



Notulen openbaar overleg CRO+ luchthaven Eelde

Datum: 18 januari 2024

Tijd: 19:00 uur – 21:00 uur

Voorzitter: Mieke Damsma

Notulist: Menje Huiting (externe notulist)

Plaats: Groningen Airport Eelde, Bites & Flights, Machlaan 12, Eelde

Aanwezig

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

Leden: Anneke Hiddema (provincie Drenthe), Christian Kuperus (gemeente Groningen), Bas Aardema (gemeente Tynaarlo), Andries Poelstra (Groningen Airport Eelde), Els Nijenhuis (omwonendenvertegenwoordiger gemeente Tynaarlo), Geert Jan Douma (omwonendenvertegenwoordiger gemeente Groningen), Hans Roelofs (provincie Groningen), Tineke van den Berg (IVN Eelde-Paterswolde), Mark Gerritsen (KLM Flight Academy).

Gasten: Monique Osinga (ministerie I&W), Meiltje de Groot (Groningen Airport Eelde), Francien Everts (Groningen Airport Eelde), Addie Rutgers (Stichting Drenthe blijft stil), Anke Flik, Anton Reijntjes (plaatselijk belang Glimmen), Ben Luinge, Ben Plantinga, Bert Romkes, Bram Keijzer, Coen Ruijter, David van der Kellen, Erik Ebbinge (dorpsklanken), Frank van der Werf, Frans A.J. van Beukering, Fred Muller (stichting vrienden GAE), Frederik Nico Sibers Tjassens, Ger Nieboer, Gert Polet (omwonenden Eelde), Gert-Jan Schuinder (BBB Drenthe), Gertjan Zuur (Provinciale Staten Drenthe), Guus van Os, H. Nagelsmit, H.E. Beernink, Henk Niemeijer (plaatselijk belang Glimmen), Hilda Snoeijer, Ina Becker (omwonenden Eelde), Jaap Berghuis, Jan Schuurmans, Joeri Westen (Extinction Rebellion Drenthe), Jur Faber (Commissielid PvdD Drenthe), Marlies Mellema, P.L. Kwast (IVN Vries), Petra Kanitz (stichting Drenthe blijft Stil), Pieter Sijsma, Robert Mulder, Roel Hazewinkel (rondleider GAE), Serge Beek, Siska Peek (PvdD), Vera Krouwels, Willem Dekker (Dagblad van het Noorden), Auke van Heel (Volt Drenthe), Bas de Boer (Statenlid Provinciale Staten Groningen), Bert Wiekema (Dorpsvereniging Donderen), Marloes Kramer-Hammenga (Statenlid Provinciale Staten Drenthe), Slot, Edzard van Abs, Henk en Marijke, Van Bergen, Hendrik Cazemier

Spreker: Matthijs de Gier (Kantar Public)

Notulist: Menje Huiting (Tol Secretarie)

Afwezig met kennisgeving

Michiel Adema (Luchtverkeersleiding Nederland), Sjoerd Kremer (ministerie I&W; regionale luchthavens), Ans Berghuis, Tinus Jeuring

Afwezig zonder kennisgeving

Anneke Lubbers (raadslid gem Tynaarlo), Carry Bel, Casper Kloos (raadslid), Greetje Dikkers (Statenlid Provinciale Staten Drenthe), L.G. Huisman, Liesbeth Bel, M. Tromp, Paul van de Ven, Roger Groese, Sjenet Blom

1. Opening

Mevrouw Damsma opent de vergadering. Ze geeft aan dat eerst het rapport over het draagvlak onderzoek door Matthijs de Gier van Kantar wordt toegelicht met behulp van vooraf ingediende vragen. Daarna kunnen eventueel aanvullende vragen worden behandeld. Ingediende vragen over andere onderwerpen worden vóór het volgende reguliere overleg beantwoord.

Het betreft dus een technische informatiesessie over het rapport. Emotie die speelt rondom draagvlak en met name overlast, blijkens de ingediende vragen, zijn heel begrijpelijk. Daarom willen we het onderwerp nu verder verduidelijken.

Wordt er ook verslag gelegd?

