



Notulen openbaar overleg CRO luchthaven Eelde

Datum: 19 oktober 2023

Tijd: 16:00 uur

Voorzitter: Mieke Damsma

Notulist: Agnetha Toxopeus

Plaats: Instructiezaal brandweer | Groningen Airport Eelde, Machlaan 26, 9761 TK Eelde.

Aanwezig

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

Leden: Andries Poelstra (GAE), Anneke Hiddema (provincie Drenthe), Christian Kuperus (gemeente Groningen), Els Nijenhuis (omwonendenvertegenwoordiger gemeente Tynaarlo), Geert Jan Douma (omwonendenvertegenwoordiger gemeente Groningen), Gerrit van Bruggen (gemeente Tynaarlo), Hans Roelofs (provincie Groningen), Mark Gerritsen (KLM Flight Academy), Michiel Adema (LVNL, Operations Eelde), Sander Hartjes (ministerie van IenW) en Tineke van den Berg (IVN Eelde-Paterswolde).

Gasten: Francien Everts (GAE, vaste gast) en Monique Osinga (ministerie van IenW).

Afwezig

-

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. Benoeming agenda-lid ministerie van IenW

Sjoerd Kremer van het ministerie van IenW benoemd als agenda-lid en zal deelnemen aan de openbare CRO overleggen.

b. Agenda

De agenda is vastgesteld.

c. Presentielijst

De aanwezigen hebben de presentielijst getekend.



d. Mededelingen

Monique Osinga van het ministerie van IenW is aanwezig als gast.

2. Spreekrecht

Addie Rutgers is aanwezig als toehoorder en maakt gebruik van het spreekrecht.

Er is voor gekozen MKBA¹ luchtvaart niet uit te voeren. Ik ben benieuwd waarom hiervoor gekozen is. Is het niet beter om dat wel te doen, nu er zoveel elementen in de groeistrategie zitten?

Deze vraag wordt opgepakt bij agendapunt 5 Toelichting Groningen Airport Eelde.

3. Notulen inclusief acties

a. Overleg CRO luchthaven Eelde d.d. 11 mei 2023

Toevoegen aan agendapunt 4 presentatie ministerie IenW over Emissies:

“Er zijn ook proefdraaiplaatsen op de luchthaven, deze vallen onder de provincie, wordt dat ook meegenomen in dit onderzoek?

Andries: dit valt onder een andere vergunning en niet onder het ministerie van IenW.”

Proefdraaien is geen onderdeel van de vergunning van GAE; dit valt onder de vergunning van de gebruiker zelf. In de MER-beoordeling worden ZZS'en² van de nieuwe vlootmix berekend. Los daarvan heeft GAE proactief een onderzoek gedaan naar het eigen platform. De conclusie luidt dat zelfs op het platform de drempelwaarden voor ZZS'en niet worden bereikt om aan te slaan.

Agendapunt 6 Rondje langs de leden, punt j. Michiel zal voorstel wijziging tekst mailen aan Agnetha.

De notulen van 11 mei 2023 zijn vastgesteld met inachtneming van de genoemde wijzigingen.

b. Overleg CRO+ d.d. 23 mei 2023

Er werd aangegeven dat militair verkeer niet meegeteld zal worden in de rekenmethode Doc29. Hoe wordt dat geluid en de emissie nu berekend en hoe gaat dat in de toekomst?

Andries: Er wordt nu gerekend in de rekenmethode NRM³ Lden. Elk verkeer dat GAE accepteert zit gewoon in die berekening. Militair verkeer heeft op GAE maar een hele beperkte scope in de omzettingsregeling, er mogen maximaal 400 militaire bewegingen per

¹ Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse.

² Zeer Zorgwekkende Stoffen

³ Nederlandse Rekenmethode



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

jaar uitgevoerd worden. De bewegingen gaan mee in de emissie- en geluidsberekening op NRM. De verwachting is dat met het nieuwe Luchthavenbesluit het NRM wordt losgelaten en Doc29 als systematiek wordt geïntroduceerd.

Sjoerd: het klopt dat Doc29 wordt ingevoerd. In een volgend CRO overleg komt Doc29 op de agenda. Sander Hartjes (geluidsexpert) kan hierover beter antwoord geven in het volgende CRO overleg.

De notulen van 23 mei 2023 zijn vastgesteld.

