



Notulen openbaar overleg CRO luchthaven Eelde

Datum: 24 november 2022

Tijd: 16:00 uur

Voorzitter: Mieke Damsma

Notulist: Agnetha Toxopeus

Plaats: Groningen Airport Eelde, Machlaan 14a, 9761 TK Eelde

Aanwezig

Mieke Damsma (voorzitter, CRO luchthaven Eelde) en Agnetha Toxopeus (secretaris CRO luchthaven Eelde).

Leden: Andries Poelstra (GAE), Els Nijenhuis (omwonendenvertegenwoordiger gemeente Tynaarlo), Hans Roelofs (provincie Groningen), Mark Gerritsen (KLM Flight Academy), Michiel Adema (LVNL, Operations Eelde), Robert Huigen (provincie Drenthe, tijdelijke vervanger Anneke Hiddema) en Tineke van den Berg (IVN Eelde-Paterswolde).

Gasten: Francien Everts (GAE, vaste gast), Inge Voesten (ministerie IenW, spreker), Rudy Megens (ministerie IenW, gastspreker digitaal), Sander Hartjes (ministerie IenW, spreker).

Afwezig

Leden: Anneke Hiddema (provincie Drenthe), Christian Kuperus (gemeente Groningen) en Gerrit van Bruggen (gemeente Tynaarlo).

Gasten: Klaas Oudman (ministerie IenW, gastspreker).

1. Opening: agenda, presentielijst en mededelingen

De voorzitter opent het openbare overleg om 16:00 uur en heet iedereen van harte welkom.

Het overleg wordt opgenomen voor de notulen en de opnames worden daarna verwijderd. Geen bezwaar.

a. Agenda

Agendapunt 3: om 17:30 uur de presentatie 'Voortgang programma Luchtruimherziening' door Rudy Megens. Digitaal i.p.v. fysiek i.v.m. ziekte Klaas Oudman.

De agenda is hiermee vastgesteld.

b. Presentielijst

De aanwezigen hebben de presentielijst getekend.



c. Mededelingen

Met kennisgeving afwezig:

- Anneke Hiddema is langdurig afwezig en zal tijdelijk vervangen worden door Robert Huigen;
- Christian Kuperus. Daar kijken of iemand anders het kan overnemen, te vaak gemeente Groningen afwezig;
- Gerrit van Bruggen;
- Klaas Oudman (ministerie IenW) is afwezig. Rudy Megens van het ministerie zal digitaal de presentatie geven (zie agendapunt 3).

In Yde zijn dorpsbelangen gestart met een belevingsonderzoek. Maandag 21 november 2022 is een start gemaakt door de Hogeschool Van Hall Larenstein in Leeuwarden. Misschien komt de luchthaven ook in dit onderzoek naar voren. Eind november krijgt dorpsbelangen de eerste briefing over hoe het verder gaat.

Vanuit de CRO luchthaven Eelde waren Agnetha, Francien en Mieke als deelnemers aanwezig bij de rondetafelconferentie op 17 november 2023 in Den Haag. Het rondetafelgesprek ging over meldingen geluidsoverlast vliegverkeer. Het is georganiseerd door minister Mark Harbers van het ministerie van IenW, de Nationale ombudsman Reinier van Zutphen was ook aanwezig. Aan tafel zaten daarnaast de meldpunten, de CRO's, Luchtverkeersleiding Nederland, Inspectie Leefomgeving en Transport en de Militaire Luchtvaart Autoriteit. Aanleiding van de conferentie was een onderzoek van de Nationale ombudsman naar de afhandeling van meldingen. Vanuit de CRO luchthaven Eelde de minister en nationale ombudsman uitgenodigd om naar Groningen Airport Eelde te komen om verder te praten. Beiden hebben laten weten op de uitnodiging in te gaan. In de basis komt het overal op hetzelfde neer, je zou meer opvolging willen kunnen doen dan alleen registreren en bekijken of het binnen de contouren past. Dat is zo onbevredigend voor de CRO's, meldingenbureaus en omwonenden. Financiering van het Meldingenloket stellen we ook ter bespreking.

2. Spreekrecht

Geen toehoorders (publieke tribune) aanwezig.



3. Voortgang programma Luchtruimherziening

Rudy Megens.

We hebben de voorkeursbeslissing kunnen publiceren. We zijn heel blij dat we dit hebben kunnen doen.

Het ministerie van IenW is in 2018 van start gegaan, sindsdien is er heel veel gebeurd. Er is veel meer aandacht voor zaken als stikstof, fijnstof, leefomgeving etc. Daar waren we al als programma Luchtruimherziening mee bezig. We hebben duurzaamheid altijd al hoog in het vaandel gehad, dat blijft zo.

Heel veel mensen vragen maakt de luchtruimherziening een groei mogelijk. Dat is niet waar we het voor doen. Het is wel iets wat kan. de luchtruimherziening is bedoeld om het luchtruim bestendig te maken en te verduurzamen.

Regio Groningen is een NOVEX¹ gebied, daar heeft Groningen Airport Eelde mee te maken. Hier hebben vanuit de herziening minder zicht op, ook omdat wij in de directe omgeving van Groningen Airport Eelde geen veranderingen zien.

Onderzoeksfase en verkenningsfase afgerond. Het ministerie heeft met de experts gezocht naar hoe het beetje gemaakt kan worden, zodat het recht doet aan alle behoeftes van de gebruikers en leefomgeving en klimaat.

