



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Overleg Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (openbaar)

Verslag inclusief acties

Datum overleg en tijd 18 februari 2021, 16:00 uur	Opgesteld door A. Toxopeus
Overleg plaats Digitaal	Volgend overleg 27 mei 2021.
Deelnemers	
<u>Aanwezig:</u> C.H. van den Berg (IVN Eelde-Paterswolde) A.A.P.M. van Berkel (omwonenden van de luchthaven gemeente Tynaarlo) M. Damsma (voorzitter) M. Gerritsen (KLM Flight Academy) A. Hiddema (provincie Drenthe) R. Mulder (omwonenden van de luchthaven gemeente Groningen) J.A. Oostmeijer (penningmeester SOCROLE) A. Poelstra (Groningen Airport Eelde) H.R. Roelofs (provincie Groningen) A. Toxopeus (secretaris) <u>Gasten:</u> C. van Balen-Peeters (ministerie van IenW) M. de Groot (Groningen Airport Eelde) R. Megens (ministerie van IenW) O. Spanjer (Defensie) J. Zijlstra (Defensie)	<u>Afwezig:</u> M. Adema (Luchtverkeersleiding Operations Eelde) C. Kuperus (gemeente Groningen) N. Schipper-Simonis (gemeente Tynaarlo)
Verslag	Actie
1. Opening, benoeming omwonenden vertegenwoordiger, voorstellen nieuwe directeur GAE, mededelingen en presentielijst <u>Mieke Damsma</u> opent het overleg om 16:00 uur en heet de aanwezigen hartelijk welkom. Toxopeus maakt een presentielijst van de aanwezige leden, omdat het een digitaal overleg betreft kan er geen fysieke lijst getekend worden.	Secretaris presentielijst opstellen.

Mieke Damsma heeft de volgende mededelingen:

- Bericht van verhindering zijn ontvangen van Christian Kuperus vanwege familie omstandigheden, Michiel Adema i.v.m. een MT overleg en Nicolette Schipper-Simonis;
- Hans Roelofs kan tot uiterlijk 17:00 uur aanwezig zijn;
- Aanwezig voor de presentatie van de Luchtruimherziening zijn Rudy Megens namens het ministerie van IenW, Carolien van Balen-Peeters ook van het ministerie van IenW, Jelle Zijlstra van Defensie en Olav Spanjer ook van Defensie.
- Aanmelders voor de publieke tribune, geen gebruik spreekrecht.
- Meiltje de Groot nieuwe directeur van Groningen Airport Eelde. Welkom en je hebt aangekondigd de eerste 10 minuten erbij te zijn om jezelf voor te stellen.

Meiltje de Groot: Ik ben 1 januari begonnen, dus eigenlijk effectief 4 januari (2021). Een beetje bijzondere omstandigheden natuurlijk, omdat veel kennismakingsgesprekken ook gewoon online zijn. Een leuk team binnen Groningen Airport Eelde, een jong team ook. Vorig jaar is er best wel weer wat veranderd binnen de organisatie. Ik zou heel graag vooraf meegeven dat ik een komende keer, wanneer het jullie schikt, een presentatie zou willen geven over de toekomstplannen van Groningen Airport Eelde.

Ik heb een achtergrond in de luchtvaart. Ik heb 12,5 jaar bij Schiphol gewerkt. Ik ben 9 jaar directeur geweest bij vliegveld Teuge en 7 jaar bij Twente Airport. Twente en Teuge wel in overlap. Dit is weer een mooie vervolgstap, een nieuwe uitdaging, dichterbij huis. Ik woon in Lippenhuizen, dat is vlakbij Drachten in Friesland, waar ik al 15 jaar woon. Dus ik voel mij echt noordeling, ik kom ook echt uit het noorden. Mijn vader was een Fries en mijn moeder een Groningse. Maar ik ben zelf opgegroeid in Bussum, dus weer aan de andere kant van het land. Ik ben heel blij dat ik ook nu voor Groningen Airport Eelde voor het noorden, ook in deze rol hopelijk, wat kan betekenen. Ik zie er naar uit om in een volgende bijeenkomst wat verder in gesprek te gaan en ook jullie input te horen op de plannen die wij hebben als luchthaven team en de ideeën die er bij jullie zijn om het ook op een goede manier binnen de omgeving te laten plaatsvinden. Want dat is wel één van de dingen die heel belangrijk is. Ik geloof heel erg in duurzame luchtvaart. Dat is ook heel belangrijk voor de continuïteit van de luchtvaart, dat er draagvlak voor blijft. En dat zit natuurlijk ook in de verduurzaming van de luchtvaart, maar een ander aspect is dat je toch moet zorgen dat je goed in je omgeving past. We hebben hier heel veel zonnepanelen liggen, dus we proberen ook een bijdrage op die manier te leveren aan de omgeving. Maar dat gaat ook natuurlijk om de wat mindere kanten. Overlast die een vliegveld soms ook, ondanks dat we het proberen te vermijden, geeft. Graag ga ik daar ook volgende keer over met jullie in gesprek om te horen en ook feedback te krijgen wat jullie beelden daarvan zijn.

<u>Mieke Damsma:</u> Gaan we naar het volgende punt, de oplegnotitie benoeming omwonenden vertegenwoordiger. Ik stel voor dat ik de tekst even kort samenvat hoe dat is ontstaan. In ieder geval was het heel erg belangrijk om weer voldoende omwonenden te hebben om te zorgen dat we weer op volle sterkte zijn vanuit verschillende invalshoeken. Vrijdag 22 januari zijn er drie sollicitatiegesprekken gevoerd. Daar is uiteindelijk iemand naar voren gekomen en hebben ze aan mij als voorzitter geadviseerd om Ad van Berkel te benoemen als nieuw lid voor de vertegenwoordiging van de omwonenden. Ad fijn dat je aanwezig bent. Je hebt heel wat bestuurlijke ervaring in het noorden. We zijn heel erg blij dat je je kandidaat hebt gesteld. We vinden je een goede vertegenwoordiger. Ik heb als voorzitter de eer om dan te zeggen dat vind ik een prima aanvulling voor de CRO luchthaven Eelde. Dus Ad gefeliciteerd en welkom in deze prachtige groep. Ik wil je een paar minuten het woord geven om je verder voor te stellen aan de rest. <u>Ad van Berkel:</u> Mijn naam is Ad van Berkel zoals u weet. Ik kom niet uit het noorden, maar ik woon hier al wel weer een behoorlijke tijd. Ik heb ook een lange tijd in Spanje gewoond, 30 jaar, dus ook die ervaring heb ik. Ik ben geboren en getogen bij een ander vliegveld, Eindhoven. Dus ik ben ook een beetje bekend met het wel en wee rondom een vliegveld. U had het over bestuurlijke ervaring, dat is meer een politieke ervaring. Ik heb twee periodes in de Provinciale Staten gezeten en ik vind dit interessant omdat ik vind dat Groningen Airport Eelde moet blijven bestaan van de ene kant. En van de andere kant hoop ik ook om binnen het kader van de bewoners ook wat bij te kunnen dragen voor eventuele klachten of bezwaren die er zijn en daar een brug in te vormen. Ik hoop dat u zo een indruk heeft kunnen krijgen. <u>Mieke Damsma:</u> Dat schept wel een band, want ik ben ongeveer 20 kilometer van Eindhoven geboren en getogen dus dat vind ik kei gezellig. Je mag ook meteen volwaardig meedoen met deze vergadering. Dat vind ik het mooie er van. Mooie snelle manier van mensen voordragen en benoemen.	
2. Spreekrecht Geen gebruik gemaakt van spreekrecht.	
3. Rondje langs de leden <u>Andries Poelstra:</u> Het blijven enerverende tijden in de luchtvaart met de hele corona perikelen. Hetzelfde geldt voor de klachten die we nu hebben. Ik had de mail van Tineke al gezien omtrent de kerosine dampen rondom het vliegveld. Ik had Tineke daar persoonlijk al op geantwoord en dat wil ik hier ook doen. Zoals wellicht bekend bij een ieder staat er een deel van KLM vloot op Groningen Airport Eelde. Die stonden daar in long term parking maintenance schedule. Wat betekent dat als die vliegtuigen weer moeten vliegen, die motoren moeten draaien voor de vlucht aan te vangen. Noodzakelijk als onderdeel van de vlucht. We zijn momenteel overgestapt op een ander principe dat is het principe dat ze nooit langer dan drie weken op het vliegveld staan en daardoor het onderhoud niet meer nodig is. Dus wij verwachten dat de klachten om kerosine dampen dan niet meer bestaan.	

