat als men na de take-off het groene stuk ingaat men toch over de huizen vliegt. Men hoeft dan niet over huizen te vliegen. Men vliegt direct naar de A58 die gaat men volgen, dat is die draai. De huizen aan de Rijksweg zuid staan over de A58 en daarover wordt ook gevlogen. Er wordt dan niet goed opgestegen. Het kan met van alles te maken hebben, het zal wel technisch zijn. Dat kan zo zijn maar het is nu meer regelmaat dan uitzondering dat er overgevoegen wordt. Niet alleen bij haar maar ook bij haar burens en bij de mensen waar die bocht voor bedoeld is. Daarover wordt ook gewoon gevlogen. Die mensen zeggen dat. Als ze gewoon opstarten dan zou men bij niemand over moeten vliegen.

De voorzitter interrumpeert en zegt dat haar punt duidelijk is. Men gaat binnenkort alle punten met haar bespreken samen met de heer Voeten.

Mevrouw Dams zegt dat het niet alleen om haar gaat maar ook om alle omwonenden die aan het begin van de baan wonen.

De voorzitter antwoordt dat mevrouw Dams spreekt namens de omwonenden van Halderberge. Zij vertegenwoordigt hun gezamenlijke standpunt. Zij weet even niet wie eerder was de heer Van Aert of de heer Hendriks. De heer Hendriks was eerder, dat ziet zij aan het handje. Het woord is aan de heer Hendriks.

De heer Hendriks sluit aan bij de heer Lazeroms en de heer Van Aert dat men het beste kan werken met feiten en cijfers. Dat staat naast de beleving van mensen. Het is jammer dat men daar niets mee kan. Men kan links of rechts opstijgen. Dat kan. Het is een heel gebied waar men mag vliegen. Dat zijn afspraken. Het is een gebied waar men alle mogelijk moeite doet de omwonenden te ontzien. Daarvoor zijn procedures gemaakt. Daarvoor zijn wijzigingen gemaakt. Dat het af en toe niet gaat is gewoon vanwege het simpele feit dat het geen treinen zijn. Men rijdt niet over een rails. Dat gaat niet. Men heeft te maken met leerlingen. Men kan het vergelijken met auto's en lesauto's. Dan zal men zien dat de helft van Nederland bar en boos rijdt. Maar dat is niet zo. Soms kun je dingen beleven zoals je die beleeft maar hij houdt zich aan de feiten. Als nadere uitleg nodig is schuift hij graag aan bij de koffie.

De voorzitter zegt dat de koffietafel groter wordt. Zij dankt voor de toelichting. Zij vraagt of het handje van de heer Van Aert nog omhoog is of dat het inmiddels een oud handje is geworden.

De heer Van Aert antwoordt dat het een oud handje was.

De voorzitter zegt dat de heer Lazeroms input heeft gegeven die tot een discussiepunt heeft geleid. Dat is heel goed. Zij dankt daarvoor. Zij vraagt of hij nog meer wil inbrengen of dat zij kan doorgaan.

De heer Lazeroms antwoordt dat de voorzitter kan doorgaan.

De voorzitter zegt dat de heer Timmerman al een aantal punten genoemd heeft die hij graag in het advies wil meenemen. Misschien kan hij een korte opsomming daarvan geven en eventueel nog aanvullen of heeft hij alles al gezegd?

De heer Timmerman heeft al veel gezegd. Wat hij nog wil zeggen is dat hij beide wethouders hoort zeggen dat zij er belang aan hechten dat de regelgeving klopt en zij vanuit de regelgeving de toetsing moeten doen. Dan is het ook belangrijk dat de appendices onderdeel uitmaken van dit besluit. Anders klopt er iets niet. Dat vindt hij sowieso belangrijk om mee te nemen en dat ze anders terug moeten koppelen naar Provinciale Staten dat een besluit moet worden genomen dat onderbouwd is met de juiste stukken. Bovendien vindt hij het nog steeds belangrijk te refereren aan het feit dat men nog steeds de één op één omzetting zou moeten doen. Die discussie is er al sinds 2014. Hij heeft het gevoel dat het nu weer niet op tafel komt in dit totaalverslag.