Ja, door de aanwezige externe notulist. [Alle opmerkingen en vragen die vanuit het publiek worden gesteld zullen schuingedrukt in het verslag terug te vinden zijn.]

2. Technische informatiesessie draagvlakonderzoek Kantar Public

Spreekers: Matthijs de Gier (Kantar), Meiltje de Groot (directeur GAE)

Mevrouw De Groot:

In de afgelopen periode hebben we een nieuwe strategie ontwikkeld voor het vliegveld, waarmee de aandeelhouders eind 2023 akkoord zijn gegaan. Om deze duurzame strategie, maar ook het aanstaande luchthavenbesluit, goed te integreren, willen we inzicht creëren in het draagvlak voor het vliegveld. Omdat het vliegveld van belang is voor de hele regio Noord-Nederland, is Kantar benaderd om in de regio's Groningen, Friesland, Drenthe en de kop van Overijssel onderzoek te doen naar draagvlak op breed maatschappelijke effecten en belangen.

In het komende jaar moeten we een luchthavenbesluit aanvragen bij de overheid; het voornemen is inmiddels bij het ministerie medegedeeld. Voor een aantal elementen in de aanvraag wordt het draagvlakonderzoek gebruikt.

De heer De Gier:

De centrale vraag in het draagvlakonderzoek was: "In welke mate is er draagvlak in de regio Noord-Nederland van de huidige activiteiten van het vliegveld". Kantar heeft, als oud-NIPO, een uitgebreide database met respondenten voor verschillende onderzoeken. Vanuit deze respondenten hebben we voor dit onderzoek een panel samengesteld met deelnemers uit heel Noord-Nederland. Er zijn 2.500 mensen benaderd waarvan 1.100 mensen gereageerd

hebben. Daarvan komen 155 respondenten uit de directe omgeving. De resultaten van deze 155 zijn afgezet tegen het gehele resultaat.

Verruiming van de openingstijden is qua geluidsbelasting het meest te merken in de dorpen in het verlengde van de landingsbaan. Dat zijn Glimmen, Onnen, Donderen en Norg. Deze dorpen zijn allemaal tot de ruime omgeving gerekend. Het aantal bewoners is ongeveer 0,5% van het totaal aantal inwoners van de ruime omgeving. De respons uit deze dorpen draagt dus vrijwel niets bij aan het onderzoeksresultaat. Deelt Kantar deze observatie?

De heer De Gier: Puur cijfermatig gezien klopt dat.

Waarom zijn postcodes van direct omwonenden niet meegenomen in Kantar onderzoek?

De heer De Gier: De postcodes zijn meegenomen in het onderzoek.

Maar ze zijn wel uitgesloten. Was dat op eigen verzoek of van het vliegveld?

De heer De Gier: Nee, ze zijn op basis van statistiek uitgesloten van de direct omwonenden, maar tellen wel mee in de gehele regio.

Maar in welke mate zijn ze meegenomen in de directe omgeving?

Mevrouw de Groot: Ik heb Kantar gevraagd om 2 gebieden in kaart te brengen: Noord-Nederland en de directe omgeving. De directe omgeving wordt gebaseerd op de grote commerciële vliegroutes.

Voor het vliegveld is het van belang wat heel Noord-Nederland vindt; sluiten onze (duurzame) ambities aan bij de wensen van de inwoners van Noord-Nederland; wordt het maatschappelijke belang van de traumaheli en de donorvluchten gezien.

De discussie wordt voor de notulist onverstaaanbaar; veel aanwezigen praten door elkaar omdat ze allemaal hun ongenoegen willen uiten over het feit dat de overlast die zij ervaren in het draagvlakonderzoek niet naar voren komt, ook omdat er politiek gezien door de provincie Drenthe kennelijk al besluiten zijn genomen waar dit rapport in meegenomen is. Ook frustreert het hen dat ze niet als omwonenden in de directe omgeving zijn meegenomen. Daarnaast wordt er door het publiek geconcludeerd dat het rapport foutief is.

Er wordt een kaartje met de postcodes die vallen onder de commerciële aanvliegroutes geprojecteerd (groen) en daarbij 3 rode gebiedjes.