Daarnaast is het commerciële verkeer nog steeds nihil als gevolg van de maatregelen rondom Covid-19. Hetzelfde geldt voor lesvluchten, er mag nog steeds heel weinig. Dus we hebben weinig tot geen bewegingen, behalve dan die voor het parkeren van KLM, privé vluchten en een enkele commerciële (maar dat is echt minimaal). <u>Mark Gerritsen</u>: Ik kan dan gelijk aansluiten op wat Andries zegt. Want inderdaad tot nu toe gedurende de lockdown zijn vluchten waarbij met een instructeur en een student aan boord zit niet toegestaan. Studenten mogen nog wel alleen vliegen. Maar het is maar een beperkt aantal uren in het lesprogramma dat ze alleen moeten vliegen. Inmiddels hebben degenen die dat moesten dat opgevlogen. Dus dat betekent dat wij vrijwel niet vliegen. Behoudens enkele vluchten waarin de vlieg instructeurs zelf vliegen om hun eigen vaardigheden op peil te houden. Het is wel de bedoeling dat als we straks een keer weer mogen opstarten dat het nog niet verleerd is en dat mensen hun eigen vaardigheden bijgehouden hebben. Eén keer in de zoveel tijd is er een vlucht die plaatsvindt. Voor de rest doen we dat niet veel, maar het is wel toegestaan om privé een vliegtuig te huren en met mensen te vliegen. Of dat heel logisch is kan je over twisten, maar feit is dat het mag. Dus het kan natuurlijk gebeuren dat er een keer iemand een vliegtuig huurt en die zegt ik ga op zaterdagmiddag eens een stukje vliegen. Maar dat zijn geen spectaculaire aantallen bewegingen. <u>Mieke Damsma</u>: Verder niemand de behoefte om de huidige stand van zaken te benoemen? Niet, nee.	
4. Vaststelling agenda Agenda ongewijzigd vastgesteld.	
5. Luchtruimherziening <u>Rudy Megens</u>: Voorzitter bedankt voor de uitnodiging. Mijn naam is Rudy Megens. Ik ben de plaatsvervangend directeur van het programma Luchtruimherziening. <u>Jelle Zijlstra</u>: Mijn naam is Jelle Zijlstra. Ik ben de coördinator Defensie voor het programma Luchtruimherziening. <u>Olav Spanjer</u>: Mijn naam is kolonel Olav Spanjer ik ben luchtmacht, maar werkzaam bij het ministerie van Defensie en als zodanig betrokken bij het programma Luchtruimherziening. <u>Carolien van Balen-Peeters</u>: Ik ben Carolien van Balen. Ik ben de omgevingsmanager van het programma Luchtruimherziening. <u>Rudy Megens</u>: Het is een heel logisch moment om eens langs te komen, want we hebben natuurlijk de ontwerp Voorkeursbeslissing gepubliceerd medio januari. Dus wat dat betreft komt het heel mooi uit. Dus dank voor de directe uitnodiging. Ik loop door deze presentatie heen, er zijn al van te voren een aantal vragen aan ons	Secretaris: slides als bijlage opnemen bij het verslag van het overleg.

opgestuurd die zal ik proberen als zoveel mogelijk mee te nemen in de presentatie. Mocht dat niet helemaal lukken dan kunnen we natuurlijk daarnaast nog even het gesprek voeren. Ik heb een zestal onderwerpen. Eerst wil ik toch kort, waarschijnlijk bij velen van u al bekend, maar toch even de doelen van het programma kort aanstippen.

Er waren een aantal hele logische vragen over de samenhang met de Luchtvaartnota en ook de samenhang tussen de Luchtruimherziening en de luchthaven Groningen Airport Eelde. Daar ga ik graag op in. Ik wil kort de aanpak die we tot nu toe hebben gehanteerd toelichten. Bijvoorbeeld de besluitvorming tot nu toe. Een stukje inhoud, we hebben in de ontwerp Voorkeursbeslissing natuurlijk aangegeven hoe wij in de hoofdstructuur en in het operationeel concept welke veranderingen wij voor staan en welke effecten die hebben. Die staan in de voorkeursbeslissing en in de plan-MER genoteerd. Ik wil kort laten zien wat daar de hoofdlijn van is. En als laatste een doorkijk naar de volgende fase, de Planuitwerkingsfase.

De opgave van de Luchtruimherziening is dat wij eens in zijn geheel integraal willen kijken naar een nieuwe inrichting van het luchtruim. Het luchtruim tot op heden is zoals we wel zeggen organisch gegroeid. Sinds de Tweede Wereldoorlog is dat gaan opbouwen. Zijn er verkeersstromen ontstaan. Zijn de vliegtuigen gemoderniseerd. En zie je dat het zich langzaam maar zeker heeft gevormd. Daar is natuurlijk wel goed over nagedacht, maar nooit is integraal gekeken van klopt het nou allemaal. Daar is in de afgelopen jaren ook al wel eerder naar gekeken in de luchtruimvisie 2012. Op basis daarvan en op basis van een motie van de Tweede Kamer is vervolgens het programma Luchtruimherziening gestart. We zoeken naar een toekomstbestendige inrichting en beheer. Dus we willen dat heel zorgvuldig doen, waarbij we alle belangen zowel publiek als van de gebruikers willen meenemen. We hebben te maken met uitvoeringsorganisaties, Luchtverkeersleiding Nederland, Commando Luchtstrijdkrachten, in het hogere luchtruim Maastricht Upper Area Control. En met al die partijen, maar ook met partijen in het buitenland, én met de belanghebbenden in de omgeving dus de luchthavens, omgevingspartijen, omwonenden, regionale overheden willen we die opgave aanpakken. We hebben als doelen van de Luchtruimherziening gezegd het gebruik en beheer moet efficiënter worden dan het vandaag de dag is. We hebben nieuwe technologieën, we hebben nieuwe manieren waarop we dat kunnen doen waardoor we het allemaal wat fijnmaziger kunnen maken. De belangrijkste, dat is op zich een wat, de reden dat we dat doen en wat we daarmee willen bereiken is verduurzaming. We willen echt proberen om de impact van het luchtverkeer, dat wat er vliegt, om de impact daarvan te beperken. Kleiner te maken dan dat die vandaag de dag is. En dan praat je natuurlijk vooral over leefomgeving, geluidshinder, stikstof en klimaat CO2 en fijnstof. Dat soort elementen spelen daar een rol in. Dus daar zijn we mee aan de slag gegaan. Daarnaast als derde doel hebben we het doel om de capaciteit in het luchtruim te verhogen. Heel vaak wordt dat direct gekoppeld aan groei van de luchtvaart. Ik snap dat, maar dat is niet het doel. Het doel is om er voor te zorgen dat we wat meer mogelijkheden hebben om het verkeer af te handelen. De term capaciteit gebruiken we daarvoor. Je kan ook veel netter gaan vliegen. Het betekent bijvoorbeeld dat een verkeersleider meer tijd heeft om het verkeer op een nette manier af te handelen. Dat

geldt zowel voor civiel als voor de militaire capaciteit en dan gaat het over de militaire missie effectiviteit. Dus de gereedheid van de luchtmacht, in dit geval om zijn werk te kunnen doen. Veiligheid geldt als randvoorwaarde. De veiligheid in het luchtruim is goed en dat houden we zo. Het is in die zin dus geen doel op zich om de veiligheid te verbeteren, maar het is altijd belangrijk dat we de veiligheid handhaven zoals die nu is. En waar mogelijk wel nog verder te verbeteren als dat kan. Op de slide (nr. 3) zie je nog drie knoppen. We zeggen altijd: je kunt aan het aantal knoppen draaien als het gaat om het luchtruim. De tweede en derde knop gaan over wie waar mag vliegen en de tijd wanneer mag er gevlogen worden. De eerste knop gaat over de hoe, dus op welke manier kan je vliegen. Vlieg je in rechte lijnen of wat meer in bochten, laat je vliegtuigen netjes dalen of laat je ze level vliegen. Er zijn allerlei verschillende manieren om dat te doen. En ook daar geldt weer dat we met de technieken die we tegenwoordig beschikbaar hebben dat we daar meer kunnen bereiken dan we tot op heden gedaan hebben. Één van de vragen die ook langs komt er is Covid-19, er wordt nauwelijks gevlogen. Ik hoorde net ook de vertegenwoordiger van de vlieschool zeggen er wordt eigenlijk niet gevlogen en ook van Groningen Airport Eelde zelf. Dat geldt natuurlijk op alle luchthavens. Is het dan nog nodig die Luchtruimherziening? Het antwoord is ja. Want op enig moment hopen we toch echt dat Covid-19 onder controle komt en dat er weer meer gevlogen kan gaan worden. Natuurlijk binnen de afspraken en kaders die er zijn. Maar dat betekent dat zodra zich dat voordoet je met de nieuwe manier van vliegen, die ik net toelichtte, dat je dat dan wil gaan doen. We gaan dus door met de herziening. Ook als is het op dit moment wat rustiger in de lucht. Want op enig moment zal het wel weer gaan toenemen.