De voorzitter zegt dat meneer Timmerman de aanpassing van appendices noemt. Hij heeft eerder ook aangekaart dat die aangepast moeten worden. De verwachting is dat die in het voorjaar gewijzigd zullen worden. Als zij kijkt hoe dit in besluitvorming komt dan kan dat betekenen dat dit erbij zit als het bij provinciale Staten komt voor besluitvorming. Ja, wel of niet. Zij stelt een open vraag aan de leden. Ondersteunt iedereen dit punt dat de aanpassingen in de appendices nog niet zijn doorgevoerd? Daar is nog geen besluit over genomen. Is dit een punt dat CROSE kan opnemen? Zij ziet een hand van de heer Wierikx.

De heer Wierikx wil hierop reageren. Even los van het juridische kader want daar is hij onvoldoende in onderlegt. Dat maakt het lastig over deze materie te adviseren. Men zou kunnen overwegen dit punt van de heer Timmerman op te nemen, te benoemen en te toetsen. Want als het zo is dat juridisch moet blijken dat het daarin vernoemd en is en dat niet het geval zou zijn, dan geldt voor hem wel dat het een volledig verhaal moet zijn en het wel moet kloppen. De uitnodiging daar eens naar te kijken kan geen kwaad. Dan krijgt men daarop vanzelf een terugkoppeling.

De voorzitter dankt hem voor de toelichting. Zij geeft de heer Voeten het woord.

De heer Voeten wil in deze vorm de heer Reiling vragen contact op te nemen met de NLR. Hij heeft het gevoel dat de appendices die behoren bij de geluidsberekening een tool zijn die overal in Nederland wordt toegepast. In die zin zal er waarschijnlijk geen verschil zijn tussen de geluidsberekening van dit vliegveld en dat van andere vliegvelden. Voor de helderheid is het goed dit te laten bevestigen want daarmee kan blijken dat dit punt misschien helemaal geen punt is.

De voorzitter zegt dat de heer Reiling bij de beantwoording van de technische vragen heeft gezegd dat de berekening nog niet is doorgevoerd in de appendices en dat het de verwachting is dat dit in het voorjaar wel is gedaan. Zij interpreteert het zo dat het op dit moment dus nog niet is doorgevoerd. Daarom begrijpt zij het punt van de heer Timmerman dat als men een stuk krijgt voor advisering op besluitvorming dat je verwacht dat het een compleet stuk is. Het zou netjes zijn een compleet stuk te krijgen. Zij geeft het woord aan de heer Voeten.

De heer Voeten zegt dat men in dat geval een opmerking kan maken in het advies dat ervan uit wordt gegaan dat dit wel gebeurt. Daar kan men lang of kort over praten maar dat hoort ook zo te zijn. Dat dwingt dat men daarover nu een discussie heeft.

De voorzitter denkt dat dit een punt kan zijn waarover CROSE het unaniem eens zou kunnen zijn. Dat de stukken op orde moeten zijn. Zij geeft de heer Timmerman het woord.

De heer Timmerman vindt het fijn dat zijn punt duidelijk is. Het gaat er met name om dat de appendices ook gebruikt worden voor de handhavingsberekening. Als deze appendices dus niet gelden, gelden andere appendices voor de handhavingsberekening. Men kan het dan niet goed berekenen en dus de handhaving ook niet goed berekenen. Dat is nu juist wat hij naar de omgeving wil, een heel duidelijk beeld scheppen wat er is gebeurd. Dat moet klip en klaar zijn. Dat moet duidelijk zijn. Daar moet geen discussie over zijn.

De voorzitter vindt het helder en zegt dat dit wordt meegenomen. De heer Timmerman heeft zijn punten al genoemd: de appendices en de één op één omzetting. Dat was het? Ja. Dan is de heer Doggen de volgende in haar Teams-scherm. Zij vraagt of hij nog aanvullingen heeft voor het advies vanuit CROSE.

