



Notulen openbaar overleg CRO luchthaven Eelde

Datum: 23 november 2023

Tijd: 16:00 uur

Voorzitter: Mieke Damsma / Agnetha Toxopeus

Notulist: Agnetha Toxopeus

Plaats: Kantoren | Groningen Airport Eelde, Machlaan 14a, 9761 TK Eelde.

Aanwezig

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

Leden: Anneke Hiddema (provincie Drenthe), Geert Jan Douma (omwonendenvertegenwoordiger gemeente Groningen), Hans Roelofs (provincie Groningen), Mark Gerritsen (KLM Flight Academy), Michiel Adema (LVNL, Operations Eelde, digitaal aanwezig) en Sander Hartjes (ministerie van IenW). e

Gasten: Meiltje de Groot (GAE), Monique Osinga (ministerie van IenW, vaste gast), Julia van der Laan (ministerie van IenW, spreker) en Sander Hartjes (ministerie van IenW, spreker).

Toehoorders: Addie Rutgers en Pieter Sijsma.

Afwezig

Leden: Andries Poelstra (GAE), Christian Kuperus (gemeente Groningen), Els Nijenhuis (omwonendenvertegenwoordiger gemeente Tynaarlo), Gerrit van Bruggen (gemeente Tynaarlo) en Tineke van den Berg (IVN Eelde-Paterswolde).

Gasten: Francien Everts (GAE, vaste gast).

1. Opening: agenda, presentielijst en mededelingen

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

De voorzitter zal later aansluiten, vanwege een spoedgeval op haar werk. De secretaris neemt tijdelijk de rol van voorzitter op zich.

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

a. Agenda

De agenda is vastgesteld.

b. Presentielijst

De aanwezigen hebben de presentielijst getekend.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

c. Mededelingen

Francien zou vandaag Andries vervangen tijdens het overleg. Helaas is ze wegens ziekte afwezig, in haar plaats is Meiltje aanwezig tot 17:15 uur.

Daarnaast is Christian ook afwezig vanwege ziekte. Tineke is afwezig vanwege herstel. Els is afwezig omdat ze bezig is met het tellen van stemmen.

Gerrit heeft een andere baan, er is nog geen vervanger. De urgentie van aanwezigheid vanuit de gemeente Tynaarlo is nogmaals benadrukt bij de gemeente.

Mark is aanwezig tot 17:15 uur.

Als toehoorders zijn Addie en Pieter aanwezig.

2. Spreekrecht

Pieter maakt gebruik van het spreekrecht:

Hoe wordt Doc29 toegepast op kleine propellervliegtuigen, lesvliegtuigen? Daar ziet mijns inziens veel onzekerheid in. De keuzes die gemaakt zijn, zijn wat mij betreft wankel onderbouwd. Je weet niet of de contouren een juist beeld geven van de geluidhinder, omdat er zoveel onzekerheid in zit.

Deze vraag wordt opgepakt bij agendapunt 6 Toelichting op Doc29.

3. Notulen inclusief acties overleg CRO luchthaven Eelde d.d. 19 oktober 2023

Nieuw is de actielijst als bijlage bij de notulen.

Doorlopen actielijst:

1 t/m 4 notulen overleg CRO luchthaven Eelde d.d. 19 oktober 2023

De notulen van 11 mei 2023 zijn aangepast aan de genoemde wijzigingen en gepubliceerd op de website. Daarmee zijn de nummers 1 t/m 4 van de actielijst afgehandeld.

5 Overdragen vraag "Hoe wordt het geluid en de emissies van militair verkeer in de toekomst berekend?" aan Sander Hartjes.

Overgedragen, zie agendapunt 6 Toelichting op Doc29.

6 Publiceren notulen van het CRO+ overleg van 23 mei op de website

Gepubliceerd op de website en daarmee afgehandeld.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

7 Vraag schriftelijk beantwoorden "Is ILT van mening dat de verantwoordelijkheid voor de problematiek rond geluidshinder bij luchthavens van nationale betekenis bij het Rijk ligt, omdat zij een luchthavenbesluit- of regeling heeft uitgegeven en daarmee vliegverkeer heeft goedgekeurd?"

Naam Sander wijzigen in Sjoerd bij de actielijst. Sjoerd komt hier nog schriftelijk op terug.

8 Contact opnemen met Renate Beugelink en collega's RO: aangeven jammer dat belemmeringen van woningbouw in Yde als gevolg van geluidscontouren vliegveld niet opgenomen is in de woonvisie Yde.

Gerrit heeft dit doorgegeven en er heeft een terugkoppeling plaatsgevonden richting Els. Volgend overleg aan Els vragen.

9 Delen animatiefilmpje waterstof met Agnetha, zodra deze helemaal af is, zodat ze het kan doormailen aan de leden van de CRO.

Deze actie blijft staan.

10 Opvolger Gerrit (gemeente Tynaarlo): doorgeven aan leidinggevende dat deelname CRO overleg belangrijk is, zo ook die van 23 november.

Dit is doorgegeven hiermee afgehandeld.

Nieuw actiepunt 15: Borgen opvolger voor Gerrit van Bruggen als vertegenwoordiger van de gemeente Tynaarlo binnen de CRO luchthaven Eelde.

11 Jaarplan inclusief begroting 2024 mailen aan ministerie om subsidie 2024 aan te vragen.

Gemild en daarmee afgehandeld.

12 Overlegschemata 2024 publiceren op website.

Gepubliceerd en daarmee afgehandeld.

13 Toesturen informatie aan Anneke en Hans, borgen beperkingengebieden zolang er nog geen juridische borging vanuit het Rijk is.

Blijft staan, nog niet afgehandeld (Andries afwezig).

14 Voortgang aanvraag vergunning ontmantelen vliegtuigen op GAE.

Blijft staan.

De notulen van 19 oktober 2023 zijn vastgesteld met inachtneming van de genoemde wijziging en worden gepubliceerd op de website van de CRO luchthaven Eelde.



4. Ingekomen stukken

4a Verslag rondetafelconferentie meldingen geluidsoverlast vliegverkeer.

Bespreken bij agendapunt 9 “Regionale follow up rondetafelconferentie meldingen geluidsoverlast vliegverkeer”.

4b Presentatie lenW procedure Luchthavenbesluit GAE d.d. 14 november 2023

Ingezonden vraag van Tineke: “GAE heeft een natuurvergunning. Uit welk jaar? Kan de commissie de natuurvergunning inzien/toegestuurd krijgen?”

Anneke zal de natuurvergunning delen met Agnetha, waarna ze het kan delen met de leden van de CRO luchthaven Eelde.

4e Aanvraag subsidie 2024 CRO luchthaven Eelde

Meiltje: Verwachten jullie voor de kerst nog een antwoord van het ministerie van lenW? Het is al bijna 2024 en het betreft 2024.

Sjoerd: Het is de bedoeling deze zo snel mogelijk op te pakken. Maar zal pas in 2024 verwerkt worden. We zijn nu bezig met het beoordelen van het jaarplan en begroting 2024. Mogelijk komen we nog terug met vragen over het jaarplan.

Meiltje: Wordt er geen inflatie toegepast?

Sjoerd: Er staat een vast bedrag voor de subsidie, wat juridisch/wettelijk vastgesteld is.

Meiltje: Wel bijzonder.

Agnetha: Gezien eventuele ontwikkelingen is het wellicht nodig de begroting in het lopende jaar aan te passen. Maar daar komen we dan op terug.

Sjoerd: Er wordt nu gekeken naar eventuele aanpassing van de bezoldiging van de voorzitters, op basis van het feit dat er meerdere taken liggen bij de voorzitter. Dit loopt nog.

De andere ingekomen en uitgaande stukken ter kennisgeving aangenomen.

Agnetha zal Tineke verzoeken de andere gemaakte vragen te stellen tijdens het volgende openbare CRO overleg op 15 februari 2024.

5. Toelichting op het systeemontwerp geluid

Zie bijlage 2 de presentatie Systeemconcept voor nieuw stelsel regulering vliegtuiggeluid gegeven door het ministerie van IenW.

Het betreft een eerste ambtelijke uitwerking, het is niet af maar wel grotendeels compleet.

In de presentatie de aanleiding (sheet 2) en het proces tot nu toe (sheet 3). De volgende 9 uitgangspunten (sheet 4).

1. Robuust en flexibel:

De kern van het stelsel is dat het robuust en flexibel moet zijn, dat lijkt elkaar wat tegen te spreken. Maar er wordt geprobeerd voor langere termijn beleid te maken, dat is belangrijk voor omwonenden en voor de sector. Tegelijkertijd loop je in de praktijk tegen dingen aan, het kan zijn dat er nieuwe inzichten zijn, nieuwe rekengegevens, een andere politieke wind is sinds gisteren ook heel relevant. De huidige systematiek van Luchthavenbesluiten is daar niet zo flexibel in. Er wordt gezocht naar een zekere flexibiliteit, met daarbij wel de kanttekening dat 'robuust' niet voor niets vooraan staat. Het is moeilijk om 15 jaar vooruit te kijken.

2. Duidelijke geluidsgrenzen uitgedrukt in grenswaarden:

Een ander uitgangspunt is dat we hele duidelijke geluidsgrenzen willen, voor de sector waar ze binnen moeten blijven en ter bescherming van de omgeving.