4. Ingekomen stukken

4a Kamerbrief Leefomgevingskwaliteit luchthavens van nationale betekenis (inclusief bijlagen)

Bespreken bijlage 2 Eindrapportage evaluatie RBML op uitvoeringspraktijken kleine burgerluchtvaart.

Anneke: wij hebben landelijk als provincies heel lang ons best gedaan om deze evaluatie eindelijk op de agenda te krijgen. Het is uiteindelijk gelukt, in bestuurlijk overleg toegezegd. In onze beleving hadden wij daarin afgesproken met de minister dat wij gezamenlijk opdrachtgevers zouden zijn van dit onderzoek. Uiteindelijk is dat ambtelijk niet zo overgenomen, een verschil van mening, verschil van interpretatie van het verslag ook. De uiteindelijke evaluatie zoals die er nu ligt is voor ons als provincies landelijk in ieder geval niets nieuws, want dat wat er in staat zoals 'praat met elkaar' en 'begin een werkgroep', zijn al meerdere keren gedaan en heeft elke keer tot niets geleidt. Dit is eigenlijk een soort zinloze exercitie geweest. De evaluatie benadrukt nog steeds de bestaande onduidelijkheden en discussies in de praktijk over de precieze afbakening van de verantwoordelijkheden. Dat was ook de reden dat wij die evaluatie graag wilden. Maar nu gebeurt dat dus niet. Wij zijn als provincies niet echt gelukkig zijn met deze evaluatie. Het lijkt nu of de evaluatie van de decentralisatie van deze taken is opgelost, maar het voelt voor ons nog niet goed. Een aantal luchtvaarttaken zijn gedelegeerd naar de provincies, maar er wordt landelijk bijvoorbeeld nog wel een vrijstelling door het Rijk gegeven voor paramotor trikes, die klachten komen bij de provincies. Maar wij kunnen er niets mee doen, we zijn het er niet mee eens dat het gebeurt, maar het wordt wel doorgevoerd. Ik denk óf het is gedelegeerd óf niet. Wij hadden als provincies graag goed in beeld willen hebben waar de onduidelijkheden en frustraties zitten, dit was een mooie gelegenheid hiervoor geweest. Dit geldt voor de kleine luchthavens, dus niet voor de luchthavens van nationale betekenis zoals GAE.

Tineke: Dit doet mij wel denken aan de discussie over het natuurgebied het Fochteloërveen.

Anneke: Dat is een ander punt waar het voor het Rijk moeilijk is omdat er twee verschillende departementen zijn. Er wordt gewerkt aan de uitwisseling, maar er zit soms een verschil van mening in hoe je dat moet interpreteren.

Sjoerd: zelf inhoudelijk niet betrokken geweest bij de evaluatie, maar neemt de noot mee.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Agnetha: de evaluatie is opgedeeld in drie thema's, in thema 2 staat de 'Klachtenafhandeling', duidend op 'Onduidelijkheid over afhandeling van klachten van burgers'. Hier staat: 'ILT geeft echter aan dat het de taak van handhaving op het gebied van veiligheid op zich neemt, maar dat problematiek rond geluidshinder een taak van de provincie is omdat die een luchthavenbesluit- of regeling heeft uitgegeven en daarmee vliegverkeer heeft goedgekeurd.' Geldt dit dan ook voor luchthavens nationale betekenis en is ILT van mening dat het Rijk hierbij dan dus verantwoordelijk is voor deze taak?

Sjoerd: ik neem deze vraag mee en zal er schriftelijk op reageren.

Hans: het is al een hele lange discussie die gevoerd wordt met het Rijk. Bij de provincie Groningen is financiering voor volgend jaar van de meldingenafhandeling nog niet rond. Ik blijf dit een zorgelijk punt vinden. Ik begrijp in die context zeker de vraag van Agnetha. Dat het eigenlijk merkwaardig blijft, ook juridisch/bestuurlijk, dat daar waar toestemmingsvereiste wordt gegeven door het Rijk zij zich onttrekken aan de handhavingsplicht. Dat blijft een punt. Weer indringende beroep doen op het Rijk om daar heel ernstig over na te denken. In ieder geval over de financiering van die taak als wij die op ons nemen.

Mieke: ik denk ook aan de bijeenkomst met de Nationale Ombudsman en minister. Toen is ook naar voren gekomen hoe belangrijk het is dat klachtenafhandeling op een goede manier gebeurt. Daar kwam naar voren dat er budget voor moet zijn om dit goed te kunnen doen. Als we dit allemaal belangrijk vinden en GAE een goede buur wil zijn, moet dat ook op de juiste plek komen. Waar ligt de verantwoordelijkheid en wie neemt die, wij vinden dat het Rijk hierin een hele duidelijke rol heeft.

