

Verlag bijeenkomst Procesvoorstel Baan 24 (Breda International Airport)

Datum overleg : 13 juli 2023
Tijdstip : 20.00 - 21.45 uur
Locatie : Gemeentehuis Oudenbosch, Parklaan 15, Oudenbosch
Aanwezigen : Dhr. en mevr. Roovers; dhr. L. Schuurbijs; mevr. E. Baaijens;
mevr. L. Hoedelmans; dhr. Vermeulen; dhr. J. Segers, dhr. en mevr. Van Brakel,
dhr. G. Koevoets, dhr. J. Doggen; dhr. F. van Ierssel, dhr. J. Voeten;
mevr. C. Akkermans; mevr. M. van Kuijk (voorzitter) en mevr. E. Kiestra (v.v.)

Mevrouw van Kuijk stelt zich kort voor en heet eenieder van harte welkom. Zij is de onafhankelijk voorzitter/procesbegeleider en het doel van deze bijeenkomst is om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen voorstel/advies over de vertrekprocedure van baan 24 (Breda International Airport).

Om een indruk te krijgen van de aanwezigen volgt een kort voorstelrondje en de locatie waar de aanwezigen woonachtig zijn.

Na dit overleg volgt nog een tweede overleg. In de tussentijd zal het verslag van dit overleg ook worden verstuurd aan die omwonenden, die vandaag niet aanwezig zijn, zodat ook zij weten wat de conclusie van het 1^e overleg is. Zij kunnen, indien gewenst, tijdens het volgende overleg of naar aanleiding van dit verslag ook nog hun inbreng geven.

De 3 voorliggende scenario's worden ter opfrissing getoond en toegelicht door de heer Voeten (Havenmeester BIA):

- Scenario 1: Rechte lijn rechtuit is scenario 1, deze lijn werd heel vroeger gevolgd.
- Scenario 2 is afhankelijk van veel factoren en is dus weinig betrouwbaar, ook omdat niet helder is op welk moment moet worden opgestuurd naar links (niet te definiëren) (vastgelegd in de luchtvaartwetgeving)
- Bij scenario 3 is de route beter beschreven. Deze lijn wordt de laatste jaren steeds meer gevolgd.

De koerswijzigingen zijn voorgesteld aan de veiligheidsregio en zijn wettelijk allemaal mogelijk en goedgekeurd. De gekozen variant wordt door de inspectie voor de leefomgeving nog gecontroleerd alvorens deze definitief wordt.

In de huidige publicaties is scenario 2 (historisch gezien) vastgelegd, echter i.v.m. het vermijden van geluidsoverlast is scenario 3 tijdelijk ingevoerd, maar dit is nog niet geformaliseerd. Belangrijk hiervoor is ook de opinie van de omgeving, men wil tot een zo breed mogelijk gedragen oplossing komen.

Mevr. Baaijens merkt op dat er niet gesproken wordt over de 240 graden, opgenomen in de (AIP = "bijbel", waarin alle procedures van alle vliegvelden zijn vastgelegd). Dit zou scenario 2 zijn en daarvan heeft dan niemand last. Mevr. Roovers geeft echter aan dat men dan over haar huis vliegt met de nodige overlast. Mevr. Baaijens antwoordt dat dit niet het geval is als men aan het einde van de baan naar links opstuurt, waarop door de aanwezigen wordt gezegd dat het dan om scenario 3 gaat. Bij scenario 2 moet er een helder beginpunt zijn, echter de accuratesse is afhankelijk van zoveel factoren, waardoor dit scenario toch veel overlast geeft.

Op de vraag van mevr. Van Kuijk welke procedure er rondom de wijziging van scenario 1 naar scenario 2 is gevoerd, moet iedereen het antwoord schuldig blijven. Uiteindelijk wordt geconstateerd dat dit rond 2014 is gewijzigd.

Dhr. Van Ierssel wil nog graag een toevoeging doen. Uitgaande van de veiligheid zou scenario 1 de meest veilige optie zijn. In het kader van veiligheid bij de start heb je al je aandacht nodig om goed te stijgen. Scenario 2 is de meest onveilige situatie, omdat je geen vast punt hebt waar vliegers zich op kunnen richten. Echter scenario 3 heeft ook niet de eerste voorkeur, omdat er 2 knikken gemaakt moeten worden. Bovendien is veilig blijven vliegen en omwonenden primair!

Dhr. Segers geeft aan dat er nu minder overlast is dan voorheen, toen ze nog scenario 1 vlogen. De vliegtuigen zijn natuurlijk ook veel stiller als vroeger. Er wordt minder vaak laag overgevlogen. Dhr. Voeten geeft aan dat het natuurlijk ook belangrijk is dat vliegers de juiste koers vliegen, waarop mevr. Hoedelmans aangeeft dat ze vorige week ook echt superscherp vlogen. Complimenten daarvoor.