3. Ruimte voor nieuwe inzichten en geluidsgegevens:

Dat er niet met oude gegevens gerekend blijft worden, maar dat er echt ruimte is om nieuwe gegevens mee te nemen.

4. Meer gelijkvormigheid tussen luchthavens:

Voorbeeld: Transavia vliegt op bijna alle luchthavens met dezelfde toestellen en toch kan deze op alle luchthavens anders berekend worden. We willen in het stelsel meer gelijkvormigheid, dat mensen vergelijkbare bescherming krijgen. Daarbij de kanttekening dat het niet betekent dat als bijvoorbeeld Schiphol moet krimpen dat het hier ook moet krimpen, er is ruimte voor regionale uitwerking.

5. Geluidswinst ten goede aan omgeving en/of sector:

Dat is echt een politieke keuze. Het stelsel moet vooral toestaan dat het kan, dus het stelsel stuurt niet op een afname maar ook niet op een toename, het moet allebei kunnen.

6. Meer regie op ruimtelijke ordening rond luchthavens:

Dat duidelijker geformuleerd wordt voor gemeentes rondom de luchthaven waar ze wel en niet mogen bouwen en als ze mogen bouwen onder welke voorwaarden (bijvoorbeeld extra isolatie).



7. Oog voor individuele bescherming omwonenden:

Eén van de nieuwe uitgangspunten is dat er meer oog moet zijn voor individuele bescherming. Dat relateert aan het rapport 'mogelijkheden individuele bescherming geluidsbelasting luchtvaart' onder agendapunt 4d dat meegestuurd is met de stukken van dit overleg.

8. Omgevingsrechtelijke onderdelen in Omgevingswet:

De omgevingsrechtelijke onderdelen, dit gaat over de woningbouw, moeten landen in de Omgevingswet.

9. Geluidssystematiek andere bronsoorten is vertrekpunt:

Het moet gelijk getrokken worden met andere bronsoorten zoals het spoor. Dat we een systematiek hebben die daar beter bij aansluit en vergelijkbaar is. Bronnen zijn niet helemaal vergelijkbaar, maar we proberen daar toch een weg in te vinden dat die systemen op elkaar gaan lijken.

Uitwerking (sheet 5):

Op hoofdlijnen om een beeld te geven van wat er gaat veranderen.

Standaardwaarde/grenswaarde:

Er gaat gewerkt worden met een standaardwaarde en een grenswaarde. Dat zijn termen uit de Omgevingswet. Een woning zou in principe een geluidsbelasting moeten hebben lager dan de standaardwaarde. Op het moment dat je een besluit neemt en de woning komt tussen de standaardwaarde en de grenswaarde in te liggen, omdat de geluidscontour groeit, dan moet je daarbij afwegingen maken. Dat kan bijvoorbeeld de afweging zijn om te isoleren. Dit is een systematiek uit de Omgevingswet, die overgenomen is. In de praktijk lijkt dat veel op wat we nu ook hebben met de 48Lden contour onder de luchthaven en de 56 Lden.

Duidelijke grenswaarden voor geluid; geen directe sturing op operatie:

Geen directe sturing op operatie is belangrijk voor Schiphol, daar wordt gewerkt met strikt preferentieel baangebruik, oftewel wij handhaven op welke baan gebruikt wordt. In de praktijk valt dat tegen, het weer bepaalt welke kant op gestart wordt, er zijn veel uitzonderingen op de regel. Inspectie heeft aangegeven het moeilijk te vinden daarmee om te gaan. Tegelijkertijd zitten er aan dat systeem ook voordelen, het is wel gericht op het verminderen van de hinder bij Schiphol. Ik denk dat het voor luchthavens met één startbaan, zoals hier, minder van belang is.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Belangrijk is dat er gewerkt gaat worden met twee besluiten. Op dit moment is er één besluit, dat is het Luchthavenbesluit. Een Luchthavenbesluit is moeilijk om te wijzigen. Dat wordt opgesplitst in twee besluiten:

- Een besluit dat ruimtelijke inpassing luchthaven regelt:
Daar gaat de bescherming vanuit. Dit is vergelijkbaar met een Luchthavenbesluit, er staat een contour in, een vorm van handhavingspunten die zeggen meer geluid mag er niet voorkomen.
- Een besluit dat operationele gebruiksruimte regelt:
Onder het besluit dat de ruimtelijke inpassing luchthaven regelt, komt een besluit dat de operationele gebruiksruimte regelt. Dat is een flexibeler instrument, daarmee kunnen we sturen op afname. We kunnen bijvoorbeeld zeggen we reserveren dit gebied voor de luchthaven, daar mag geluid gemaakt worden, maar ondertussen zeggen we toch over de tijd moet het totale geluid minder worden. Dus het doet niets af aan die bescherming. Zie het plaatje op sheet 6.

Dus die harde schil, dat eerste besluit, is echt de bescherming voor de omgeving en het tweede besluit is de sturing op minder hinder. Met de huidige politieke koers en de Luchtvaartnota in de hand is dat de doelstelling.

Meer handhavingspunten:

We gaan in ieder geval meer handhavingspunten krijgen, meer met oog voor individuele bescherming. Die raakt weer aan Schiphol, waar ze de 'per saldo benadering' hebben gehad, het totaal aantal gehinderden moest omlaag. Er was weinig oog voor mensen die daar misschien heel erg nadeel van ondervonden, omdat alle routes bijvoorbeeld over één huis gingen. Dan heb je één gehinderde. Daar zit misschien een verkeerde prikkel in, daar moet in ieder geval oog voor zijn. Die handhavingspunten worden dan ook gebruikt om te toetsen aan die standaardwaarden en grenswaarden, waar ik eerder aan refereerde.

Resultaatverplichting bij luchthaven:

We leggen een resultaatverplichting bij de luchthaven. Dat wil uiteindelijk zeggen dat de luchthaven verantwoordelijk is voor het naleven van de normen. Het is aan de luchthaven om dat in de gaten te houden. Dat is niet heel anders dan het nu is. Wel een belangrijke is dat we overschrijdingen niet meer toestaan. Dat klinkt raar, want dat zou je natuurlijk aan de voorkant niet moeten doen. Maar zoals de systematiek nu in elkaar zit, wordt geen rekening gehouden met alle voorzienbare onzekerheden. Bij bijvoorbeeld heel extreem weer kan een overschrijding plaatsvinden. Dan zal de ILT¹ zeggen prima dat komt door het weer en dat mag, maar volgend jaar beter opletten. Dat gaan we niet meer toestaan. Tegelijkertijd betekent dat wel dat we meer rekening gaan houden in de grenswaarden met die

¹ Inspectie Leefomgeving en Transport. ILT houdt toezicht op de naleving van veiligheids- en milieuwetten en regelgeving met betrekking tot de luchtvaart.

onzekerheden. De boodschap naar met name de omgeving wordt zo duidelijker; dit is de grenswaarde en daar gaan ze niet overheen.

Anneke: Vliegveiligheid kan ook een aanleiding zijn?

Vliegveiligheid heeft zijn eigen systematiek, dat staat hier los van. Dit gaat echt alleen over geluid. Je hebt externe veiligheidscontouren, en daar komen ook beperkingen uit naar voren, maar die zijn aanvullend. Je hebt dus twee beperkingen; een van geluid en een van de externe veiligheid, die overlappen deels maar ook deels niet.

Hans: Maar we praten nog wel over jaargemiddelden van geluid?

Ja dat klopt, daar kom ik zo nog op. Bij de handhavingssystematiek sluiten we aan bij de Europese standaard Lden. Ook gezien de sterke link tussen hinder en Lden, waar het RIVM² op wijst, is het een logische maat in ieder geval voor die harde schil. Er is wel ruimte voor andere maten.

Koppeling isolatie aan besluit over luchthaven:

Dat is nu niet zo. Als we nu een nieuwe luchthaven zouden neerleggen of een luchthaven die groeit, dan betekent dat niet automatisch dat je de huizen die dan in een bepaalde schil komen moet isoleren. Die koppeling willen we wel hard maken. Dat betekent dus dat als er meer geluid komt, dan heeft dat ook gevolgen op de grond.

Het plaatje op sheet 6 wordt toegelicht, waarbij SW staat voor standaardwaarde en GW voor grenswaarde. In het gebied tussen de standaardwaarde en de grenswaarde staan woningen, dat is nu ook zo, en kan je vergelijken met het afwegingengebied. Daarbinnen krijgt een gemeente duidelijke instructies, u mag bouwen onder die en die voorwaarden. Dat kan bijvoorbeeld zijn u mag daar bouwen als u dat huis goed isoleert of geluidsadaptief bouwen of het mag gewoon zondermeer. Daar komen instructieregels voor. De kern is dat die twee gebieden hard zijn, die worden vastgelegd in een Luchthavenbesluit. Dat is een zwaar besluit, kan niet zomaar gewijzigd worden en de luchthaven zal ten alle tijden zijn operatie binnen die grenzen moeten uitvoeren.