De Luchtvaartnota en de samenhang met de herziening en de samenhang met Groningen Airport Eelde. Eind vorig jaar is de Luchtvaartnota door de ministerraad vastgesteld en is die ook gepubliceerd. Dat is de definitieve Luchtvaartnota. Al eerder in 2020 is de concept Luchtvaartnota gepubliceerd geweest en de definitieve Luchtvaartnota is eind vorig jaar vastgesteld. Vooralsnog in missionaire status van het kabinet zeg ik er maar even bij. Ondertussen is het kabinet demissionair en is de Luchtvaartnota controversieel verklaard. De Luchtruimherziening zelf is dat niet. En dat komt ook omdat wij op dit moment in een ambtelijk proces zijn waarin we de voorgenomen voorkeursbeslissing, die ook nog vorig jaar langs de ministerraad is gegaan, dat we die nu aan het definitief maken zijn op basis van de zienswijzen en op basis van alle input die we daaruit halen. Dus wij kunnen nog door om die voorkeursbeslissing te verwerken / te updaten en te zorgen dat die definitief kan gaan worden in de loop van dit jaar. En dan zal die uiteindelijk pas worden vastgesteld door een nieuw kabinet na de verkiezingen. De Luchtvaartnota is een luchtvaartnota die echt wel een andere koers heeft dan de vorige beleidslijnen van de luchtvaart. Want het gaat nu echt meer over kwaliteit in plaats van kwantiteit. Ook de Luchtvaartnota legt heel erg die nadruk op luchtvaart is belangrijk voor Nederland, we vinden het belangrijk dat we toch verbonden zijn, maar we leggen ook een belangrijke randvoorwaarde aan duurzaamheid en ook aan het klimaat in die nota. En op allerlei manieren kan je daar invulling aan gaan geven. Denk aan synthetische brandstoffen, andere motoren, andere afspraken over wanneer je vliegt. De

Luchtruimherziening speelt daar ook een rol in en die is op zichzelf redelijk beperkt, maar wij zeggen dus we kunnen vanuit de Luchtruimherziening, op het moment dat er vliegtuigen vliegen, zorgen dat die impact zo laag mogelijk is. De Luchtvaartnota geeft ons daar kaders voor en die ziet u op deze slide (nr. 4) gepresenteerd. Een zestal wil ik hier met name noemen. Sowieso zegt de Luchtvaartnota, het gaat om luchtvaart in het algemeen maar ook over de Luchtruimherziening, kijk naar deze elementen als je gaat toetsen. Dus dan gaat het over de veiligheid, natuurlijk moeten we altijd toetsen of wat wij bedenken ook veilig is. Kijk naar de effecten op geluid. Kijk naar emissies. Kijk naar wat je doet op het gebied van natuur en dan moet je denken aan verstoring en stikstof elementen dus Natura 2000 zaken. Efficiëntie en capaciteit gaan over het gebruiken van het luchtruim en ook de afhandelingswijze en kijk naar wat dat dan doet op de grond (het ruimtebeslag). Om dat verder invulling te geven zijn er nog aanvullende specifieke kaders gegeven en dan hebben we het bijvoorbeeld over, en dat is een nieuw element in de Luchtvaarnota, op het moment dat je nu met routes aan de slag gaat (we gaan straks laten zien dat we gaan proberen zoveel mogelijk met vaste routes en continu dalen te werken) als je dan die routes gaat tekenen probeer die dan aan te leggen op zo'n manier dat de impact van die route zo laag mogelijk is. En dat doe door in eerste instantie zoveel mogelijk over open water te vliegen, kan dat nou niet probeer dan industriegebieden te overvliegen. Als dat niet gaat ga je richting agrarisch gebied, ruraal gebied. En uiteindelijk kom je bij natuurgebieden, stiltegebieden en bewoon gebied terecht. Maar die probeer je dus zoveel mogelijk te mijden. Dat staat nu als een beleidslijn in de Luchtvaartnota en die nemen we dus aan boord in de herziening. Een derde, die is op zich niet nieuw, maar ook wel belangrijk om aan te geven is de prioritering tussen de verschillende soorten luchtruimgebruikers, van het maatschappelijke verkeer (de ambulance en ook het militair gebruik en politievvluchten en dergelijke). Bij militair bedoel ik echt interceptievvluchten als er bijvoorbeeld een indringer zou zijn in het luchtruim, dat soort vluchten krijgen natuurlijk altijd voorrang. Dat kunt u het beste vergelijken met dat als er brandweer- of een politieauto met blauwe zwaailichten over de weg rijdt, die krijgen een andere afhandeling. Daarna gaan we heel snel richting het commerciële handelsverkeer samen met militaire oefenvvluchten. En vervolgens gaan we richting General Aviation en ook onbemand. We kijken in de inrichting van het luchtruim in wat prioriteit betreft naar die verdeling. Ik noemde al de vaste naderingsroutes en het continu klimmen en dalen. Continu klimmen is met name al zoveel mogelijk aan de orde vanaf alle luchthavens, in ieder geval vanaf de luchthaven Schiphol. Het lukt niet altijd vanaf de andere luchthavens. Maar continu klimmen heeft als grote voordeel dat vliegtuigen zo snel mogelijk hoog zijn en ook zo efficiënt mogelijk met hun brandstof omgaan. Dus dat is zowel voor klimaat als voor hinder is dat gunstig. Continu dalen is vandaag de dag in Nederland nog niet zo gebruikelijk, we proberen daar (en dat gaan we ook doen in de herziening) gaan we daar veel meer gebruik van maken. En om dat continu dalen behapbaar en veel te kunnen doen heb je vaste routes nodig omdat je dan de afhandeling van het verkeer behapbaar en veilig houdt voor de luchtverkeersleidingsdienst. Overigens is het aardig om voor Groningen Airport Eelde te vermelden dat het één van de luchthavens is waar tenminste al één vaste route ligt die ook op een continu dalprofiel gebruikt kan worden. Ik weet dat dat ook wel, misschien niet elke dag, maar wel wordt

gebruikt. Dus wat dat betreft loopt Groningen Airport Eelde een beetje voorop en dat is ook mooi om te zien. Dus eigenlijk gaan we het voorbeeld dat Groningen al heeft, voor de andere luchthavens (met name voor de luchthaven Schiphol) toepassen. Over hoe we dat dan doen geeft de Luchtvaartnota ons nog een kader mee, dat is die 6.000 voet regel. We krijgen wel eens kritiek van boven 6.000 voet kijkt u helemaal niet meer naar wat er op de grond gebeurt. Dat is niet zo. Op het moment dat je ziet dat je net klimmend vanaf 6.000 voet naar 9.000 voet (ik roep even wat) over een stad zou gaan vliegen, dat is ook niet handig dus dan ga je echt wel kijken of je daar in die route nog wat kan gaan schuiven. Naar beneden zakkend is het precies hetzelfde verhaal. Een vliegtuig vliegt graag in een rechte lijn, dat is ook voor het klimaat echt het beste omdat die daarmee de kortste lijn naar een bestemming vliegt. Maar op enig moment, en dan in ieder geval onder 6.000 voet, moet je echt gaan kijken waar vliegt hij dan. Kan je dan met routeontwerp rekening houden met de effecten op de grond. Maar wat ik zeg ook daar kijken we als dat, zeg even vanaf 3 kilometer hoogte bijvoorbeeld (10.000 voet) aan de orde zou zijn, kunnen we daar ook kijken of je daar al iets kunt doen om dat te beperken. Dus het is niet binair 6.000 voet, maar dat is wel het ontwerp uitgangspunt. Belangrijk punt voor Groningen Airport Eelde de wijzigingen die wij nu voorstaan, zoals die ook in de voorkeursbeslissing zijn opgenomen, hebben geen effect op de huidige gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Dat is zo en dat blijft zo. Het naderingsgebied voor de luchthaven blijft vrijwel hetzelfde, de gebruiksmogelijkheden daarvan blijven zeker hetzelfde.

Onze aanpak, waarschijnlijk heeft u een vorm van deze slide (nr. 5) al wel eens gezien, wij werken geïnspireerd op MIRT. De fasegewijze aanpak om met name infrastructurele grote projecten op de grond en op water te doen. Voor de luchtvaart bestaat zoiets niet. Er is eigenlijk alleen een artikel in de Wet Luchtvaart wat zeg maar richting de echte realisatie een aantal eisen stelt. Wij hebben gezegd dat gaat ons niet helpen om onze opgave te bereiken, zoals ik die eerder benoemde. Dus we gaan deze fasering hanteren (MIRT). We zijn nu aan het einde van de Verkenningsfase. We hebben de Onderzoeksfase in 2019 afgerond. Dit heeft geleid tot een Startbeslissing. Met die Startbeslissing, waarin eigenlijk al wel een doorkijk is gegeven naar welke kant we op zouden gaan bewegen zijn we vervolgens de Verkenningsfase ingegaan. We hebben een aantal alternatieven, met name op het operationele concept, onderzocht. We hebben gekeken wat de mogelijkheden zijn in het luchtruim qua hoofdstructuur inrichting. En we hebben ook internationaal gekeken. We hebben de effectbeoordeling gedaan in de plan-MER. We zijn een aantal keren bij provincies geweest, we hebben provinciale kerngroepen bijgewoond, we hebben landelijke ontwerpdagen gehouden. En we zijn ook al bij diverse CRO's geweest. Maar ook bij Groningen Airport Eelde zijn we geweest. We hebben ondertussen een voorkeursalternatief ontworpen en dat hebben we in de ontwerp Voorkeursbeslissing vastgelegd en die ligt dus nu ter inzage. Een volgende stap is de Planuitwerkingsfase waarin we die beslissing, die nog op hoofdlijnen is, verder gaan detailleren en dan ga je echt naar meer getailleerde ontwerpen kijken en dan ga je het luchtruim daadwerkelijk tekenen. En je gaat routeontwerpen maken en dan kan je veel preciezer zeggen wat bijvoorbeeld de regionale effecten kunnen zijn. Dat kunnen we in deze fase nog niet. We hebben echt een hoofdstructuur en een

operationeel concept op hoofdlijnen. Het toepassen van die concepten dat gaat uiteindelijk laten zien waar we dan uit gaan komen.