We hebben vanaf 2019 in de verkenningsfase gezeten. Sommige mensen vroegen jullie zouden in de volgende fase met routes komen. Dat klopt. Die volgende fase begint dus nu. Vanaf dit moment zie je dat de luchtruim ontwerpers met een globaal ontwerp aan de slag gaan om te onderzoeken hoe het ingepast kan worden. Dan kunnen we op basis daarvan de effecten gaan beoordelen en het participatieproces starten.

In de definitieve voorkeursbeslissing hebben we het Plan-MER nog aangevuld n.a.v. het advies van de commissie voor de MER en ook n.a.v. de brief uit juni waarin de vliegbewegingen van Schiphol werden aangekondigd. We hebben onderzocht of het concept maakbaar is, dat blijkt het geval.

De afhandelingswijze zoveel mogelijk continu klimmen en dalen en in gebied onder de 6.000 voet doen we dat in naderings- en vertrekbuizen. Daar proberen we vaste routes te ontwikkelen die zoveel mogelijk gebruikt zullen kunnen worden. Waarmee je een hoge mate van voorspelbaarheid van het verkeer krijgt, zodat de vliegtuigen vliegen op een plek waar je ze verwacht.

Plan-MER heeft laten zien dat dat uiteindelijk positief uitpakt. Naar alle thema's is onderzoek gedaan.

Begin 2023 organiseren we een stakeholder dag aan de hand van meerdere thema's.

¹ In het programma NOVEX werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

In 2023 gaan we participatie aanpak en monitoring en evaluatie optuigen. De eerste stap is een experiment waar jullie bij zullen worden betrokken: Taskforce 2023. Ik verwacht dat wij begin 2023 ook jullie kant op kunnen komen met meer specifieke informatie over hoe het eruit gaat zien (militair).

Vervolgens gaan we met deelprojecten aan de slag. Vanaf 2025 / 2026 denken we te kunnen realiseren.

Het participatieproces: We zijn van oudsher al bezig geweest met participeren met verschillende partijen. Dat doen we nu dus naar aanleiding van de voorkeursbeslissing. We hebben een Q&A sessie gehad in Apeldoorn. De eerstvolgende stap zal zijn dat wij jullie begin volgend jaar op de hoogte stellen van een voorstel van hoe met de participatie willen gaan inrichten. Zodat wij vervolgens per deelproject een plan kunnen gaan maken. Elk deelproject zal zijn eigen aanpak krijgen. We denken het eerste concept van het globaal ontwerp zomer 2023 gereed te hebben, nemen we als input mee voor zo'n gebiedsadvies.

Jij refereerde naar Groningen Airport Eelde dat we CDA² al in te zetten vanaf 6.000 voet. Wat bedoel je daar precies mee?

Dat zijn de CDA approaches.

Is er rekening gehouden met de toekomst van elektrisch vliegen en eVTOL. Dat gaat vrij snel allemaal. We hebben een luchtvaartnota tot 2050. Is er over nagedacht?

Daar is over nagedacht, met de conclusie dat dat voor de luchtruimherziening zoals we die nu insteken niet zo heel veel effect heeft. Het precieze gedrag van elektrische toestellen kennen we nog niet. Daar waar zij zich gedragen als een normale vliegtuigen, dan kunnen ze gewoon mee. Daar waar zij ander gedrag vertonen (bijvoorbeeld lager vliegen of een ander patroon), daar hebben wij nu nog geen rekening mee gehouden.

Het noordelijk militair oefengebied gaan we nu verder ontwerpen. Dat gaat geen effect hebben op Groningen Airport Eelde. De gebruiksmogelijkheden die de luchthaven nu heeft blijven in stand. Als het gaat om oefengebieden zoals voor bijvoorbeeld de KLS, daar moeten we met maatwerk kijken hoe passen we dat in. Daar gaan we netjes op tijd op 1 lijn komen.

De provincie Groningen heeft in hun zienswijze de relatie genoemd over de ambities van het uitbreiden van wind op zee. Dat gaat steeds harder. Met de ambities vanuit het Rijk en provincies lijkt het daarop dat het nog veel meer gaat worden met wind op zee.

Het is bij het Rijk bekend. Het heeft voor ons als herziening niet veel invloed, omdat we boven de 6.500 voet wijzigen. Wind op zee heeft ongetwijfeld wel effect op helikopter verkeer en dergelijk, maar dat is een ander dossier.

² Continuous descent approach, glijvluchtnadering.



4. Participatie ontwikkeling nieuw geluidstelsel

Sander Hartjes en Inge Voesten van het ministerie van IenW.

Introductie

Sander Hartjes (IenW) neemt de aanwezigen mee middels een presentatie in de eerste denkrichting van het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid. Waarna

Inge Voesten (IenW) vertelt over vervolgp participatie. Op zowel de eerste denkrichting als participatie wordt reflectie van deelnemers gevraagd.

Aanleiding

Vorig jaar is de Luchtvaartnota 2020-2050 vastgesteld. In deze Luchtvaarnota is een nieuw geluidstelsel van normen en maatregelen aangekondigd. Dit geluidstelsel heeft een aantal elementen:

- Er moet gestuurd kunnen worden op een afname van de negatieve gezondheidseffecten. Het huidige systeem dat we hebben is onvoldoende gericht op het verlagen van geluid of hinder.
- Ontwikkel normering samen met de luchthaven en de regio. Dat gebeurt hier al, er zijn al gesprekken om uiterlijk per 1 januari 2025 tot een luchthavenbesluit te komen.
- Het verder te ontwikkelen beleid sluit beter aan bij ervaren hinder. Daar is in het huidige beleid iets te weinig ruimte voor.

Dit zijn de drie opgaven die uit de luchtvaartnota komen. Aan Schiphol is een brief gestuurd op 24 juni 2022 dat we terug gaan naar 440.000 bewegingen.