Andries: hoe is de financiering bij andere luchthavens geregeld qua klachtenafhandeling?

Agnetha: allemaal verschillend. Bij de CMLE, de voorloper van de CRO, werd klachtenafhandeling wel gefinancierd door het Rijk. Bij overgang naar CRO werd gezegd dat klachtenafhandeling geen taak is van CRO en dus anders belegd moet worden. Daar hebben we toentertijd vaak over gesproken, er is zelfs 1,5 jaar geen meldingenloket geweest. Uiteindelijk hebben de provincies gezegd het op zich gepakt, maar niet zoals we dat eerder hadden ook qua budget en uren niet.

Hans: we zijn nu 9 jaar verder in de discussie, waarbij het Rijk dus inmiddels 9 jaar niet meer betaald heeft voor klachtenafhandeling.

5. Toelichting Groningen Airport Eelde

Andries: Een vraag die gesteld is: wat zijn de wijzigingen ten opzichte van de omzettingsregeling bij de aanvraag Luchthavenbesluit? Uitgangspunt is dat de emissieruimte die GAE al gegund is in de omzettingsregeling gelijk of kleiner is. Vandaar ook een m.e.r.-beoordeling en geen MER (Milieueffectrapportage). Alle emissies, inclusief ZZS'en, vallen gelijk of kleiner dan wat nu gegund is. De grootste wijziging voor de omgeving is dat GAE een

verruiming van de openingstijden aanvraagt. Tijdens de informatieavond zijn hier heel veel vragen over gesteld. De bedoeling is nadrukkelijk niet om dit te gebruiken voor een uitbreiding van het lesverkeer of de Business Aviation/General Aviation. Het gaat er puur om dat GAE geografisch gezien een half uur verder van de zon ligt dan zeg maar de collega's in het westen/zuiden van het land. Bij economisch overleg met maatschappijen geven ze aan dat als ze eerder kunnen vertrekken en later kunnen terugkeren, ze een kist kunnen basen zonder lege legs te hoeven vliegen via bijvoorbeeld Rotterdam of Schiphol om bij GAE passagiers op te pikken. Dit is geografisch gezien niet mogelijk met de huidige openingstijden. Met die gedachtegang is onze strategie ook 350.000 passagiers over 10 jaar. Als wij een kist basen, betekent dat 150.000 passagiers per gebased toestel. Met andere woorden met twee gebasete toestellen kan deze strategie worden gerealiseerd. Het gaat om twee/drie bewegingen in de ochtend en twee/drie bewegingen in de avond. Het is zeker niet voor lesverkeer.

De informatiemarkt proces Luchthavenbesluit heeft plaatsgevonden. GAE heeft hier veel vragen kunnen beantwoorden. Later nog aanvullende vragen ontvangen van omwonenden, waar we nog op gaan antwoorden.

Vraag spreekrecht: "Er is voor gekozen MKBA⁴ luchtvaart niet uit te voeren. Ik ben benieuwd waarom hiervoor gekozen is. Is het niet beter om dat wel te doen, nu er zoveel elementen in de groeistrategie zitten?"

De noodzaak van een MKBA ontstaat vooral wanneer er meerdere scenario's en keuzes in overweging worden genomen. Bij GAE veranderen we niets, de emissies blijven binnen de reeds vergunde grenzen. Hierdoor zijn wij van mening dat een MKBA in dit geval ook geen meerwaarde biedt, want er is niets te beslissen over welk scenario GAE wil. We willen alleen aanvragen wat GAE strategisch nodig is. Er is wel een QuickScan gedaan door Adviesbureau Berenschot waar dit aangelicht wordt, maar dat is puur kwalitatief niet kwantitatief. Tijdens de informatiemarkt waren er mensen aanwezig die hier duiding aan konden geven.

Addy Rutgers: Ik heb aan de afdeling communicatie van GAE doorgegeven dat ik het jammer vind dat in het kader van participatie omwonenden eigenlijk, voor zover ik dat kan zien, onvoldoende meegenomen zijn in de aanloop naar de strategie.