De heer Doggen luistert aandachtig. Hij wil nog even refereren aan een opmerking die hij twee of drie vergaderingen geleden gemaakt heeft die hem nadien niet in dank is afgenomen omdat bleek dat hij reclame maakte voor Seppe/BIA. Hij heeft gezegd dat hij het voorrecht had om mee te vliegen omdat hij 67 werd. Hem zijn toen een heleboel dingen vanuit de lucht duidelijk geworden over het Entry Point, over het aanvliegen en dat soort dingen. Die opmerking is hem na de vergadering niet in dank afgenomen ook vanwege het feit dat hij had deelgenomen aan de Airport Run. Dat was in de ogen van die persoon reclame voor het vliegveld. Hij wil eigenlijk zeggen dat als men ter plekke is men een veel duidelijker beeld krijgt van wat de feitelijke situatie is. Men praat over foto's, over tekeningen en allerlei dingen. Hij denkt dat misschien een schouw ter plaatse voor een heleboel mensen nog meer duidelijkheid zou kunnen geven. Dat was zijn inbreng.

De voorzitter dankt de heer Doggen en vindt het heel jammer te horen dat hij negatieve reacties heeft gekregen. Zij vindt het zelf bewonderwaardig dat hij zich juist verdiept op het moment dat hij het er niet mee eens is of hij wil weten hoe het uiteindelijk is. Dat hij de tijd neemt om zich te verdiepen om zo een bredere beeldvorming te krijgen. Van haar kant in ieder geval complimenten hiervoor. Zij zegt dat de

heer van Ierssel de volgende is maar dat is niet juist. Hij mag nog niets zeggen in dit gremium, in deze vergadering. Zij gaat naar de heer Van Aert.

De heer Van Aert dankt maar heeft verder niets toe te voegen.

De voorzitter gaat naar de heer Hendriks.

De heer Hendriks heeft ook niets toe te voegen maar wil nogmaals benadrukken dat de feiten en cijfers leidend zijn. Het kan zich voorstellen dat de heer Timmerman wijst op de appendices en waar het moet komen. Dat het dan duidelijk wordt. Dat is de bedoeling.

De voorzitter dankt voor het antwoord. Zij zegt dat de heer Wierikx de laatste op haar lijstje is. Zij geeft hem het woord.

De heer Wierikx heeft al een aantal dingen aangegeven. Het verhaal van de appendices is besproken. Hij wil reflecteren op de opmerking van de heer Timmerman. Niet om een discussie uit te lokken maar wel om het zelf helder te hebben. De vraag voor de één op één omzetting houdt CROSE al heel lang bezig. Er is al de nodige effort ingestoken om middels advisering en een onderzoek van de NLR naar een oplossing te komen en als CROSE daarin te kunnen adviseren. Dat proces is zorgvuldig doorlopen en afgerond. Er ligt een advies aan de provincie, aan het bevoegd gezag om daar rekening mee te houden. Hij gaat er ook vanuit en hij mag ook aannemen dat het op die manier betrokken is bij dit verhaal. Dan komt hij bij de uitkomst naar de uitwerking. Hij moet ervan uit kunnen gaan en erop kunnen vertrouwen dat dit op een zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden. Collega's hebben al aangegeven dat de normen, de kaders zaken zijn waar zij als bestuurders mee te maken hebben. Ook dat bestuurders en alle bevoegden zich aan dat soort juridische kaders en normeringen moeten houden. Daar heeft hij in die zin vertrouwen in. Dat punt, die advisering is wat hem betreft integraal betrokken. Dan wil hij nog even naar die verklaring. De secretaris gaf aan dat het bij het bevoegd gezag en bij CROSE nog niet bekend is. Dat zou kunnen kloppen want die verklaring is van 17 maart jongstleden. Toen is die ondertekend. In die verklaring staat wel die te betrekken bij het proces dat nu doorlopen wordt, als hij het goed interpreteert heeft. Hij hecht er waarde aan dat dit als bijlage meegestuurd wordt en het betrokken wordt. Men kan altijd leren. Even los van het gevoel of het een sigaar uit eigen doos is of niet. Hij denkt dat het zeker iets is dat men moet meenemen. Dan wordt het misschien nog wat drukker aan de koffietafel maar op zich heeft hij best behoefte vanuit de positie van Halderberge daarbij aan te schuiven om mee te luisteren. Vandaar zijn oproep dat te doen.

