

## Besprekingsverslag

### Bespreking

CROBD 28 november 2016

### Datum

28 november 2016

### Ons kenmerk

### Van

### Telefoon

(073) 681 25 45

### Aanwezig

<i>naam</i>	<i>functie</i>	<i>namens</i>
de heer J. Oomen	voorzitter	onafhankelijk
de heer N. Fransen	lid	Kempen Airport
de heer C. Stibbe	lid	omwonenden Cranendonck
de heer H. Beuving	lid	omwonenden Weert
de heer G-J. van Dijk	lid	gebruikers luchthaven Budel
de heer J. Dankers	secretaris	onafhankelijk

### Afwezig

de heer F. Kuppens	lid	gemeente Cranendonck
de heer C. Smit	pvl. lid	gemeente Cranendonck
de heer M. Visser	lid	Brabantse Milieufederatie
de heer F. van Eersel	lid	gemeente Weert
de heer J. Jansen	lid	bedrijfsleven
de heer H. Coolen	lid	gemeente Weert

## 1. Opening en vaststelling agenda

De heer Oomen opent de vergadering om 10.30 uur en heet allen welkom. Er zijn twee afmeldingen: de heer Jansen en de heer Visser.

Hij legt uit dat er een nieuwe manier van werken is en een nieuwe secretaris. Vorige keer is de heer Broeren tijdelijk secretaris geweest. Jos Dankers is nu voor langere tijd secretaris van deze commissie. Zowel bij de CROBD als de CROSE is ingevoerd om met een notulist te werken, zodat de secretaris meer ruimte heeft om aan de vergadering deel te nemen. Mevrouw Aarnoudse maakt een verslag van deze bijeenkomst. De agenda is niet erg uitgebreid.

Er wordt een voorstelronde gehouden. De heer Beuving vertegenwoordigt de inwoners van de gemeente Weert met betrekking tot de omstandigheden van dit vliegveld. Hij vertegenwoordigt de 16 wijk- en dorpsraden van de gemeente Weert, met name ook het noordelijke deel, het noordwestelijke deel met het merendeel van de vliegbewegingen. Daarnaast is hij voorzitter van de wijk, deel Weert-Noord. De heer Fransen is verantwoordelijk voor de luchthaven. De heer Stibbe is aanwezig namens de omwonenden in Cranendonck. De heer Van Dijk is voorzitter van vliegclub De Kempen. Hij vertegenwoordigt de gebruikers van de luchthaven, de vliegers, in samenwerking met IOPA en KVVV. De heer Dankers is sinds 1 april de opvolger van Hans Wassenberg, de voormalig secretaris. Zijn roots liggen ruim acht jaar bij ondersteuning van Provinciale Staten. Hij is daar adviseur geweest. Hij heeft veel in de ondersteuning van het politieke circuit gezeten. Daarvoor heeft hij op verschillende plaatsen binnen de provincie gewerkt, onder andere bij verkeer en vervoer, bij infrastructuur en zorg en welzijn. Ook heeft hij verschillende andere banen gehad bij de provincie Noord-Brabant en de

provincie Gelderland. Verder bij de Postgiro-Rijkspostpaarbank, waar hij een carrière in bedrijfsvoering heeft gemaakt. Hij heeft een opdracht voor vier jaar. Dit hangt samen met een nieuwe manier van werken bij de provincie. De heer Oomen is, sinds het bevoegd gezag van het Rijk is overgegaan naar de provincie voor dit soort luchthavens, voorzitter van vliegveld Seppe, tegenwoordig Breda International Airport, en van luchthaven Budel. Hij doet dit ruim vier jaar. Hij woont in de buurt van Rotterdam en is wethouder geweest bij een gemeente. Hij doet dit erbij en vindt het prettig. Hij is onafhankelijk voorzitter en heeft geen belangen in deze vergadering. Er wordt een agendapunt toegevoegd: punt 5a, de haalbaarheidsstudie.

## **2.Mededelingen**

De heer Dankers meldt dat de leden van de commissie officieel worden benoemd voor vier jaar en aansluitend worden herbenoemd. Hij zal een officieel schrijven naar alle leden doen uitgaan. Mocht iemand niet herbenoemd willen worden dan hoort hij het graag via de mail. Anders gaat hij de brieven maken. Op het moment dat iemand aangeeft niet herbenoemd te willen worden, ontstaat er een vacature en zal hij samen met de voorzitter de geëigende procedure volgen om een vacature vrij te geven en te werven.