Andries: het afgelopen jaar hebben we twaalf sessies gehad in verschillende dorpshuizen in de omgeving, waar Norg ook onderdeel van was. Meerdere CRO+ overleggen gehad, waar iedereen kan komen, waar we er absoluut geen geheim van hebben gemaakt wat we willen aanvragen, hebben het geduid en uitgelegd. Je bereikt nooit iedereen, maar vanaf de luchthaven doen we echt ons best om bewoners hierbij te betrekken. Bij de dorpsbelangen zijn we aangesloten bij de jaarvergaderingen om onze strategie uit te leggen en op te halen

⁴ Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

in dorpsraden. Waar liggen de zorgen en de klachten, wat kunnen we daaraan doen voor het aanvragen en waar kunnen we elkaar vinden om een gezamenlijk goed product te leveren?

Els: Was er in Yde bij. Er waren veel te weinig mensen bij. De mensen die veel klachten hebben, heb ik persoonlijk benaderd, maar die zijn er dan niet. Dat is ontzettend jammer.

Andries: We hebben heel breed uitgenodigd, ook in de pers. Je hebt een brengplicht, maar ergens ook een haalmoment.

De m.e.r.-beoordeling verwachten we binnenkort. Zodra deze bekend is, zullen we dit delen binnen de CRO. De m.e.r.-beoordeling is onderdeel van de aanvraag van het Luchthavenbesluit.

GAE gaat actief lesverkeer van buiten GAE ontmoedigen. Binnen de havengeldregeling gaan we het voor lesverkeer van buiten behoorlijk onaantrekkelijk maken, per 1 januari 2024. Er komen meldingen binnen bij het Meldingenloket vliegverkeer GAE van vluchten van vliegsholen van andere luchthavens. Als goede buur zijnde willen we dat ontmoedigen. Routes veranderen gaat GAE niet over, dan moeten we in participatie met elkaar, CRO zou ook zoiets kunnen voorstellen, daar naar kijken.

Els: We zijn bezig met de woonvisie van Yde en hebben daarop gereageerd. Op die reactie wordt nu weer gereageerd over de contouren van het vliegveld dat het huizenbouwen in Yde hierdoor belemmerd wordt. Hoe zit dit?

Gerrit: Ik heb van mijn RO-collega's gehoord dat die geluidszone van impact is op de woningbouw omdat daar geluidsoverlast naar voren komt. Vandaar dat dit soms heel erg beperkend is in de mogelijkheid tot het bouwen van nieuwe woningen.

Els: Het is heel jammer, voor ons dorp is het wel belangrijk dat we ooit weer een keer huizen gaan bouwen in Yde.

Gerrit: Ik zou dit zeker aangeven bij Renate Beugelink, coördinator Kleine Kernen.

Andries: Andersom geredeneerd zou het ook niet logisch zijn huizen te bouwen in gebieden waarvan je weet dat mensen last gaan krijgen van geluid. Kijk bijvoorbeeld naar Assen, allemaal nieuwbouwggebieden waar vliegroutes zijn. Het is de gemeente die daar huizen bouwt. We hebben voor het Luchthavenbesluit beperkingengebied, die gaat vastliggen in het Luchthavenbesluit. Het staat nog open waar dit juridisch verankerd is. Er ligt een obstakelgebied binnen de hekken van GAE, dat regelen we en betalen we zelf. Maar er ligt ook een obstakelgebied buiten de luchthaven waar GAE geen enkele juridische doorzettingsmacht heeft om obstakels tegen te houden. Een soort juridisch vacuüm in dat gebied. Wat dat betreft is het ook lastig, ook voor de gemeente.

Mieke: De gemeente had het in principe al in de woonvisie kunnen aangeven, dat Yde gezien de luchthaven een probleem blijft met woningbouw.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Gerrit: Ik zal het doorgeven aan mijn collega's van RO en ook doorgeven aan Renate Beugelink.

Francien: Het doel van GAE is om in 2030 de duurzaamste luchthaven van Europa te zijn op het gebied van waterstof. We hebben daarin de afgelopen periode een aantal stappen gezet. Het persbericht hierover is gedeeld met de CRO. De electrolyzer staat op het platform van GAE en is een demonstratiemodel. Bij een electrolyzer wordt elektrische energie gebruikt, om water te splitsen in zuurstof en waterstofgas. Op 13 oktober 2023 is het Side-event Wind Meets Gas 2023 georganiseerd op de luchthaven. Tijdens het Side-event is een intentieverklaring getekend met twaalf partijen, waaronder Shell, RWE en provincie Drenthe. Met Airbus lopen gesprekken om te tekenen. Met deze intentieverklaring is instemming bereikt om samen te werken aan een nog te ontwikkelen waterstofinfrastructuur. Er werd een animatiefilmpje hierover getoond. Zodra het filmpje helemaal klaar is zal Francien het delen met Agnetha, zodat het met de CRO leden gedeeld kan worden.