De voorzitter heeft het ook genoteerd. De tafel wordt inderdaad groter maar zij neemt aan dat het allemaal goed komt. Zij ziet dat de secretaris nog een hand heeft opgestoken.

De secretaris heeft een technische vraag. Zij heeft begrepen dat er een verklaring is ondertekend door het vliegveld en de gemeente. Is dit iets wat CROSE als een bijlage moet meesturen of is dit iets dat thuishoort in een zienswijze van het vliegveld ofwel van de gemeente? Omdat dit de partijen zijn die het afgesproken hebben. Dat wil zij graag aan de vergadering meegeven. Wil CROSE het meesturen als de commissie er niet zelf over gesproken heeft, want dat is aan de commissie?

De voorzitter zegt dat de secretaris haar de woorden uit de mond neemt. Zij dankt de secretaris. Zij ziet dat de heer Wierikx het woord wil. Bij deze.

De heer Wierikx wil een kleine nuance maken even los van de procedure, want dat maakt hem niet zoveel uit. Het is een verklaring die is opgesteld en in handen is gesteld van het college van B&W. Die



is dus niet ondertekend door het college van B&W. Het is geen overeenkomst tussen het vliegveld en de gemeente. Het is een verklaring van het vliegveld, dan gaat het om Breda Airport Holding BV, International Airport NV en Breda Air Parc BV. Die is ter hand gesteld aan zowel het college van B&W van Halderberge als het college van Gedeputeerde Staten van de commissie Noord-Brabant en Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant. Hij gaat ervan uit dat die verklaring na 17 maart daar bekend zou moeten zijn. Hij kan zich voorstellen, gezien de termijnen die net genoemd werden en de data die genoemd werden voor de overleggen, dat dit er ten tijde van de behandeling nog niet lag. Maar het ligt er nu dus wel. Hij denkt dat het weinig toevoegt daarop als CROSE te attenderen. Maar voor de volledigheid kan het geen kwaad daarnaar te verwijzen. Hij laat het over aan de voorzitter en de secretaris om daarin het juiste proces te kiezen.

De voorzitter dankt voor de toelichting. Persoonlijk vindt zij het lastig als CROSE te verwijzen naar een document dat de meeste leden inhoudelijk nog niet kennen. Verwijzen betekent soms ook dat men er iets van vindt. Zij zou het fijn vinden als die verklaring wel gedeeld kan worden met de leden zodat zij daar kennis van kunnen nemen. Vanuit de gemeente mag men altijd de gelegenheid nemen samen met het vliegveld in een aparte toelichting op het advies daarnaar te verwijzen. Dat zou men eventueel kunnen doen. De heer Voeten heeft zijn hand ook omhoog. Aan hem het woord.