De heer De Gier: De informatie over de commerciële aanvliegroute is verkregen vanuit de door de staat aangewezen vliegroutes te vergelijken met welke postcodegebieden er aan grenzen. De rode gebieden zijn de postcodegebieden die voor een (te)klein deel grenzen aan de vliegroutes. Statistisch gezien zijn ze daarom meegenomen in Noord-Nederland.

Mensen in het panel die woonachtig zijn in bijvoorbeeld Dokkum worden dus net zo zwaar gewogen als mensen in dat rode gebied?

De heer De Gier: Ja.

Het is toch raar dat we in Glimmen onder het rode gebied vallen terwijl we veel overlast ervaren, terwijl kennissen van mij hebben aangegeven dat ze in Noordlaren geen overlast ervaren. Op deze kaart is dat echter het groene gebied.

Mevrouw De Groot: Ik heb er geen probleem mee dat we de rode gebieden bij het groene trekken en dat we aan de hand van het nieuwe omliggende gebied de conclusies opnieuw trekken.

Als je draagvlakonderzoek doet, waar het ook gaat om geluid ook in de nacht, dan is het toch logisch dat je de naaste burens vraagt? Wat is dan vanuit het vliegveld de opdracht aan Kantar geweest over de directe omgeving?

Mevrouw De Groot: we hebben gevraagd om representatief over heel Noord-Nederland informatie op te vragen.

De heer De Gier: Dé aanvliegroute definiëren is niet eenvoudig omdat deze in de praktijk nog wel wat afwijkt van de gepubliceerde route. Op de kaart is de route ook moeilijker te zien, omdat postcodegebieden rondom de vliegroute zijn ingekleurd.

Een commercieel vliegtuig dat gaat landen krijgt tussen de hoogte 2 en 5 kilometer voor landen de te vliegen route. Boven Glimmen zal het toestel op 150-200 meter vliegen. Dat is een relatief klein gebied waar men uiteraard overlast ervaart. Omdat de wijdere omgeving met dezelfde postcode die minder ervaart is dat als minder belastend in de aanvliegroute meegenomen.

3. Hoe verder

Na een korte pauze wordt verder gesproken over hoe we tot een resultaat komen waarbij ook direct omwonenden zich gehoord voelen.

Een nieuwe onderzoeksopzet verzinnen lijkt me nu geen oplossing, dat is ook kwalitatief geen goede keuze. Ik zie liever dat het gehele onderzoek wordt teruggetrokken en dat de input van de direct omwonenden zwaarwegender wordt meegenomen.

Er is helemaal geen vertegenwoordiging van de gemeente in de CRO.

Sinds een paar maand is er wel weer een vertegenwoordiger; hij geeft aan dat hij na meerdere oproepen ergens een melding zag en daarop heeft gereageerd. Tussen de vorige en huidige vertegenwoordiger heeft de vacature wel enige tijd opengestaan. Hij benadrukt dat we wel op onafhankelijk onderzoek moeten kunnen vertrouwen.

Mevrouw Damsma stelt voor dat een aantal omwonenden zich beschikbaar stellen om tezamen in een werkgroep een betere vertegenwoordiging van de postcodegebieden vast te stellen, waardoor direct omwonenden zich beter herkennen in de aangegeven gebieden. Belangstellenden mogen zich melden.

Was het niet handiger geweest om naast het draagvlak in Noord-Nederland een aanvullend onderzoek te doen voor alleen de directe omgeving?

De volgende spreker ondersteunt deze opmerking en vraagt om ervaringen en verwachte overlast nadrukkelijk(er) mee te laten wegen in het draagvlakonderzoek. De stem van direct omwonenden zou zwaarder moeten wegen dan die van iemand uit Dokkum of Nieuweschans.

De CRO kan niet tegemoetkomen aan de wensen van de omwonenden. Het is ingesteld als overlegorgaan om verschillende partijen, met verschillende belangen, met elkaar in gesprek te brengen. Mevrouw Damsma is als voorzitter een onafhankelijk stuur. CRO is niet de eigenaar van het onderzoek en fungeert tijdens deze bijeenkomst slechts als het instrument waarin het uitgevoerde onderzoek kan worden toegelicht.

