

## Verlag 2<sup>e</sup> bijeenkomst Procesvoorstel Baan 24 (Breda International Airport)

Datum overleg: 14 september 2023  
Tijdstip : 20.00 – 21.45 uur  
Locatie : Gemeentehuis Oudenbosch, Parklaan 15, Oudenbosch  
Aanwezigen : dhr. L. Schuurbijs; mevr. E. Baaijens; Mevr. M. Dams; Mevr. L van Overveld, dhr. Vermeulen; dhr. G. Koevoets; Dhr. Roy Koevoets, dhr. F. van Ierssel, dhr. J. Voeten; dhr. Felix Veurink; mevr. C. Akkermans, dhr. N. Koolen, mevr. M. van Kuijk (voorzitter) en mevr. E. Kiestra (v.v.)

Mevr. Van Kuijk heet eenieder van harte welkom bij deze tweede bijeenkomst over het procesvoorstel Baan 24. Naast diegenen, die de vorige keer aanwezig waren, zijn er ook weer nieuwe gezichten. Er volgt daarom nog even een voorstelrondje.

Op het verslag van de 1<sup>e</sup> bijeenkomst is geen commentaar of wijziging ontvangen, daarmee is dit vastgesteld. Tijdens het vorige overleg is er gesproken over een scenario 2,5. Dit scenario is door Dhr. Voeten voorgelegd aan de Safety Committee. Dit scenario 2,5 is meegestuurd met het verslag. Aan die omwonenden, die niet aanwezig konden zijn bij dit overleg is gevraagd een reactie op het voorstel te geven. De volgende reacties zijn ontvangen:

- Fam. Van den Broek, Roosendaalsebaan 24-> voorkeur voor scenario 2, scenario 3 is 2<sup>e</sup> keus.
- Fam. Van Brakel, Roosendaalsebaan 26 -> voorkeur voor scenario 2
- Fam. Koevoets-Hoedelmans, Roosendaalsebaan 18 -> voorkeur scenario 2, scenario 3 is 2<sup>e</sup> keus, maar absoluut niet scenario 1
- Fam. Koevoets, Roosendaalsebaan 20 -> voorkeur scenario 2, scenario 3 is 2<sup>e</sup> keus.

Deze 2<sup>e</sup> bijeenkomst is georganiseerd om te inventariseren of er nog andere gevoelens en gedachten zijn over genoemde scenario's, nadat men de gelegenheid heeft gehad om hier nog over na te denken. Mevr. Dams merkt op dat het is begonnen met een klein slingertje in de koers (december 2019) en daarna is de overlast ontstaan. Dhr. Voeten antwoordt dat scenario 3 het bewuste scenario met het slingertje (bochtje naar de A58) is. Dit is nu helder.

Op de vraag van Mevr. Van Kuijk of er nog vragen zijn naar aanleiding van scenario 2.5 antwoordt Mevr. Baaijens, dat er wel over alle scenario's kan worden gesproken, echter er wordt toch niet gehandhaafd, zoals dat vroeger door de inspectie wel werd gedaan. Dhr. Van Ierssel kan zich niet vinden in deze stelling, hij geeft aan dat die vliegers die enorm afwijken van hun koers mét overlast voor omwonenden, hierop wel degelijk worden aangesproken. Mevr. Baaijens zegt dat het hier moet gaan om algemene handhaving. Er wordt niet meer zoals vroeger door de luchtvaartpolitie gekeken/onderzocht of er wel of niet correct wordt gevlogen.

Dhr. Van Ierssel merkt op dat er al heel veel gedaan wordt om zoveel mogelijk omwonenden te ontzien, echter dat dit door de omwonenden niet wordt gezien. Daarop volgt een uitgebreide discussie.

Naar aanleiding van een opmerking van Dhr. Veurink, vat Mevr. Van Kuijk samen dat binnenkort een systeem beschikbaar komt, waarmee eenieder kan zien hoe er gevlogen wordt. Dhr. Veurink denkt zelfs dat dit systeem voor het einde van dit jaar ingezet kan worden.

Mevr. Dams geeft aan dat zij de klachtenprocedure niet onafhankelijk vindt. Haar standpunt is helder en genoteerd. Echter is tijdens het vorige overleg al benoemd dat de vertegenwoordigers van de omwonenden de klachtenprocedure hebben gecheckt en hebben aangegeven dat dit op een juiste en

correcte wijze wordt uitgevoerd.