Waar staan we nu? Medio januari hebben we dus de Ontwerp-Voorkeursbeslissing gepubliceerd. Wat ik heb gezegd, op hoofdlijnen richting gevend voor de aanpak in de Planuitwerkingsfase. Het is onderbouwd met het plan-MER. We hebben daar afhankelijk consortium voor gevraagd. NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartinstituut) en Royal HaskoningDHV hebben dat werk uitgevoerd. De zienswijze procedure is nu gaande, die loopt nog tot eind volgende week (25 februari 2021). En eventueel is daar nog een pro forma periode van twee weken. We verwachten in de zomer, maar goed dat hangt ook af van de resultaten van de verkiezingen en van de formatie van het nieuwe kabinet, de definitieve Voorkeursbeslissing en de reactienota te kunnen gaan publiceren. Daarmee ronden wij de Verkenningfase dan officieel af en starten wij de Planuitwerkingsfase.

Dan een stukje inhoud. Twee platen die dat kort toelichten. De hoofdstructuur (slide nr. 7). Op beide plaatjes ziet u aan de linkerzijde de huidige situatie schematisch weergegeven en aan de rechterzijde de nieuwe situatie. Wat je hier ziet is, eigenlijk zijn er een aantal elementen ze zijn hier in vijf streepjes weergegeven. Wat we doen is aan de zuidoost kant van het Nederlands luchtruim vervalt een militair oefengebied ten gunste van civiel verkeer wat vooral toch veel vanuit Europa naar Nederland vliegt. Wat nu om moet vliegen, als u naar de pijltjes kijkt ziet u dat er echt een stuk moet worden omgevlogen ten oosten van Schiphol. Soms vliegt verkeer richting België om dan via die pijl aan de onderkant naar Schiphol te vliegen. We willen juist vanwege het klimaat en ook omdat we daarmee de mogelijkheden creëren om met die vaste routes en het continu klimmen en dalen te gaan werken, een viernaderingsstroom gaan creëren vanuit het zuidoosten. Dat doen we door dat militaire oefengebied dat er ligt, dat is het gearceerde gebiedje boven Brabant. En daarvoor in de plaats komt dan die vierde naderingsstroom. Dat matcht met een behoefte vanuit Defensie om met het nieuwe vliegtuig wat ze hebben, de F-35, te gaan oefenen in het noordelijk oefengebied. Dat ziet u al getekend in de huidige situatie. Dat gebied bestaat al en dat gebied gaan we wat vergroten, dat breiden we wat uit aan de zuidoost kant/zuidkant van het oefengebied. De ondergrens daarvan is 2 kilometer. Dat is belangrijk om te melden. Dat is zowel voor geluid relevant, maar juist ook in dit geval voor Groningen Airport Eelde. Het naderingsgebied van Groningen Airport Eelde ligt daaronder en dat laten we dus in stand. Defensie heeft nog de beschikking over een tweede oefengebied aan de oost kant. Dat ligt zo'n beetje boven Drenthe/Overijssel. Dat gebied zal worden omgevormd tot een gebied van ongeveer 55 bij 55 kilometer. Ergens in die buurt, we weten nog niet precies waar omdat we nog dat detailontwerp van de routes moeten maken, maar dat gebied zal daar ergens in die buurt gaan komen. Ook daarvoor geldt dat de ondergrens van dat gebied 2 kilometer is. En dat ligt waarschijnlijk dus een stukje naar het zuiden om ruimte te maken voor die naderingsstroom vanuit het noordoosten. Ook die vierde stroom en de vorm en de inrichting van het naderingsgebied Schiphol met name en daarmee ook van Rotterdam en Lelystad omdat die luchthavens dicht bij elkaar

liggen pakken we aan. Dat is onderdeel van het werk aan de aanpassingen aan de hoofdstructuur in de komende jaren.

De slide (nr. 7) die ik net toonde gaat dus over wie en waar en tot op zekere hoogte ook wanneer. De Luchtmacht oefent over het algemeen, soms ook wel in de avonduren met name in dit seizoen, zeg maar overdag tijdens wat kantooruren zouden noemen. Daarbuiten zie je dat ook vandaag de dag al veel gebruik gemaakt wordt van het luchtruim door het civiele verkeer. Dus de wanneer vraag die pakken we ook aan. Maar daar juist zit ook een stap om dat fijnmaziger te gaan maken. Deze slide (nr. 8) die u nu ziet die zegt iets over het hoe. Hierin komen dan ook die elementen langs die ik al noemde: het vliegen over vaste routes en het toepassen van continu dalen en continu klimmen. In het tussenliggende luchtruim 2 kilometer tot 3 kilometer en hoger en het hogere luchtruim vanaf 7,5 kilometer daar wordt nu al heel vaak zoveel mogelijk de directe route gevlogen. Dat gaan we verder verbeteren. Dan kunnen we nauwkeuriger gaan voorspellen wanneer een vliegtuig op een bepaalde plek is. Dus wij verwachten het vliegtuig op dat tijdstip (dat is op de seconde) op die plek en op die hoogte. Als we dat goed kunnen regelen, dan kan je daarmee in het naderingsluchtruim (het gebied tussen de 2 tot 3 kilometer en de grond en de luchthaven) die naderings- en vertrekbuizen gaan toepassen. Die ziet u hier getekend in het midden op de onderkant richting de luchthaven. We gaan die naderingsbuizen implementeren, maar wel vaak met een bovenkant die open is (dus een vliegtuig kan als hij wil wel nog wat hoger vliegen. Voor vertrekkend verkeer kunnen ze hoger vliegen op het moment dat ze dat kunnen) en er is wel een harde ondergrens voor zo'n buis. Daarin weet je dus dat vliegtuig vlieg een continu dalprofiel volgens die buis en hoe dichterbij de luchthaven komt, hebben we nog het fenomeen van gekromde naderingen waarbij we de klassieke manier van het echt op een rechte lijn moeten landen dat we dat tot de laatste kilometers kunnen beperken. We geven in de ontwerp Voorkeursbeslissing aan dat er vanaf ongeveer 7 kilometer toch echt wel recht voor de baan moet worden gehangen, ook voor de veiligheid en ook voor het comfort van de passagiers. Maar daarvoor dus zeg maar tot die 7 kilometer kan je, meer dan nu het geval is, kijken of je daarmee kwetsbare gebieden kunt vermijden met zo'n gekromde nadering. Voor militair geldt ongeveer hetzelfde verhaal, met zoveel mogelijk rechte routes op hoogte vliegen dat ziet u in dit plaatje ook getekend.

We gaan verder richting de effecten (slide nr. 9). We hebben de ontwerp-Voorkeursbeslissing laten beoordelen. Over het geheel genomen op de hoofdlijn zoals we die nu hebben gekozen zijn die effecten gunstig. U ziet over het algemeen plusjes of in het minste geval blijft het gelijk. In de Planuitwerkingsfase zullen we preciezer gaan worden en dan kunnen we laten zien wat de effecten meer ook lokaal zullen gaan zijn. Maar het idee dat we met deze ontwerp-Voorkeursbeslissing op een goede lijn zitten als het gaat om het geheel die wordt dus bevestigd door dit plan-MER.

De doorwerk naar de Planuitwerkingsfase, de detailuitwerking (slide nr. 10). Wat u zult zien is dat we, van de grote sporen die we hebben gehanteerd, preciezer gaan werken met deelprojecten die ook veel meer regionaal zijn. Dan moet u denken aan

een project rondom Lelystad, een project rondom de aanpassingen van de hoofdstructuur met name ook de vergroting van het noordelijk oefengebied. We hebben een haalbaarheidsstudie met Duitsland lopen, dat is een apart project. Een apart project voor Schiphol. En een apart project om die nieuwe bouwstenen te introduceren. Voor elk van die projecten gaan we een apart deelproject starten. Uiteindelijk voegen we dat allemaal weer bij elkaar in een programmabeslissing in de loop van 2022/2023. Waarin we dus ook de lokale effecten kunnen laten zien. Die projecten bieden ook de mogelijkheid om veel meer gericht te gaan werken ook met participatie activiteiten, waarvan we nu al veel op landelijk niveau doen met bijvoorbeeld ontwerpdagen. Dat gaan we ook aanvullen met regionale werkateliers bijvoorbeeld om een specifiek project in een regionale omgeving te kunnen laten opereren. Dan zoeken we bijvoorbeeld contact met deze CRO of met een provincie of met een kerngroep. We zijn nu aan het kijken hoe we dat verder vorm gaan geven.

Ad van Berkel: Het gaat over het militair oefengebied waar ligt die grens ongeveer aan het zuidoostelijke gedeelte van het noordelijk oefengebied wat betreft de nieuwe plannen?

Rudy Megens: Dat kunnen we nog niet precies zeggen. We hebben nu een contour geschetst en in de Planuitwerkingsfase gaan we dat specifieker maken. Jelle kan je hier een aanvulling op geven?

Jelle Zijlstra: Waar de zuidgrens precies komt te lopen kunnen we nog niet zeggen. Waarschijnlijk niet zover zuid als die nu op het plaatje staat (slide nr. 7). Het probleem dat we hebben is dat er nog een civiele stroom ten zuiden langs moet kunnen. Er ligt in Duitsland een range waar geschoten wordt door militairen die eigenlijk bepaalt dat die civiele route niet veel verder naar het zuiden kan. (noot secretariaat: het geluid van Jelle Zijlstra ging via de microfoon van Rudy Megens, waardoor het stemgeluid zacht klonk).

Mieke Damsma: Verzoek om de reactie te herhalen.