De directeur van het vliegveld heeft bewust om een draagvlakonderzoek voor de hele Noordelijke regio gevraagd omdat de hele noordelijke regio met het vliegveld wordt bediend. Daarbij was het onderzoek zo breed mogelijk zodat ook de belangen en niet alleen overlast beter in kaart werden gebracht.

Is het wel aan het vliegveld om een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren. Zou dat niet door de overheid moeten gebeuren; zij zijn verantwoordelijk voor het welzijn van de inwoners en zouden vanuit die taak een dergelijk onderzoek moeten laten uitvoeren.

Wat gebeurt er als je de contouren van de directe omwonenden aanpast? Het doet niet alleen iets met de conclusie, maar vooral ook met de kwaliteit van het onderzoek. Is dat nog wel voldoende en is mevrouw De Groot bereid om het onderzoek terug te trekken?

Mevrouw De Groot: Kantar is een gerenommeerd onderzoeker en een aantal opmerkingen die ik vanavond heb gehoord over het onderzoek zijn in mijn ogen onacceptabel en respectloos.

Het onderzoek is onderbouwd en feitelijk juist, dat trekken we niet terug.

Dit onderzoek is uitgevoerd om het draagvlak te bepalen, wat nu als blijkt dat die er niet is?

Mevrouw Damsma: Die is er in deze vergadering inderdaad bij de meesten van jullie niet. Vanwege het regionale belang van het vliegveld gaat dat onderzoek echter over heel Noord-Nederland.

4. Sluiting

Mevrouw Damsma geeft aan dat het voorafgaand aan de bijeenkomst al duidelijk was dat het een moeilijke bijeenkomst zou zijn. Uit de vragen op de aanmeldformulieren bleek al dat men ontevreden was over het onderzoek en de verschillende belangen zien en horen we hier ook. Juist daarom is het belangrijk dat we met elkaar in gesprek blijven.

De CRO faciliteert daarin; dat is niet altijd makkelijk of bevredigend maar we doen het wel.



Niet alle vragen zijn aan bod gekomen, een deel van de vragen paste ook niet bij het onderwerp van vanavond. Die zullen op een andere manier worden opgepakt. Voor nu sluit ik de vergadering, en nodig ik jullie uit voor een drankje ter afsluiting van de avond. Iedereen bedankt voor de inzet en wellicht tot bij een volgende bijeenkomst.

De vergadering wordt gesloten om 20:50 uur.

CONCEPT

TERUGKOPPELING NOG OPENSTAANDE VRAGEN VOORAF GESTELD CRO+ OVERLEG VAN 18 JANUARI 2024

Juni 2024

REACTIES GRONINGEN AIRPORT EELDE

1. “Op welke wijze is de impact op dieren, planten en kwaliteit van lucht en water van serieuze uitbreiding van de vliegbewegingen beoordeeld?”

- ✓ "Op basis van de strategie van GAE wordt er in het proces naar het Luchthavenbesluit door de Commissie MER getoetst op emissie. Dit wordt dus meegenomen in diverse vergunningen en in de m.e.r.-beoordeling."

2. “Op welke wijze zijn de omwonenden in de afgelopen periode transparant geïnformeerd over deze voorgenomen uitbreiding?”

- ✓ "De omwonenden zijn geïnformeerd via diverse bijeenkomsten van CRO Eelde (reguliere CRO en CRO+ bijeenkomsten); via de informatieavond Luchthavenbesluit (5 okt. '23) welke is georganiseerd samen met het ministerie I&W, en waar alle relevante partijen aanwezig waren; via een bijeenkomst in dorpshuis Glimmen; via het openbaar maken en delen van het strategiedocument."

3. “Als Schiphol meer zeggenschap krijgt, hoe wordt dan het belang van de omwonenden geborgd en beschermd?”