Die crème/beige contour op dit kaartje heb ik bewust in een wat wildere vorm getekend. Dat is eigenlijk die gebruiksruimte. Die gaat niet over de verdeling van het geluid, maar over de totaal productie van geluid. Dus je hebt twee besluiten, de ene gaat puur over hoeveel geluid mag een luchthaven maken. De allersimpelste variant daarvan is hoeveel vluchten. Zo simpel zal het waarschijnlijk niet worden. Maar je zou kunnen zeggen 10.000 vluchten. Nou die 10.000 vluchten maken een bepaald geluid. Maar dat wordt verdeeld over de omgeving. Die verdeling over de omgeving die wordt begrensd door die harde schil. Die beige contour daarvan zou je kunnen besluiten om die elk jaar te laten krimpen, je kan hem ook weer laten groeien, dat hangt echt van de politieke wind af. Maar daar zit een sturingsinstrument, als omwonende heb je de garantie dat het geluid nooit hoger wordt dan die buitenring. Dat is heel vergelijkbaar met wat we nu hebben. Wij hebben het flexibele sturingsinstrument om

² Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

de totale geluidbelasting af te laten nemen. Dat besluit staat ook toe om allerlei andere maatregelen te nemen. Als je er achter komt dat aan een kant van de luchthaven substantieel meer hinder is omdat er meer mensen wonen, dan zou je na verloop van tijd met dat tweede besluit er op kunnen sturen dat bijvoorbeeld een andere baan of route meer gebruikt wordt. We laten nu onderzoek doen door het RIVM, dat volgt begin volgend jaar, naar aanvullende hinder indicatoren. Dat komt voort uit de vraag dat die Lden misschien niet perfect is als jaargemiddelde geluidsbelasting, die is niet perfect om de hinder te voorspellen. Er zijn ook andere dingen, bijvoorbeeld de overvliegfrequentie, de vliegtuigen, de rustperiodes tussen vluchten in. We willen dat soort maten, waar we nu nog geen zicht op hebben omdat het onderzoek nog loopt, uiteindelijk ook een plek kunnen geven. Het zou ook kunnen dat we in dat tweede besluit zeggen bijvoorbeeld u mag 100 keer per dag een vlucht hebben boven een bepaald geluidsniveau. Dat is allemaal flexibel in te vullen, zolang je maar voldoet aan die buitenste schil. Die binnenste schil die is niets anders dan een beperking op de buitenste. Je kan 100% van de buitenste vergunnen, je kan 90 % van vergunnen, daar zit voor ons een flexibiliteit. Na verloop van tijd, als de geluidsbelasting omlaag gaat door bijvoorbeeld vlootvernieuwing, dan zou je er ook voor kunnen kiezen om die buitenste schil te laten krimpen. Dan leg je het bijvoorbeeld echt vast, om bijvoorbeeld meer ruimte toe te staan voor woningbouw.

Meiltje: Is dit Europese regelgeving of is dit Nederlands bedacht?

Nee, dit is Nederlands bedacht. We hebben er onderzoek naar laten doen, Nederland is een van de weinige landen die echt handhaaft op vliegtuiggeluid. Monitoring doen ze bijna allemaal, maar echt op deze manier handhaven niet.

Meiltje: Het staat ook in de Luchtvaartnota. We hebben binnenkort een nieuw kabinet. Hebben jullie een beeld hoe dat gaat veranderen en wat er met die Luchtvaartnota gaat gebeuren?

Dat is een hele moeilijke. We moeten twee dingen scheiden. Dit stelsel is alleen een systeem, dat maakt het ook een beetje vaag. GAE is bezig met een Luchthavenbesluit en daar komen de plannen in. Bij Eindhoven ligt een luchthavenbesluit en een voornemen om stapsgewijs de geluidsbelasting af te laten nemen. Dat doen we bij Eindhoven met een medegebruiksvergunning, die hebben ze daar toevallig omdat het een militaire luchthaven is. Die medegebruiksvergunning is eigenlijk die binnenste schil. Dat werkt daar vooralsnog best aardig. Maar dat de geluidbelasting daar moet krimpen is een politiek besluit. Dit stelsel staat al toe om dat ook te regelen, maar dit stelsel staat ook toe om de ruimte weer helemaal vol te vliegen. De PVV is uitgesproken voor groei van de luchtvaart, moet nog kijken wat er qua kabinet uitkomt. Maar dit stelsel gaat niet over groei of krimp.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Meiltje: Ik vroeg het omdat het Nederlandse regelgeving is, bedacht in Nederland en niet in Europa. Wij als luchtvaartsector zijn natuurlijk heel internationaal. Wij hechten heel veel aan 'level playing field', Europese keuzes dat dat op een goede manier gebeurt.

De oorsprong is echt Nederlands, maar het botst niet met Europese regelgeving. Zoals je zag met het krimpbesluit van Schiphol, dat botste met de Europese regelgeving. Dat kan hiermee ook gebeuren, maar het is een politiek besluit om krimp af te dwingen. Dit stelsel is niet gericht om krimp af te dwingen, is ook niet gericht om groei af te dwingen, het is gericht om er flexibeler mee om te kunnen gaan. Of dat nu groei of krimp is. Uiteindelijk hoe groot die buitenste schil wordt, daar gaan wij niet over.

Hans: Die buitenste schil (standaardwaarde) is dus wat nooit overschreden mag worden, maar die moet dan toch wel een relatie hebben met de grenswaarde die je aan de bron, luchthaven, stelt?

Dat heeft te maken met de terminologie uit de Omgevingswet. Wij hebben nu hier een handhavingspunt, op dat handhavingspunt geldt een grenswaarde. Om dit te vergelijken met de systematiek die er nu ligt, zou ik voorzichtig ik zeg niet dat dit de getallen worden, zou de standaardwaarde 48 Lden (nu het afwegingsgebied) kunnen zijn en de grenswaarde 70 Lden zijn waarbinnen je woningen moet slopen.

Geert Jan: Je praat bij die standaardwaarde/grenswaarde alleen over geluid van vliegtuigen? Ja.

Geert Jan: Er is ook industrie in getekend. Als er bijvoorbeeld een rangeerterrein in zou zitten van een spoorwegaanleg, dan krijg je een cumulatie van geluid.

Cumulatie van geluid dat moet een luchthaven in de MER altijd inzichtelijk maken. Het speelt ook altijd een rol bij de afwegingen van een gemeente om te bouwen.

Wat nu de 48 Lden, het afwegingsgebied, daar kan het lokaal bevoegd gezag de afweging maken om daar te bouwen. Daar zit eigenlijk een uitroepteken bij, van pas op hier is geluid, met cumulatie nog meer. Wij willen daar wel iets duidelijkere regels voor stellen.

Meiltje: Bij veel luchthavens is het wel gebeurd dat er toch gebouwd is ondanks dat het onder of naast een vliegroute lag. Uiteindelijk creëer je je eigen probleem, er kan niet meer gebouwd worden, er kan niet meer gevlogen worden. Er wordt soms wel een afweging gemaakt om toch te bouwen en dat dit dan overlast geeft.

Voor de duidelijkheid, wij hebben niet tot doel om meer woningbouw toe te staan. Ons doel is minder hinder. Minder hinder bereik je door woningen op afstand te houden.

Tegelijkertijd hebben we ook te maken met een woningbouwopgave. Het moet een politieke afweging worden hoe groot die gebieden zijn. Dat is een politiek lokale afweging, hoe groot is je Luchthavenbesluit, maar ook welke grenswaarden en standaardwaarden worden daaraan gekoppeld. Het is nog niet bekend wat die waarden gaan zijn en wat de instructieregels daar binnen worden. Het is wel de bedoeling om er iets meer regie op te krijgen, om iets meer controle te krijgen op wat er wel en niet gebouwd wordt.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Meiltje: Nu is het soms een politieke keuze en dan kan de druk hoog zijn om toch ergens te bouwen omdat de woningnood hoog is, terwijl je later hiermee een probleem creëert qua overlast. Ik heb het hierbij over andere luchthavens. Nu is dat een politieke afweging, die dus door opportunisme gedreven kan zijn om het toch te doen. Jullie gaan daar meer regels op zetten?

Ja, meer instructieregels. Het wordt duidelijker neergezet, als je bijvoorbeeld daar bouwt dan moet je meer rekening houden met isolatie in je gevel. Het is prima denkbaar dat er binnen het gebied een instructie is waar gezegd wordt niet bouwen. Ik kan mij voorstellen dat als je van de standaardwaarde naar de grenswaarde gaat, je eerst meer gevel isolatie, minder geluidsgevoelig bouwen en dan bijvoorbeeld aan de functie onttrekken (slopen).

Meiltje: Dat geeft dus duidelijkheid richting iedereen. Het kan geen kwaad dat het Rijk daar wat duidelijker bepaalde richtlijnen voor afgeeft, zodat er in de regio's betere keuzes gemaakt kunnen worden.

Tegelijkertijd kunnen wij ook niet een stelsel ontwikkelen waarbij we zeggen tegen bijvoorbeeld de gemeente Schiedam sorry het gaat niet door, die hebben ook een belang en moeten ook bouwen. Daar moeten we een balans in vinden. Maar dat is echt een politieke afweging. Je moet een afweging maken tussen wat je aanvaardbaar vindt qua hinder en beleving en dat is een hele moeilijke.

Voorzitter neemt het over, waarna Sander zijn toelichting vervolgd.

Sheet 7, wat verandert er voor omwonenden?

Het eerste besluit biedt duidelijke bescherming voor de lange termijn:

We houden eigenlijk duidelijke bescherming voor de lange termijn, voor de regionale luchthavens verandert daar niet zoveel in. Harde duidelijke grenswaarden die niet overschreden worden. Iets meer oog voor individuele bescherming, dus niet meer alleen gericht op per saldo minder hinder.