Huidige stelsels en opgave

Voor het nieuwe geluidsstelsel laten we ons inspireren door wat er al ligt, uitgangspunt is een uniform stelsel met regionaal maatwerk waar nodig. Momenteel zijn er voor de luchthavens van nationale betekenis en Schiphol verschillende geluidsstelsels.

In Groningen is er een omzettingsregeling uit 2015. Die omzettingsregeling is weer een vertaling van een aanwijzingsbesluit uit 2001. In die omzettingsregeling is een contour vastgelegd, een lijntje waarop het berekende geluid overal hetzelfde is. Heel simpel gezegd: binnen die contour mag je niet bouwen of onder hele strenge voorwaarden, daarbuiten mag het wel. Op de contour liggen ook handhavingspunten. Er liggen hier naar ik vermoed twee op de koppen van de banen (05 en 23). Daar waar die contour bij aaneengesloten woonbebouwing komt, dus als het echt over de woonwijk heen komt, liggen de handhavingspunten. Dat is zoals het nu werkt voor zowel Groningen, Rotterdam als Maastricht. Bij Lelystad werkt het eigenlijk hetzelfde, maar daar hebben ze al een luchthavenbesluit. Maar dat komt in de praktijk op hetzelfde neer. Eindhoven Airport is een beetje een vreemde eend in de bijt, dat is onze grootste regionale luchthaven en



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

tegelijkertijd is het een militaire luchthaven met burgermedegebruik. Die hebben dus ook een luchthavenbesluit en zij hebben daarnaast ook een medegebruiksvergunning. Eindhoven Airport als civiele operator moet een vergunning aanvragen bij Defensie om gebruik te mogen maken van hun faciliteiten.

Schiphol heeft twee besluiten:

- een Luchthavenindelingsbesluit, daarin staat waar je wel en niet mag bouwen en onder welke voorwaarden;
- een ontwerp Luchthavenverkeersbesluit.

Waarom een ontwerp Luchthavenverkeersbesluit? Omdat er al heel lang een plan ligt, het voornemen om het nieuwe normen- en handhavingstelsel vast te leggen. Dat is tot op heden niet gelukt. Er zijn nu twee systemen die een beetje door elkaar heen lopen. Bij Schiphol hebben ze ook handhavingpunten. Die handhavingpunten, voor de duidelijkheid, zijn eigenlijk niets anders dan emmertjes die in de omgeving staan en als er een vliegtuig over het emmertje vliegt laat hij een druppeltje vallen. Is het een klein vliegtuig is het een klein druppeltje, is het een groot vliegtuig een groot druppeltje. Is het emmertje vol dan is de grens bereikt. Die grenswaarden in die emmertjes mogen nooit overschreden worden. Bij Schiphol heb je ook nog het strikt preferentieel baangebruik. Schiphol heeft zes startbanen, bijvoorbeeld de Polderbaan en de Kaagbaan die leiden tot de minste overlast (daar wonen de minste mensen). In het nog vast te leggen normen- en handhavingstelsel, staat gebruik die Polderbaan en de Kaagbaan zoveel mogelijk. Gebruik alleen in andere gevallen als het bijvoorbeeld druk wordt of als het heel hard stormt de andere banen. Daar zitten ook gelijkwaardigheidscriteria³ aan en een cap op het maximum aantal vluchten. Dat laatste is Schiphol samen met Lelystad uniek in, alle andere luchthavens hebben alleen grenswaarden voor geluid.

Maar het aantal bewegingen zegt toch niets over het geluid?

Dat klopt.

Dan is dat toch een rare cap als je het over geluid hebt?

Ja, vanuit geluid wel maar vanuit de omwonenden krijgen we het signaal dat ze het wel een fijne stok achter de deur vinden omdat het nooit meer kan worden.

³ De gelijkwaardigheidscriteria hebben tot doel dat bij elk nieuw besluit de bescherming van de omgeving gelijkwaardig of beter is dan het oorspronkelijke besluit.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Dat snap ik maar je motiveert een exploitant niet om stille toestellen te belonen als het aantal bewegingen toch niet meer wordt door stille kisten te vliegen. Dat geeft een hele rare paradox voor de exploitant.

Dat is de hele lastige worsteling waar de omgeving en wij ook in het beleid mee worstelen. Voor een bewoner die heel dicht bij de luchthaven woont maakt een verschil van 3 of 4 decibel door een nieuwer toestel misschien niet zo heel veel uit. Als je bijvoorbeeld dichtbij Maastricht Airport woont waar hele grote toestellen voorbij komen, is een geluidniveau van enkele decibellen weliswaar merkbaar, maar kan je vanwege de hoge niveaus alsnog wakker worden. Terwijl het op papier in de huidige systematiek wel kan betekenen dat je twee keer zoveel mag vliegen wanneer de geluidsruimte hetzelfde blijft – die extra vluchten kunnen leiden tot meer hinder. We willen wat beter aansluiten bij de beleving van hinder. Maar tegelijkertijd is er ook een belang voor de sector, die willen ook perspectief en die willen ook verder kijken. Voor de cap bij Schiphol is ooit gekozen, omdat juist in dat stelsel (het NNHS) de handhavingspunten zouden vervallen. Het is nooit juridisch vastgelegd, maar de invulling was de geluidsgrenzen minder zwaar te wegen in de handhaving. Er zou namelijk voornamelijk gestuurd worden op het baangebruik, want dat leidt tot de minste hinder. Om dan toch een extra houvast te hebben, is afgesproken om er een maximum aantal op te zetten. Als dat systeem ingevoerd zou zijn zou er dus nog beperkte begrenzing zijn op geluid bij Schiphol.