- ✓ "De borging van het belang van omwonenden blijft op eenzelfde manier, hetzelfde als nu het geval is. Het CRO wordt een wettelijk instrument, hierop heeft 'Schiphol' geen invloed. Binnen het CRO Eelde nemen omwonendenvertegenwoordigers, maar ook vertegenwoordigers van Provincie Drenthe, Provincie Groningen, gemeente Groningen, gemeente Tynaarlo, LVNL, IVN, de KLM Flight Academy, GAE en het ministerie I&W zitting. In een evaluatie kwam naar voren dat 'voor alle CRO geldt dat leden positief zijn over de toegevoegde waarde van de CRO als plaats voor ontmoeting en informatieuitwisseling', zoals staat omschreven in de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 6 december 2023, nr. IENW/BSK2023/348240, tot wijziging van de Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis in verband met het versterken van de CRO met betrekking tot de advisering over operationele aangelegenheden

rond de overige burgerluchthavens van nationale betekenis (Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden)."

4. "Waarom geen breed opgezette inwonersraadpleging met bijeenkomsten, enquêtes in plaats van steekproeven in bepaalde gebieden? En dan concrete punten voorleggen zoals "Kunt u instemmen met verruimde vluchttijden van de vliegtuigen?""

- ✓ *"Er is een breed opgezette enquête uitgezet, middels het Kantaronderzoek. Dit betreft het gebied van heel Noord-Nederland. Dit past binnen de strategie van GAE, omdat de gehele regio een belang heeft in de luchthaven. De opzet om heel Noord-Nederland mee te nemen in de enquête is omdat GAE het draagvlak van alle stakeholders in dit gebied mee wil nemen."*

5. "Hoe groot is het belang van GAE bij het vergroten van de economische activiteiten in Noord Nederland"

- ✓ *"Dit belang is groot. Bedrijven die zich in Noord-Nederland vestigen zoeken vaak de nabijheid van een luchthaven, zoals Shine en Google. GAE is maatschappelijke en economische infrastructuur voor Noord-Nederland en voor heel Nederland. De Commissaris van de Koning, René Paas, omschreef het als volgt: "Infrastructuur is heel belangrijk. De luchthaven is voor ons van levensbelang. En het levensbelang is vooral economisch. Als wij willen dat zich hier bedrijven vestigen, en ze komen bijvoorbeeld uit Amerika, dan is één van de eerste vragen: "Do you live close to the airport?" Google heeft zijn vestiging in Groningen genoemd 'GRQ', naar GAE." "*

6. "Waar wordt de overtollige kerosine gedumpt bij een noodlanding??"

- ✓ *"Er is voor zover bij ons bekend nooit een kerosine-dumping geweest bij een noodlanding. Er is sowieso geen plek waar kerosine wordt gedumpt."*

7. "Hoe ziet u de ontwikkeling van elektrisch vliegen"

- ✓ *"De ontwikkeling, en daarmee ingebruikneming van elektrische vliegtuigen is relatief dichtbij. De KLM Flight Academy gaat zo spoedig mogelijk vliegen met elektrische lesvliegtuigen. Zodra er geschikte lesvliegtuigen op de markt komen ruilen zij hun huidige (nieuwe) vloot in tegen elektrische toestellen. Elektrische 4-*

zitters volgen zo spoedig mogelijk. Elektrische 9- zitters worden in 2030 verwacht. Onze luchthaven is zo ingericht dat deze eerste toestellen verwelkomt kunnen worden. Op dit moment worden (les)toestellen van de KLM Flight Academy die op Afgas vliegen ingeruild tegen toestellen die geen lood gebruiken. Dit is een significant stillere vloot, welke dus de optie hebben om ingeruild te worden naar een elektrische lesvloot. Op korte termijn staat vliegen op SAF op de agenda. Daarna volgt elektrisch vliegen, en vliegen op waterstof."

8. "Op dit moment geen vragen wel nieuwsgierig hoe U de aankomende 10 jaar het vliegveld denkt te exploiteren."