Het operationele besluit geeft de mogelijkheid om gericht te sturen op de afname van hinder:

We krijgen de mogelijkheid om echt te sturen op een afname van het geluid, iets wat nu niet kan in de huidige systematiek. Het verwerken van nieuwe inzichten. Dus als er nu wetenschappelijke inzichten zijn over wat specifiek hinder veroorzaakt, dan kunnen we daar op sturen.

Bescherming is op dezelfde manier geborgd bij alle luchthavens:

Een uniforme systematiek. Dus niet meer dat er op de ene luchthaven andere regels gelden dan op de andere.

Elke vijf jaar evaluatie om de afweging beschermen-benutten-bouwen te maken:

We evalueren elke vijf jaar. Elke vijf jaar wordt teruggekeken en wordt ook opnieuw de afweging gemaakt tussen beschermen, benutten en bouwen.

Meiltje: Ik vind het wel een ingewikkelde, dat alle luchthavens over dezelfde kam geschoren worden. Dat is toch bij alle luchthavens anders.

Het is dezelfde systematiek, maar er is absoluut oog voor regio-specifieke invulling. Bij Eindhoven hebben we een andere langetermijndoelstelling dan bij Maastricht of Rotterdam en die zouden alle drie passen in deze systematiek, en dat geldt ook voor Groningen. Dit is alleen maar het stelsel, de invulling is wat lokaal moet gebeuren.

Sheet 8, wat verandert er? Regionale overheden?

Het eerste besluit geeft duidelijk inzicht in de beperkingen voor de lange termijn:

Toch ook weer die duidelijke lange termijn beperkingen op woningbouw.

Er komt één stelsel voor alle luchthavens:

Uniformiteit in het stelsel. Er zijn niet veel provincies die twee luchthaven hebben van nationale betekenis.

Er wordt meer regie genomen op ruimtelijke ordening:

Meer regie op ruimtelijke ordening. We koppelen echt de systematiek aan de Omgevingswet, maar ook de evaluatie die daar ook weer een rol speelt en een betere koppeling tussen het besluit en de isolatie.

Sheet 9, wat verandert er? Luchtvaartsector.

Het eerste besluit biedt duidelijke begrenzing voor de lange termijn:

Voor de sector ook weer de lange termijn duidelijkheid met duidelijke grenswaarden. We bemoeien ons minder met de operatie.

Het operationele besluit geeft de mogelijkheid om gericht te sturen op de afname van de hinder:

We kunnen gericht sturen op de afname van hinder. Dat is nu de politieke koers, maar we gaan ervan uit dat dat voorlopig nog zo blijft. Het biedt ook de ruimte voor het verwerken van nieuwe inzichten. Dus als blijkt dat een toestel eigenlijk veel stiller is dan die is, dan kan dat ook verwerkt worden. Want als we eerst een aanname doen dat die 10 dB produceert en het blijkt in werkelijkheid 8 dB te zijn, dan kan je daar ook echt iets mee. Dan kan je dat ook in het voordeel van de sector verwerken.

Elke vijf jaar evaluatie om de afweging beschermen-benutten-bouwen te maken:

Wederom de evaluatie. Die ook hier van belang is en op alle luchthavens werkt de systematiek hetzelfde. Ik denk dat dat voor de duidelijkheid en de uniformiteit wel handig is.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Anneke: Heb ik het nu goed begrepen dat je wel kunt sturen op de operatie van de luchthaven, maar niet kunt sturen op de operatie van de sector?

Nou nu bij Schiphol sturen we op baangebruik. We zeggen, je moet als het noordenwind is de polderbaan gebruiken en als het heel druk wordt mag je daarnaast de Zwanenburgbaan inzetten. En vergelijkbare regels gelden bij een zuidelijke operatie. Daar is gewoon een tabel voor wat ze in kunnen zetten. Dat is op zich heel prettig, want het heeft best voordelen voor de hinder. Alleen het probleem is dat heel moeilijk te handhaven is. Het is heel moeilijk om te bepalen voor de ILT of een vlucht inderdaad terecht van de Zwanenburgbaan is opgestegen. Dan is het makkelijker om gewoon emmertje te hebben en te zeggen, kijk het emmertje is vol en nu mag je daar niet meer vliegen. Tegelijkertijd zijn we ons er ook van bewust dat er gewoon voordelen aan dat sturing op baangebruik zitten. Voor de regionale luchthaven met één startbaan is dat sturen op operatie minder relevant. Dat is eigenlijk vooral van belang voor Schiphol.

Sheet 10, Planning/participatie.

Fase 1 en 2 zijn afgerond, dus het systeemontwerp op hoofdlijnen opschrijven en de eerste uitwerking daarvan delen. We zitten nu in fase 3, dat is de externe toetsing van de eerste uitwerking. Dat vindt plaats in deze periode tot met ongeveer februari/maart 2024. Wat we in deze periode doen is starten met de werksessies met de botsproeven. Dus dan gaan we kijken met de verschillende sectoren werkt het. Dit is ook de periode dat we de nationale klankbordgroep bijeenkomst organiseren. Vorige week was daar de eerste van en in februari volgt de tweede. Vervolgens gaan we naar fase 4. Dat is de tweede uitwerking van het systeemontwerp. Daar verwerken we alles in wat er tijdens de botsproeven naar voren komt en de input vanuit de nationale klankbordgroep. Vervolgens gaan we met de tweede uitwerking een keer langs alle regionale werkgroepen en overlegsgremia en gaan we nog een keer toelichting geven en ook informeren over wat we met de input hebben gedaan. Dan zijn ook de voortoetsen van de uitvoerbaarheid. Dan gaan we naar fase 5 en de verwachting is dat vanaf Q3 2024 kan, dat is na de zomer. Dan beginnen we met de start van de wijziging van de regelgeving en gaan we ook opnieuw weer informeren bij de luchthavens. Vanaf eind 2024, begin 2025 en de periode daarna gaan we kijken hoe we dat ontwerp van die regelgeving om kunnen zetten naar echte regelgeving. Dan volgt ook de internetconsultatie, waar iedereen zijn of haar input in kan brengen. Het is goed te benoemen dat dit een periode over de lange termijn betreft. We verwachten niet dat dit in 2024 klaar is, dit gaat wel een aantal jaren duren. Dit heeft geen effect op het Luchthavenbesluit wat nu in voorbereiding is voor alle regionale luchthavens. We nemen wel wat elementen beide kanten op mee, maar het Luchthavenbesluit wordt gewoon onder de oude systematiek. Als de tijd rijp is, gaan we kijken hoe dan uiteindelijk ook de regionale luchthavens dan ook weer met een Luchthavenbesluit in deze systematiek mee genomen kunnen worden. Dan praat je over een periode richting 2030.

Anneke: Is het in theorie ook nog mogelijk dat er Europese regelgeving doorheen gaat fietsen?

Dat vermoed ik niet, maar in theorie is dat altijd mogelijk. Je ziet dat Nederland eigenlijk altijd voorop loopt als het gaat om hoe streng onze regelgeving is. De geluidsgrenswaarden die we hebben zijn strenger dan in de omringende landen. Mocht dat zo zijn, dan vermoed ik dat we toch voorop lopen. Maar niet dat ik er van op de hoogte ben.

6. Toelichting op Doc29

Zie bijlage 3 de presentatie Doc29 gegeven door het ministerie van IenW.

Eerst een terugkoppeling op de heer Sijsma (spreekrecht). U heeft een tijd geleden een stuk naar To70 gestuurd. Daarin staan een aantal interessante aandachtspunten. Ik heb de heer Sijsma gisteren ook gebeld. We hebben afgesproken om op korte termijn met elkaar aan tafel zitten en daar inhoudelijk over te praten. Aan de andere kant, dat zal ik ook straks ook in het proces toelichten, de minister heeft in februari in de Kamer gezegd; we gaan dit gebruiken ook voor klein verkeer. In het proces van ontwikkeling zijn bijna alle vaste adviesbureaus hierbij betrokken geweest, hebben hier ook over geadviseerd. Die hebben allemaal gezegd ja er zitten inderdaad nadelen aan, ook met betrekking tot de toepasbaarheid, maar hebben toch gezegd van de twee afwegingen is Doc29 toch de beste optie. U heeft daar een andere kijk op en die bespreek ik graag. Maar het proces is inmiddels wel zo ver gevorderd dat we op deze manier verder gaan. Ik denk dat het zeker goed is om de argumenten die u aandraagt mee te nemen bij de doorontwikkeling, want dit is niet het eindstation. Dit is nu de eerste stap, Doc29 wordt ingevoerd. Maar dat neemt niet weg dat we in de toekomst niet kunnen kijken naar verbeterpunten.

De heer Sijsma: Zijn er rapporten van de beoordelingen van die adviesbureaus?

Ja.

De heer Sijsma: Zou ik die mogen hebben?

Dat is geen uitgebreid rapport. Met name het laatste gedeelte met de invoergegevens, waar ook de keuze is gemaakt om het te gebruiken voor klein verkeer, is opgesteld door drie of vier adviesbureaus tegelijk en daarmee zit impliciet de toetsing in dat rapport. In het eerste rapport daar hebben twee experts, Dick Simons en Gijs-Jan van Blokland, het rapport beoordeeld. Dat is het rapport waarin al gesteld werd dat het ook voor klein verkeer geschikt is. Het rapport is door die twee externe en onafhankelijke experts onderschreven. Er is dus geen apart rapport met een advies van externe bureaus, die bureaus zijn allemaal betrokken geweest bij de ontwikkeling. Ik ga ervan uit dat u de andere rapporten heeft.

