

Datum overleg: vrijdag 15 november 2024, 10.00 -12.30 uur |Gemeentehuis Rucphen

#### Aanwezig

| <b>naam</b>               | <b>functie</b>            | <b>namens</b>                                |
|---------------------------|---------------------------|----------------------------------------------|
| Mw. Monique List          | voorzitter                | onafhankelijk                                |
| Dhr. Hans Wierikx*        | lid/agendacie./plv. vz    | wethouder gemeente Halderberge               |
| Dhr. Jan Voeten*          | lid/agendacie.            | exploitant Breda International Airport (BIA) |
| Dhr. Dick van Gasteren    | lid                       | Havenmeester                                 |
| Dhr. Jan Doggen           | lid                       | vertegenwoordiger omwonenden Roosendaal      |
| Dhr. Koen van Polanen*    | lid/agendacie.            | vertegenwoordiger omwonenden Etten-Leur      |
| Dhr. Roland van der Horst | lid                       | vertegenwoordiger gemeente Roosendaal        |
| Dhr. Martijn Gijzen       | lid                       | wethouder gemeente Rucphen                   |
| Dhr. Jean-Pierre Schouw   | lid                       | wethouder gemeente Etten-Leur                |
| Mw. Mattie Dams           | vervanger L. van Overveld | vertegenwoordiger omwonenden Halderberge     |
| Mw. Esther Kiestra        | secretaris                | onafhankelijk                                |
| Dhr. Felix Veurink        | gast                      | provincie Noord-Brabant                      |
| Mw. Hagar Roijackers      | gast                      | gedeputeerde provincie Noord-Brabant         |

#### Niet aanwezig met kg.

|                      |                |                                          |
|----------------------|----------------|------------------------------------------|
| Mw. Lia van Overveld | lid            | vertegenwoordiger omwonenden Halderberge |
| Dhr. Nico Koolen     | lid            | vertegenwoordiger omwonenden Rucphen     |
| Dhr. Herman Hendriks | vervangend lid | vertegenwoordigers gebruikers BIA        |
| Mw. Femke Dingemans  | agenda lid     | BMF                                      |

## Verslag

### 1. Opening/ Vaststellen agenda

De voorzitter heet eenieder van harte welkom tijdens dit CROSE-overleg in het gemeentehuis van Rucphen. Een bijzonder welkom aan gedeputeerde Mw. Hagar Roijackers.

We beginnen met een paar mededelingen:

- Afwezig zijn de heren Nico Koolen en Herman Hendriks met kennisgeving. Mw. Lia van Overveld laat zich vervangen door Mw. Mattie Dams.
- Er zijn 3 toehoorders, o.a. van het natuurplatform.

Er wordt gestart met een kort voorstelrondje door de leden van de CROSE, omdat Mw. Hagar Roijackers, gedeputeerde voor de eerste maal aansluit

Mevrouw Hagar Roijackers bedankt de CROSE voor de uitnodiging. Zij heeft als gedeputeerde veelvuldig

contact met de voorzitter van het CRO en is daardoor zeer betrokken

- De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld en de voorzitter licht even kort de ingekomen stukken toe.

## 2. Vaststellen verslagen en actielijst

### 2.1 Vaststellen verslag 5 april 2024 (bijlage 1) en Verslag bijeenkomst Evaluatie Onderzoek van 1 oktober 2024 (bijlage 2)

- Verslag 5 april 2024 – Opmerkingen:
  - 4.2 > Overleg tussen gemeenten Halderberge, Rucphen en luchthaven plannen – zie actielijst pag. 2 > 2.2 | 22-13 Tekst “niet met koud weer vliegen” en “vrijdag” kan vervallen
  - pag. 2 > 23-14 > 4<sup>e</sup> regel > wenselijk dat alle vliegtuigen een transponder hebben. Transponder vervangen door ADSB. Fanomos moet zijn > Fanomos systeem
  - Pag. 3 > 3.1 onbekend vliegtuig heeft geen landing gemaakt maar is beneden 300 ft gebleven – dit wordt meegenomen in de berekening.Met deze wijzigingen wordt het verslag vastgesteld.
- Verslag 1 oktober 2024:
  - Er zijn geen opmerkingen. De voorzitter merkt op dat nog openstaande actiepunten uit het rapport van Bureau Stroom op korte termijn worden opgepakt.
  - Hiermee wordt dit verslag ongewijzigd vastgesteld.