Tineke: Wat is het verschil met waar ze in Rotterdam mee bezig zijn? Er lijkt een soort competitie plaats te vinden tussen de luchthavens.

Andries: Je moet streven om de hele luchtvaart duurzaam te hebben. Ik zie daar geen concurrentie in, sterker nog we zouden graag samenwerken. We zitten niet in dezelfde groep. Rotterdam valt onder de Schiphol Group, wij niet, om dan informatie te delen is lastig.

Wat je wel wilt is met Airbus en Fokker Nextgen de standaardisatie naar het vliegtuig toe. Los van hoe je waterstof op de luchthaven krijgt is er wel één standaard en dat is het vliegtuig. Airbus verwacht dit in 2035, voor die tijd wil je dan wel de infrastructuur hebben liggen. Fokker Nextgen heeft ook de ambitie waterstofvliegtuigen te bouwen. We hebben gesprekken met deze bedrijven om te kijken of we die standaardisatie hier kunnen testen, ontwikkelen, bedenken.

6. Rondje langs de leden

a. Groningen Airport Eelde

Andries: Er zijn drie vacatures beschikbaar bij GAE: asset manager, manager airport operations, compliance manager/security.

b. KLM Flight Academy

Mark: KLM Flight Academy heeft inmiddels nieuwe vliegtuigen besteld, afspraken over de levering zijn gemaakt. Verspreidt over het nieuwe jaar worden ze geleverd. De eerste vier worden geleverd in het eerste kwartaal. Per kwartaal wordt dat omgebouwd totdat er aan het eind van het jaar twaalf nieuwe eenmotorige en twee nieuwe tweemotorige toestellen zijn. Dan wordt het zaak om de oude toestellen uit te faseren, dat willen we zo vlot mogelijk doen, maar daar gaat wel tijd overheen. Dit proces proberen we wel te bespoedigen, hopen daar eind 2024 begin 2025 heel ver mee te zijn. Ik ben ervan overtuigd dat het wel een hele



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

hoop verschil gaat maken. Geen loodhoudend afgas meer, stiller en schoner. Dezelfde fabrikant is bezig om die eenmotorige toestellen ook elektrisch te ontwikkelen. Kerosine vliegtuigen kunnen al op synthetische brandstof vliegen. Op het moment dat ze bruikbare elektrische vliegtuigen hebben, dan hebben we de deal om dat te kunnen uitwisselen. Goed aandacht besteden aan de vlootvervang in de pers.

c. Omwonenden gemeente Groningen

Geen input.

d. Omwonenden gemeente Tynaarlo

Els: Gaat verhuizen, maar blijft in de gemeente Tynaarlo.

e. IVN Eelde-Paterswolde

Tineke: We zijn deze zomer het veld in gegaan om te inventariseren wat de ecozones op leveren aan interessant plantmateriaal. Hiervan hebben we de gegevens doorgegeven aan GAE. We hebben ook gereageerd op de omgevingsvisie van Tynaarlo. Een gemeente wil duurzaam zijn, dan zijn er nogal wat aspecten die in strijd met elkaar zijn. Als IVN hebben we kritisch gereageerd op die omgevingsvisie.

Ik spreek heel veel mensen, ook buiten IVN, die zich afvragen wat GAE allemaal van plan is. Vooral over het Bravo terrein. Dat geef ik hier nog aan.

Francien: we hebben begin deze week uitnodigingen verstuurd aan direct omwonenden om aanwezig te zijn bij de laatste informatieavond, 8 november 2023 van 19:00 uur tot 20:30 uur.

Tineke: we hebben onderling wel gesprekken gehad, met informatie uitwisseling. Er is heel wat ongerustheid over de plannen en ook over de nachtvluchten. Dat heb ik hier al vaker aangegeven. Als er in de luchtvaartnota staat dat er geen nachtvluchten horen te zijn bij al die luchthavens en we gaan dat hier wel doen. Dan vind ik dat je verkeerd bezig bent.

Mieke: het is erg belangrijk dat het heel duidelijk is wat betekent het dan. Nachtvluchten daar heeft iedereen beelden van. Communicatie en informatie is het allerbelangrijkste en dan nog zal je niet iedereen helderheid kunnen geven. Maar de context is zo ontzettend belangrijk, wat moet ik dan merken en wat is het dan niet.

