



Notulen openbaar CRO+ overleg luchthaven Eelde

Datum: 23 mei 2023

Tijd: 19:00 uur – 21:00 uur

Voorzitter: Mieke Damsma

Notulist: Menje Huiting (externe notulist)

Plaats: KLM Flight Academy, Burgemeester J.G. Legroweg 43, Eelde.

Aanwezig

Mieke Damsma (voorzitter), Agnetha Toxopeus (secretaris).

Leden: Andries Poelstra (Groningen Airport Eelde), 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 (Luchtverkeersleiding Nederland, Operations Eelde), Robert Huigen (provincie Drenthe, plaatsvervangend lid) en Tineke van den Berg (IVN Eelde-Paterswolde).

Gasten: Addy Rutgers (stichting Drenthe blijft stil), Agnes Jongman (Boer Burger Beweging), Anneke Scholtens, Björn Schutte (Boer Burger Beweging), Edzard van Abs, Frank Dijkstra (provincie Groningen), Frans Jonkers, George van Geffen (provincie Drenthe), Gerhard Scholtens, Inge Voesten (ministerie van IenW), Irene Schuurman (provincie Drenthe), Jan Wittenberg, Jos Schlaman (IVN), Nynke Doevelaar (Dorpsklanken), Pieter Sijsma, Sjoerd Kremer (ministerie van IenW).

Sprekers: Jerry Knuyt (To70), Kjeld Vinkx (To70), Rik Salemink (Ministerie I&W, digitaal), Olivier van Thiel (ministerie I&W, digitaal)

Notulist: Menje Huiting (externe notulist).

Afwezig met kennisgeving

Ben Luinge, Bert Wiekema, Gerard Nieboer, Jos Timmer (IVN), Martijn Stoffers (dorpsvereniging Donderen), Doewe Pelleboer.

Afwezig zonder kennisgeving

Albert Roggen (gemeenteraad Assen), Eric Mol, Roel Wichers, Sander Claassen (D66), Ted Prins, Wilma Mik.

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 19:00 uur. De CRO+ overleggen zijn bedoeld om belangstellenden te informeren. Omdat er in maart te weinig concrete informatie was om te delen werd toen besloten de vergadering uit te stellen. Aan het eind van elke presentatie is er gelegenheid tot het stellen van vragen, maar er is nu geen ruimte voor discussie.

2. Notulen inclusief acties CRO+ d.d. 25 oktober 2022.

De notulen waren al vastgesteld, er zijn ook geen aanvullende vragen.

3. Presentatie: Aanpassing civiel oefengebied in Noord-Groningen (online)

Spreker: Rik Salemink en Olivier van Thiel (ministerie I&W)

Het ministerie gaat ook over veiligheid in de lucht en daarmee ook over de oefengebieden. Die zijn bedoeld om studenten hun vakbekwaamheid op peil te laten houden. In deze gebieden kunnen ze op een gecontroleerde manier zo veilig mogelijk in de praktijk manoeuvres oefenen zoals noodlandingen. Deze oefeningen worden uitsluitend door kleine toestellen uitgevoerd. Er wordt dan geleerd om met verschillende weersomstandigheden en obstakels rekening te houden.

Om de manoeuvres veilig te oefenen moet er aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- Er is een instructeur aan boord met ervaring en gebiedskennis;
- De manoeuvres worden uitgevoerd bij daglicht;
- Het zicht is goed en vrij;
- Er is een veilige afstand te behouden boven obstakels;
- Er wordt er altijd gevlogen in kleine toestellen.

In Nederland zijn er vier oefengebieden. In Noord-Groningen zijn er een aantal ontwikkelingen waardoor het oefengebied wordt aangepast omdat

- de Eemshaven en de omringende windparken te veel obstakels oplevert.
- rond de Waddenzee een buffer komt.

In de praktijk gaat het oefengebied kleiner worden, maar dat zal weinig effect hebben omdat dit deel van het gebied al zo min mogelijk wordt gebruikt. Ook heeft het nagenoeg geen effect op de luchthaven.

Het proces 'wijzigingen luchtruim en vliegprocedures' wordt nog doorlopen omdat deze door de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) wordt getoetst en de minister hier een besluit over moet gaan nemen.

Meiltje de Groot: Nu worden we als regio in de CRO luchthaven Eelde geïnformeerd. Wordt men binnen het oefengebied ook geïnformeerd?

In het traject wordt overleg gepleegd met de overheden. De betreffende gemeenten hebben aangegeven dat vooralsnog het informeren via CRO+ voldoende is. Inwoners kunnen uiteraard wel met vragen bij de gemeente terecht.