Mevr. Van Kuijk refereert even aan een mail van mevr. Dams (zij is helaas vanavond verhinderd) dat er voor 2020 minder klachten waren, toen werd er volgens AIP, zijnde scenario 2 gevlogen). Toegenomen klachten nadat er volgens scenario 3 wordt gevlogen (schijnbaar onder druk van de luchthaven). Om te voorkomen dat bij het maken van de bocht het geluid enorm binnenkomt, moet dit goed afgestemd worden met de vliegers, aldus dhr. Voeten. Volgens dhr. Koevoets wijken vooral para's vaak af. Dhr. Van Ierssel antwoordt dat hij echt secuur is op het volgen van de regels. De plots (vliegroutes die je kunt opvragen - routes zien) geven redelijk nauwkeurig aan hoe er gevlogen wordt.

Iedereen is van mening dat het belangrijk is dat ook vreemde vliegers goed op de hoogte gehouden moeten worden van de procedures bij Breda International Airport, dus moet er blijvend aandacht gevraagd worden voor de procedures.

Dhr. Van Ierssel geeft aan dat vliegers voor vertrek weten hoe de vliegprocedures op de luchthaven zijn, daarover worden zij ook uitgebreid "gebrieft" en geeft aan dat vliegers wel degelijk worden aangesproken op hun gedrag, als zij zich niet houden aan de afspraken. Zeker bij recidieven. Er is wel een lijst met mensen, die vaker in de fout gaan en Dhr. Voeten is hier scherp op.

Dhr. Van Brakel geeft aan dat er inderdaad wel "cowboys" bij zijn, die gewoon hun kick zoeken en geen rekening houden met de veiligheid en het beperken van overlast.

Er is een aantal jaren gekozen voor Scenario 3 omdat er 1. zo min mogelijk over huizen wordt gevlogen en 2. Een aanpassing van het moment van draaien, omdat je boven de snelweg qua geluid de minste brokken kunt maken. Dit is het beste compromis.

Als er voor een scenario wordt gekozen moeten we met metingen etc. kijken wat het beste punt is om te draaien met zo min mogelijk overlast, dus finetunen.

Er zijn ook omwonenden die last hebben van landende vliegtuigen. Dhr. Van Ierssel geeft aan dat het belangrijk is te melden om welke vliegnummers het gaat, zodat men deze mensen hierop kan aanspreken.

Mevr. Van Kuijk hoort graag de mening van de aanwezigen over de scenario's:

Naam	Scen. 1	Scen. 2	Scen. 3	Overwegingen
Mevr. Roovers			✗	Vliegen tot einde landingsbaan met grote stip en dan naar links afslaan. Rekening houdend met afdraaien bij de woning(en).
Dhr. Vermeulen		✗		Bij scen. 2 wordt er verder weg gevlogen, dus minder overlast. Hij heeft echter begrip voor de mening van de anderen.

Mevr. Hoedelmans		X	X	Als er netjes gevlogen wordt finetunen naar scen. 3. Dan heeft bijna niemand overlast van en doe finetunen.
Mevr. Baaijens		X		Geeft aan dat er volgens de AIP 240 graden gevlogen moet worden, dus scenario 2. De baan is bij het verharden ook al enigszins naar links gedraaid. Men had dit verder willen draaien, maar dan kon niet. Ministerie heeft 240 graden bepaald en toen dhr. Voeten kwam ging het fout. Bij scenario 2 heeft de heer Koevoets het meeste last, terwijl hij het huis heeft gekocht in de veronderstelling dat hij in de luwte van de vliegbewegingen zou zitten.
Dhr. Doggen				Woont in Roosendaal, is lid van CROSE. Geeft aan dat het erop lijkt dat er geen consensus wordt bereikt vandaag. Wil mensen wel laten weten dat de CROSE opteert voor dat scenario dat zo min mogelijk overlast veroorzaakt voor omwonenden.
Dhr. Schuurbijs		2,5	X	Zonde van extra knik in scenario 3. Hij kiest dan ook voor optie 2,5 met 1 x draaien en dan doorvliegen i.p.v. de extra knik.
Dhr. Van Ierssel	X		X	In het kader van veiligheid heeft 1 de voorkeur, dan 3. Scenario 2 is het meest onveilig. Markante punten helpen, want je ziet vanuit de lucht andere dingen dan op de grond. Met digitale middelen staat de snelweg er wel weer op. Scenario 3 is de meest logische, omdat de meeste vliegers nu al een beetje weten hoe het werkt.
Dhr. Voeten			X	Vanuit de luchthaven wordt gezocht naar het beste compromis met maximale tevredenheid
Dhr. Roovers	X		X	Kiest voor optie 1 op basis van veiligheid. Belangrijker dan de overlast. Als alternatief optie 3.
Dhr. Segers		X		Kiest voor de oplossing van Mevr. Baaijens volgens de AIP.
Dhr. Van Brakel		2,5		Einde van de baan draaien, tussendoor. Dan hebben de mensen er het minste last van. Zie ook de opmerking van Dhr. Schuurbijs
Mevr. Van Brakel			X	Er wordt nu al veel volgens scenario 3 gevlogen. Kunnen we bij afwijkingen ook melden, klachten kunnen via de website gemeld worden of telefonisch. Volgens de vertegenwoordigers van de omwonenden in de CROSE worden de gemelde klachten door de luchthaven correct afgehandeld. Invoeren op de website werkt het beste, omdat de meldingen dan automatisch in het systeem staan: Melding maken - Breda Airport (breda-airport.eu)
Dhr. Koevoets	X		X	Scenario 1 heeft de voorkeur, omdat er dan de minste overlast is. Alternatief is scenario 3, mits er juist gevlogen wordt.