## **3.Verslag bijeenkomst 12 mei 2016**

De voorzitter gaat paginagewijs door het verslag heen. Er zijn geen opmerkingen en daarmee is het verslag vastgesteld, met dank aan de vorige secretaris, de heer Broeren.

## **4.De actiepuntenlijst**

1. Vraag aan de provincie inzake geluidsmetingen/rapport OMWB: De heer Dankers licht de stand van zaken toe. Het gaat over het akoestisch onderzoek van 4 november 2014. Hij heeft zich erin verdiept en is erachter gekomen dat het meetpunt pal naast het handhavingspunt 2 lag. Daardoor had verwacht kunnen worden dat er een extra geluidsbelasting door overvliegend verkeer gemeten zou kunnen worden. Dat zou significant boven het geluidsniveau hebben kunnen liggen als gevolg van klachten die er zijn over het lawaai. Het is een technisch verhaal. De heer Dankers zal het op papier zetten en aan het verslag toevoegen. De essentie is de vraag die is gesteld in het verslag en die kan hij met “ja” beantwoorden. Dat er iets aan de hand zou kunnen zijn omdat het meetpunt en het handhavingspunt zo dicht bij elkaar lagen, namelijk dat die twee hetzelfde zouden kunnen zijn, was eerder bekend. Het onderscheid tussen wat er normaal op het handhavingspunt aan geluid wordt gemeten, als daar extra lawaai overheen komt, dan zou dat gemeten moeten zijn en dat is niet gebeurd. Hiermee is de vraag beantwoord dat er geen extra lawaai is gemeten op het meetpunt ondanks dat er is gekozen voor een meetpunt heel dicht op het handhavingspunt 2. Dit is de achtergrond.

De heer Van Dijk snapt het niet. Men is bezig geweest met geluidsonderzoek voor de haalbaarheidsstudie. Het rapport is niet uitgereikt. De heer Stibbe verklaart dat het veel later in zijn bezit is gekomen. Het onderzoek is verricht in 2012-2013. Eind 2014 is het gedateerd en hij heeft het in 2015 gekregen. Van tevoren is gezegd dat het meetpunt niet het juiste punt was. Degene die het onderzoek uitvoerde had er niet veel mee te schaften. Het onderscheid kon niet worden gemaakt.

De heer Dankers verklaart dat er weinig tot geen onderscheid zit tussen het meetpunt en het handhavingspunt. Ze liggen vlak bij elkaar.

De heer Stibbe vraagt waar wordt gemeten als de vliegtuigen van Kempen Airport 700 voet hoogte hebben bereikt en dus hun toerental hebben verminderd.

De heer Dankers weet dat niet. Het enige wat hij weet is dat hij heeft gekeken naar het rapport. De beoordeling heeft hij niet zelf gedaan. Hij is immers geen akoestisch deskundige. De meting is uitgevoerd door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant, door de metingsdeskundige. Aan de hand van het rapport heeft hij gesproken met mensen van de Omgevingsdienst. Zij hebben toegegeven dat het meetpunt en het handhavingspunt erg dicht op elkaar zitten. Wat is gemeten op het meetpunt is niet afwijkend van het handhavingspunt. De kans dat er meer lawaai is geweest, is wat hen betreft klein. Maar dat wil niet zeggen dat er geen overlast was: de beleving kan anders zijn dan hetgeen je meet.

De heer Stibbe stelt dat er is gemeten op een punt waar het minste geluidsoverlast te verwachten viel en dat vindt hij fout. De heer Van Dijk vraagt naar de eindconclusie. Waren de metingen waardeloos of is er geen aanvullend geluidsniveau op het handhavingsniveau?

De heer Dankers verklaart dat er geen aanvullend meetlawaai is ontstaan. Hij is het eens met de uitgesproken constatering dat het meetpunt geen handige keuze is geweest. Hij zou de Omgevingsdienst adviseren bij een eventuele volgende meting een ander punt te kiezen.