Els Nijenhuis: Hoeveel vliegbewegingen betreft het?

De laatste cijfers zijn van 2019 en betreffen enkele vluchten per week.

Vanuit de KLM Flight Academy zijn die cijfers gelijk. Er wordt frequent gevlogen, maar zijn niet de enige die daar vliegen. Er zijn ook andere opleidingen die gebruik maken van dergelijke gebieden, omdat zowel privé als beroepsopleiders verplicht zijn om eenmotorig op te leiden.

Frans Jonkers: Is het zo dat vliegbewegingen zijn gericht op passagiersvliegtuigen of geldt het ook voor andere vluchten?

Doelt u op militair?

Ja, bijvoorbeeld.

Nee, het oefengebied blijft beschikbaar voor dezelfde opleidingsmogelijkheden als nu; kleine civiele vliegtuigen. Voor militaire vluchten is een apart oefengebied. Daar is dit gebied zelfs niet geschikt voor.

Annie Scholtens: Wordt er wel opgestegen vanuit Eelde?

Dat hoeft niet per se, maar waarschijnlijk zijn de meeste bewegingen wel vanuit Eelde. Het oefengebied in de Flevopolder is minder geschikt vanwege windmolens. Van daaruit wordt naar Groningen doorgevlogen.

4. Presentatie: Vergelijkende berekening NRM en Doc29

Spreker: Kjeld Vinkx (To70)

In eerdere overlegmomenten is toegezegd om berekeningen toe te lichten. Doc29 is een Europees model en moet het NRM (Nederlandse Rekenmodel) vervangen. Een geluidsberekening is nodig om te bepalen hoeveel jaarlijks op een vluchthaven gevlogen kan worden. In het luchthavenbesluit worden de grenswaarden vastgelegd. Het NRM is sinds de jaren 70 in gebruik. Door nieuwe voortschrijdende inzichten is het Europese model Doc29 ontwikkeld. Voor helikopters wordt het NORAH model gebruikt. Het Doc29 model is daarvoor niet geschikt, omdat het geluid bij een helikopter anders reageert.

Alle starts en landingen van civiele vliegtuigen met een startgewicht van 150 kilo of meer worden geregistreerd. Extra parameters als bestemming, het grondpad, hoogte, snelheid en stuwkracht worden samen met geluid- en prestatiegegevens van het type vliegtuig gebruikt om de geluidsbelasting per toestel te bepalen. Omdat 's avonds en 's nachts het vliegverkeer extra hinderlijk is wordt er dan een extra belasting van 5 en 10dB toegevoegd.

De karakteristieken van een bepaald type toestel zijn opgenomen in een internationale database. Daarin zijn niet alle mogelijk configuraties voor een type opgenomen. Door in de berekening wel rekening te houden met verschillende configuraties kan de belasting worden gecorrigeerd. Met Doc29 wordt er meer rekening gehouden met de verspreiding van het geluid op nieuwe aandachtgebieden:

- laterale geluidverzwakking;
- invloed atmosfeer;
- invloed bochten;
- invloed topografie.

In combinatie met de specifieke toestelkenmerken (inclusief configuratie), het vliegprofiel en zaken als belasting en startwijze kan beter worden berekend of een toestel stiller is of juist meer geluid voortbrengt.

De condities zorgen ook voor nieuwe contourkaarten. Een contourkaart heeft drie zones en in elke zone wordt geconstateerd dat er gemiddeld iets meer ruimte komt doordat de berekeningen nauwkeuriger worden.

Pieter Sijtsma: Ik heb me er al eerder wat meer in verdiept en vraag me af of er voor kleine vliegtuigen niet juist veel onnauwkeurigheid wordt geïntroduceerd, omdat de overlast daarvan minder goed te voorspellen valt. Is de nieuwe berekening wel geschikt voor kleine toestellen?

Het model is niet geschikt voor militair verkeer en ook niet automatisch voor klein verkeer. Doc29 en NRM zijn voor klein verkeer vergelijkbaar. De voordelen en de nadelen worden hierin meegenomen. De invloed van wind op verspreiding van geluid wordt bijvoorbeeld nog niet meegenomen.

Anneke Scholtens: Nachtvluchten zijn toch niet meer mogelijk?

De berekening geldt voor alle luchthavens en sommige hebben nog wel nachtvluchten. Hier geldt dat inderdaad niet.

George van Geffen: Hoeveel groter is de contour?