De heer Sijsma: Ja die heb ik.

Bij het opstellen van het tweede rapport zijn vijf partijen betrokken geweest; To70, NLR, Adecs en dBvision en AirLabs.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Ik kom terug op de vraag: “Hoe wordt het geluid en de emissie van militair verkeer in de toekomst berekend?” Dit ga ik navragen bij To70.

Ik ben al een paar keer bij het overleg van de CRO luchthaven Eelde geweest. Dus sheet 2 Wat is Doc29 sla ik over. Naast Doc29 hebben we ook NORAH voor helikopters. Het zijn allebei Europese modellen, in die zin allebei heel vergelijkbaar.

Wat zijn de belangrijkste verschillen (sheet 3)?

Er zit echt wel een verbetering in het rekenmodel, met name aan de invloed van de atmosfeer en bochten. We hebben meer detail in vliegtuiggegevens. Ik weet dat de heer Sijsma daar wat vragen over heeft, maar die gaan we later bespreken. Maar in ieder geval voor het groot verkeer geldt het zeker. Daarbij is ook de hele systematiek van het maken van profielen, dat zijn eigenlijk de invoergegevens, opnieuw tegen het licht gehouden en verbeterd. Specifiek voor helikopters hebben we het NORAH model. Ik heb mij ooit eens mogen specialiseren in helikopters, dat zijn verdraaid ingewikkelde dingen. Het geluid is aan alle kanten anders, dat model houdt daar ook rekening mee. Voor de rest heeft het eigenlijk dezelfde voordelen als Doc29.

Wat is de stand van zaken (sheet 4)?

11 augustus 2021 is het eerste rapport naar de Kamer gegaan. Daarin was de conclusie, de methode is inderdaad toepasbaar. Daarna is een vervolgonderzoek gestart, eigenlijk gericht op het maken van de invoergegevens, de appendices zoals het nu bij het NRM heet.

20 februari 2023 is er een brief naar de kamer gegaan met het rapport, waarin beschreven staat hoe dat werkt en ook het rapport voor NORAH waar ook in staat hoe je dat moet gebruiken. Daarmee zijn die beide rekenmethodes technisch gereed, we kunnen ermee werken. En heeft de minister dan ook toegezegd die methodes te gebruiken, in ieder geval voor de luchthavenbesluiten. Dus voor alle luchthavenbesluiten die in de komende tijd genomen gaan worden, Groningen, Maastricht en Rotterdam, zullen deze methodes gebruikt moeten worden.

Anneke: Geldt dat ook voor de regionale vliegvelden, niet van nationale betekenis?

Daar hebben we een overgangsrecht voor. Dat is ook afgestemd met de Interprovinciale Contactgroep Luchtvaart. Procedures die nu lopen, die al bezig zijn, die gaan we niet verstoren. Bestaande besluiten blijven op de oude manier, procedures die nu lopen mogen op de oude, mogen ook op de nieuwe manier. Besluiten die na begin 2025 genomen worden, moeten onder de nieuwe systematiek. Dus er is geen dwang om bestaande besluiten te herzien, die kunnen dus gewoon blijven staan en die mogen op de oude manier gehandhaafd worden.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Wijziging rekenvoorschrift (sheet 5).

Om dit allemaal te kunnen doen, moet het rekenvoorschrift gewijzigd worden. Daarvoor hebben we een rekenvoorschrift met rekenregels op laten stellen door To70. Daarin staat stap voor stap wat je moet doen om de geluidsbelasting te berekenen. Om dat dan echt als rekenvoorschrift op te kunnen nemen, moet de Regeling burgerluchthavens aangepast worden. Dat is de regeling waarin staat hoe er gerekend moet worden. Het huidige model zit nu als bijlage in die regeling, daar zullen Doc29 en NORAH in opgenomen worden.

Proces tot en met implementatie (sheet 6).

Het doel is het om in april 2024 te implementeren, een strakke planning.

HUF-toets:

Dat betekent dat we in Q4 willen starten met de HUF-toets, zodat we daarvan de resultaten begin januari binnen hebben. HUF staat voor handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid. De HUF-toets wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgevoerd. ILT kijkt dus naar wat wij voorstellen of dat handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig is. Daar staat zes weken voor.

Internetconsultatie:

We hopen dat we dan positief advies krijgen, dan kunnen we daarna starten met de internetconsultatie. Dat is het moment dat iedereen input kan geven op de wijziging op de regeling. De link gaan we actief met jullie als CRO delen, zodat iedereen er van op de hoogte is. Daar staat vier weken voor, we hopen half januari te kunnen starten met de internconsultatie.

Reacties verzamelen en verwerken:

Na die vier weken gaan we de reacties verzamelen, bundelen en verwerken. Dat betekent dat we alle reacties die we binnen krijgen in het verslag verwerken en dat we ook reacties geven op de reacties en wat we er mee gedaan hebben. Daar waar mogelijk gaan we het verwerken in de regeling.

Implementatie:

Als het goed is gaan we in april 2024 de regeling implementeren en zal het van kracht zijn en kan er mee gerekend worden.

Geert Jan: Begrijp ik goed dat de contouren hierna pas uitgerekend kunnen worden voor GAE?

Nee, want de beschrijving van het rekenvoorschrift is al af. En de drie luchthavens die bezig zijn met een nieuw Luchthavenbesluit kunnen daar al mee rekenen en rekenen er ook al mee.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Geert Jan: Stel dat de internetconsultatie leidt tot een andere invulling, dan moet er opnieuw gerekend worden?

Die kans is niet heel waarschijnlijk. Het proces is zorgvuldig doorlopen en daar heeft de minister ook al zijn stempel op gezet. In theorie zou dat kunnen, als daar echt iets uitkomt waar we iets mee moeten, dat is moeilijk te overzien. Het voornemen is nu om 1 april 2024 te halen, maar als er een enorme fout in zit dan kunnen we dat niet waarmaken en moeten we kijken hoe dan verder.

7. Rondje langs de leden

a. Groningen Airport Eelde
Geen input.

b. KLM Flight Academy
Geen input.

c. Omwonenden gemeente Groningen
Niet aanwezig, wel vraag van Christian ontvangen. Hij heeft een uitnodiging ontvangen van Plaatselijk Belang Glimmen voor een vervolgoverleg op 4 december 2023. Net als andere leden van de CRO luchthaven Eelde. Bij de vraag aan Christian wordt ook gevraagd naar contactgegevens van dossierhouders bij de gemeente Tynaarlo en de provincies Groningen en Drenthe. Zijn vraag is hoe gaan we met dit soort uitnodigingen/verzoeken om als CRO? Hij heeft bij Plaatselijk Belang Glimmen gemeld dat hij het voor gaat leggen aan de CRO.

Mieke: standpunt wij zullen niet aanwezig zijn bij dit vervolgoverleg.

Meiltje: Wij hebben aangegeven niet aanwezig te zullen zijn. Wij hebben een sessie meegemaakt in oktober, jullie waren er ook bij (Mieke, Agnetha, Mark en Michiel). Wij constateren dat de manier waarop ze dat gesprek voeren in een constellatie is die niet heel vruchtbaar is om vragen te beantwoorden. Daarom hebben wij gezegd, wij gaan niet naar die tweede sessie. Ze hebben ook gevraagd of de meneer van het Kantar rapport er bij zou kunnen zijn. Wij hebben gezegd dat het Kantar rapport nog in de CRO besproken wordt. We krijgen binnen de CRO dus nog een toelichting op dat rapport. Dat is een van de onderdelen van de aanvraag van het Luchthavenbesluit. En dan kunnen ook vragen gesteld worden aan die meneer van Kantar. Maar dat doen we dan vanuit het CRO, omdat wij vinden dat de CRO de beste manier is om hier in gesprek te gaan met een onafhankelijke commissie. Iedereen is daarvoor uitgenodigd om te komen en zij zijn ook heel erg welkom. Maar we gaan niet apart daarover in gesprek. Dit hebben wij 3 weken geleden tijdens het evaluatiegesprek al bij ze aangegeven, nu kregen we deze uitnodiging en hebben we dezelfde reactie per e-mail toegestuurd. Deze e-mail mag door Agnetha gedeeld worden met de vaste leden van de CRO luchthaven Eelde. Dat is onze officiële reactie op die uitnodiging.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Geert Jan: Dit zou ook mijn vraag zijn bij de rondvraag. Hoe moet ik hier nu op reageren?

Meiltje: Wij hebben dus gereageerd vanuit GAE. Dat wij graag vragen beantwoorden en ook als er 4 december vragen komen, zet ze op de mail naar GAE toe. Want we willen ze ook graag beantwoorden, maar niet in de setting zoals dat de vorige keer was in Glimmen, waarbij er vooral veel mensen vragen stelden en die kregen ook geen antwoord. Dat leidt alleen maar tot veel frustratie en boosheid. Dat willen we op een betere manier doen en we hebben daarvoor gewoon de CRO met heel veel overleggen. Er was in oktober ook de informatiemarkt over het Luchthavenbesluit, daar was ook iedereen voor uitgenodigd. Daar was Kantar ook aanwezig.