De heer Stibbe meent uit de laatste pagina's van het rapport te kunnen opmaken dat de Omgevingsdienst zelf tot deze conclusie is gekomen. Hierdoor is het rapport van weinig waarde. De heer Dankers geeft toe dat de conclusies die aan dit rapport verbonden kunnen worden, beperkt van waarde zijn. Verder had het eerder moeten worden opgestuurd.

De heer Stibbe zegt dat er gezamenlijk een protocol opgesteld zou moeten worden als er signalen vanuit de maatschappij komen van de wens om vooraf bij het onderzoek te worden betrokken. De ambtelijke wereld moet niet denken de wijsheid in pacht te hebben, maar dient te luisteren naar wat de omgeving te zeggen heeft.

De heer Oomen zegt dat hier consensus over is. Als uit de omgeving de wens komt om mee te willen denken, dient alle informatie tijdig verstrekt te worden.

De heer Stibbe geeft aan dat het niet alleen om informatieverstrekking gaat, maar van tevoren aangegeven dient te worden, waar en hoe zal worden gemeten. Dat is de basis voor ieder onderzoek.

De heer Oomen zegt dat de secretaris hier lering uit zal trekken. Er komt een korte samenvatting als aanhangsel bij het verslag zodat de informatie voor iedereen helder is. Ook het rapport en de metingen zullen worden toegevoegd.

De heer Van Dijk stelt dat bij dit soort onderzoeken de lokale expertise eerder betrokken dient te worden. Er is veel tijd in gestoken met de omwonenden om zelf metingen te doen. Het was beter geweest als dingen in elkaar waren geschoven.

Hiermee is actiepunt 1 uitvoerig behandeld.

2. Klachtenvergelijking mogelijk maken met voorgaande jaren  
Dit actiepunt blijft staan.

3. Natrekken of er nog klachten zijn binnengekomen bij PNB en gemeente

De heer Dankers zegt dat bij de provincie geen klachten zijn binnengekomen. Bij de gemeente is hem niet bekend. Bij de volgende vergadering zal hij een uitdraai toevoegen bij de stukken van wat er in het systeem vindbaar is. Het systeem in Gelderland wordt gevoed door de klachten vanuit Brabant. Volgens de heer Dankers staat er op dit moment niks in. Hij checkt het en mocht er toch iets in staan, dan zal hij er een uitdraai van toevoegen.

De heer Stibbe zou het interessant vinden wanneer aan het eind van de periode de cijfers worden opgesteld, en dit over een aantal jaren gebeurt, zodat misschien de correlatie kan worden gelegd tussen het aantal uitgevoerde vluchten en het aantal klachten. De heer Fransen zal het proberen.

4. Informatievoorziening over baanverleggingsproject naar omwonenden

De voorzitter meldt dat dit een zaak van de gemeente is, die niet is vertegenwoordigd bij deze vergadering. Niet bekend is of er iets mee is gebeurd. De heer Dankers vraagt het na.

De heer Stibbe denkt dat er nog geen informatie over is verstrekt. Het punt van informatieverstrekking aan omwonenden is gekomen op het moment dat de studie voorlopig of definitief is afgerond, want anders valt er niets te melden.

5. Vorig verslag aanpassen

Het verslag is aangepast.

Hiermee is agendapunt 4 afgehandeld.

## **5.Aanpassingen Luchthavenbesluit Budel**

De voorzitter gaat over naar het volgende agendapunt. De vraag is of de commissie advies wil uitbrengen aan het bevoegd gezag.