De landingsbaan op de kaart van Airport Rotterdam is zo'n 2,5 kilometer. Wanneer die lengten worden vergeleken met hier, dan liggen de uitersten van de buitenste contour in het verlengde van de startbaan zo'n 500 meter verder.

5. Rondleiding KLM Flight Academy

Mark Gerritsen laat als hoofd opleidingen van de KLM Flight Academy een aantal dingen van het complex zien. De studenten zitten 2 jaar intern op de opleiding. Er wordt gestart met theorievakken en daarna volgt een jaar een mix van theorie en praktijk.

Een aantal van deze praktijkruimten en de onderhoudsloods met een aantal toestellen worden kort bezocht.

6. Presentatie: Voortgang Luchthavenbesluit

Spreker: Meiltje de Groot (GAE)

Het ministerie moet per 31 december 2024 het luchthavenbesluit vastgesteld hebben. De voorbereiding zit nu in de laatste fase. In oktober wordt een grote bijeenkomst georganiseerd vanuit Groningen Airport Eelde; een soort informatiemarkt. De verwachting is dat dan alle relevante informatie beschikbaar is, inclusief de Doc29 kaarten. Het doel is om sowieso binnen de huidige geluidsgrens/contour blijven.

De conceptaanvraag wordt nog voor de zomer bij het ministerie ingediend. Aan het eind van het jaar wordt dan de definitieve aanvraag ingediend met de aanvullingen vanuit de conceptaanvraag. Het ministerie heeft dan nog een jaar voor het afronden van alle verplichte procedures inclusief besluitvorming door de Eerste Kamer en Tweede Kamer.

De strategiedocumenten zijn in mei aan de aandeelhouders gepresenteerd en inmiddels ook openbaar. Deze strategische doelen komen ook naar voren in het volgende filmpje:

<https://www.youtube.com/watch?v=3fzJle1O7n8>

Er wordt bewust gekozen voor een zo duurzaam mogelijke ontwikkeling van het vliegveld. Binnenkort, verwacht op 1 juni 2023, is er beschikking over het eerste ground powerunit op basis van waterstof voor vliegtuigen. Dat is samen met Holthausen en andere partijen ontwikkeld en gesubsidieerd. Andere luchthavens hebben hier ook al belangstelling voor getoond. Op termijn moet vliegen duurzaam zijn en de technische innovaties daarvoor zijn juist goed te ontwikkelen op kleine luchthavens.

KLM Flight Academy gaat samen op in die ambitie:

Momenteel is er 1 type elektrisch toestel gecertificeerd. Het kan echter nog niet langer dan een uur in de lucht blijven. Om goed te kunnen opleiden moet 3-4 uur de ondergrens zijn. Fabrikanten werken aan een oplossing en er staat inmiddels een optie uit. Het plan is om nieuwe eenmotorige toestellen ter vervanging van de huidige tweemotorige toestellen aan te schaffen. Deze zijn stiller en zuiniger en op termijn worden die weer ingeruild zodra de juiste elektrische toestellen beschikbaar zijn.

Uit analyse blijkt dat de toestellen die het meeste overlast geven de kleine toestellen van andere vliegscholen zijn. Daar wordt een ontmoedigingsbeleid gehanteerd door de tarieven te verhogen op basis van geluid (tariefwijziging in januari 2024). De KLM Flight Academy traint juist ook extra op andere vliegvelden om beter te spreiden.

Els Nijenhuis: Elektrisch vliegen is mooi want het is een stuk stiller, maar het is niet geluidloos toch?

Nee, stuk stiller maar niet geluidloos. Dat is net als met een elektrische auto op de weg.

Onlangs is er een groot toestel geland. Als dat gebeurt, hoe zit het dan met de veiligheid? Is die gewaarborgd?

Dit was wel een uitzonderingssituatie omdat het een toestel was ter vervanging van een ander toestel en ook nog voor defensie was. TUI en Transavia vliegen met 737 en zomers met 767 toestellen.

Zijn de baan en dergelijke er wel op berekend?

Afhankelijk van toestellen die landen wordt berekend hoeveel brandweerleden er ingezet moeten worden. Wanneer de verwachting is dat het niet veilig is wordt het toestel niet geaccepteerd.

Als toestellen steeds stiller worden is er dan meer ruimte voor grotere toestellen?

Theoretisch misschien wel. Het gaat wel om fundamenteel verschillende vliegbewegingen. De grote toestellen landen en starten hier alleen. De kleine toestellen vliegen hier juist meer in het rond.