Rudy Megens: De grens naar het zuiden zal waarschijnlijk minder ver zijn dan getekend is op de contourkaart zoals die op de slide (nr. 7) stond. En dat heeft te maken met dat we aan de zuidzijde nog voldoende ruimte moeten overhouden tussen een oefengebied dat aan de Duitse kant van de grens ligt en dat daar blijft liggen. De civiele verkeersstroom die daar nog noord van langs moet die geeft een soort beperking aan wat we aan de verruiming van het noordelijk oefengebied kunnen geven. Het wordt wat minder groot dan het lijkt op het plaatje, maar precies weten we het nog niet.

Mieke Damsma: Dank je wel voor de presentatie. Een hele belangrijke ontwikkeling. We zullen elkaar regelmatig nog tegenkomen om verdere vorderingen in dit dossier verder vorm te geven. Goed dat het in ieder geval gebeurt.

Andries Poelstra: Ik meen dat er nog wat vragen van tevoren werden gesteld die nog beantwoord werden aan het eind van de presentatie.

Agnetha Toxopeus: Ik heb aan Carolien van Balen-Peeters een lijst met vragen gestuurd in voorbereiding op dit overleg. Ik heb een aantal antwoorden daarvan al voorbij horen komen.

Wat gaan de bewoners echt merken van de aanpassingen van het noordelijk oefengebied?

Rudy Megens: Daarvoor stel ik voor dat we Olav het woord geven.

Olav Spanjer: Als je een gebied groter maakt, dat betekent dat feitelijk meer mensen het geluid kunnen ervaren. De ene vindt het mooi de andere vindt het hinderlijk. Dat blijft natuurlijk subjectief. Het feit is dat het gebied dat wij nodig hebben voor onze nieuwe generatie jachtvliegtuigen groter wordt. We hebben voldoende land nodig waar we kunnen oefenen. Nou ja niet op het land, maar waarin onze sensoren een grote afstand kunnen gebruiken. Dat zal niet op laag niveau zijn. Zoals Rudy al zei de ondergrens van dat gebied ligt op 2 kilometer. Gemiddeld is 4,5 kilometer hoogte. Maar dan hoor je ze nog wel. Het feit is dat het gebied groter wordt betekent dat er meer mensen geluid kunnen ervaren. Tegelijkertijd betekent het ook dat we het meer kunnen spreiden over een groter gebied. We hebben die ruimte nodig, als die ruimte in het noorden groot genoeg is dan kunnen wij ook daardoor die ruimte die we in het zuiden hebben overgeven. Dus het hele idee rondom de hoofdstructuur is natuurlijk bedoeld om nationaal gezien zo goed mogelijk uit de verf te komen. Betekent dat iedereen daar even blij mee is, dat weet ik ook niet. Dat is natuurlijk niet altijd zo. Maar het is heel lastig om te zeggen hoeveel erger geluid kan je ervaren. Ik weet dat er een hoop commotie is naar aanleiding van een item van één vandaag van vliegbasis Leeuwarden. Maar het geluid van een startende of landende straaljager is echt een andere categorie geluid dan dat je zult ervaren als een jachtvliegtuig boven je hoofd in een oefengebied vliegt.

Agnetha Toxopeus: Hoe worden we als CRO betrokken bij het participatietraject en wat wordt er van ons verwacht?

Rudy Megens: Dat weet ik nu nog niet precies. Als het gaat om de luchthaven Groningen is ons uitgangspunt dat de huidige gebruiksfuncties niet wijzigen, dus dat blijft zoals het is en dat ook de manier van afhandeling daar eigenlijk vrijwel gelijk blijft omdat er al met vaste routes wordt gewerkt. De luchthaven is wat dat betreft wat vooruitstrevend. Ik verwacht eigenlijk voor Groningen Airport Eelde niet echt een groot verandertraject en dus misschien ook niet zo'n grote inzet of betrokkenheid van de CRO benodigd. Maar op zijn minst zullen we jullie informeren.

Tineke van den Berg: U zegt er wordt nog gerekend aan het nieuwe traject en de nieuwe omgeving van het militaire gebeuren. Betekent dat ook dat het hele areaal kleiner kan worden dan?

Rudy Megens: Kleiner dan geschat op de tekening wel, maar het ligt wel in de rede om te verwachten dat het oefengebied wat groter zal worden dan het vandaag de dag is om aan die behoefte van militairen zijde te voldoen. Ook in combinatie met dat in het zuiden een gebruiksfunctie van de luchtmacht verdwijnt.

Mieke Damsma: Hebben we dan zo de vragen beantwoord? Ja. Dan nogmaals dank en dan sluiten we dit agendapunt af.

6. Verslag inclusief actielijst overleg 13 februari 2020 Vastgesteld.	Secretaris: Verslag plaatsen op website
7. Ingekomen en uitgaande stukken <u>Mieke Damsma</u>: Zijn er op de ingekomen en uitgaande stukken nog vragen? Nee. <u>Ingekomen stukken</u>: a. Persbericht GAE, Hogere opbrengst dan verwacht Zonnepark op GAE. b. Verslag monitoringsplan 2019 Groningen Airport Eelde. c. Gebruikers nieuwsbrief januari Groningen Airport Eelde. d. E-mail ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, reactie op besteding opgehoogde CRO subsidie. e. Nieuwsbericht ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Luchtruimherziening: door samenwerking minder hinder op de grond en meer ruimte in de lucht. f. Nieuwsbericht ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerbrief bij ontwerp-Voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim. g. E-mail Hiddema, stikstof. h. E-mail ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, verzamelbrief luchtvaart en beantwoording Kamervragen luchtvaartnota. i. E-mail Mulder, Stichting ABReL en subsidie I&W. j. E-mail Van den Berg, vragen proefdraaien. <u>Uitgaand stuk</u>: k. Aanvraag subsidie CRO luchthaven Eelde 2021.	
8. Voorstel werkgroep vooroverleg 9. Voorstel werkgroep CRO+ 10. Voorstel werkgroep Meldingenanalyse <u>Agnetha Toxopeus</u>: Er zijn een aantal reacties binnen gekomen, die heb ik gebundeld. Als we een werkgroep inrichten moeten we goed opletten dat we zorgen dat die werkgroep dingen doet die ook echt bij de taak van de CRO hoort, ook met het oog op eventuele financiering. We hebben hele mooie uitgebreide reacties binnen	

gekregen. Het lijkt mij nu verstandig om te kijken, willen we deze werkgroepen alle drie instellen. Zo ja, met welke personen gaan we dit doen en er moet uiteindelijk ook een opdrachtomschrijving bijkomen.

Mieke Damsma: Dan beginnen we met het voorstel werkgroep Vooroverleg. Akkoord doen we met handopsteken.

Is iedereen akkoord dat we dat gaan instellen? Ja.

Wie zouden daar dan in moeten? Andries Poelstra, Agnetha Toxopeus, Anneke Hiddema en ik.

We gaan daarin verder uitwerken wat daarin de bevoegdheden zijn

Mieke Damsma: Dan voorstel werkgroep CRO+, is het akkoord om die in te stellen? Ja. Wie zouden daarvan de leden moeten zijn naast Andries Poelstra, Agnetha Toxopeus en ik? We willen daar graag nog een bewonersvertegenwoordiger bij hebben.

Ad van Berkel: Ik moet bekennen dat het mij nog niet allemaal helder is natuurlijk, maar ik wil mij wel beschikbaar stellen.

Mieke Damsma: Akkoord. Hebben we dan voldoende leden? Ja.

Mieke Damsma: Dan voorstel werkgroep Meldingenanalyse. Stellen we die in? Ja. Wie moet daar onderdeel van zijn? Andries Poelstra, Agnetha Toxopeus, Anneke Hiddema, Hans Roelofs, Tineke van den Berg.

Mark Gerritsen: Ik denk niet dat ik hier lid van moet zijn. Ik zou mij wel voor kunnen stellen dat als het gewenst is om aan te haken om jullie van informatie te voorzien. Dus ik ben in die zin wel beschikbaar.

Mieke Damsma: Dan wordt Mark agenda lid om in ieder geval informatie te kunnen voorzien. Hebben we dan zo voldoende leden?

Agnetha Toxopeus: hier zou ik ook graag nog omwonenden bij willen zien.

Ad van Berkel: Als het niet anders kan, dan stel ik mij graag beschikbaar. Maar anders graag een ander.

Agnetha Toxopeus: Dan noteer ik Ad, maar ik overleg nog met Robert.

Mieke Damsma: Prima.

Mieke Damsma: Hebben we dan voldoende dingen besproken, dat we in ieder geval weten dat deze groepen worden ingesteld, de leden daarvan vastgesteld zijn en dat de verdere uitwerkingen nog voor een volgende vergadering komen?

Agnetha Toxopeus: Ja.

Tineke van den Berg: Is het niet nodig dat het al in het jaarplan terecht moet komen?

Agnetha Toxopeus: Ja dat klopt. Noteren dat we deze werkgroepen instellen en een korte omschrijving er bij.

Andries Poelstra: Ik zat met die CRO+, in aanloop naar het nieuwe

Leden werkgroep Vooroverleg:
Mieke Damsma,
Anneke Hiddema,
Andries Poelstra,
Agnetha Toxopeus.

Leden werkgroep CRO+: Ad van Berkel, Mieke Damsma, Andries Poelstra, Agnetha Toxopeus.