De heer Fransen geeft een toelichting op dit punt. Een aantal jaren geleden is het luchthavenbesluit vastgesteld en daar is indertijd bezwaar tegen gemaakt, hetgeen niet door PS is opgepakt. Dat is nu wel het geval omdat de gemeente een paraplubestemmingsplan wil vaststellen voor de omgeving. Dit heeft te maken met de DIC<sup>1</sup> en andere projecten in de buurt. Voor het goed vastleggen van de veiligheid van alle projecten is er nog huiswerk te maken. De provincie heeft op basis van een ultralight vliegpatroon een externe veiligheid vastgesteld. Hij heeft de heer Wassenberg gemeld dat het niet is toegestaan het circuitgebied zomaar kleiner te maken en dit mag niet. Het patroon waar volgens gevlogen wordt, dient volgens de minister het vastgestelde patroon te zijn. Aansluitend is een opdracht gegeven om het circuitgebied opnieuw te berekenen. De heer Fransen toont de nieuwe berekeningen door middel van tekeningen (zie bijlagen bij dit verslag). Te zien zijn de luchthaven, de Geuzedijk, de IJzeren Rijn. Het is niet helemaal op schaal. Getoond wordt de MLA-startbaan. Het rode rechthoekje is het luchthaven MLA-gebied. Dit is een beschermd gebied. De ultralights vliegen op het randje omdat het circuitgebied erg klein is, het kleinste van heel Nederland. Ter illustratie toont hij de log van een ultralight vliegtuig van een aantal jaren geleden. Het is een probleem. De provincie heeft toegezegd om het opnieuw uit te rekenen. De heer Wassenberg had het blauwe patroon als opdracht

---

<sup>1</sup> Duurzaam Industriepark Cranendonck

vastgesteld. Dit klopt niet, het is het groene patroon dat wordt gevlogen. Er is een nieuwe berekening gemaakt waar het rechtse plaatje uitkwam. Als de aanwezigen goed kijken, zijn het dezelfde plaatjes. Er is geen verschil tussen het blauwe en het groene patroon. Wat is het verschil tussen de vliegafstanden? Dit is 225 meter naar het zuiden: het blauwe patroon en het groene patroon. Dit is wat de provincie eerst als berekeningsopdracht had gegeven en later dit: hetzelfde maar dan 225 meter naar het noordoosten. Als je ergens vliegt, moet een veiligheidszone daaronder liggen en niet 225 meter daarnaast. Dat bestreed de heer Wassenberg op dat moment. Door het paraplubestemmingsplan kwam het opnieuw aan de oppervlakte. Aanpassingen in het luchthavenbesluit moeten worden aangetoond. De heer Fransen heeft onderzoeksbureau To70 opdracht gegeven om heel summier, maar wel volgens de spelregels, een notitie te maken om aan te tonen dat het groene patroon, dat werkelijk wordt gevlogen en door de minister is vastgesteld, dit een heel ander extern veiligheids patroon heeft dan de heer Wassenberg beweerd heeft. Het is getekend op de laatste bladzijde, bladzijde 4. Als het gele patroon over het blauwe patroon over het defensieterrein wordt gelegd (alleen het kleine deel, het is niet het hele externe veiligheidsverhaal), komt het niet overeen en is de berekening van de heer Wassenberg fout. Het is niet alleen door To70 bekeken (wel door hen uitgerekend), maar ook besproken met veiligheidsspecialisten van twee andere onderzoeksbureaus. Zij zeiden hetzelfde: als er ergens wordt gevlogen moet de veiligheidszone daaronder liggen en niet 215 meter ernaast. Dit ligt op dit moment bij de provincie en is een van de zaken waarop de luchthaven het luchthavenbesluit gewijzigd wil zien. Daarnaast wil men het besluit wijzigen vanwege het accommoderen van instrumentvluchten op deze luchthaven. Deze worden al 10 jaar uitgevoerd. Toen was de wetgeving zodanig dat deze vluchten waren toegestaan buiten de daglichtperiode. Men wil de procedure nu ook tijdens de daglichtperiode uitvoeren. Het wordt nu ook al gedaan maar dient nog te worden geformaliseerd en hiertoe dient het luchthavenbesluit te worden aangepast. De markt vraagt erom, net als de veiligheid. De Europese wetgeving staat het toe. Er is een veiligheidsonderzoek gedaan (Safety Management System<sup>2</sup>) waar stakeholders bij betrokken zijn geweest zoals Kleine-Brogel, Dutch Mill, de Nederlandse luchtverkeersleiding en Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Dat is de tweede reden voor het wijzigen van het Luchthavenbesluit. Het komt erop neer dat GS toestemming moeten geven om overdag op instrumenten te landen en starten.