### 2.2. Doornemen actielijst– update november 2024 (bijlage 3)

20-05 > Besluitvorming verordening wordt verwacht.

22-13 > Advies Vertrekprocedure Baan 24 wordt besproken in dit overleg vandaag.

23-01 > Update Entrypoint volgt tijdens dit overleg

23-09 > Rondleiding luchthaven: afgesproken wordt dit te combineren met een volgende CROSE vergadering op de luchthaven

23-10 > Update sollicitatieproces voorzitter volgt in de vergadering

23-12 > Klachtenprocedure – onderzoek Brammers

23-13 > Feedback geluid Gyrocopter (is door inspectie in geluidsklasse geplaatst). Kopie bevestiging wordt aan dit verslag toegevoegd. Daarmee is dit actiepunt afgehandeld

23-14 > Registratie en analyse: Dhr. Voeten is bezig zelf systeem te ontwikkelen middels het plaatsen van antennes en ontvangers, waarmee ze transponders kunnen uitlezen. Resultaten afwachten.

23-15 > Er wordt al veelvuldig gebruik gemaakt van de loodvrije brandstof. Helaas kan niet ieder vliegtuig hiervan gebruik maken, maar het loopt. Daarmee is dit actiepunt afgehandeld.

23-16 > wordt ook genoemd onder 23-12. Daarmee is dit actiepunt afgehandeld.

### 2.3 Korte terugblik NLR-bijeenkomst 24 oktober jl.:

Dit was een 1<sup>e</sup> gezamenlijk overleg met leden van CRO Kempen Airport. Dit wordt door eenieder positief ervaren, Er is veel informatie besproken, zoals berekeningen, LDEN etc. Dhr. Wierikx merkt op dat het interessant is te horen hoe zaken worden berekend. Echter de theorie/techniek en de beleving van geluid is minder makkelijk te ‘vangen’.

De voorzitter geeft aan dat we in de loop van 2025 – als er behoefte is aan een themabijeenkomst, we zeker zoiets opnieuw zullen plannen. Als leden een suggestie voor een thema(bijeenkomst) hebben, stuur dan even een mail aan de secretaris.

Mw. Roijackers geeft aan dat er tot op heden over het thema milieu weinig bestuurlijk overleg is tussen provincie en gemeentes. Zou er behoefte zijn aan het plannen van een interbestuurlijke tafel. En wat voor soort onderwerpen kunnen hier dan evt. besproken worden? Dhr. Wierikx antwoordt dat dit interessant zou kunnen zijn, echter moet er wel goed naar de thema’s gekeken worden. Mw. Roijackers gaat de mogelijkheden verkennen.

Mw. Roijackers begrijpt dat betrokkenen de opstapeling van de verschillende geluidsbelastingen – wegen, luchthaven, evenementen etc. moeilijk vinden en men enigszins gefrustreerd raakt dat dit niet bij één iemand kan worden neergelegd. Er is zeker sprake van kruisverbanden. Wellicht is het een optie om een uitvraag via een enquête te doen.

### 3. Geluidsrapportage Luchthaven Seppe

#### 3.1 Rapportage vliegtuigen & helikopters & toelichting Geluidsrapportage BIA en oplegvel (bijlage 4/4A)

Dhr. Voeten merkt op dat een 9 maanden en een 12 maanden rapportage waren toegevoegd. Het oplegvel – waarvan in de vorige vergadering afgesproken was dit een toelichting te noemen – geeft een goede verklaring. Alles blijft binnen de vergunde ruimte. Er is zelfs iets minder gevlogen en Dhr. Voeten heeft er dan ook weinig aan toe te voegen.