- ✓ *"De toekomstige strategie van de luchthaven is gestoeld op een mix van de maatschappelijke rol, passagiersverkeer, duurzame ontwikkeling en vastgoedontwikkeling. De financiële exploitatie vloeit daaruit voort, en drijft daarbij ook op een jaarlijkse NEDAB-bijdrage in de kosten van veiligheid en groei van het passagiersverkeer tot 350.000 passagiers per jaar in 2033."*

REACTIES PROVINCIES DRENTHE EN GRONINGEN

9. "Vraag aan Provincie Groningen: U hebt compassie voor inwoners van Ter Apel, die last hebben van asielzoekers. Waar is de compassie voor direct omwonenden van het vliegveld, die bij de verruiming van de openingstijden een nachtrust van max 6 uur krijgen?"

- ✓ *Reactie provincie Groningen: "Wij hebben in het kader van een brede belangenafweging een standpunt bepaald ten aanzien van de ontwikkelingsmogelijkheden van Groningen Airport Eelde en daarbij is/wordt wel degelijk ook het belang van de omwonenden meegenomen."*

De verruiming van de openingstijden betekent overigens niet dat op alle dagen van het jaar gebruik door luchtvaartmaatschappijen gebruik zal worden gemaakt van deze verruimde openingstijden. Voorts merken wij nog op dat de meeste vliegtuigen over Donderen opstijgen (ruim 70%) en niet over Glimmen. Het opstijgen geeft de meeste kans op geluidsoverlast. Het landen van vliegtuigen geeft veel minder kans op geluidsoverlast en het landen gebeurt meestal over Glimmen in verband met de in Nederland overheersende zuidwestelijke windrichting. Zowel voor stijgen en dalen geldt dat dat bij voorkeur tegen de wind in plaatsvindt. Tenslotte zij nog opgemerkt dat de verruiming van de openingstijden NIET geldt voor het lesverkeer!"

10. “Eén vraag aan de provincies Groningen en Drenthe kan ik alvast noemen, dat betreft: waarom zijn beide provincies niet bereid om naar Glimmen te komen en in gesprek te gaan met Glimmenaren over de nachtvluchten en het uitgevoerde draagvlakonderzoek bij direct omwonenden?”

- ✓ *Reactie provincie Drenthe: "Rondom de luchthaven vindt een brede belangenafweging plaats. Deze betreft meer partijen dan bewoners en provincie. Wij hebben u in onze brief van 12 december 2023 met het kenmerk 5015.1 412023001 584 verwezen naar de CRO Luchthaven Eelde. Dit is het overlegplatform waarin u uw mening kunt inbrengen en waarin – rekening houdend met alle belanghebbenden rondom de luchthaven - een zo optimaal mogelijk gebruik van de luchthaven wordt."*
- ✓ *Reactie provincie Groningen: "Rondom de luchthaven vindt een brede belangenafweging plaats. Deze betreft meer partijen dan bewoners en provincie. Wij hebben u in onze brief van 12 december 2023 met het kenmerk 5015.1 412023001 584 verwezen naar de CRO Luchthaven Eelde. Dit is het overlegplatform waarin u uw mening kunt inbrengen en waarin – rekening houdend met alle belanghebbenden rondom de luchthaven - een zo optimaal mogelijk gebruik van de luchthaven wordt."*

11. “Is de gedeputeerde met dit onderzoek goed geïnformeerd, wanneer hij bij vragen m.b.t. overlast voor direct omwonenden verwijst naar uw onderzoek en stelt dat een grote meerderheid van die direct omwonenden voor verruiming van vliegtijden is.”

- ✓ *Reactie provincie Drenthe en Groningen: "Een bestuurder wordt breed geïnformeerd en met betrekking tot elk provinciaal besluit vindt een brede belangenafweging plaats. Geen enkel besluit vindt plaats op basis van een enkel onderzoek, dit geldt ook voor de besluitvorming rondom GAE.*

Overigens is het Kantar onderzoek in opdracht van GAE uitgevoerd ten behoeve van de aanvraag van het luchthavenbesluit. Het ministerie IenW is het bevoegd gezag voor het nemen van het luchthavenbesluit."