De heer Stibbe vraagt naar het verschil. De heer Fransen geeft aan dat vliegtuigen op dit moment op zichtwaarden binnenkomen, via bepaalde routes. Wanneer ze op instrumenten binnenkomen en de verkeersleiding zegt dat dit niet is toegestaan overdag, moeten ze andere benaderingsroutes nemen en op zicht landen. Omdat ze toch willen landen, gaan ze bij slecht weer toch op dubieuze wijze proberen grondzicht te krijgen en de luchthaven te vinden, met mogelijk ongelukken tot gevolg. Dit dient te worden voorkomen. Luchtverkeers technisch is het mogelijk, maar er zitten haken en ogen aan. Met stakeholders dienen Letters of Agreement te worden aangegaan. De voorbereidingen zijn getroffen. (Safety Management System, certificatie voor de luchtverkeersleiding, aanpassen apparatuur.) De luchthaven wil aan de gang.

---

2 SMS is de formele, top-down, organisatie-brede aanpak voor het beheren van veiligheidsrisico's en waarborging van de doeltreffendheid van veiligheid risicocontroles.

De voorzitter vraagt of de commissie hierin wil adviseren. De heer Van Dijk zegt dat het Luchthavenbesluit op basis van onjuiste gegevens is vastgesteld. Hij vindt dit raar. Bij aantoonbaar duidelijke fouten moet het worden hersteld en hij begrijpt niet waarom daar discussie over gevoerd moet worden.

De voorzitter zegt dat de vraag is of deze commissie een advies neerlegt. Willen PS of GS dit extra ondersteunen? De heer Stibbe is van mening dat de CROBD de taak heeft om dat advies te geven. Als je dat niet doet, ga je aan de kant zitten. De anderen zijn het ermee eens dat er een fout is gemaakt in de aanwijzing van het gebied. De argumenten zijn sterk genoeg om er positief tegenover te staan.

De instrumentvluchten tijdens de daglichtperiode zijn een verandering van bepaald verkeer om het volgens een andere wet te laten starten en landen dan tijdens de normale daglichtperiode. Het betekent niet dat er meer verkeer zal komen zodanig dat het buiten de aangewezen grenzen van de luchthaven komt. Het betekent geen milieu-uitbreiding en wel een verhoging van de veiligheid. De voorzitter stelt dat men hier niet tegen kan zijn.

Er wordt een kort advies opgesteld dat naar GS zal worden gestuurd. De secretaris maakt een voorzet die hij via de e-mail naar de aanwezigen zal sturen. Bij instemming zal het ondertekend door de secretaris en de voorzitter worden opgestuurd richting GS.

De heer Dankers neemt contact op met de heer Fransen over de details en hij ontvangt de brief die is verstuurd naar de provincie om dit besluit aan te passen.

De heer Van Dijk vindt het niet de taak van de CROBD om advies te geven als er fouten zijn gemaakt door PS. Zij hoeft er niet op te wijzen. Fouten mogen er niet zijn.

De heer Stibbe vraagt of deze situatie uniek is voor Kempen Airport of ook geldt voor andere luchthavens zoals Teuge. De heer Fransen antwoordt dat Kempen Airport de eerste en enige is in Nederland die dit gaat uitvoeren. Deze luchthaven heeft alles in huis: faciliteiten, zowel als bemanningscertificaten. Wanneer andere luchthavens dat willen, zal dit in tijd en geld vier jaar kosten om te kunnen outilleren. SERA<sup>3</sup> is nieuwe Europese wetgeving die twee jaar geleden is geïmplementeerd. Dit betekent dat het vliegverkeer onder bepaalde voorwaarden in het luchtruim mag vliegen met behulp van instrumenten. Duitsland heeft gezegd dat het voor de economie belangrijk is en vanwege de veiligheid dient het snel te worden toegepast. Inmiddels zijn er 20 vergelijkbare luchthavens uitgerust in een paar maanden tijd. Kempen Airport is de eerste in Nederland.

Dank voor de toelichting.

#### **5a. Toelichting naar de haalbaarheidsstudie**

De heer Stibbe geeft aan dat de haalbaarheidsstudie onderweg is. De heer Dankers benadrukt dat zowel hij als de voorzitter onafhankelijk is. Hij bemoeit zich niet met de inhoud.