Wel vindt hij het volgende opvallend: er was altijd sprake van 60/40 verdeling op de banen en nu komt men uit op een 71/28 verdeling. Vraag is of dit te maken heeft met de klimaatverandering, wind uit een andere richting? Het heeft in ieder geval wel een effect op de handhavingspunten. Dan meet je daar meer geluid, echter vooralsnog geeft dit geen zorgen.

Mevr. Dams geeft aan dat de geluidsrapportage op geen enkele wijze gecontroleerd kan worden. Zij doelt op de aantallen vliegtuigen, met name de achtergrond van bijv. Gyrocopters. Met Dhr. Van Gasteren wordt afgesproken dat hij van een week of maand een duiding geeft over specifiek de gyrocopter.

### 4. Meldingen- en voorvalrapportage BIA

#### 4.1 Voorval-Incidenten registratie Breda International Airport (bijlage 5)

Dhr. Voeten licht de analyse kort toe. Er waren 27 voorvallen, waarvan 2 ongevallen. Het gaat hier om een vleugelbrand en het ongeluk bij St. Willebrord. Mw. Roijackers vraagt hoe het is met de afhandeling van het ongeluk en hoe het is met de nabestaanden en achterblijvers. Dhr. Voeten antwoordt dat er veel contact is met de vlieschool, het ongeluk heeft veel impact gehad maar er is wel veel waardering voor hoe hier mee omgegaan is. Vanuit de vlieschool is er veel contact met de nabestaanden. De definitieve afsluiting moet nog komen in de vorm van het eindrapport van de luchtvaartpolitie.

#### 4.2 Klachtenrapportage (Bijlage 6 & 6A) - Klachtenregistratie BIA en toelichting BIA | registratie MilieuKlachtenCentrale & toelichting (bijlage 7)

Dhr. Voeten vertelt dat het MKC maandelijks een overzicht van klachten/meldingen, geanonimiseerd en verwerkt in een eigen overzicht. In totaal gaat het om 27 klachten, waarvan ook enkele dubbele meldingen.

Opvallend zijn de nachtelijke meldingen in Oudenbosch > mogelijk gaat het hier om een traumahelikopter en bewegingen van Amerikaanse troepen.

De luchthaven registreert ook meldingen van buiten de directe omgeving (135 meldingen in totaal). Waarom deze meldingen bij de luchthaven terechtkomen is niet helemaal helder.

Verwerking van de meldingen> Alle meldingen worden door de luchthaven aangenomen en er wordt altijd een antwoord gegeven, aldus Dhr. Van Gasteren. Geconstateerd kan wel worden dat er vanaf 16 mei jl. - met de ingebruikname van de nieuwe exit points -, sprake is van een daling van de meldingen uit Zegge. Dit wordt als positief ervaren, hoewel het systeem nog niet helemaal waterdicht is. Het is zo dat de eigen gebruikers van de luchthaven goed op de hoogte zijn, maar bezoekende vliegtuigen moeten hier nog wat vaker op gewezen worden.

Via de website kan de klachtenafhandeling beoordeeld worden met een cijfer, maak vaak snappen mensen dit helemaal niet. Ook is het (nog) niet mogelijk om visuele bewijsstukken van overlast (zoals filmpjes) aan te leveren, terwijl mensen dit wel heel graag willen.