Geert Jan: Ik wil wel een poging wagen om contact te leggen en ze uit te nodigen voor de overleggen van de CRO luchthaven Eelde.

Mieke: De lijn is dat ze welkom zijn bij de openbare overleggen van de CRO luchthaven Eelde. Een constructief overleg waar ruimte is om informatie te krijgen en vragen te beantwoorden. Dat wordt nog door Agnetha teruggegeven aan Plaatselijk Belang Glimmen.

Sjoerd: Is die groep al benaderd om bijvoorbeeld bij deze CRO te komen?

Agnetha: Ja, dit hebben we in ieder geval tijdens het evaluatiegesprek gezegd. Tijdens dit gesprek hebben GAE en de KLM Flight Academy aangegeven dat er belevingsvluchten georganiseerd zullen worden. Tijdens het gesprek heb ik ook uitgelegd dat er reguliere openbare overleggen van de CRO zijn en CRO+ overleggen.

Hans: Ze benaderen niet alleen de CRO als entiteit, maar ook personen uit de CRO.

Mieke: Ik proef hier in ieder geval, we zijn ook die CRO. We hebben onze goede wil getoond door naar ze toe te gaan. Dat vind ik al heel mooi dat we daar toen zijn geweest om in gesprek te gaan.

Sjoerd: Is nu de hele CRO uitgenodigd voor de vervolgsessie?

Agnetha: Uiteindelijk dus wel, ze hebben meerdere leden benaderd. Dus nu was de vraag, ga je daar heen als CRO-lid en hoe reageer ik op dit soort verzoeken.

Anneke: Ik denk dat je niet als individueel lid namens de CRO naar zoiets moet gaan.

Geert Jan: Ik zou daar heen kunnen gaan, als omwonende maar niet als lid van de CRO.

Meiltje: Wij verwijzen naar de CRO als de plek waar vragen gesteld kunnen worden, presentatie worden gegeven over allerlei thema's.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

d. Omwonenden gemeente Tynaarlo

Niet aanwezig.

e. IVN Eelde-Paterswolde

f. Provincie Drenthe

Anneke: In de vorige CRO bijeenkomst is een vraag geweest van de NNAC³ die twijfels had over de vlieghoogtes in het FANOMOS systeem. Die vraag heb ik uitgezet bij het NLR⁴. Daar heb ik een uitgebreid antwoord op ontvangen en deze is gemaild aan het NNAC. Het NLR is bereid om extra toelichting te geven aan deze persoon.

Agnetha: het Meldingenloket vliegverkeer GAE maakt gebruik van het FANOMOS systeem voor het afhandelen van de meldingen. Dit systeem wordt beschikbaar gesteld door het NLR. Het NLR heeft inderdaad een uitgebreid antwoord gegeven en de toezegging gedaan dat ze dit wel verder willen toelichten.

g. Provincie Groningen

Geen input.

h. Gemeente Groningen

Niet aanwezig.

i. Gemeente Tynaarlo

Niet aanwezig.

j. LVNL

Geen input.

k. Ministerie van IenW

Geen input.

³ Noord Nederlandse Aero Club.

⁴ Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum.

8. Werkgroep Meldingenanalyse

- a. Meldingenrapportage derde kwartaal 2023
- b. Meldingenrapportage september 2023
- c. Meldingenrapportage oktober 2023

Geen opmerkingen

9. Regionale follow up rondetafelconferentie meldingen geluidsoverlast vliegverkeer

17 november 2022 heeft het rondetafelgesprek meldingen geluidsoverlast vliegverkeer plaatsgevonden, waarbij onder andere minister van IenW Mark Harbers en Nationale ombudsman Reinier van Zutphen aanwezig waren en vertegenwoordigers van vliegvelden van nationale betekenis.

Het verzoek van het ministerie om een regionale follow up te geven hierop binnen de verschillende CRO's. Hoe zien wij als CRO luchthaven Eelde het proces van meldingenafhandeling van geluidsoverlast vliegverkeer GAE? De opdracht voor de regionale follow up ligt bij de CRO luchthaven Eelde, dus niet bij het Meldingenloket vliegverkeer GAE.

Vinden we dat het anders zou moeten?

Huidige situatie:

Financiering van het Meldingenloket wordt gedaan door de provincies Drenthe en Groningen. Een automatisch reply bericht van ontvangst wordt verzonden. De melding wordt grondig geanalyseerd in het FANOMOS-systeem (vlieghoogte, toestel, is er gevlogen volgens geldende procedures). Naar aanleiding van deze analyse kan overleg plaatsvinden met LVNL en/of ILT⁵. Het loket heeft alleen een signaleringsfunctie, geen handhavingsfunctie. ILT houdt toezicht. Als een melder aangegeven heeft een reactie te willen, wordt na de analyse een reactie via de e-mail verzonden waarin onder andere gezegd wordt of er volgens de geldende procedures gevlogen is. Daarnaast worden sommige meldingen besproken met bijvoorbeeld de KLM Flight Academy (zonder persoonsgegevens). Meldingen worden tot 50 meldingen per kalenderjaar geanalyseerd, daarna alleen geregistreerd. Van de ingediende meldingen worden maand-, kwartaal- en jaarrapportages gemaakt welke besproken worden tijdens de openbare CRO overleggen.

Hans: het systeem dat wij hebben is een resultante van jarenlange ervaringen met het Meldingenloket en voorheen het Klachtenbureau van de CMLE⁶. Het systeem dat wij hebben is buitengewoon doorwrocht. Elk lid van deze CRO kan zien op welke wijze de secretaris van het Meldingenloket deze meldingen allemaal vastlegt, analyseert en rapportages hier van maakt. Zeer uitvoerig, alle dagen kan je eruit halen, alle type vluchten, aantal

⁵ Inspectie Leefomgeving en Transport.

⁶ Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde, voorloper van de CRO.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

vliegbewegingen, referentiejaar. Volgens mij moeten we op die voet doorgaan. Los van het de vraag of we het aantal meldingen van frequente melders misschien moeten verlagen naar 30 bijvoorbeeld in verband met capaciteit. Waar het blijft wringen is de financiering er van. Ik zou het op zichzelf genomen fijn vinden als er meer budget, het liefst vanuit het Rijk, vrijkomt om de secretaris nog meer of in samenwerking met iemand anders te kunnen ondersteunen dat we nog meer en het beter kunnen doen. De grote bulk van meldingen betreft lesverkeer. Ik zie in de oproep van het ministerie niet aanleiding dat ons systeem niet deugt, het knelpunt blijft financiering. Financiering vanuit de provincie Groningen is nog niet zeker voor 2024. Ik blijf het fundamenteel onjuist vinden dat de provincies hiervoor betalen.

Mieke: Ik denk dat je inderdaad op een andere manier moet gaan financieren, anders krijg je geen eenheid in het verhaal. De onzekere factor, wordt het wel of niet gefinancierd, vind ik wel spannend. Linksom of rechtsom, het komt uiteindelijk uit hetzelfde. Je wilt dat er zo min mogelijk mensen beslissen over of zo'n meldingenloket wordt gefinancierd. Dat zou je niet moeten overlaten aan in dit geval al twee provincies.

Hans: GAE is een luchthaven van nationaal belang en daarvoor is de minister bevoegd gezag. Ik blijf er juridisch bij dat het bevoegd gezag gewoon verantwoordelijk is voor het voldoen aan voorschriften die aan een vergunning verbonden zijn en dergelijke. In tweedelijns toezicht is dat ILT. Dat is in het milieurecht en alles het geval, alleen bij luchtvaart is dat kennelijk niet aan de orde. Dat snap ik niet.

Mieke: Ik ben aangesteld door de staatssecretaris/minister als onafhankelijk voorzitter. Ik heb verder geen verantwoording af te leggen aan jullie (de provincies), wel aan jullie als de CRO. Dat zijn wel dingen die meetellen. Dat nationale belang dat zou in het meldingenproces toch wat meer terug gezien moeten worden.

Hans: Wij zijn er ook heel blij mee dat GAE van nationale betekenis is, dat vinden wij uitermate van belang. Dat moet ook echt zo blijven.

Mieke: Gezien ook de discussie die toen gesteld werd en wat de Nationale ombudsman ook aangaf dat het goed afgehandeld moet worden. Dan moet het ook nationaal geregeld worden. Dat is denk ik het belangrijkste pleidooi van hier om dat te doen.

Hans: Zo langzamerhand, als je naar de geschiedenis terug kijkt, heeft deze discussie meer geld gekost dan als je het gewoon had geregeld. Het kost ongelooflijk veel energie en discussies, ook binnen onze provincies om het allemaal rond te breien.

Agnetha: Het is gewoon zonde. Het is voor de omgeving belangrijk dat er een loket is, waar ze hun melding in kunnen dienen. Na beëindiging van de CMLE is er 1,5 jaar geen loket geweest. Dat kan niet. Ik wil er voor pleiten dat het loket blijft bestaan. Die onzekerheid elk jaar is gewoon heel lastig om het loket draaiende te houden.

Hans: In het verleden is het steeds met 5 jaar vastgezet. We zullen alles doen om financiering voor elkaar te krijgen, maar het is een politiek besluit.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Agnetha: We zijn nog in afwachting van de reactie van het ministerie op de vraag of ILT van mening is dat de verantwoordelijkheid voor de problematiek rond geluidshinder bij luchthavens van nationale betekenis bij het Rijk ligt. We kunnen hier wel stellen dat we als CRO vinden dat er qua financiering wel iets moet veranderen.