Leden werkgroep Meldingenanalyse:
Tineke van den Berg, Anneke Hiddema, Robert Mulder, Andries Poelstra, Hans Roelofs, Agnetha Toxopeus. Mark Gerritsen agenda lid.

luchthavenbesluit zou het een heel mooi gremium kunnen zijn voor een participatietraject. Daar zou ik hem wel graag voor willen gebruiken. <u>Mieke Damsma</u>: Ja, is dat een goed voorstel? <u>Anneke Hiddema</u>: Nou ik vraag mij af of je dan misschien twee dingen aan elkaar gaat koppelen, wat misschien niet handig zou kunnen zijn. Dat weet ik niet precies, maar gevoelsmatig zou ik denken dat zou ik niet aan elkaar koppelen. Ik weet niet hoe Hans dat ziet. <u>Hans Roelofs</u>: Dat vind ik een lastige. Ik denk niet dat het meest geëigende forum is. <u>Anneke Hiddema</u>: Ik kan mij wel goed voorstellen dat het proces van het luchthavenbesluit en alles wat daar omheen gebeurt, dat dat ook zeker gedeeld wordt in de CRO. Alleen het uiteindelijke omgevingsproces wat bij het luchthavenbesluit hoort zou ik niet in de CRO laten plaatsvinden. <u>Hans Roelofs</u>: Nee, ik ook niet. <u>Mieke Damsma</u>: Dus we houden dat toch gescheiden. Het voorstel van Andries om dat op die manier te doen, dat is niet wenselijk. <u>Andries Poelstra</u>: Dat is prima. <u>Mieke Damsma</u>: Hebben we het dan zo voor wat betreft de werkgroepen besproken? <u>Agnetha Toxopeus</u>: Ja ik neem kort iets op in het jaarplan. Ik verwacht toch ook dat we daarin wellicht nog meer dingen moeten wijzigen, omdat er nieuwe financiële richtlijnen aan komen. Dan kunnen we altijd nog later toevoegen en wijzigen. We kunnen in ieder geval dan het jaarplan verzenden naar het ministerie. <u>Agnetha Toxopeus</u>: Ik heb zojuist contact gehad met Robert. Hij gaf aan het heel fijn te vinden dat Ad nu ook een bewonersvertegenwoordiger is in deze commissie en dat hij er dus niet meer alleen in zit. Heel fijn dat hij ook mee wil doen in deze werkgroepen. Hij stelt voor dat Ad de CRO+ doet en dat hij dan aansluit bij de meldingenanalyse werkgroep. <u>Mieke Damsma</u>: Ad, is dat voor jou oké? <u>Ad van Berkel</u>: Helemaal oké. <u>Agnetha Toxopeus</u>: En dan wel de werkgroepen samen voorbereiden. <u>Ad van Berkel</u>: Ik neem aan dat we van Agnetha wel de nodige input krijgen, want ik ben natuurlijk nog heel blanco. <u>Agnetha Toxopeus</u>: Komt goed.	Secretaris: Leden van de werkgroepen mailen.
11. Concept begroting 2021 CRO luchthaven Eelde <u>Mieke Damsma</u>: Dan gaan we over naar agendapunt 11. De concept begroting 2021. Die is in kleiner comité voorbereid. <u>Agnetha Toxopeus</u>: Ik kan er kort wat over zeggen. We hebben dus de verhoging van de € 35.000 erin zitten. Voor de verduidelijking heb ik een organogram erin gemaakt, waarin je ziet dat de stichting bovenaan staat en waar de CRO en het Meldingenloket	

onder vallen. Die hebben ook allebei andere subsidiestromen. Dus ik hoop het hiermee iets duidelijker te hebben gemaakt. <u>Mieke Damsma</u>: Zijn hier nog opmerkingen of vragen over? Niet? Dan is deze begroting goedgekeurd door alle leden. <u>Agnetha Toxopeus</u>: Dan kan ik deze indienen.	Secretaris: Indienen vastgestelde begroting 2021 bij ministerie van IenW.
12. Concept jaarplan 2021 CRO luchthaven Eelde <u>Mieke Damsma</u>: Dan gaan we over naar het jaarplan 2021. Agnetha graag de toelichting op het jaarplan. <u>Agnetha Toxopeus</u>: Ook hier heb ik het organogram opgenomen. Nog wel de opmerking dat de toelichting van de werkgroepen erbij gevoegd moet worden. <u>Mieke Damsma</u>: Met die toevoeging, zijn er nog vragen? Hierbij vastgesteld.	Secretaris: Indienen vastgestelde jaarplan 2021 bij ministerie van IenW.
13. Concept jaarrekening 2020 SOCROLE <u>Mieke Damsma</u>: Dan gaan we naar concept jaarrekening 2020 van de SOCROLE. <u>Agnetha Toxopeus</u>: Wat we daar hebben gedaan is de cijfers van vorig jaar neergezet. Belangrijk hierbij is eigenlijk bladzijde 4, waar staat dat ons egaliseringsreserve te hoog is. We hebben dit ook in het vooroverleg besproken en we willen eigenlijk toch gaan vragen of we het te hoge egaliseringsreserve mogen gebruiken het komende jaar. We gaan het in ieder geval vragen, dus dat is afwachten. <u>Mieke Damsma</u>: Zijn hier nog vragen over? Niet? Prima dan is ook dit akkoord.	Secretaris: Indienen vastgestelde jaarrekening 2020 SOCROLE bij ministerie van IenW.
14. Concept jaarverslag 2020 CRO luchthaven Eelde <u>Mieke Damsma</u>: Dan het concept jaarverslag 2020 van de CRO luchthaven Eelde. <u>Agnetha Toxopeus</u>: Daar zit het organogram ook weer in. Het jaarverslag geeft weer welke activiteiten we allemaal hebben gedaan in 2020. <u>Mieke Damsma</u>: Zijn daar verder nog vragen over? Zo te zien niet. Dus ook deze is vastgesteld en akkoord.	Secretaris: Indienen vastgesteld jaarverslag 2020 bij ministerie van IenW.
15. CRO+ <u>Mieke Damsma</u>: Dan CRO+. Hoe de invulling zou moeten plaatsvinden. <u>Agnetha Toxopeus</u>: We hebben iedereen verzocht om ernaar te kijken, waar denk je aan. En om in dit overleg alvast input mee te geven aan de werkgroep. <u>Mieke Damsma</u>: Wie mag ik hierover het woord geven? <u>Anneke Hiddema</u>: Ik denk dat het wel belangrijk is dat we in die CRO+ in ieder geval de mogelijkheid bieden om aan te geven wat er nu allemaal speelt. Niet alleen het luchthavenbesluit dat vernieuwd gaat worden, maar ook de Luchtruimherziening en eventueel de uitwerkingsagenda van de Luchtvaartnota. En dan proberen zoveel mogelijk regionaal te vertalen om te kijken in hoeverre dat impact kan hebben op ons gebied. <u>Andries Poelstra</u>: Ik zit hardop te denken. Misschien is Remote Tower ook een	

mooi onderwerp om breder te delen dan alleen de leden. Tegen de bouwvergunning zijn toch bezwaren ingediend, ook door omwonenden. Misschien is het best handig om die daarin mee te nemen, het Remote Tower project.

Anneke Hiddema: Ja, ik denk ook vooral gewoon een hoop informatievoorziening. Ik draai nu zelf ongeveer een jaar mee. Ondertussen heb ik een hele hoop kennis verzameld en het is eigenlijk best wel heel interessant om een groot deel daarvan te delen. Dat helpt ook.

Mieke Damsma: Dus dat vooral kennisdeling een hele belangrijke factor is als CRO+.

Andries Poelstra: Even voor mijn beeldvorming. Die CRO+ kunnen we zo groot en zo klein maken als dit comité wil qua leden?

Agnetha Toxopeus: Ja, daar is op dit moment geen restrictie aangegeven vanuit het ministerie. Het is een breder platform wat we moeten gaan organiseren. Maar het lijkt mij verstandig om het niet heel erg groot te gaan maken, maar wel dat we goed gaan nadenken wie daar dan bij zou moeten zitten.

Andries Poelstra: Meer dat ik denk zijn er al bij voorbaat leden uitgesloten? Dat is meer mijn vraag.

Agnetha Toxopeus: Het lijkt mij niet verstandig om mensen uit te gaan sluiten.

Tineke van den Berg: Naar aanleiding van wat Andries zegt. We missen eigenlijk het platform wat de luchthaven zelf organiseerde (Omgevingsplatform). Daar waren dus heel veel omwonenden en direct en indirect bij betrokken. Maar dat is al een hele tijd niet geweest. En omdat jij zegt direct omwonenden er bij te willen betrekken, dan is het functioneren van dat platform ook wel heel belangrijk. Voor de communicatie over wat er allemaal speelt. Dat staat los van die CRO+. Want het Omgevingsplatform is weer een goede bijeenkomst, waar heel goed uitleg wordt gegeven wat er allemaal aan de hand is met de luchthaven.

Agnetha Toxopeus: Dus Tineke als ik het zo merk roep je op om het Omgevingsplatform weer een keer te gaan organiseren. En om dat dan los te houden van die CRO+.

Tineke van den Berg: Ja.