Dhr. Gijzen wil nog wel even inhaken op de meldingen vanuit Rucphen (eerste helft van het jaar) gaat het om 18 meldingen. Hij wil graag weten van de luchthaven waar de pijnpunten liggen en wat we eraan kunnen doen om het aantal meldingen te reduceren. Hij heeft ook geconstateerd dat er

ook meerdere meldingen van één adres zijn. Dhr. Van Gasteren antwoordt dat niet altijd alle meldingen goed onderbouwd zijn; het gaat vaak om dezelfde klachten. Ook zijn er helaas mensen die iedere keer opnieuw – zonder reden – dezelfde melding doorgeven. Inmiddels stuurt de luchthaven al brieven naar mensen, dat hun melding niet meer in behandeling wordt genomen, omdat het hier min of meer gaat om “valse” meldingen

De voorzitter merkt op dat het mogelijk is om met een kleine groep overleg te hebben om structurele verbeteringen te bespreken (met een derde partij) en te kijken of er een rode draad te vinden is in de gegronde klachten en hoe kunnen we dit verbeteren? Dhr. Van Gasteren staat hier wel voor open.

Dhr. Doggen wil de luchthaven complimenteren met de wijze waarop de meldingen worden afgehandeld.

Mw. Dams merkt op dat er juist veel te weinig met de meldingen wordt gedaan. Dhr. Wierikx benadrukt echter dat er wél degelijk actie (gesprekken, terugkoppelingen, mediation) wordt ondernomen, echter het is wel duidelijk dat een 100% oplossing niet mogelijk is.

#### **4.3 Update stand van zaken onderzoek BRAM –**

Dhr. Veurink meldt dat het 1<sup>e</sup> traject door de Brammers bijna is afgehandeld. De Brammers hebben met iedereen gesproken en de situatie in beeld gebracht. Ze hebben o.a. geconstateerd dat er op 4 verschillende manieren een melding gedaan kan worden, wat ook weer kan leiden tot een verschillende behandeling van de melding. Binnenkort volgt een tussenrapportage en zij maken een video, waarin zij de CROSE nader gaan informeren.

Vanuit de luchthaven wordt veel moeite gedaan om de melders te spreken etc. Echter er kan ook niet altijd iets gedaan worden. Dat maakt het belangrijk de verwachtingen te temperen.

### **5. Mededelingen, actualiteiten en ingekomen stukken CROSE**

#### **5.1 Update stand van zaken Verordening CROBD (verwachte besluitvorming 13-12-2024 PS)**

Dhr. Veurink merkt op dat de procedure al een tijd loopt. Het gaat om de verordening waarmee de CRO's zijn ingesteld. De wijziging is vastgesteld op 5 november jl. door GS en daarna aangeboden aan PS. Daar wordt het behandeld in een agendaoverleg, geagendeerd voor besluitvorming op vrijdag 13 december a.s. Mogelijk wordt er nog een themabijeenkomst gepland, die datum is nog niet bekend. Mogelijk 29 november a.s. + mogelijkheid om in te spreken. De adviezen van CROSE zijn zoveel als mogelijk overgenomen. Mw. Roijackers benadrukt nogmaals dat dit zo lang heeft geduurd omdat men afhankelijk was van de regeling politiek ambtsdragers.

V.w.b. de procedure voor een vaste voorzitter > dit hangt samen met de besluitvorming. Daarna start de procedure voor een nieuwe, vaste voorzitter.

#### **5.2 Stand van zaken luchthavenbesluit, besluitvorming en vervolgproces**

*\* Ingekomen brief: Stichting Platform Behoud Natuur en Milieu 24-10-2024 (bijlage 8)*

*\* Ingekomen brief: Antwoord Provincie vragen PvdD Wijzigingsverordening Luchthaven Seppe 6-2-2024 (bijlage 9)*

*\* Ingekomen brieven en antwoordbrieven: vragen en antwoorden voortgang wijziging verordening luchthavenbesluit Luchthaven Seppe (bijlage 9a en 9b).*

Dhr. Veurink meldt dat er de afgelopen tijd door de diverse politieke partijen vragen zijn gesteld over de wijziging van het luchthavenbesluit. De antwoorden op de vragen zijn aan deze agenda toegevoegd en separaat aan de leden toegestuurd. Er wordt door eenieder aangedrongen op een snelle procedure echter dit proces vraagt de nodige stappen (dit is wettelijk bepaald) en dit heeft tijd nodig. Dhr. Veurink geeft aan dat ook verklaard wordt waarom we tot een nieuw luchthavenbesluit willen komen en hoe het proces gaat verlopen.