X = voorkeur

X = alternatief

Mevr. Van Kuijk concludeert dat de diverse opties zijn genoemd, waarbij helder is dat de veiligheid voor veel omwonenden het belangrijkste is. De vraag is wel of we hier een zo breed mogelijk gedragen scenario kunnen kiezen. Dhr. Voeten merkt nog op dat er een maatwerk-oplossing overwogen kan worden, dus zaken zodanig aanpassen (bijv. draaien op een andere plaats), zodat het meest gunstige scenario gebruikelijk wordt. Dan doen we recht aan de gevoelens, die er zijn. De vraag is van welke waarde de mening van de omwonenden. Mevr. Van Kuijk geeft aan dat zij opdracht heeft gekregen van de Provincie om te komen met een zo gedragen mogelijk uitkomst vanuit de omwonenden. Dhr. Roovers vraagt hoe zwaar dit advies is. Dhr. Voeten geeft aan dat hij aan de commissie heeft gevraagd om omwonenden uit te nodigen om te kijken wat de mening is. Omwonendenparticipatie is belangrijk, makkelijker om een gedragen mogelijk besluit uit te voeren.

Mevr. Van Kuijk geeft aan dat het verslag ook wordt verstuurd aan die omwonenden die niet aanwezig zijn en er wordt een tweede bijeenkomst belegd om ook diegenen nog de kans te geven te reageren. Daarna gaat er een advies naar de provincie.

Dhr. Voeten geeft aan dat hij op basis van het advies de procedure voortzet.

De procedure - genoemd door mevr. Baaijens - die loopt bij de Raad van State, is een andere procedure (tegen de provincie) aldus dhr. Voeten. Dit is hierop dan ook niet van toepassing, deze zitting is in oktober.

De Raad van State reageert veelal positief op een advies van de Provincie, aldus dhr. Schuurbiërs.

Dhr. Schuurbiërs vraagt zich af wat de veiligheidsregio vindt van startbewegingen met een (extra) knik. Dhr. Voeten geeft aan dat er een safety-overleg is, waarin de scenario's, dus ook scenario 3 uitvoerig besproken zijn. Dhr. Voeten heeft deze optie niet alleen en zelf bedacht. De essentie van scenario 3 is om zoveel mogelijk over open terrein heen te vliegen en het simpel te houden. Maatwerk is uitzoeken waar het knikje komt te liggen. Scenario 2,5 is scenario 3 zonder extra knikje.

Mevr. Van Kuijk vraagt zich af of je met maatwerk op scenario 3 ook iets doet voor die mensen die kiezen voor scenario 2?

Dhr. Van Ierssel geeft aan dat het hebben van duidelijke herkenningspunten/markante punten waarop je kunt gaan mikken - visuele kenmerken - belangrijk zijn. Een vlieger kijkt niet naar het aantal graden. In scenario 3, waarbij je omwonenden zoveel mogelijk wilt ontzien, kun je in het maatwerk kijken waar je het beste de bocht kunt maken. Niettemin blijft de nuance afhankelijk van externe factoren zoals bijv. de wind. Een voorbeeld is dat je vliegt naar de hoek van het onbebouwd gebied en je moet hierover links richting de snelweg vliegen, aldus dhr. Voeten.

Mevr. Van Kuijk concludeert dat iedereen zijn ideeën en standpunten heeft kunnen uitwisselen. De vraag is even of we een gemeenschappelijk standpunt hebben, zijn we het eens over een scenario of niet of moeten we hierover nog nadenken?

Jan Doggen geeft aan dat hij - als onafhankelijk toehoorder - zou willen voorstellen é.e.a. te laten bezinken en tijdens de 2^e bijeenkomst te komen tot consensus en kijken in welk scenario we elkaar kunnen vinden. Er is nu zoveel informatie over tafel gegaan, dat je nu geen conclusie kunt trekken.

Afgesproken wordt het verslag van deze bijeenkomst aan alle omwonenden te versturen, hen uit te nodigen voor een 2^e en laatste bijeenkomst (eind augustus/begin september) om te komen tot een advies. Aangeven bij omwonenden, dat wanneer zij niet kunnen deelnemen zij in ieder geval hun mening vooraf aan de secretaris kunnen doorgeven.

De aanwezigen kunnen zich vinden in dit voorstel en daarmee sluit mevr. Van Kuijk deze bijeenkomst.

(Dhr. Doggen geeft aan dat hij in september vakantie heeft)