12. **“Zijn gedeputeerden en andere bestuurders met dit onderzoek goed geïnformeerd over wat er leeft onder de direct omwonenden als het gaat over reeds ervaren en verwachte toename van overlast bij verruiming van vliegtijden, om o.g.v. dit onderzoek beslissingen te nemen die mogelijk onomkeerbare gevolgen hebben voor die direct omwonenden?”**

- ✓ *Reactie provincie Drenthe en Groningen: "Het provinciaal bestuur neemt beslissingen op grond van een brede belangenafweging en breder onderzoek. Dit is voor de besluitvorming over en rondom Groningen Airport Eelde niet anders."*

13. **“Mijn vraag gaat over de bestuurlijke opdracht die aan de twee ambtenaren die namens de provincies Drenthe en Groningen zitting hebben in de CRO, gegeven werd. Ik heb enkele jaren in de CRO mogen zitten en ik merkte vrijwel nooit verschil tussen standpunten van vliegveld en deze beambten. Wij als omwonenden voelen weinig begrip van de ambtenaren, die wij met onze belastingen betalen overigens. Vandaar deze vraag.”**

- ✓ *Reactie provincie Drenthe en Groningen: "Ambtenaren zijn verantwoordelijk voor een goede en efficiënte uitvoering van het provinciaal beleid en het behalen van de provinciale doelstellingen. Ambtenaren houden rekening met het algemeen belang en de belangen van de samenleving als geheel en nemen dat mee in de advisering richting bestuurders. Inwoners zijn, net als andere belanghebbende partijen, bij besluitvormingsprocessen betrokken door het aanbieden van diverse inspraakmogelijkheden."*

14. **“In het Kantar draagvlakonderzoek staat dat bij direct omwonenden 7% bezwaar heeft tegen nachtvluchten. Zoals in de zienswijze van Plaatselijk Belang Glimmen is aangegeven, wijst eigen onderzoek in Glimmen uit dat 94% tegen is. Het eigen onderzoek van Glimmen is gehouden onder postcodes van direct omwonenden. Het Kantar onderzoek is gehouden onder postcodes verderaf (dwz, niet onder aanvliegroutes). Wat is uw reactie op het verschil tussen het Kantar onderzoek en het onderzoek in Glimmen? Deze vraag wil ik aan Kantar en aan de provincie Groningen stellen.”**

- ✓ *Reactie provincie Groningen: "Voor zover ons bekend is in het Kantar onderzoek ook rekening gehouden met de belangen van de direct bij de luchthaven gelegen woongebieden. Wij kunnen het door u genoemde verschil vooralsnog niet duiden. We hebben voorts kennis genomen van het in een bijeenkomst van de CRO+ afgesproken voorstel om te bezien of er met een vertegenwoordiging van betrokken*

omwonenden een nadere analyse in het Kantar onderzoek kan worden aangebracht met een andere postcode-indeling."

REACTIE KLM FLIGHT ACADEMY

15. "Waarom wordt er door de Flight Academy steeds recht over de wijk Groote Veen gevlogen?"

- ✓ *"Deze wijk ligt dicht tegen het noordelijk circuit aan. Ik vermoed dat er in de praktijk niet zozeer boven de wijk gevlogen wordt, maar vooral langs de wijk (helemaal bij de noordelijke uitvliegroute nu er de laatste dagen een oostelijke wind staat). In de beleving kan dat overigens wel sterk lijken op 'boven de wijk' langsvliegen."*

REACTIE VOORZITTER CRO LUCHTHAVEN EELDE

16. "Is de CRO zich bewust dat veel mensen in de omgeving zich zorgen maken over de verruiming van openingstijden met als gevolg nachtvluchten en een maximale nachtrust naar 6 uur? Deze vraag wil ik aan de leden van de CRO stellen."

- ✓ *Reactie voorzitter CRO: "We zijn ons zeer bewust van de zorgen die er zijn onder de omwonenden over diverse ontwikkelingen van de luchthaven. Vandaar dat we als CRO een platform willen zijn waar zowel schriftelijk als mondelinge reacties door onder andere omwonende gegeven kunnen worden. Daarnaast biedt de CRO ook regelmatig openbare informatiesessies aan over de ontwikkelingen van de luchthaven.*

We hopen op deze manier de omwonenden, vanuit onze onafhankelijke rol, zo goed mogelijk te bedienen."