Schiphol heeft bijvoorbeeld dus geen kwartaalrapportage handhavingspunten?

Nee, want die handhavingspunten zouden verdwijnen als dat ontwerp Luchthavenverkeersbesluit vastgesteld zou worden.

Maar deze is niet vastgesteld, dan is het wel raar om dit zo los te laten voordat je iets vaststelt.

We hebben een aantal jaren anticiperend handhaven gehad, een vorm van gedogen. Als een overschrijding op een handhavingspunt veroorzaakt werd door het strikt preferentieel baangebruik, dan mocht het. Maar dan wordt het naar de burgers toe onduidelijk, omdat ze niet altijd weten waar ze aan toe zijn.

Uitgangspunten en denkrichting

De verschillende geluidssystematieken vormen voor beleid inspiratie voor de toekomst. Hier pakken we de goede elementen uit, de slechte gooien we aan de voorkant weg en we voegen ook nieuwe elementen toe. We zijn dus niet helemaal opnieuw begonnen. We hebben gekeken naar wat is er, ook naar wat is er in het buitenland. Dat is het huidige beleid.

De volgende stap is dat we ook zijn gaan kijken naar wat er eerder bij de omgeving is opgehaald. Voor de luchtvaartnota is er heel veel opgehaald over waar de behoefte zit. De hinder moet omlaag; dat zit niet zomaar in het blindelings verlagen van de geluidsbelasting.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Zo gaat het bijvoorbeeld bij Rotterdam The Hague Airport heel erg over de ochtendvluchten, bij Maastricht Aachen Airport gaat het ook om de ochtendvluchten maar ook over het zware verkeer, bij Schiphol gaat het ook veel over nachtvluchten. Het kan dus regionaal specifiek zijn, maar het idee is wel de hinder te beperken. Bij Schiphol speelt ook heel erg de rustmomenten, vooral de mensen die aan de kaag- en polderbaan wonen hebben de hele dag door verkeer. Het zit ook aan de compensatie kant. Wat doe je voor mensen die nou eenmaal overlast hebben? Daar kunnen we kort over zijn, we kunnen nooit alle overlast weg nemen. Zolang we accepteren dat er vliegtuigen zijn is er ook overlast. Daar kan ook weer iets tegenover staan. Dat is vooral belangrijk voor de regio zelf. Voor bestuurders is vaak ruimtelijke ordening van belang. Die willen woningen bouwen. Dat speelt heel erg bij Rotterdam, Amsterdam en een beetje bij Maastricht begreep ik. Ik weet niet hoe het hier in de regio zit.

Er zijn geen plannen in de contour maar zit voornamelijk op de routes, dat is een heel ander dossier.

Het gaat om een vrij klein gebied om de luchthaven. Er moet ruimte zijn voor woningbouw, tegelijkertijd moet er ook duidelijke regelgeving zijn: waar niet, waar wel en als het dan wel mag onder welke voorwaarden.

Ook vanuit omwonenden horen we veel over de regelgeving. Mensen vinden het vaak complex. Dat verschilt een beetje per luchthaven. Op zich is dat systeem met handhavingspunten redelijk goed te begrijpen, maar ook dan zijn er mensen die zeggen geef mij gewoon een aantalsnorm.

Een veelgehoorde is de aanvullende hinderindicatoren. Op dit moment sturen wij op een geluidmaat die heet Lden, dat is een dag/avond/nacht geluidsniveau. Dat is eigenlijk een soort gemiddelde geluid over een jaar. Daarom is het mooi dat we nu in Groningen staan. Je hebt hier ook een 56 Lden, dat is een forse geluidsbelasting. Maar om die hier te ervaren moet je vrij dicht tegen de luchthaven wonen. Dan heb je in dit geval over veel klein verkeer en af en toe wat groter verkeer. Dat is dan de ervaring die daarbij hoort. Woon je op een 56 Lden bij Schiphol dan woon je waarschijnlijk een heel eind verder weg van de luchthaven heb je de hele dag groot verkeer boven je hoofd maar wel hoger en verder weg. Dus de pieken zijn bij Schiphol wel lager, maar het zijn er wel meer over de dag. Dat is een hele andere ervaring. Je kan je ook voorstellen dat mensen daar anders op reageren qua hinder. Die geluidmaat Lden kan daar geen onderscheid in maken, daar wordt dat allemaal in 1 getal uitgedrukt. We laten in het kader van de PAMV (Programmatistische Aanpak van het Meten van Vliegtuiggeluid) het RIVM onderzoeken of er nog andere geluidmaten zijn die beter dat geluid kunnen voorspellen. Hier bijvoorbeeld kan ik mij voorstellen dat er andere geluidmaten zijn die beter geschikt zijn om de hinder door klein verkeer te voorspellen. Het biedt instrumenten om te kijken waar eventuele oplossingen liggen. Als je bijvoorbeeld met kleine operationele wijzigingen kan zorgen dat die hinder verminderd wordt. Omdat je weet aan welke knoppen je moet draaien, je krijgt extra knoppen om te draaien. Daar is dat



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

programma voor bedoeld, dat kan per luchthaven per gebied zelfs verschillen hoe dat aangepakt moet worden. De resultaten van dat onderzoek komen medio volgend jaar.

Zou je het kunnen vergelijken met bijvoorbeeld het geluid van een doorgaande weg of snelweg die redelijk monotoon en wel aanwezig is maar geen pieken kent, met dat je bijvoorbeeld bij een kruispunt woont waar auto's optrekken?