Mieke Damsma: Van tevoren is de vraag gesteld of het businessplan voor Park Bravo al inzichtelijk is bij de gemeente?

Nee, de voorbereidingen worden getroffen om de bestemming te laten wijzigen. Het terrein rondom het vliegveld is nu eigenlijk vol, terwijl er veel nieuwe bedrijven, die te maken hebben met de ambities van het vliegveld, zich hier zouden willen vestigen. Ook zijn er een aantal bedrijven die graag willen uitbreiden. De verwachting is om in het najaar of de winter daadwerkelijk verder te kunnen gaan in het proces.

7. Presentatie: Meldingenloket vliegverkeer GAE

Sprekers: Agnetha Toxopeus

Het loket is onafhankelijk van het vliegveld, maar gaat wel met het vliegveld in gesprek over meldingen van overlast door vliegverkeer. Ook met de KLM Flight Academy en andere partijen wordt gesproken aan de hand van meldingen.

Zodra er bij het loket een melding wordt gedaan wordt deze geregistreerd en geanalyseerd. Daaruit volgen maand-, kwartaal- en jaarrapportages. Aan de hand van de meldingen kunnen aanpassingen in de vliegroutes worden geopperd (in het verleden is de vliegschool bijvoorbeeld in een wijdere bocht om dorpskernen gaan vliegen wanneer mogelijk) en ook andere overlast kan beter in kaart worden gebracht.

Om het overzichtelijk te houden kan er alleen een melding worden gedaan via www.tmaeelde.nl. Na een melding ontvangt de melder altijd een reply dat er een melding is ontvangen. Een reply melding kan ook in spambox terecht komen. Van frequente melders worden alleen de eerste 49 meldingen geanalyseerd, daarna wordt een melding alleen geregistreerd.

Een analyse van een melding wordt gedaan met behulp van radargegevens. Daarvoor is het tijdstip van de melding van belang. Dat moet zo nauwkeurig mogelijk worden doorgegeven. Als er na de analyse een afwijking in de vliegroutes worden geconstateerd wordt er bij de Luchtverkeersleiding navraag gedaan of zij daar opdracht toe hebben gegeven. Is dat niet het geval dan wordt de melding doorspeeld aan de ILT. Dat gebeurt overigens zelden, meestal is er inderdaad een opdracht voor een afwijkende route vanwege weersomstandigheden of separatie van vliegverkeer.

Melders krijgen uiteindelijk een terugkoppeling. Soms vanuit de KLM Flight Academy om samen in overleg te gaan (na toestemming delen persoonsgegevens). Afhankelijk van het resultaat kan het soms wel langer duren.

Als een melding bij de luchtvaartpolitie komt er geen terugkoppeling van het resultaat.

In 2022 zijn er 50% minder meldingen geweest ten op zichte van 2021 maar wel waren er meer vliegbewegingen. Van het aantal meldingen was een groot deel lesluchten van verschillende lesscholen en vliegclubs. Een deel van de meldingen kwam van zakelijke vluchten die bijvoorbeeld foto's maakten. Die werden veelal aangezien voor vluchten van de vliegscholen. Als een melding geen correct tijdstip heeft dan kan een melding als niet traceerbaar geregistreerd worden.



George van Geffen: Als iemand 51 keer een melding doet, zijn ze dan allemaal alleen geregistreerd?

Nee, de eerste 49 worden wel geanalyseerd. Pas vanaf nummer 50 worden er alleen nog geregistreerd.

De frequente melders zijn dus met zijn 8-en en hebben 941 meldingen gedaan?

Ja, dat klopt. In het tweede jaar daarvoor is ook geconstateerd dat er een aantal melders heel veel meldingen hebben gedaan. Met hen wordt het gesprek aangegaan om te kijken wat er mogelijk is. Doordat er meer mensen thuis werkten werd er ook meer last ervaren dan andere jaren.

8. Rondje langs de leden van de CRO luchthaven Eelde (update)

Vanwege de tijd wordt er geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om zaken even aandacht te geven.

De heer Geert Jan Douma stelt zich voor als nieuw lid van de CRO als inwonende van de gemeente Groningen. Hij komt uit Haren en is ondernemer. Hij kwam terecht bij de vacature via een nieuwsbrief van de gemeente.

Het reguliere CRO overleg is openbaar ook daar kan iedereen als toehoorder aanwezig zijn inclusief spreekrecht.

9. Rondvraag

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

10. Sluiting

De vergadering wordt gesloten om 21:00 uur.