Anneke: Ik zou mij voor kunnen stellen dat je misschien twee of drie momenten per jaar, gelegenheid biedt aan melders om te horen waarom bepaalde dingen worden gedaan zoals ze worden gedaan. Misschien helpt het ook, dat als je weet waarom bepaalde vliegbewegingen plaatsvinden dat de beleving wellicht anders is dan als je helemaal niet weet wat er gebeurt. Wellicht dat het geluid dan anders ervaren wordt. Wellicht dat dan vanuit de KLM Flight Academy uitgelegd kan worden waarom bepaalde oefeningen plaatsvinden. Dan hoeft je niet iedere keer individueel te reageren en die gesprekken altijd plaats te laten vinden. Dat is denk ik veel te intensief. Maar dan bundel je dat en dan geef je aan we bieden drie keer per jaar de mogelijkheid om specifiek op die inhoud in te gaan. Een deel van de informatie bij die individuele gesprekken zal wellicht ook gelden voor meerdere melders. Dat kunnen we wellicht bundelen.

Agnetha: Genoteerd. In de Werkgroep Meldingenanalyse zullen we de regionale follow up verder bespreken, uitwerken en voorleggen aan de CRO luchthaven Eelde.

Mieke: Leden die niet aanwezig zijn vragen om input aan de werkgroep voor de regionale follow up. Na bespreking in de Werkgroep Meldingenanalyse wordt het voorgelegd aan de CRO en zal het na goedkeuring als officieel stuk vanuit de CRO verzonden worden aan het ministerie van IenW.

10. Agenda volgend overleg

Het volgende openbaar regulier overleg CRO is 15 februari 2024.

Op de agenda:

- presentatie van een half uur van het ministerie van IenW: toelichting op emissies en luchtkwaliteit.
- de meldingenrapportages van november, december en vermoedelijk 4^{de} kwartaal.
- Werkgroep Meldingenanalyse met voorstel regionale follow up.
- Presentatie van 15 minuten ministerie van IenW: wijziging regeling CRO's.

11. Rondvraag

Geen vragen.

12. Sluiting

Sluiting overleg om 17:50 uur.

In de bijlagen de acties, presentatie 'Toelichting op het systeemontwerp geluid' en presentatie 'Toelichting op Doc29'.

Bijlage 1: Actielijst

CRO luchthaven Eelde Openbaar overleg d.d. 23 november 2023					
Nr.	Datum	Punt	Wat	Wie	Wanneer
7	19-10-2023	4	Vraag schriftelijk beantwoorden "Is ILT van mening dat de verantwoordelijkheid voor de problematiek rond geluidshinder bij luchthavens van nationale betekenis bij het Rijk ligt, omdat zij een luchthavenbesluit- of regeling heeft uitgegeven en daarmee vliegverkeer heeft goedgekeurd?"	Sjoerd	Z.s.m.
8	19-10-2023	5	Contact opnemen met Renate Beugelink en collega's RO: aangeven jammer dat belemmeringen van woningbouw in Yde als gevolg van geluidscontouren vliegveld niet opgenomen is in de woonvisie Yde. Update: Els volgend overleg vragen naar update.	Bas/Els/Agnetha	20-10-2023
9	19-10-2023	5	Delen animatiefilmpje waterstof met Agnetha, zodra deze helemaal af is, zodat ze het kan doormailen aan de leden van de CRO.	Francien	Z.s.m. na oplevering.
13	19-10-2023	11	Toesturen informatie aan Anneke en Hans, borgen beperkingengebieden zolang er nog geen juridische borging vanuit het Rijk is.	Andries	Z.s.m.
14	19-10-2023	11	Voortgang aanvraag vergunning ontmantelen vliegtuigen op GAE.	Andries	Als er iets te melden is.

15	23-11-2023	3	Borgen opvolger voor Gerrit van Bruggen als vertegenwoordiger van de gemeente Tynaarlo binnen de CRO luchthaven Eelde.	Mieke	Z.s.m.
16	23-11-2023	3	Notulen 19 oktober 2023 aanpassen en publiceren op website CRO luchthaven Eelde.	Agnetha	24-11-2023
17	23-11-2023	4b	Toesturen natuurvergunning GAE aan Agnetha, waarna delen met leden CRO.	Anneke/Agnetha	Z.s.m.
18	23-11-2023	4e	Aanvraag subsidie 2024 is verzonden. Het ministerie van IenW is bezig met de beoordeling van de aanvraag. In afwachting van deze beoordeling.	Agnetha	Z.s.m.
19	23-11-2023	6	Beantwoorden vraag: "Hoe wordt het geluid en de emissie van militair verkeer in de toekomst berekend?" Het betreft punt 3b van de notulen van 19 oktober 2023.	Sander Hartjes	Z.s.m.
20	23-11-2023	7c	Delen e-mail van GAE, reactie uitnodiging Plaatselijk Belang Glimmen vervolgsessie 4 december 2023, met vaste leden van de CRO luchthaven Eelde	Agnetha	Z.s.m.
21	23-11-2023	9	Regionale follow up: Niet aanwezige leden input aanleveren voor de regionale follow up, welke de werkgroep Meldingenanalyse kan gebruiken.	Agnetha en niet aanwezige leden.	Z.s.m.
22	23-11-2023	9	Regionale follow up: Voorstel schrijven met de Werkgroep Meldingenanalyse.	Werkgroep Meldingenanalyse.	Eind januari 2024

23	23-11-2023	9	Regionale follow up: Voorstel Werkgroep Meldingenanalyse voorleggen aan de CRO luchthaven Eelde.	Werkgroep Meldingenanalyse	Februari 2024
24	23-11-2023	9	Regionale follow up: Voorstel na goedkeuring CRO luchthaven Eelde als officieel stuk verzenden aan ministerie van IenW.	Agnetha	Februari 2024
25	23-11-2023	10	Agenda overleg 15 februari 2024: <ul style="list-style-type: none"> - Presentatie (30 minuten) ministerie IenW: toelichting op emissies en luchtkwaliteit; - Presentatie (15 minuten) ministerie IenW: toelichting wijziging regeling CRO's; - Werkgroep Meldingenanalyse: voorstel regionale follow up; - Meldingenrapportages. 	Agnetha	Januari 2024



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Systeemconcept voor nieuw stelsel regulering vliegtuiggeluid

Eerste Ambtelijke Uitwerking

23 november 2023



Aanleiding

- › De Luchtvaartnota 2020-2050 kondigt de ontwikkeling van een nieuwe stelsel voor de normering van vliegtuiggeluid aan:
 - *Stuur op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart*
 - *Ontwikkel normering samen met luchthaven en regio*
 - *Sluit in het beleid beter aan bij ervaren hinder*
- › Hoofdlijnenbrief Schiphol 24 juni: aankondiging normstelling voor Schiphol ten behoeve van sturen op voortdurende vermindering van externe effecten (incl. geluid)



Het proces tot nu toe

Formuleren
uitgangspunten en
eerste denkrichting
[Q3-22]

Reflectie op
uitgangspunten,
eerste denkrichting,
aandachtspunten;
door
belanghebbenden
[Q4-22]

Opstellen eerste
ambtelijke
uitwerking
[Q1-3 2023]



Uitgangspunten

Robuust en flexibel

Duidelijke
geluidgrenzen
uitgedrukt in
grenswaarden

Ruimte voor nieuwe
inzichten en
geluidgegevens

Meer gelijkvormigheid
tussen luchthavens

Geluidwinst ten
goede aan omgeving
en/of sector

Meer regie op
ruimtelijke ordening
rond luchthavens

Oog voor individuele
bescherming
omwonenden

Omgevingsrechtelijke
onderdelen in
Omgevingswet

Geluidssystematiek
andere bronsoorten is
vertrekpunt



Drie pijlers vormen het nieuwe stelsel. Dit resulteert in de volgende veranderingen op hoofdlijnen:

Standaardwaarde / grenswaarde

- Gericht op bestaande geluidgevoelige gebouwen (Bevoegd gezag IenW)
- Gericht op nieuwe geluidgevoelige gebouwen (Bevoegd gezag gemeenten)

Duidelijke grenswaarden voor geluid; geen directe sturing op de operatie

- Besluit dat ruimtelijke inpassing luchthaven regelt - beschermingsinstrument
- Besluit dat operationele gebruikruimte regelt – sturingsinstrument

Meer handhavingspunten (Geluidproductieplafonds)