Mieke Damsma: Waardoor je als ik het goed begrijp, vooral de CRO+ wat compacter en beperkt kunt houden en dat dat Omgevingsplatform gewoon breed uitnodigend is.

Tineke van den Berg: Andries heb je dat platform ook eens meegemaakt?

Andries Poelstra: Ja, ik weet dat wij dat doen als er punten zijn die heel veel commotie opleveren. Wat we bijvoorbeeld met remote tower in de aanloop gedaan hebben en met het zonnepark ook in de aanloop. Het is niet gebruikelijk.

Agnetha Toxopeus: In het verleden werd dit twee keer per jaar georganiseerd. Ik heb het net als Tineke als prettig ervaren om daar bij te zijn. Vanuit het Meldingenloket vliegverkeer GAE hebben we er ook af en toe een presentatie gehouden, zodat je wat meer mensen bereikt.

Andries Poelstra: Met die Covid durf ik mij daar als luchthaven geen handen aan te branden om in breed commissie mensen te gaan uitnodigen. Maar wij staan als luchthaven altijd open voor open communicatie. Alhoewel wij zeker in de pers en onze socials al veel meer delen als vroeger. Dus in principe, als je een beetje oplet,

zijn de mensen al aardig bij. Maar wij staan overal voor open qua communicatie dat is geen probleem.

Tineke van den Berg: Ik denk dat het goed is om dit platform, als het weer mogelijk is, weer opnieuw te organiseren. Ik denk dat die CRO+ meer iets is voor gemeentes die daarbij betrokken zijn. Dus op een hoger niveau zeg maar, denk ik communiceren.

Andries Poelstra: Ik zal intern agenderen wat we met het platform doen, wat er besproken is en wanneer we die weer gaan instellen.

Mieke Damsma: Goed. Kunnen we dan ook uit de voeten met die CRO+?

Agnetha Toxopeus: Wat ik nu heb genoteerd is dat we heel goed moeten gaan kijken welke informatie we gaan delen. Dus echt de kennisdeling en wat er allemaal speelt. Voor de rest zullen we dat dan nog verder moeten uitwerken, dus wie gaan we dan uitnodigen, welke gemeentes wel en welke niet, bewoners, misschien daar groepen van.

Andries Poelstra: Ik kan mij voorstellen dat de Luchtruimherziening zo'n dossier is die een veel bredere groep aanspreekt als alleen de luchthaven. Zeker de uitbreiding van het militaire deel doet veel stof opwaaien, heb ik het idee. Zowel bij lokale politiek als bewoners. Dat zijn natuurlijk wel de onderdelen die in een breder verband aan moet vliegen denk ik.

Agnetha Toxopeus: Ik stel voor dat we met die werkgroep bij elkaar komen om goed in te kunnen zetten welke kant we opgaan en dan ook onderling afstemmen met de andere leden van de CRO.

Anneke Hiddema: Heeft het ministerie ook nog aangegeven wat hun doel is voor de CRO+?

Agnetha Toxopeus: Nee niet meer dan nu in de documenten staat. Ze hebben wel aangegeven dat ze willen helpen in de voorbereidingen van de CRO+, dus die hulp ga ik zeker vragen.

Anneke Hiddema: Ja, want dat kan misschien ook helpen als we weten hoe ze het ook in andere regio's doen dat we daar goede voorbeelden uit kopiëren.

Agnetha Toxopeus: Ik ben ook meer met de andere secretarissen van de CRO's aan het overleggen. Dit is ook iets om met hun te bespreken.

Tineke van den Berg: Is er enig zicht op wanneer die luchtvaartnota weer besproken kan worden? Is dat als er pas een nieuw kabinet is, dus over een half jaar?

Andries Poelstra: Ik denk: eerst verkiezingen, dan coalitie onderhandelingen en dan pas luchtvaartnota.

Tineke van den Berg: Ja, dus dan een half jaar.

Agnetha Toxopeus: Is de datum van het CRO+ overleg dan goed?

Tineke van den Berg: Je zou het inderdaad in de herfst kunnen doen.

Andries Poelstra: Ik denk dat het qua Corona wel handig is, wat ik verwacht dat in de zomer de maatregelen dusdanig kunnen zijn dat het best een lastige opgave wordt. Dus als we in een heel breed gremium, in dit soort configuraties gaat uitleggen is veel lastiger denk ik.

Mieke Damsma: Je kunt met Webinars gaan werken. Je kunt natuurlijk ook zorgen dat met een professionele organisatie dit georganiseerd wordt. Je ziet dat steeds meer mensen aanhaken voor Webinars, omdat dat gewoon makkelijker is om te

volgen. Ondertussen ervaren we wel dat dat ook best wel toegankelijk is, dus dat zou je kunnen proberen. <u>Agnetha Toxopeus</u>: Zullen we dit bespreken tijdens de werkgroep CRO+? <u>Mieke Damsma</u>: Ja. <u>Tineke van den Berg</u>: Je moet het gewoon doen als het handig, efficiënt en effectief is en niet omdat we het moeten. Het moet wel inhoud hebben voor iedereen. <u>Mieke Damsma</u>: Oké, het wordt verder uitgewerkt en we komen daar later op terug.	Leden werkgroep CRO+: input leden bespreken tijdens het overleg van de werkgroep.
16. Nationale Ombudsman: Meldingen geluidsoverlast vliegverkeer <u>Mieke Damsma</u>: Dan 16, de Nationale Ombudsman: Meldingen geluidsoverlast vliegverkeer. Anneke? <u>Anneke Hiddema</u>: We hebben het er samen met Agnetha over gehad. We hebben de vragen beantwoord die op voorhand al waren aangegeven vanuit de Ombudsman. Volgens mij kan je wel heel kort door de bocht zeggen dat het erop lijkt dat wij het al aardig goed doen qua meldpunt en reageren op klachten. Wat op dit moment nog een beetje onduidelijk is, is of deze afspraak met de minister wel doorgaat. Want vanwege de val van het kabinet kan het ook weer zo zijn dat de Ombudsman ervoor kiest om dit pas na de verkiezingen weer te doen. Daar hebben we geen informatie over, dus dat is nog onduidelijk. <u>Mieke Damsma</u>: Dan we hebben gereageerd, we doen het best goed en laten we kijken wat het vervolg daarvan is. Iemand hier nog wat over te vragen? Niet? Nee.	
17. Overlegschemata 2021 (wijzigingen) <u>Mieke Damsma</u>: Dan gaan we over naar het overlegschemata 2021, met de wijzigingen. <u>Anneke Hiddema</u>: Begrijp ik goed dat er maar één wijziging is? <u>Agnetha Toxopeus</u>: Het zijn er meer eigenlijk. Het zijn alle CRO overleggen. Die waren allemaal net precies op een dag gepland dat Mieke ook een ander overleg heeft. Daardoor veranderen ook de vooroverleggen en dergelijke. <u>Mieke Damsma</u>: Maar dit is dan dus de wijziging, ik zie daar verder geen opmerkingen over.	Secretaris: Overlegschemata op website aanpassen.
18. Meldingenrapportages 3^{de} kwartaal 2020 en 4^{de} kwartaal 2020 <u>Mieke Damsma</u>: Dan gaan we naar punt 18. <u>Agnetha Toxopeus</u>: We zien dus dat er in ieder geval een toename is ten opzichte van voorgaande jaren. We hebben nu de kwartaalrapportages iets uitgebreid ten opzichte van de eerdere rapportages. We hebben getracht om zowel de frequente melders als de overige melders goed in beeld te blijven houden. We hebben geen onderscheid gemaakt in deze rapportages. Dat gaan we wel doen bij de jaarrapportage, maar wel van beide partijen alles laten zien zodat ook beide partijen. Je ziet dus wel dat het flink toegenomen is, maar je ziet ook dat een aantal melders verantwoordelijk zijn voor een groot deel van de meldingen. Dat zie je in tabel 5,	

dat een melder 307 meldingen heeft ingediend en de andere 257. Neemt niet weg dat er natuurlijk overlast is ervaren. Ik ben al begonnen aan de jaarrapportage, die zullen we bespreken in de nieuwe werkgroep Meldingenanalyse. Waarna we de rapportage hier zullen agenderen.

Tineke van den Berg: Er zijn heel veel dubbele meldingen. Zijn dat dezelfde of hangt het samen met het systeem? Want ik heb ook wel eens geklaagd en dan dacht je hé hij wordt niet verstuurd en dan bleek later dat het wel zo was of hij deed het niet. Dat hoor ik ook van heel veel mensen. Ligt het daaraan?

Agnetha Toxopeus: Het systeem gaf af en toe aan dat het mailbericht niet afgeleverd werd aan de zender en dan gaf hij een foutmelding. Van die foutmelding hebben we de tekst gewijzigd. We kunnen de foutmelding helaas niet weghalen, want het probleem ligt echt bij degene die het indient. Maar we hebben wel toegevoegd dat het systeem dit soms kan aangeven. Dus ik merk nu wel dat er een afname in zit. Maar er zijn ook mensen die verzamelen hun meldingen en die dienen dan in één keer achter elkaar die meldingen in en dan heb ik het idee dat ze soms vergeten welke ze hebben ingediend dus die komen weer voorbij. Sommigen dienen 5 of 6 keer dezelfde melding in en sommigen hebben het wel 15 keer ingediend

Tineke van den Berg: Duidelijk.