De heer Voeten zegt dat het een onderdeel van de verruiming van het bestemmingsplan van Air Parc aan de zuidzijde betreft. Dat is een bedrijf dat niet onder Breda Airport valt en dus niet onder het luchthavenbesluit als zodanig. Hij moet even ruggenspraak plegen hoe dat zit. De verklaring is wel zo dat het een voorwaardelijke verklaring is want het hangt samen met een succesvolle doorloop van een aanpassing van het bestemmingsplan. Die niet in de komende weken en niet in de komende maanden afgerond zal kunnen worden. Dus in hoeverre dat invloed heeft op het luchthavenbesluit is nog de vraag. In de praktijk zou hij willen zeggen dat op het moment dat het een feit is, die getallen sowieso in de geluidsberekening worden aanpast en die zaak eventueel met een aanvullende wijziging te formaliseren via CROSE en Gedeputeerde Staten. In feite is het nu een verklaring, een belofte aan de gemeente en aan Gedeputeerde Staten maar wel onlosmakelijk verbonden met de procedure die buiten het vliegveld om en buiten het luchthavenbesluit om loopt. Dat maakt het moeilijk. Het is informatief zeggen dat de hele holding bereid is 25% van het helikoptergeluid in te leveren. Even voor mevrouw Dams, 25% van het geluid, dus niet 25% van de bewegingen. Dat wordt pas echt een feit over zes maanden, over enige maanden of over drie weken. Dat weet hij niet, daar heeft hij geen zicht op.

De voorzitter denkt dat men als CROSE kan aangeven dat die verklaring is uitgebracht maar de commissie nog niet weet wat de impact is. Dan hoeft men daarop nog niet inhoudelijk te reageren. Dan kan CROSE dat op een ander moment doen. Zij heeft iedereen gehad. Zij neemt aan dat de heer Wierikx klaar is, tenzij hij nog een ander punt heeft. Nee? Dat is niet het geval. Men heeft veel input om een conceptadvies op te maken. Zij gaat door naar het volgende agendapunt en dat is het vervolgproces. Hoe gaat men nu zorgen dat er van alles wat men vandaag heeft gezegd een mooi advies geformeerd wordt? Daarvoor heeft de secretaris een voorstel gemaakt. Zij zoekt het voorstel er nu bij. Zij vraagt of men dit voorstel werkbaar vindt. Er staat volgens haar de afspraak in dat volgende week het conceptadvies wordt gemaïld naar allen aan deze digitale tafel. Dan is er gelegenheid toevoegingen te doen want men kan verkeerd hebben begrepen wat is gezegd. Het is nu lastig te zeggen welke punten er zijn met een meerderheidsbelang en welke niet. Dat zal dan nog aan de orde komen. Dan is er een week de tijd om daarop te reageren. Vervolgens wordt het advies definitief opgemaakt. Kan men leven met die tijdslijn? Vindt iedereen een week voldoende? Zij ziet iedereen bevestigend knippen. Dat is heel mooi. Dan gaat men het advies formuleren volgens dat tijdsplan. Zij realiseert zich dat het op dit moment al 17.50 uur is. Men had ook nog een presentatie toegevoegd op

het laatste moment. De vraag is of het handig is de presentatie nu toe doen wetende dat er nog maar 10 minuten zijn of vindt men het goed dit door te schuiven naar een volgende vergadering waarbij er meer tijd is dit onderwerp te behandelen. Zij richt zich even tot degene die de presentatie heeft ingebracht. Zij geeft de heer Wierikx het woord.

De heer Wierikx zegt dat hij niet veel uitlooptijd heeft. Hij wil voorstellen de presentatie te delen met de CROSE-leden, dat men daar kennis van kan nemen en daarop later vragen zou kunnen stellen of daarop een toelichting zou kunnen vragen.

De voorzitter vindt het een heel goed voorstel maar zij weet niet of het een presentatie is die gedeeld kan worden. Het zou fijn als er al iets is dat gedeeld kan worden. Dan kan men het sowieso de volgende keer agenderen. Zij kijkt naar de heer Van Ierssel die zou de presentatie doen. Zij vraagt wat hij daar zelf van vindt. Wat heeft zijn voorkeur.

De heer van Ierssel zegt dat hij helaas nu geen camera heeft en hij dit het liefst door willen schuiven naar de eerstvolgende meeting. Hij denkt dat het juist goed is op een aantal punten in te gaan zodat er ook een dialoog plaatsvindt en het niet alleen zenden wordt.

De voorzitter zegt dat zij hem bij deze al uitnodigt voor de volgende vergadering.