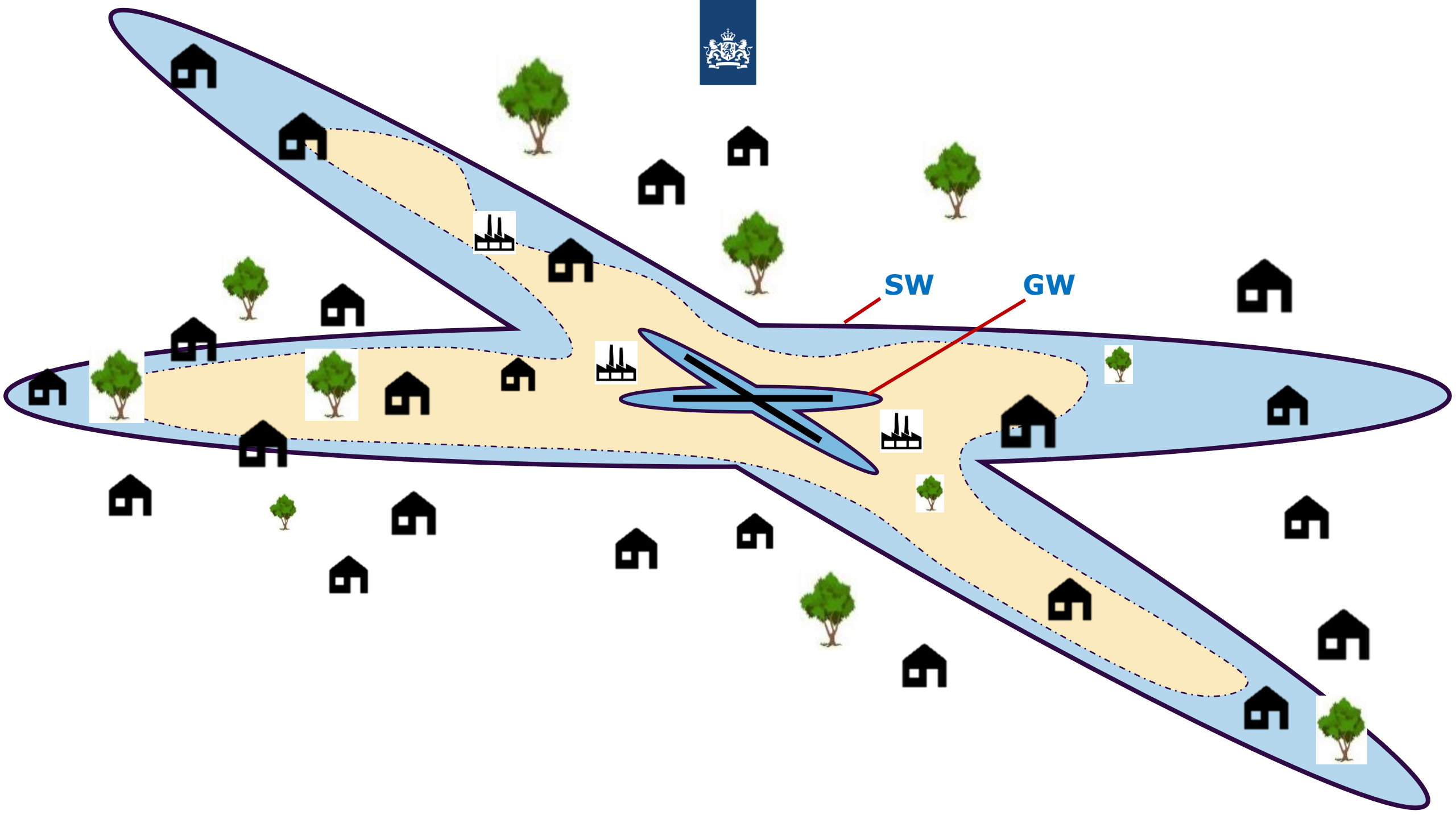
- Oog voor individuele bescherming
- Borgt toetsing aan standaard- en grenswaarde bij besluit met de realisatie

Resultaatsverplichting bij luchthaven

- Duidelijke normadressaat; luchthaven monitort gedurende het jaar
- Geen overschrijdingen. ILT ziet toe op naleving, handhaaft bij overschrijding.

Koppeling isolatie aan besluit over luchthaven

- Oog voor individuele bescherming
- Toename van geluid heeft consequentie m.b.t. beoordeling op binnenwaarde



SW

GW



Wat verandert er? Omwonenden

Robuust en flexibel

Duidelijke
geluidgrenzen
uitgedrukt in
grenswaarden

Ruimte voor nieuwe
inzichten en
geluidgegevens

Meer
gelijkvormigheid
tussen luchthavens

Geluidwinst ten
goede aan omgeving
en/of sector

Meer regie op
ruimtelijke ordening
rond luchthavens

Oog voor individuele
bescherming
omwonenden

Omgevingsrechtelijke
onderdelen in
Omgevingswet

Geluidssystematiek
andere bronsoorten is
vertrekpunt

- > Het eerste besluit biedt duidelijke bescherming voor de lange termijn
 - In de grenswaarden wordt beter rekening gehouden met onzekerheden; overschrijdingen zijn dus niet meer toegestaan
 - Er is oog voor individuele bescherming, bijvoorbeeld door het toevoegen van handhavingspunten
- > Het operationele besluit geeft de mogelijkheid om gericht te sturen op de afname van de hinder
 - Het biedt ook ruimte voor het verwerken van nieuwe inzichten
- > Bescherming is op dezelfde manier geborgd bij alle luchthavens
 - Er blijft wel ruimte voor maatwerk
- > Elke vijf jaar evaluatie om de afweging beschermen-benutten-bouwen te maken



Wat verandert er?

Regionale overheden

Robuust en flexibel	Duidelijke geluidgrenzen uitgedrukt in grenswaarden	Ruimte voor nieuwe inzichten en geluidgegevens
Meer gelijkvormigheid tussen luchthavens	Geluidwinst ten goede aan omgeving en/of sector	Meer regie op ruimtelijke ordening rond luchthavens
Oog voor individuele bescherming omwonenden	Omgevingsrechtelijke onderdelen in Omgevingswet	Geluidssystematiek andere bronsoorten is vertrekpunt

- › Het eerste besluit geeft duidelijk inzicht in de beperkingen voor de lange termijn
- › Er komt één stelsel voor alle luchthavens
- › Er wordt meer regie genomen op ruimtelijke ordening
 - Duidelijke regie door systematiek van Streefwaarden en Grenswaarden uit de Omgevingswet
 - Elke vijf jaar evaluatie om de afweging beschermen-benutten-bouwen te maken
 - Betere koppeling tussen Luchthavenbesluit en bijv. de isolatie van woningen



Wat verandert er?

Luchtvaartsector

Robuust en flexibel	Duidelijke geluidgrenzen uitgedrukt in grenswaarden	Ruimte voor nieuwe inzichten en geluidgegevens
Meer gelijkvormigheid tussen luchthavens	Geluidswinst ten goede aan omgeving en/of sector	Meer regie op ruimtelijke ordening rond luchthavens
Oog voor individuele bescherming omwonenden	Omgevingsrechtelijke onderdelen in Omgevingswet	Geluidssystematiek andere bronsoorten is vertrekpunt

- > Het eerste besluit biedt duidelijke begrenzing voor de lange termijn
 - Er zijn duidelijke grenswaarden
 - Er wordt niet langer gestuurd op de operatie
 - Voor Schiphol is geen gebruiksprognose meer nodig, en zijn er geen gelijkwaardigheidscriteria
- > Het operationele besluit geeft de mogelijkheid om gericht te sturen op de afname van de hinder
 - Het biedt ook ruimte voor het verwerken van nieuwe inzichten
 - Geluidswinst kan ten goede komen aan de omgeving en/of de sector
- > Elke vijf jaar evaluatie om de afweging beschermen-benutten-bouwen te maken
- > Op alle luchthavens wordt handhaving op een gelijkvormige wijze ingevuld



Planning/participatie





Vragen?





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Voortgang Doc 29

CRO Groningen Airport Eelde

23 november 2023



Wat is Doc29?

- › Huidige rekenmethode voor vliegtuiggeluid op regionale luchthavens is het Nederlands Rekenmodel (NRM)
- › Deze methode wordt vervangen door de rekenmethodes Doc29 (vliegtuigen) en NORAH (helikopters)
- › Doc29 en NORAH zijn voor Europa geharmoniseerde methodes om de geluidbelasting rondom civiele luchthavens te bepalen



Wat zijn de belangrijkste verschillen?

- Kwaliteitsverbetering berekeningen
 - Rekenmodel, o.a. invloed atmosfeer en invloed bochten
 - Meer detail in vliegtuiggegevens
 - Best practices:
 - Input, bijv. modellering vliegtuigroutes
 - Output, bijv. contour
 - Specifiek voor helikopters (NORAH): modellering van asymmetrie in helikoptergeruid



Stand van zaken Doc29/NORAH

- › 11 augustus 2021:
 - Methodenrapport 'Ontwikkeling rekenmethode Doc29 voor Nederlandse regionale luchthavens' naar Tweede Kamer.
 - Conclusie was dat Doc29 inderdaad toepasbaar is op regionale luchthavens.
 - Vervolgonderzoek gestart in januari 2022.
- › 20 februari 2023:
 - Rapport 'Invoergegevens voor Doc29 geluidberekeningen voor Nederlandse regionale luchthavens' naar Tweede Kamer.
 - Rapport: 'Het gebruik van het NORAH model voor het bepalen van de geluidbelasting van helikopters' naar Tweede Kamer
 - Hiermee zijn de methoden technisch gereed.
 - Aankondiging dat de nieuwe rekenmethoden Doc29 en NORAH opgenomen zullen worden als rekenvoorschrift voor de regionale luchthavens.



Wijziging rekenvoorschrift

- › Doc29 en NORAH worden vastgelegd als *rekenvoorschrift* voor de geluidbelasting rondom de regionale luchthavens
- › Hiervoor wordt de Regeling burgerluchthavens aangepast
- › To70 stelt hiertoe een beschrijving van de rekenregels op
- › Deze wordt opgenomen als bijlage in de Regeling



Proces tot en met implementatie

› Streven implementatie: april 2024