Andries: in de m.e.r.-beoordeling wordt meegenomen welke dB lijnen waar liggen en of er slaap verstoord zijn en ons streven is om dat niet te hebben. We doen ons best in participatie met de omgeving, de beste uitkomst in onze strategie in samenspraak met de omgeving. De klachten die bij het Meldingenloket binnen komen zijn bijna allemaal geënt op lesverkeer en circuitverkeer en niet op commercieel verkeer. Geluid kunnen we nooit helemaal wegnemen, we proberen wel ons best te doen het tot een minimum te beperken.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Tineke: extra vluchten in de nachtperiode moet je gewoon niet doen. Als je de openingstijden verruimt kan er van alles ingevuld worden en ik denk dat dat heel veel mensen zorgen baart.

Sjoerd: er komt een aanvraag voor het Luchthavenbesluit, het ministerie zal kijken in hoeverre die openingstijden verruimd kunnen worden en dat er ook een aantal voorwaarden aan gesteld worden. Waaronder draagvlak in de omgeving, of het kan met de LVNL en of het economisch goed onderbouwd is.

f. Provincie Drenthe

Anneke: Het programma luchtruimherziening is controversieel verklaard. Dus dat betekent dat er voorlopig geen besluiten vallen.

g. Provincie Groningen

Hans: De coalitie is er. Er is een coalitieakkoord, "Veur Mekoar". In het coalitieakkoord en in de concept begroting is bij de provincie in ieder geval bestuurlijk draagvlak voor de NEDAB⁵ financiering. De begroting moet nog door de Staten. De positie als belangrijke vervoersmobiliteit wordt politiek/bestuurlijk onderschreven in het coalitieakkoord.

h. Gemeente Groningen

Geen input.

i. Gemeente Tynaarlo

Gerrit: wij zijn bezig met de voorbereiding van een stuk wat onze positie zal worden. Dat is hopelijk voor het einde van het jaar afgerond. Ik ga weg bij de gemeente Tynaarlo, er komt een opvolger. Wie dat wordt weten we nog niet. In het overdrachtdossier staat het belang van deelname aan de CRO, zodat er aanwezigheid blijft.

Agnetha: regulier CRO van 23 november is ook belangrijk.

Gerrit: geeft het door.

j. LVNL

Michiel: per 1 maart 2024 ga ik stoppen in mijn huidige functie. Druk bezig met opvolger, is er nog niet. Te zijner tijd zal ik de opvolger meenemen. Er is een vacature gesteld. Het wordt zo ingeregeld dat we met twee managers alles gaan 'besturen'. Je zag de afgelopen jaren best wel vaak mijn afwezigheid, dat komt doordat we heel weinig tijd hebben. Selectie is op dit moment bezig.

⁵ Niet Economische Diensten van Algemeen Belang; kosten en investeringen in openbare veiligheid voor de wettelijk verplichte brandweer en security.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

k. Ministerie van IenW

Sjoerd: ik wil iedereen die betrokken was bij de informatiemarkt bedanken, we zijn blij met hoe het is gegaan. We hebben nog wat schriftelijke vragen gekregen, deze zullen we als ministerie beantwoorden.

Voor het Luchthavenbesluit zijn de onderzoeken naar de beperkingengebieden afgerond samen met de luchthaven. Verder in het proces rond de aanvraag Luchthavenbesluit wachten we nog op m.e.r.-beoordelingsnotitie vanuit de luchthaven.

Voor de versterking van de CRO's worden aanpassingen gemaakt aan de regeling. Er zijn vijf wijzigingen, waarvan drie in de wet. De eerste daarvan is het verduidelijken welke gemeenten lid gaan worden van de CRO. In het Luchthavenbesluit gaan we aangeven dat er een beperkingengebied voor 48 Lden qua geluidsbelasting is en binnen die geluidsbelasting zullen gemeentes toegevoegd worden aan de CRO. Voor zover ik dat nu heb gezien, is Noordenveld nog de vraag of deze er nog bij komt. Dat zou dan ook betekenen dat er een bewonersvertegenwoordiger vanuit dat gebied toegevoegd zou moeten komen.

Andries: Is dat in Doc29 of NRM?