Dhr. Van Polanen vraagt of de inhoud van de brief, geschreven door het natuurplatform klopt? Dhr. Veurink antwoordt dat het in de basis klopt, echter op onderdelen niet.

Mw. Roijackers bevestigt het aantal bestuurlijke vragen vanuit de Statenfracties, die o.a. gaan over

een mogelijke toename van de geluidsbelasting en of het proces niet versneld kan worden. Mw. Roijackers licht toe dat het hier gaat om een technische correctie onder de omgevingswet (dit had de provincie beter moeten onderbouwen). Om te komen tot een goed luchthavenbesluit zijn heel veel stappen nodig met de rijksoverheid, gerechtelijke toetsing etc. waardoor het proces echt niet versneld kan worden, zelfs als men dat wil. Daar waar versneld kan worden, zal dit worden gedaan echter het tijdspad is lang,

Dhr. Van Polanen vraagt hoe we nu verder gaan? Hij heeft gehoord dat het 1<sup>e</sup> wijziging luchthavenbesluit, dat nu van toepassing is, ook niet correct is? Dhr. Veurink geeft aan dat deze constatering niet juist is.

Dhr. Schouw merkt op dat hij graag helder heeft – bestuurlijk – wat de juridisch kaders zijn.

Mw. Roijackers stelt voor om een technisch (digitaal) overleg (en petit comité) te organiseren om helderheid te scheppen over de onherroepelijkheid van het besluit en om vragen te bespreken. Aan de orde kunnen komen: een technische toelichting, bestaande vragen over de rol van de CRO en de communicatie naar de achterban.

De verwachtingen moeten wel helder zijn aldus Dhr. Wierikx. Zo moet de afspraak over het terugdringen van 25% van de helikopter bewegingen (opgenomen in het bestemmingsplan Seppe) ook verankerd worden in het luchthavenbesluit of kan hierop al eerder gehandeld worden. De leden van de CROSE vinden het tempo belangrijk, maar vooral transparantie en helderheid.

Mw. Roijackers geeft wel aan dat er behoefte is het ontvangen van langjarige adviezen over het luchthavenbesluit van CROSE.

Secretaris checkt even de voorgaande adviezen van de CROSE en stuurt deze naar de voorzitter en de provincie.

Het natuurplatform heeft een heldere vraag neergelegd: het verzoek aan de CROSE om uitstel niet te accepteren en een ongevraagd advies aan de provincie te geven. Na discussie wordt besloten een advies aan de provincie te sturen met het verzoek om op de **kortst mogelijke termijn** het luchthavenbesluit te herstellen. Mw. Roijackers benadrukt dat dit zeker zal helpen, waarbij zij ook kan zeggen: hier is een brief van de CROSE, die dit van ons vraagt. Wat gaan we doen om dit op de kortst mogelijke termijn haalbaar te maken binnen alle wettelijke kaders. Helder moet echter zijn dat sommige processen gewoon meer tijd nodig en kaders zijn niet altijd te versnellen.

Dhr. Voeten adviseert haalbaarheid en pragmatiek mee te nemen in de technische sessie. Het gaat om interpretatie. Als het zo is, dan is het ook zo!

Er wordt een reactie opgesteld aan het platform met de strekking dat er een advies naar provincie wordt gestuurd met het verzoek om op de kortst mogelijke termijn te komen tot herstel.

### **5.3 Update stand van zaken Entrypoint en Exit Points**

Dhr. Voeten heeft vorige week een brief van de inspectie ontvangen dat het entypoint is goedgekeurd. Inmiddels is er contact met het Ministerie en de luchtverkeersleiding. De publicatiedatum sluit 20 november voor 20 februari. Wel moet het eerst nog langs het ministerie.

Dhr. Voeten dankt eenieder voor de inzet, participatie is goed verlopen en dit heeft geleid tot dit resultaat.