De heer Stibbe licht toe dat er in 2010 plannen waren voor het DIC. Plannen lopen altijd synchroon met autonome ontwikkelingen van een vliegveld. DIC betekent dat je daar eigenlijk niet over industrie moet willen vliegen, onafhankelijk van wat voor industrie er komt. Niemand kan vertellen wat voor industrie er komt. Er wordt al lang over gepraat maar er komen geen antwoorden. Het industriegebied

---

<sup>3</sup> Standard European Rules of the Air

moet nog worden ingevuld en ontwikkeld. Het kan industrie zijn met invloed op de luchtgesteldheid. Je weet niet wat voor type bedrijven er zullen komen. Wat er mag komen is 5.2 en dat is vrij zwaar. Er worden geen mededingen gedaan voor zover men die mededelingen kan doen. Kempen Airport heeft gekeken wat ze ermee moet want er wordt gevlogen ten noorden van de fabriek. Ten zuiden van de fabriek wordt gevlogen met grotere toestellen die minder lawaai maken. In december 2010 is het begonnen met veel lawaai als gevolg. Er is wrijving ontstaan tussen dorpsbewoners die dit niet wilden en het vliegveld dat aangaf niet anders te kunnen. De gemeente wist niet wat ze ermee aan moest. De heer Stibbe houdt een PowerPointpresentatie over de baanconfiguratie. In de oude situatie wordt ten noorden van de fabriek gevlogen, in de nieuwe ten zuiden. Het industrieterrein, zoals gepland, wordt getoond. Piloten hebben vanwege de veiligheid voorkeur voor de zuidelijke route, met bijbehorend lawaai. Er is een discussie ontstaan die heeft geleid tot het idee van Kempen Airport om de baan op te schuiven naar het noorden. Vliegtuigen gaan dan hoger over het dorp en het motorvermogen kan met 20% worden gereduceerd. De studie naar de haalbaarheid door de gemeente is in 2012 aangekondigd en in 2013 begonnen maar er was geen budget voor het onderzoek. Dat is rechtgetrokken. Aansluitend zijn er een aantal parallelle situaties ontstaan. De stuurgroep was ermee bezig. Tegelijkertijd besloot de gemeente een onderzoeksbureau in te schakelen. Met deze twee parallelle trajecten is veel tijd en geld verloren gegaan. De stuurgroep was nog aan het evalueren terwijl het onderzoeksinstituut al volop bezig was. Dit heeft geleid tot de situatie dat de stuurgroep wist welke richting uit te gaan, maar nog niets bekend was over de geluidswinst volgens de wettelijke normen. Er zijn drie varianten. In de eerste variant zou de MLA-baan aan de andere kant van de verharde baan komen te liggen. Dit is een mooie gedachte, maar de inwoners van Budel-Oost zullen er niet blij mee zijn omdat de MLA's dan over hun hoofden gaan vliegen en over het Airpark. Deze variant is niet raadzaam, maar in het haalbaarheidsonderzoek nog steeds opgenomen.

In de tweede variant, met verlenging van de baan, wordt de touch-and-go-arena verkleind hetgeen de exploitatie van het vliegveld niet ten goede komt. De verplichte verhouding tussen de grasbaan en harde baan is weg. Er kan wel geluidswinst worden gemaakt van ca. 250 meter. De vraag is of alle kosten die er eventueel mee gemoeid zijn opgebracht moeten worden voor deze 250 meter. Dit geldt zowel ten aanzien van de luchthaven als ten aanzien van de overheid. BC3 voldoet aan de normen van BC2, maar zorgt dat de afstand groter wordt. In de huidige situatie wordt respectievelijk het 500- en het 700-voetpunt bereikt op een zekere plaats, uitgedrukt in piekbelasting. Je krijgt de klim naar de circuithoogte in de huidige situatie van 2500 rounds per minute. Dat loopt door. Als de baan wordt opgeschoven, kan de circuithoogte op een andere plaats worden bereikt en het aantal toeren worden verminderd. Dit levert geluidsbesparing op van 13 Db, hoger en minder geluid. Aan de hand van de PowerPoint wordt het geïllustreerd.