Sander: Dat is een goede vraag. Daarom moeten we nog kijken wat uiteindelijk die 48 Lden contour gaat worden. Verder worden de gebruikers van de luchthavens toegevoegd. Dat zal hier ook gaan om de hulpdiensten. Het wordt in de wet toegevoegd, de wet treedt in werking per 1 januari 2025. Maar het ministerie moet een heel proces in om de Wet Luchtvaart aan te passen.

Andries: is het alleen MMT of is het breder?

Sander: Alleen MMT.

Verder een actievere rol van het ministerie. Wij lopen al voor op de stap.

Laatste is de mogelijkheid voor de voorzitter om een uitzondering te maken op de maximale zittingsduur van een lid van twee termijnen met nog een derde termijn. Dat is voor de bewonersvertegenwoordigers. Dat zittingstermijn zit in de regeling, de consultatie is geweest in de zomer. Er wordt nu gewerkt om die regeling af te ronden. Die gaat 1 januari 2024 in.



7. Werkgroep Meldingenanalyse

- a. Meldingenrapportage tweede kwartaal 2023
- b. Meldingenrapportage april 2023
- c. Meldingenrapportage mei 2023
- d. Meldingenrapportage juni 2023
- e. Meldingenrapportage juli 2023
- f. Meldingenrapportage augustus 2023

Anneke: we hebben onderling bij de provincie gehad over hoe de rollen en verantwoordelijkheden verdeeld zijn. We hebben het idee dat het misschien een voordeel zou kunnen zijn als we de luchthaven meer betrokken wordt bij de meldingenafhandeling.

Andries: het lastige is dat wij in een positie gezet worden waarbij we geen invloed hebben op hetgeen wat er gebeurt. Maar dan wel een mening van ons wordt verwacht en wij doen dat. Maar we vragen ons wel af is dat onze rol. Als luchthaven zijn we openbare infrastructuur en gaan we niet over routes. Het is wel lastig dat ik moet uitleggen waar die route ligt. Ik snap het en we pakken hem ook, maar het is wel lastig. Ik kan duiden en uitleggen, maar ik ga niet over verminderen. En dat is wel een beetje de beleving van de melder. Dat is een lastige.

Agnetha: bij het Meldingenloket wordt gekeken hoe wordt er gevlogen, is daar een afwijking geweest, heeft LVNL opdracht gegeven. Wat krijgt een melder terug, ze vlogen volgens de geldende procedures. Daar worden de meesten niet blij van. Sommige mensen willen niet in gesprek. De rollen moet heel duidelijk neergezet gaan worden.

Anneke: er zijn grenzen aan wat mogelijk, er wordt al heel veel gedaan om het zo goed mogelijk te doen. We moeten goed overleggen waar het zinvol is om het gesprek aan te gaan.

Andries: vaak is het uitleggen van waarom dingen gedaan worden zoals ze gedaan worden, schept al duidelijkheid.

Mieke: Belangrijk dat je mensen serieus neemt, zoals nu gebeurt.

Andries: Is er in de regeling CRO nagedacht over klachtenafhandeling?

Sander: Niet.

Tineke: Er is een afspraak dat er zo min mogelijk over de bebouwde kom gevlogen wordt. Het valt mij op dat sinds het voorjaar heel vaak over de kom van Eelde-Paterswolde wordt gevlogen. Zijn jullie dat of zijn dat mensen die dat niet weten? Ik word daar vaak over aangesproken, waarbij ze aangeven dat klagen helemaal geen zin heeft. Dat moet je juist wel doen, dan wordt duidelijk waar de problemen liggen. Mensen worden boos en voelen zich niet serieus genomen.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Mark: Normaal gesproken of aan de binnenkant van Eelde of er omheen. Het is geen standaard route over Eelde heen.

Michiel: Indien mogelijk zoveel mogelijk vermijden van woonkernen. Het standaard circuit ligt aan de zijkant. Waar we wel naar kijken met de toename van met name het lesverkeer, zijn we soms genoodzaakt om toch ook de noordkant te gebruiken. Maar we proberen daar wel iets meer een verdeling in te maken. Het is een lastig circuit om te vliegen.

Mark: het ligt precies aan de zuidkant van Eelde, het is heel smal, zeker als je de wind uit het noorden hebt. Het is een heel lastig stukje om daar precies binnen te blijven.

Hans: het gaat ook om de perceptie. Het blijft een lastig punt dat die kleine vliegtuigen, de meeste hinder geven.

Tineke: de gemeente Tynaarlo wil nog meer naar het westen bouwen.

Agnetha: alle geregistreerde meldingen worden meegenomen in de rapportages, dus belangrijk om te melden.