### 3. Rondvraag en sluiting

De voorzitter vraagt of er nog punten voor de rondvraag zijn. Zij geeft het woord aan mevrouw Dams.

Mevrouw Dams heeft één vraag over het OEDV-vliegtuig. De heer Voeten zei dat het een burgervliegtuig is waarmee militairen parachutespringen. Is het een burgervliegtuig met gewone mensen of militairen? Anders moet het toch bij militaire vluchten ondergebracht worden? Want de parachutisten op het vliegtuig mogen niet springen en de militairen dan wel. Dat is onderling ook een beetje raar. Is het nu een militaire aangelegenheid of is het een particuliere aangelegenheid? Particulieren mogen niet springen.

De voorzitter vraagt of de heer Voeten hierop kort kan reageren.

De heer Voeten antwoordt bevestigend. Het kenteken van dit vliegtuig betekent dat het een Oostenrijks vliegtuig is. Een Oostenrijks burgerluchtvaartuig. Dat OE staat voor Oostenrijk zoals PH staat voor Nederland. Hij heeft in december in CROSE al toegelicht wat de reden was dat de Defensie Paraschool hier gebruikmaakt van het vliegtuig om iets te doen. Zij kunnen niet naar Amerika vanwege Covid. Dat is helder. Zij moeten het dichterbij huis zoeken. Het is een situatie die men zelf ook niet zoekt. Het is zoals het is. Wat moet men daar meer van vinden op dit moment?

Mevrouw Dams vraagt nogmaals of het bij de militaire oefeningen hoort, bij die 30 die in het luchthavenbesluit staan of dat het hoort bij het burgerdeel want dat is een heel groot verschil.

De voorzitter zegt dat het helder is.

De heer Voeten zegt dat het burgerluchtvaart is want het vliegtuig is een burgerluchtvaartuig. Het wordt gevlogen door burgerpiloten. De brandstofrekening gaat naar het bedrijf in Wenen. De landingsgelden gaan naar Amsterdam. Er komt geen militair tussen. Zo zal hij het maar zeggen.

Mevrouw Dams zegt dat degene die eruit springen militairen zijn. De gewone parachutisten mogen niet

springen. Die mogen vanaf november al niet meer springen. Dat is dan toch een aparte gang van zaken?

De heer Voeten denkt dat dat klopt. Volgende week dinsdag is er een grote militaire oefening of de Rucphense Heide met helikopters en drones en wat al niet meer. Er bestaat geen lunchpauze voor oorlog of voor conflicten in de wereld. Helaas. Hij gaat ervan uit dat de overheid vindt dat de manschappen geoefend moeten blijven. Dat kan hij heel goed begrijpen. Hij denkt dat zij daarvoor een eigen bubbel creëren om dat gewoon te doen. Verder kan hij dat niet toelichten.

De voorzitter dankt voor de reactie. Mochten er nog vragen zijn gaat men dit punt tijdens de koffie nader bespreken. Was dat het laatste punt?

Mevrouw Dams antwoordt bevestigend.

De voorzitter vraagt of de heer Lazeroms ook wil koffiedrinken.

De heer Lazeroms wil geen koffie want hij begint aan de thee. Hij wil er wel bij aanwezig zijn. Hij wil ook praktijkervaring opdoen. Dus hij wil graag in een informele setting deze club aan de koffie en thee zetten.

De voorzitter zegt dat inmiddels bijna alle leden zich hebben uitgenodigd voor de koffie bij de heer Voeten. Er ligt een actiepoint bij hem die zij graag met hem oppakt. Laat men daarmee de vergadering sluiten. Men gaat elkaar binnenkort nog zien met koffie. Zij dankt iedereen voor het goede overleg. Zij denkt dat CROSE met een goed advies naar de provincie kan gaan. Zij wenst iedereen een fijne avond en sluit de vergadering om 17.56 uur.

Verslag vastgesteld in de vergadering CROSE van 17 november 2021.