In de huidige plannen worden er R&D-gebouwen neergezet. Niet bekend is wanneer. De piloot zal eromheen vliegen en komt daarmee dicht bij het dorp. Als je eerder kunt opstijgen en een bocht kunt maken, en dus eerder op 700 voet terechtkomt, dan is de kans groter dat men de normale route vliegt. Anderen zullen eromheen vliegen. Het heeft voordelen om de baan te verleggen. Er is een rapport, waar nog een klap op moet komen van de stuurgroep. Er ontbreekt nog een geluidsonderzoek van ABES met een berekening gebaseerd op het hele circuitgebied, hetgeen niet kan. De gemeente denkt nog na over de bijbehorende kosten. Ook ontbreken de precieze getallen wat het kost om een tunnel aan te leggen en een hoogspanningskabel te verplaatsen. De volgorde van de evolutie

van de plannen is chaotisch verlopen. Hierdoor zijn zaken nog niet op orde. De schattingen voor het maken van een tunnel lopen erg uiteen. Wat is wijsheid? Eerst definitief kiezen voor BC 1, 2 of 3? Wanneer de gemeenteraad beslist welk onderzoekstraject doorgezet moet worden, dan ook concrete berekeningen laten maken om te voorkomen dat appels met peren worden vergeleken.

De voorzitter vraagt of de stuurgroep een besluit kan nemen over het rapport dat er ligt. Aanvullende vragen over financiën en het andere punt komen later. De heer Stibbe zegt dat dit het geval is. Hij licht toe dat het zonde van het geld is om alle varianten te berekenen. Ze liggen uit elkaar. Het plan is om één voorstel te doen. Als de gemeenteraad het ermee eens is, wordt daar de berekening op losgelaten. Aansluitend kan de gemeenteraad aangeven wel of geen ruimte te zien.

De voorzitter vraagt naar de rol van de CROBD hierin. De commissie wordt geïnformeerd over de stand van zaken, anders wordt niet voldaan aan de informatieplicht. Dit was het verhaal. Advies over de richting waarin de commissie kan ondersteunen wordt niet gevraagd. Eerst moet het rapport definitief zijn. Gewacht wordt op informatie van de gemeente. Anders doet zich de situatie voor dat de stuurgroep de leden als zodanig voor het blok moet zetten door het rapport zonder meer voor te schotelen. Dat doet men liever niet.

De heer Beuing zegt dat de gemeenteraad opdracht heeft gegeven aan de wethouder om dit uit te zoeken. De wethouder heeft een paar leden van de commissie (hier niet aanwezig) onderzoek laten doen. De protocollen zijn niet doorgesproken en daardoor zijn nogal wat kosten extra in rook opgegaan en zijn zaken onderzocht die niet van belang waren. De laatste puntjes zijn onderzocht. Er zou door de gemeenteraad worden gekeken naar de meest gewaardeerde variant uit het rapport en deze zal verder worden uitgewerkt.

De heer Stibbe wordt bedankt voor zijn uitvoerige toelichting.

## **6.De rondvraag**

Er zijn geen opmerkingen voor de rondvraag.

De voorzitter stelt voor om de volgende vergadering te houden op donderdag 23 maart 2017 en verzoekt dit in de agenda's te noteren. Er kan altijd worden doorgeschoven en er zal niet worden vergaderd als er geen agendapunten zijn. Volgens de verordening dient de commissie tweemaal per jaar te vergaderen of zo nodig meer.

De heer Stibbe vraagt of de evaluatie van het rapport is afgerond. De heer Dankers zegt dat hij onafhankelijk secretaris is, maar wanneer het rapport verschijnt zal duidelijk zijn dat hij als opdrachtnemer het onderzoek heeft gedaan, namelijk de evaluatie van de beleidsnota Luchtvaart provincie Noord-Brabant 2010. De evaluatie van het rapport is afgerond en zit in de besluitvormingsprocessen van het college richting PS. Hij kan er op dit moment inhoudelijk niks over vertellen. Binnenkort zal het worden afgetikt door het college. Beide CRO's krijgen informatie teruggelegd. Ook de bij beide CRO's betrokken bewoners zijn bevraagd door het onderzoeksbureau. In de vergadering van maart wordt dit punt mede geagendeerd.

## **7.Sluiting**

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering om 11.30 uur. Hij dankt iedereen voor zijn komst en inbreng.