Andries: wij zien met de huidige woningbouwopgave dat het steeds ingewikkelder wordt.

Mieke: het wordt steeds ingewikkelder. Het wordt steeds voller en drukker. Zowel op de grond als in de lucht.

Agnetha: Blijf in ieder geval bij de mensen benadrukken dat het wel belangrijk is te melden. Niet turven. Maar kijk echt dit valt op, hier heb ik hinder aan ondervonden. Hier kan ik namelijk meer aan zien.

8. Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde

8a. Jaarplan inclusief begroting 2024 CRO luchthaven Eelde

Agnetha: Het jaarplan inclusief begroting is voorgelegd aan onze penningmeester en is akkoord. Zoals al aangegeven in de mail hadden we toestemming om het iets later in te dienen, gelet op de datum van dit uitgestelde overleg.

Geert Jan: Is LVNL nog fysiek aanwezig? Diverse omwonenden denken dat dat niet meer zo is. Hoe is nu de planning met betrekking tot Remote Tower?

Michiel: Remote Tower is onderdeel van Centralised Base, dat is de naam van het project. Het operationele deel, de validatie en uitrol van het uiteindelijke systeem, zal pas aanvangen op het moment dat de vervanging van ons huidige luchtverkeersleidingssysteem iCAS geïmplementeerd is. Die planning staat in 2026. Dus niet eerder dan 2026 gaan we herstarten met de operationele doorgang van Centralised Base, dus Remote Tower.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Agnetha: nog wel een slag om de arm met de financiering van de voorzitter, er wordt nog gewerkt aan een eventuele aanpassing van de rol van de voorzitter. Volgende week is er een bijpraat moment met de voorzitters en secretarissen van de CRO's met het ministerie. We gaan ervan uit dat we daar meer horen. Mocht hier iets in wijzigen, dan zal de begroting aangepast worden en hier voorgelegd worden.

Mieke: akkoord en zal verzonden worden aan het ministerie.

9. Overlegschemata 2024

Akkoord en publiceren op website.

10. Agenda volgend overleg

Agnetha: 23 november staat al vol. Het ministerie geeft een toelichting op emissies en luchtkwaliteit, systeemontwerp geluid en Doc29. Dan zal ik vanuit de werkgroep Meldingenanalyse de rapportages derde kwartaal, september en oktober 2023 toelichten. En daarnaast onze reguliere punten.

Werkgroep vooroverleg van 2 november geen doorgang hierdoor.

23 november zijn Andries, Els en Michiel afwezig. Francien zal wel aanwezig zijn vanuit GAE.

11. Rondvraag

Andries: de beperkingengebieden. Ik had het al met de gemeenten gedeeld, maar wellicht met de provincies ook nog een keer. Hoe gaan we de beperkingengebieden borgen zolang er nog geen juridische borging vanuit het Rijk is?

Anneke: Het lijkt mij handig dat ze onderdeel worden van de Omgevingsvisie.

Andries: Ik zal het toesturen aan Anneke en Hans.

Geert Jan: In het jaarplan stond ook nog iets over drones. Is daar nog iets over te zeggen?

Andries: Als je teruggaat naar de geschiedenis hadden wij een niet verbod in de regeling drones. Maar je ziet dat EASA en de Europese wetgeving de nationale wetgeving al voorbij is, in die zin dat je die drones onder begeleiding van Luchtverkeersleiding gewoon mag vliegen in onze TMA. Daarmee vervalt ook die hele ontwikkeling daaromtrent. Wat de DroneHub betreft, die zit tegenwoordig in Assen en die zijn nog bezig. We zijn met NLR bezig te kijken of we de ILS in kunnen vliegen met een drone in plaats van een vliegtuig. Daar heb je geen ontheffing meer voor nodig, omdat het binnen de wetgeving kan.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Geert Jan: Hoe zit het met het geluid, afvoer en verkeer bij het ontmantelen van vliegtuigen?

Andries: Wij zijn druk bezig met het aanvragen van de vergunning bij de gemeente Tynaarlo. Ik zal de voortgang meenemen in het overleg tijdens rondje langs de leden als er nieuws te melden is.

12. Sluiting

Volgend overleg:

14 november 2023 CRO+ | 19:00 uur.

23 november 2023 openbaar regulier overleg CRO | 16:00 uur (Kantoren, GAE)

Sluiting overleg om 17:58 uur.

In de bijlage de acties.