Agnetha Toxopeus: We geven nu ook een reactie op de dubbele meldingen, waarin vermeldt staat dat de melding dubbel is en de melder al een reactie heeft ontvangen onder het andere nummer. Dan hoop ik ook dat mensen inzien dat ze het niet dubbel hoeven te doen.

Mieke Damsma: Dit geeft in ieder geval een steeds duidelijker en beter beeld van hoe de meldingen in elkaar steken en dat is voor iedereen van belang.

Andries Poelstra: We vliegen nu bijna niet, wat doet dat met de klachten momenteel?

Agnetha Toxopeus: Wat ik merk dat vaak weer dezelfde mensen zijn die nu melden. We zitten nu op 92 inclusief dubbelen.

Andries Poelstra: Ik wil wel graag weten of we evenredig lopen met het aantal vliegbewegingen? Als dat scheef loopt, mankeert er ook iets aan.

Agnetha Toxopeus: Ik zie op dit moment geen rare dingen. Er zit een melder tussen over laagvliegen met een helikopter die een pijplijn inspectie deed, die toch wel laag zit want die hebben een laagvliegonthefing. De melder geeft bijvoorbeeld aan dat hij bang is voor zijn paarden in de wei. Je ziet de meldingen over de KLM Flight Academy meldingen terug lopen, want die zitten niet zoveel in de lucht. Een paar overvliegers in februari tot nu toe. Toestellen die vanaf Schiphol opstegen (niet geland op GAE) en waar melding over gedaan is over geluidsoverlast in de woning. LVNL en ik kunnen niet anders constateren dan dat het overvliegers waren vanaf Schiphol.

Robert Mulder: Ik had de volgende vraag. Ik werd door een journalist van, volgens mij, het Fries dagblad gebeld dat er enorm veel extra overlast werd ervaren de laatste tijd met name over lesvliegtuigen in de buurt van Appelscha. Ik had het er zojuist ook al over met Agnetha. Ze geeft aan daar niet echt extra klachten over te ontvangen. Maar blijkbaar is een journalist daar wel op zoek naar van alles en nog wat en wil daar iets over melden even los van militaire vliegtuigen.

<u>Agnetha Toxopeus:</u> Wat ik inderdaad aan Robert heb aangegeven, ik krijg die meldingen niet binnen. Als ik ze niet binnen krijgen dan kan ik ze ook niet analyseren. Dus dat maakt het lastig. Mocht je iemand aan de lijn krijgen meldt dan in ieder geval dat het Meldingenloket er is en dat ze daar moeten indienen. <u>Mark Gerritsen:</u> Ik denk dat ik door dezelfde gebeld ben. Het was iemand van de Leeuwarder Courant die ook kennelijk benaderd was door omwonenden of bewoners uit de regio Appelscha gerelateerd waarschijnlijk aan lesvluchten. Ik heb het verhaal netjes uitgelegd, maar daarbij duidelijk aangegeven dat als mensen overlast ervaren en daar een melding over in willen dienen dat het Meldingenloket het aangewezen punt daar voor is en laat ze daar vooral hun bevindingen indienen. <u>Anneke Hiddema:</u> Dezelfde journalist heeft ook de provincie Friesland benaderd om te vragen wat ze daar aan gaan doen. Maar goed die is geen bevoegd gezag in de lucht. Dat is inderdaad ook de Leeuwarder Courant en dat ging inderdaad ook over Appelscha. Geen idee wat er achter zit. <u>Agnetha Toxopeus:</u> Ik heb zojuist het systeem bekeken en Appelscha staat er dit jaar nog niet tussen. <u>Andries Poelstra:</u> Dan kan je je ook hardop afvragen op hoeveel bronnen ze zich baseren. <u>Mark Gerritsen:</u> Ik heb sterk de indruk dat er één of enkele bewoners zijn die de gewoon krant benaderd hebben met de vraag besteed daar eens aandacht aan. <u>Mieke Damsma:</u> Zo goed de meldingenrapportages? Ja.	
19. Agenda volgend overleg <u>Mieke Damsma:</u> Dan gaan we naar de agenda voor het volgende overleg. <u>Agnetha Toxopeus:</u> Daar wil ik in ieder geval de presentatie toekomstplannen GAE op plaatsen door Meiltje de Groot. Ik denk dat we ook de werkgroepen daar opzetten om aan te geven wat we hebben gedaan met de werkgroepen. De jaarrapportage van de meldingen van 2020 hoop ik dan af te hebben en op de agenda te kunnen plaatsen. <u>Andries Poelstra:</u> Niets voor die agenda. De Luchtruimherziening gaat wel langer duren als dat gok ik, Luchthavenbesluit hetzelfde. Voor de rest zie ik geen onderwerpen anders dan wat al besproken is.	Secretaris: op agenda volgend overleg de genoemde onderwerpen.
20. Sluiting <u>Mieke Damsma:</u> Dan zijn we toe aan de sluiting. Zijn er nog uitsmijters? <u>Robert Mulder:</u> Ik wil toch nog iets toevoegen over de meldingenrapportage. Je ziet wel dat het een relatief kleine groep is die meldingen doet, maar je ziet wel dat het explosief toeneemt. Dus ik vind wel dat we wellicht iets meer moeten doen om toch, kijk als het iedere keer dezelfde mensen zijn waar we eerder ook wat hebben veel meldingen van hebben gehad, maar dit gaat wel heel erg ver ik zie wel in het laatste kwartaal dat het in ieder geval niet door twee of drie wordt gedaan, maar wel zeven of acht die vaker dan 10 keer iets gemeld hebben. Ik weet dat er in het verleden	

veelvuldig gesproken is over het soort vliegtuig waarmee werd gevlogen. Dat is aangepast alleen wat ik nu begrijp van een aantal mensen, ik hoor het ook alleen maar uit tweede hand, die geven aan nee maar juist wat er nu extra bij is gekomen gaat met vliegtuigen die juist wel weer heel veel herrie maken. Dus ik vind dat daar wel meer aandacht over moet komen. Misschien wat breder en misschien moeten we dat juist naar buiten communiceren wat er precies aan de hand is zodat mensen dat meer kunnen plaatsen.

Agnetha Toxopeus: We hebben al overleg gehad over de meldingen en daarbij hebben we afgesproken dat we melders die 20 of meer meldingen indienen in een jaar uitnodigen voor een gesprek. Dus dat is anders dan voorgaande jaren. Dat aantal hebben we nu nog niet, maar ik verwacht dat we binnenkort een aantal mensen gaan uitnodigen voor een digitaal gesprek. Dan gaan we kijken naar aanleiding van de meldingen die ingediend zijn wie er aanschuift ik zal in ieder geval aanschuiven bij het overleg. Verder kijken we naar de inhoud van de meldingen wie er verder aanschuift. Gaat het om vluchten van de KLM Flight Academy dan vragen we Mark er bij, gaat het over dingen die met de luchtverkeersleiding te maken hebben dan vragen we die er bij. Andries kan er bij, Lizette kan er bij.

Robert Mulder: Helemaal goed.

Hans Oostmeijer: Even in dat verlengde van wat er net gezegd is voor de volgende keer. Wij wonen zelf in Emmen en je ziet die toename van vliegbewegingen door Defensie. Ik verwacht dus ook dat aan die categorie meer meldingen in de toekomst gaan komen, dus daar moeten we ons ook op beraden hoe je die mensen betreft bij de CRO+ en of je dat doet. Dat is wel een punt van aandacht denk ik. Ik denk dat dat een nieuwe categorie wordt. Die meneer van Defensie zei ook ze doen het hier ook vlak over de grens. Als je in Emmen woont dan woon je bijna in Duitsland dus dan heb je het genot van allebei.

Agnetha Toxopeus: Meldingen over vliegbewegingen van Defensie worden niet afgehandeld door het Meldingenloket vliegverkeer GAE. De melders worden doorverwezen naar Defensie.

Andries Poelstra: Ik denk dat we heel goed moeten scheiden in het verkeer wat helemaal niet van ons komt, want anders gaan we het scheeftrekken.

Agnetha Toxopeus: We hebben ook een melding over een vliegbeweging van een straaljager ontvangen. Na overleg met LVNL, blijkt dat deze niet geland of opgestegen is van GAE. Deze moet dus ook ingediend worden bij Defensie.

Andries Poelstra: Misschien is het nog wel leuk om te melden dat omdat wij er liggen ze op twee kilometer hoogte moeten zitten.

Tineke van den Berg: In verband met Defensie is het denk ik toch goed om op de site van het Meldingenloket te zetten dat er Defensie vliegtuigen over kunnen vliegen en dat je daarvoor bij Defensie moet zijn en dat je daar dan laat weten aan de mensen waar ze moeten zijn.

Agnetha Toxopeus: Ik zal het duidelijker op de website plaatsen van het Meldingenloket vliegverkeer GAE.

Hans Oostmeijer: Ik wil ondersteunen wat Tineke zegt. Je kan zeggen we hebben het als CRO niet over, maar de mensen weten dat natuurlijk niet dus daar moet je wel in je communicatie goed om denken.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Agnetha Toxopeus: Het staat al op de website van Meldingenloket, maar ik ga het nog wat prominenter op de voorgrond zetten.

Mieke Damsma: Ik kijk nog even of er nog opmerkingen zijn. Nee. Dan sluit ik om 17:50 uur deze vergadering. Dank je wel allemaal, goede bijeenkomst en we zien elkaar weer.