Ja dat zou dus dezelfde waarde Lden kunnen hebben, maar toch een andere ervaring kunnen hebben.

Het laatste punt dat we uit de omgeving horen is het actualiseren van gegevens. Hier is een omzettingsregeling. Dat moet je zien als een juridische afspraak. Die wordt vastgelegd op basis van de kennis van dat moment. Je gaat elke keer dezelfde gegevens gebruiken. We zijn inmiddels een jaar of 12 verder en je merkt dat er nieuwe inzichten zijn en met name nieuwe gegevens voor de geluidberekeningen. Je ziet dat die twee gewoon uit elkaar gaan lopen, dat is onvermijdelijk. Dat is niet goed of slecht, maar we horen nu wel veel uit de omgeving dat het fijn zou zijn als je dat periodiek zou kan actualiseren.

De sector geeft aan om vooral duidelijkheid voor de lange termijn te geven; geef ons een duidelijke ruimte waarmee we kunnen werken, maar laat ook ruimte voor gecontroleerde ontwikkeling. Ongebreidelde groei is geen maatschappelijk draagvlak voor, maar het is vooral dat er wel perspectief moet zijn. Het is een bedrijf en een bedrijf moet perspectief hebben. Dat belang moeten we ook echt meenemen.

Het lijstje is niet compleet, maar dit is een algemeen overzicht van wat we opgehaald hebben. Het stelsel dat we nu hebben (en dat zijn er dus meer) komt daar wat ons betreft onvoldoende aan tegemoet, om aan al die belangen invulling te geven. Tegelijkertijd is het een illusie dat we alles kunnen oplossen, maar we zien wel duidelijk punten voor verbetering.

Uitgangspunten

Uit dit lijstje en onze eigen ideeën hebben we een aantal uitgangspunten gedestilleerd. Waar we nu aan werken is een systeem wat uniform (met maatwerk waar nodig), robuust en flexibel is. Dat is een beetje tegenstrijdig. Robuust: je wilt voor de omgeving en de sector duidelijkheid hebben. Je wilt een duidelijke beleidslijn hebben, je wil niet dat je elk jaar je lijn aan moeten passen. Daar zit robuustheid in duidelijke afspraken, daar staat ook tegenover flexibiliteit. Als je na 5 jaar concludeert dat er verbeterpunten zijn, dan moet je die ook kunnen invoeren. De robuustheid zit er in dat je alle afspraken goed juridisch vast kan leggen en de flexibiliteit zorgt ervoor dat je af en toe de ruimte hebt om bij te kunnen sturen.

We willen duidelijke grenswaarden. Nogmaals, op de regionale luchthavens zijn die er eigenlijk wel met die handhavingspunten. Maar bijvoorbeeld bij Schiphol ontbreekt dat weer. Het zijn algemene uitgangspunten.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Er moet ruimte zijn voor nieuwe inzichten, nieuwe inzichten over hinder, over het berekenen van geluid, als het gaat om actuele gegevens voor geluidberekening. Dus als er nieuwe gegevens over nieuwe toestellen komen willen we die redelijkerwijs mee kunnen nemen.

We streven naar uniformiteit. We hebben nu 3 à 4 verschillende stelsels voor de luchthavens, terwijl de vliegtuigen allemaal hetzelfde zijn. Tegelijkertijd is de hinder en de hinderervaring niet overal hetzelfde. Dus het is echt een streven naar uniformiteit, maar geen doel op zich. Dus als een luchthaven een specifieke invulling vraagt, dan moet die ruimte er ook zijn en dat komt dan misschien weer terug in die flexibiliteit. Dat je dan bijvoorbeeld ook kan zeggen: Groningen is geen Maastricht.

Er moet meer regie komen op ruimtelijke ordening. Dat is een doel uit de Luchtvaartnota. Wij vanuit luchtvaart hebben vooral tot doel om de hinder te verlagen. Dat gaat niet als we overal dicht bij de luchthavens huizen gaan bouwen. Vanuit het ministerie willen we dus meer regie op de ruimtelijke ordening. We moeten aansluiten bij de Omgevingswet die als het goed is ingevoerd gaat worden. Dat is meer een juridische doelstelling. En er moet ook gewoon perspectief zijn voor de sector.

We zijn bezig met het maken van een stelsel, een juridisch kader waarin we kunnen werken. We gaan hier nog niet invullen of het moet groeien, krimpen of gelijk moet blijven. Daar wordt nu in de regionale verkenningen gekeken waar moet het heen met de luchthaven, met de aanvraag voor een luchthavenbesluit. Dat staat hier in zekere zin ook los van. Het enige wat we met dit stelsel willen bereiken is meer flexibiliteit en niet per se gaan voorschrijven dat het allemaal minder moet. Als er in deze regio bijvoorbeeld draagvlak is voor groei, dan zou dit stelsel dat in principe toe moeten kunnen staan.

Moet het niet opgenomen worden in de Omgevingswet?

Als ik het goed begrepen heb: de ruimtelijke beperkingen, de definitie daarvan, die zit nu onder de Wet Luchtvaart en die verhuizen naar de Omgevingswet. De contouren blijven in de Wet Luchtvaart. Daar moet wel een koppeling gemaakt worden.

Je hebt een extern veiligheidsgebied bij elke luchthaven die is vastgelegd bij de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten), zo is die qua bebouwing ingeregeld.