#### **\* Ingekomen brief: Rucphen Vliegroute Vrij – (Bijlage10)**

Er is een verzoek gedaan om een meer toekomstbestendige en robuuste oplossing in plaats van de huidige tijdelijk oplossing via het Entry Point. De luchthaven heeft aangegeven dat een dergelijke structurele oplossing in de toekomst wordt uitgewerkt.

Echter om een toekomstbestendige oplossing te ontwikkelen, is onafhankelijk onderzoek in combinatie met een zorgvuldig participatieproces noodzakelijk. Het ministerie of een externe partij kan bijdragen aan de borging van onafhankelijkheid en objectiviteit, waardoor de oplossing breed draagvlak en vertrouwen geniet. Zowel Dhr. Voeten als Dhr. Schouw onderstrepen het belang van objectiviteit en transparantie.

Er wordt een antwoord geformuleerd op de brief van RVV.

## 6. **Advies voorstel vertrekprocedure Baan 24 – Breda International Airport**

**Ter besluitvorming Advies mevr. M. van Kuijk– (bijlage 11) | (toegevoegd bijlage 13 en 13A – toelichting J. Voeten en formulier)**

De voorzitter merkt op dat uit het advies naar voren komt dat scenario 3 de meest gedragen keuze is, met draaipunt B (omheining) als uitgangspunt. Deze uitkomst sluit aan bij het gevolgde participatieproces, het uitgevoerde onderzoek en de opvolging.

Dhr. Wierikx geeft aan dat hij positief gestemd is over de participatie en betrokkenheid van omwonenden; het advies wordt als goed onderbouwd gezien. Ook Dhr. Voeten is tevreden met de uitkomst. Hij benadrukt het belang van duidelijkheid voor gezagvoerders over de draaipunten en hoe beter de procedure vastligt, hoe eenvoudiger het wordt om de juiste lijn te vliegen.

Mw. Dams vraagt waarom "op het oog draaien" niet mogelijk is. Dhr. Voeten antwoordt dat dit moeilijk uitlegbaar is aan externe vliegers. Het gebruik van het Airfield Perimeter als richtlijn voorkomt draaien boven huizen, ofschoon de geluidsmetingen bevestigen dat dit weinig extra overlast veroorzaakt. De nieuwe procedure wordt getoetst om zeker te stellen dat deze goed wordt uitgevoerd.

Hoe gaan we nu verder? Dhr. Voeten geeft aan dat in het aanvraagformulier helder wordt vastgelegd hoe de procedure gevolgd moet worden, waarbij de luchthaven de eigen regie wil houden. Er volgt natuurlijk een terugkoppeling naar de CROSE voor volledige onderschrijving en het proces wordt pas vervolgd na akkoord van alle betrokkenen.

## 7. **Rondvraag en sluiting**

- De voorzitter merkt op dat de vergaderplanning 2025 voor de CROSE zo snel als mogelijk volgt. Er worden 3 vergaderingen gepland.
- Mevr. Dams vraagt of de vergaderingen gepland kunnen worden op een avond i.p.v. overdag. De voorzitter geeft aan dat het altijd lastig is deze vergaderingen te plannen. We kijken wat we kunnen doen, maar houden daarbij een slag om de arm.
- Dhr. Voeten zou graag zien dat de pagina's in het verslag een nummering krijgen.
- Dhr. Doggen vraagt of de naam van de CROSE ook gaat veranderen in CROBIA? Hierop komen we op een later tijdstip terug. Vooralsnog kan de naam CROSE eenvoudig als werknaam gebruikt worden.
- Mw. Roijackers merkt op dat zij veel waarde hecht aan het bijwonen van dit overleg. Ze zal ontwikkelingen in de tijd zeker blijven volgen, omdat het goed is een vinger aan de pols te houden.

De voorzitter dankt eenieder voor de aanwezigheid en inbreng en sluit de vergadering om 12.30 uur.