Dhr. Schuurbijs geeft aan dat hij voorstander was van scenario 2.5, echter het is hem helder waarom dit scenario geen optie is.

Dhr. Koevoets merkt op dat de reden voor deze bijeenkomsten c.q. dit overleg is om te komen tot de meest gedragen constructie. Dit blijft een lastig proces omdat wat voor de een het gunstigste scenario is, voor de ander juist extra overlast kan geven. Volgens Mevr. Baaijens is scenario 2 in 2013/2014 door Dhr. Ijsbrandy in het AIP opgenomen, echter toen de provincie Bevoegd Gezag werd, is hierover nooit meer gesproken met omwonenden en gebruikers. Dhr. Voeten geeft aan dat het geen AIP is maar Notam (dit is een tijdelijke maatregel).

Dhr. Van Ierssel benoemt nogmaals dat wanneer geconstateerd wordt dat er niet goed wordt gevlogen, men dit graag wil weten. Juist om te weten of er een specifieke reden is voor de afwijking. Men kan de vlieger dan aanspreken en hierop sturen. Doel van gebruikers is natuurlijk dat men zo veel mogelijk rekening wil houden met de omgeving en om het vliegverkeer veilig te houden.

Dhr. Voeten merkt op dat omwonenden kijken wat het verst van hun huis is. Als je eerlijk kijkt wat de beste keuze zou zijn, kan dat soms helpen. Er is gezocht naar een scenario dat de minste problemen geeft en dan veilig zou zijn. Het blijft echter een vliegveld en er moet opgestegen en geland worden. Mevr. Dams zegt dat vliegers volgens geen enkel scenario over de loods van de familie Dams vliegen, maar het gebeurt wel.

Dhr. Voeten heeft tijdens de vorige bijeenkomst al gezegd dat scenario 3 kan worden gefinetuned. En dat wil zeggen dat het punt van draaien nader bepaald kan worden, daarbij rekening houdend met zo weinig mogelijk overlast. Denk hierbij aan het draaien op het viaduct of het oog.

En als een specifiek scenario wordt gekozen, dan moeten de piloten zich daar ook aan houden en men moet hier ook niet mee weg kunnen komen.

Dit maatwerk zou dan ook mogelijk moeten worden.

Mevr. Van Kuijk vraagt de deelnemers of men met elkaar ergens tot een consensus kunnen komen.

Dhr. Vermeulen geeft aan dat we het wellicht anders kunnen omschrijven: Waar zijn we tegen?

De meeste omwonenden, die nu niet aanwezig zijn hebben gekozen voor Scenario 2, omdat zij daar het minst last van hebben, maar zouden wel kunnen leven met Scenario 3.

Mevr. Van Kuijk vraag of het eventueel mogelijk is om testvluchten uit te voeren met scenario 3 om zodoende het juiste draaimoment te bepalen. Dhr. Voeten geeft aan dat dit mogelijk is door met twee vliegtuigen een aantal starts en landingen te maken, en vervolgens op verschillende punten te draaien om te meten wat het beste draaimoment is in de praktijk. De omwonenden worden hierover geïnformeerd, zodat zij ook als "proefpersoon" kunnen meeluisteren. Er zullen in dat geval twee meetposten worden gebruikt.

De intentie om deze tests uit te voeren is er, en daarvoor moeten de nodige inspanningen geleverd worden. Transparantie is cruciaal om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Dhr. Voeten zal dit bespreken met Dhr. Van Ierssel, om te bepalen hoe dit het beste aangepakt kan worden. Er wordt voorgesteld om dit in een weekend te doen, wat praktisch lijkt.

Voorlopige conclusie: Na de discussie lijkt er mogelijk consensus te zijn over scenario 3, met de mogelijkheid tot finetunen op basis van voortschrijdend inzicht. Dit finetunen zal worden getest in aanwezigheid van de omwonenden. De verkregen informatie zal als basis dienen voor een advies dat door Mevr. Van Kuijk zal worden opgesteld.

De communicatie ten aanzien van de testfase loopt via de secretaris van de CROSE.

Dhr. Voeten zal een aantal data voorstellen, die via een datumprikker gedeeld zullen worden met de omwonenden.

NB. Omwonenden vragen Dhr. Voeten wel rekening te houden met “klaverbladracers”.

Mevr. Akkermans van de gemeente Halderberge zal checken of er geluidsmeters beschikbaar zijn.

Na het maken van deze afspraken dankt Mevr. Van Kuijk alle deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng en sluit deze bijeenkomst om 21.45 uur.