Eerste denkrichting

We hebben een eerste denkrichting opgezet. Om dat te illustreren in de presentatie: een luchthaven met twee startbanen en veel groen en bebouwing eromheen. We hebben nu 1 besluit, we krijgen hier een luchthavenbesluit. Eigenlijk blijft dat min of meer in stand; er komt een besluit ter bescherming van de omgeving. Dat is niets anders dan een gebied om de luchthaven heen. Op dat lijntje is een hele duidelijke normering van geluid en hele duidelijke criteria voor woningbouw. Dat is wel iets anders dan nu; er wordt nu qua geluid alleen gehandhaafd op de handhavingspunten. Er wordt niet gehandhaafd op het gebied. Het kan in theorie zijn dat naast de luchthaven het geluid wel degelijk hoger is dan wat



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

aanvankelijk bedoeld is, want er staat in dit geval geen handhavingspunt. Waar we meer naartoe willen is dat er echt een gebied gedefinieerd wordt waar én de woningbouw gereguleerd wordt én ook op dat hele gebied gehandhaafd. Hoe we dat precies gaan doen daar moeten we nog naar kijken – het moet ook uitvoerbaar blijven. Details van hoe die handhaving eruit gaat zien, zover zijn we nog niet. Maar het idee is een harde schil en het geluid mag er niet buiten.

Schiphol heeft bijvoorbeeld preferentieel baangebruik, maar als je 1 baan en wind hebt dan heb je niet zoveel keuze vanaf welke kant je aan komt vliegen. Dus 75 % bepaalt baangebruik, als daar een handhavingspunt overschreden wordt door veranderende weersomstandigheden heb je daar als vlieger en exploitant als deze weinig invloed op.

Op die handhavingspunten zit een meteo marge. Daar zit wat ruimte bovenop en die is omdat af en toe het weer ertoe kan leiden dat je vanaf de ene of andere kant moet naderen. Dat is voor een luchthaven met 1 startbaan heel makkelijk; aan allebei de kanten een beetje er bovenop. Voor Schiphol ligt dat moeilijker. Dat is 1 van de uitwerkingsvragen waar we mee bezig zijn. Hoe kunnen we de voordelen van het preferentieel baangebruik combineren met de voordelen van handhavingspunten wat gewoon duidelijke grenswaarden zijn? Daar zit een uitdaging aan; daar hebben we wel ideeën over, maar daar is het nu nog te vroeg voor om daar echt iets over te zeggen. Dit eerste besluit lijkt echt wel heel veel op wat dadelijk hier als luchthavenbesluit vastgelegd gaat worden. Want daar zitten die harde grenswaarden al in. Eigenlijk is de enige echte toevoeging dat we echt naar dat bredere gebied gaan kijken.

Dat is het eerste besluit. Dat is een grens waar de luchthaven in principe niet overheen mag. Bij het tweede besluit komen we eigenlijk op het robuust en flexibel. Dat is een besluit – ik noem het even vergunning, maar dat is het juridisch niet, maar zie het even zo. In dat besluit wordt opgenomen welke deel van het eerste besluit de luchthaven mag gebruiken. Dat operationele besluit kan hetzelfde zijn, dan wordt gewoon de volledige ruimte toegekend; maar het kan ook minder zijn, het kan ook eerst minder worden en later weer meer worden. Daar zit die flexibiliteit. Dat tweede besluit moet robuust zijn om een lange termijn afspraak te kunnen maken. Dat is vooral voor de sector belangrijk dat ze weten waar ze aan toe zijn. Tegelijkertijd moet het ook flexibel genoeg zijn om technische en maatschappelijke inzichten in mee te nemen. Technische inzichten kan bijvoorbeeld zijn dat het ene toestel toevallig wat minder geluid maakt en dat willen we wel kunnen meenemen. Dat kan in de huidige systematiek niet. Om een voorbeeld te geven: dit is vooral geïnspireerd op het systeem bij Eindhoven. Die hebben een Luchthavenbesluit en een medegebruiksvergunning. Die medegebruiksvergunning kan nu voor een jaar vastgelegd worden, of zelfs voor een half jaar, maar ook voor 5 jaar. Misschien zijn jullie bekend met het advies van de heer Van Geel bij Eindhoven, die heeft gezegd over een periode van ongeveer 10 jaar moet de geluidsbelasting met 30% afnemen. Die 30% afname zou je kunnen regelen in die operationele schil. Dan blijf je van die buitenschil af en je zegt elk jaar gaan we een stapje



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

minder vergunnen (bij hen is het nu wel uitdrukkelijk een vergunning). Wat gebeurt er na 10 jaar rekenen met dezelfde gegevens? Dan kan ik u verzekeren dat er wel nieuwe inzichten zijn. Daarom heeft de heer Van Geel gezegd ga in 2026 de afspraken evalueren. Ga dan kijken of die doelen die hij gesteld heeft realistisch zijn. Stel dat we het lijntje dan iets minder ambitieus of juist meer ambitieus zou moeten maken, dan biedt dit besluit de flexibiliteit om dat te doen. Maar de omgeving weet dan ook waar ze aan toe zijn, want die harde schil gaat nooit veranderen.

Is die paarse lijn die nu is getekend, wat je bedoelt met het vastleggen van een vaste grenswaarde?

Ja.

Wordt die contour vormgegeven vanuit die norm, ongeacht de consequenties voor de bestaande bouw?

Als je naar de pragmatische invulling gaat kijken dan zal het bij Schiphol zo zijn dat die harde schil waarschijnlijk gebaseerd zou worden op bijvoorbeeld de 440.000 vluchten die nu eigenlijk vastgelegd gaan worden. Dat wil zeggen dat met die 440.000 vluchten berekeningen gedaan worden. Daar komt een contour uit en daar moet je hier en daar marges op zetten en dan heb je een gebied.

Wij willen 2023 gebruiken om dit echt verder uit te werken. Dit is echt een eerste denkrichting. Dat gaan we ook zien als we dit gaan uitwerken, waar lopen we dan tegenaan. Het is wel echt de bedoeling om meer vanuit het principe te gaan redeneren dat de sector gewoon een hele duidelijke grens krijgt en de omgeving ook een hele duidelijke grens krijgt. Dus er zal veel minder discussie moeten zijn. Dat biedt duidelijkheid en tegelijkertijd geeft dat onzekerheid. Het geeft zekerheid voor de omgeving, maar een klein beetje onzekerheid voor de sector. Vandaar dat je die marge er tussen wilt hebben, dan kan je die onzekerheid weer opvangen. We willen ook niet dat als hier straks een luchtvaartmaatschappij komt die hier een x aantal keer per dag wil vliegen en er komen dan nieuwe gegevens boven tafel, dat we dan meteen moeten zeggen sorry Groningen dat wordt afschalen. Dan is het fijn als je daar wat buffer hebt, zonder dat je meteen naar de omgeving moet gaan en zeggen we gaan over de normen heen. Er verandert in de praktijk niets, want dat vliegtuig blijft hetzelfde. Maar op die manier wil je eigenlijk duidelijke afspraken hebben en bescherming naar de omgeving en de sector.

Is het niet beter om een systematiek op te nemen in de Wet Luchtvaart? Dan kan je een wet veranderen onafhankelijk van een Luchthavenbesluit.

Daar komt het feitelijk op neer dit vraagt een wetswijziging. Het probleem met zo'n luchthavenbesluit is tweeledig. Ten eerste is het heel moeilijk om toekomstige situaties vast te leggen. Die luchthavenbesluiten zijn statisch.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Daarom pleit ik ervoor om het geluid los te koppelen van het Luchthavenbesluit.

Misschien doe je dat tot op zekere hoogte op deze manier wel, omdat je ook veel meer sturing hebt op het geluid. Maar je moet wel een harde grens hebben.

Wordt er steeds uitgegaan van Doc29 systematiek?

Ja, en onvermijdelijk die buitenschil zal nog steeds in Lden vastgelegd worden. Dat komt gewoon simpelweg omdat het een Europese maat is, die kan ook gebruikt worden om verschillende bronnen te vergelijken. Wat wel zou kunnen je hebt hier veel klein verkeer, stel dat we een maat krijgen voor klein verkeer. Die hadden we in het verleden. Stel dat we een nieuwe maat krijgen, of de oude afstoffen. Ik zeg niet dat we dat moeten doen, ik weet ook niet of daar hier in de omgeving behoefte voor is. Het zou kunnen dat in die binnenschil specifieke afspraken gemaakt worden, die meer gericht zijn op het klein verkeer.

Cumulatie geluid. Hier is extra geluid van startende vliegtuigen, proefdraaien en bedrijventerrein. Hoe vertaal je dat?

Dat is een hele lastige. Dat proefdraaien en bedrijventerrein valt formeel niet onder het luchtvaartgeluid, maar onder de Omgevingswet. Daarover heb ik zojuist gezegd dat er een koppeling moet komen. Daar komen we nog op terug. Sowieso is die cumulatie wel een afweging voor nieuwbouw, maar er is geen grens voor cumulatie.

Proces en participatie

Inge Voesten:

Met de regionale werkgroep in gesprek, om op te halen wat er precies in de regio speelt. Uitgangspunt is uniformiteit, maar wel met maatwerk waar nodig. Eigenlijk zijn jullie vandaag nu én de CRO én de regionale werkgroep. In principe voorzien we nu in het najaar een regionale werkgroep en nog eens een keer in het najaar 2023. Met de uitgebreide tijd die we vandaag in de CRO luchthaven Eelde hebben gekregen zou je kunnen zeggen dat uitgebreid invulling is gegeven aan de regionale werkgroep. Sowieso is het de bedoeling dat als er ontwikkelingen zijn, de CRO's regelmatig blijven te informeren. Het is de bedoeling dat we een nationale werkgroep gaan maken, waarin een aantal deelnemers vanuit die regio's zullen deelnemen om te werken aan die uitwerkingen. Inbreng is beoogd 1 keer per kwartaal. Op zich is het ook hartstikke goed als er vanuit provincies of gemeenten ook deelname is aan die nationale werkgroep. In ieder geval op provincie niveau. Ik heb nog niet helemaal duidelijk hoe we dat precies gaan doen daar kom ik op terug. Ik heb jullie met de presentatie laten zien hoe het jaar 2023 er ongeveer uit gaat zien en dan is onze planning om het formele wetgevingstraject vanaf 2024 te starten. Onderdeel daarvan is tenminste een internetconsultatie.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Wat zijn botsproeven?

De botsproeven zijn daadwerkelijke proeven om te toetsen of het werkt zoals we gedacht hebben. We gaan dan met de partijen die ermee moeten werken, voorleggen en aan een casus werken.

De planning is dat we over 5 jaar ongeveer een nieuw stelsel hebben. Invoering vindt pas plaats op het moment dat je een gewijzigd luchthavenbesluit maakt.

Nationale werkgroep: we hebben voorzien vanuit elke regio zou het goed zijn als er twee omwonenden zullen deelnemen. Voor natuur- en milieuorganisaties moet onderling afgestemd worden, wie voldoende de regio vertegenwoordigd. Dat geldt ook voor de LVNL. De luchthavens, de luchtvaartmaatschappijen. Ik kom nog met de uitvraag voor de nationale werkgroep.

Kan dit stelsel nog impact hebben op de luchtruimherzieningsdiscussie?

Als die luchtruimherziening voldoende effect heeft op die contour, zal daarvoor een gewijzigd Luchthavenbesluit moeten worden gemaakt om die routewijzigingen in te voeren. Dan is vanuit het ministerie van IenW goed om die interne afstemming te houden, zodat we het op een logisch moment bij elkaar brengen. Die harde schil is eigenlijk vergelijkbaar met het proces van een Luchthavenbesluit. Die kan in principe altijd aangepast worden, maar dat is een langdurig proces met veel mensen aan tafel. Maar als het nodig is om die aan te passen dan kan dat ook nog. De bedoeling is dat we willen voorkomen dat we hier een Luchthavenbesluit in het huidige stelsel vastleggen en dat dat straks 20 jaar ligt terwijl we misschien in de tussentijd een beter systeem hebben.

Wat vinden jullie van de invulling van participatie?

Er wordt breed geconcludeerd dat de invulling goed is.

Besloten: De CRO luchthaven Eelde is de regionale werkgroep.

Ten aanzien van nationale werkgroep:

Qua deelname LVNL, we plannen onze roosters 6 weken vooruit.

Wanneer willen jullie starten met die werkgroepen?

We denken maart/april 2023 ongeveer met de nationale werkgroep. Regionaal hebben we dan vandaag eerst gehad.

Mevrouw Voesten geeft aan nog op te halen bij de andere werkgroepen en op basis daarvan met een nader voorstel voor invulling van de nationale werkgroep te komen.



Afsluiting

IenW geeft aan bij relevante updates de CRO te informeren.

We willen in het voorjaar een Webinar organiseren over onderzoeken vliegtuiggeluid. We hebben het voornemen om dat elk jaar te doen. De laatste is van april 2021. Praktijk is dat een aantal onderzoeken vertraging hebben opgelopen. Dus is besloten om de eerder geplande Webinar van winter 2022 te verplaatsen naar voorjaar 2023.

5. Notulen inclusief acties overleg 22 september 2022

Er staat Els en er moet Tineke staan.

11. Rondvraag

Belangrijke nuance: Het is niet zo dat wij AvGas moeten gebruiken, wij kunnen ook op een variant vliegen die dat niet heeft. Maar die is hier gewoon niet voorhanden. Er is hier geen leverancier.

Els: pleiten voor loodvrije variant voor de omgeving.

Groningen Airport Eelde heeft meerdere overleggen met brandstofleveranciers hierover gehad. Het is de schaal van gebruik van AvGas waar de investering zo groot is om het lood er uit te krijgen dat er geen maatschappij is die het nu levert.

De enige die nu een variant levert loodvrij is die wij zouden kunnen gebruiken, geeft aan dat niet te kunnen doen qua investering.

Als het goed is gaan ze het verbieden binnen nu en twee jaar.

T.b.v. acties:

- Vacature omwonenden vertegenwoordiger gemeente Groningen: staat nog open. Jammer dat gemeente Groningen er nu niet bij is.
- Brief ministerie van Defensie: Verzonden. Binnenkort gesprek met Peter Hardenbol.
- Update brief Remote Tower: nogmaals aangegeven dat een brief wenselijk is met update, maar deze zal niet uitgaan. Wel vanuit LVNL langs geweest bij aantal omwonenden om er over te praten. Afspraak gemaakt dat LVNL met een klein groepje direct omwonenden contact zal hebben en dat ze hun op de hoogte houden van de actiepunten.
- Reparatie hekwerk: het hek is gemaakt.

De notulen van het overleg van 22 september 2022 zijn goedgekeurd en vastgesteld.

Acties

Agnetha: Notulen aanpassen en publiceren op website.



6. Notulen overleg CRO+ 25 oktober 2022

Goedgekeurd en akkoord.

Acties

Agnetha: Notulen publiceren op website.

7. Ingekomen en uitgaande stukken

a. Brief Besluiten versterking Commissies regionaal overleg – ministerie van IenW

Voor kennisgeving aangenomen.

b. Brief Participatieplan ontwikkeling nieuw geluidstelsel – ministerie van IenW

Voor kennisgeving aangenomen.

c. Aanvraag subsidie 2023 CRO luchthaven Eelde

Ter kennisgeving aangenomen.

d. Uitnodiging overleg CRO+ d.d. 25 oktober 2022

Voor kennisgeving aangenomen.

8. Rondje langs de leden

-

9. Werkgroep Meldingenanalyse

a. Meldingenrapportage derde kwartaal 2022

b. Meldingenrapportage augustus 2022

c. Meldingenrapportage september 2022

Geen opmerkingen.

10. Werkgroep CRO+

Jammer dat de opkomst laag was, ondanks brede uitnodiging.

De werkgroep CRO+ zal het volgende CRO+ van 28 maart 2023 voorbereiden.

11. Overlegschemata 2023

Is het mogelijk om de CRO overleggen plaats te laten vinden op de luchthaven?

Ja.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Besloten vanaf nu de CRO overleggen plaats te laten vinden op de luchthaven.

Akkoord.

Acties

Overlegschemata publiceren op website met aanpassing locatie regulier overleggen CRO.

12. Agenda volgend overleg

Geen opmerkingen.

13. Rondvraag

Robert blijf je voorlopig Anneke vervangen?

Ik moet nog even kijken hoe en wat.

14. Sluiting

Volgend overleg:

16 februari 2023 | 16:00 uur, Groningen Airport Eelde | Machlaan 14a, 9761 TK Eelde (kantoren).

Sluiting overleg om 18:01 uur.