



Notulen openbaar overleg CRO luchthaven Eelde

Datum: 15 februari 2024

Tijd: 15:30 uur

Voorzitter: Mieke Damsma / Agnetha Toxopeus

Notulist: Agnetha Toxopeus

Plaats: Groningen Airport Eelde (kantoren), Machlaan 14a, 9761 TK Eelde.

Aanwezig

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

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

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

Afwezig

Leden: Bas Aardema (gemeente Tynaarlo) en Christian Kuperus (gemeente Groningen).

1. Opening: agenda, presentielijst en mededelingen

De voorzitter opent het openbare overleg om 15:37 uur en heet iedereen van harte welkom.

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

De voorzitter verduidelijkt dat dit een openbare CRO vergadering is, met formele leden in de middencirkel die agendapunten kunnen inbrengen. Tijdens deze reguliere overleggen worden niet alleen onderwerpen besproken die bewoners aangaan, maar ook zaken als jaaroverzichten, financiën en terugblikken.

De voorzitter benadrukt dat iedereen van harte welkom is en waardeert dat deze overleggen in alle openbaarheid en in deze setting plaatsvinden.

a. Agenda

De agenda is vastgesteld.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

b. Presentielijst

De aanwezigen hebben de presentielijst getekend.

c. Mededelingen

Christian is afwezig. Hij heeft aangegeven te stoppen als lid van de CRO luchthaven Eelde. De gemeente Groningen is op zoek naar een nieuw gemeentelijk commissielid. Christian zal zorgdragen voor een warme overdracht te zijner tijd.

Bas is afwezig. In april start een opvolger van Gerrit van Bruggen. Bas zal later terugkomen op wie namens de gemeente Tynaarlo lid zal worden van de CRO luchthaven Eelde.

Michiel is digitaal aanwezig.

Mark is aanwezig tot 16:30 uur.

Er zijn toehoorders aanwezig.

2. Spreekrecht

Spreker 1:

Maakt excuses voor zijn gedrag tijdens het CRO+ overleg van 18 januari 2024. Spreker wil van het spreekrecht gebruik maken om uit te leggen wat dat gedrag veroorzaakt heeft.

Spreker uitte zijn bezorgdheid over het Kantar rapport, draagvlakonderzoek. Gaf aan dat ondanks dat het rapport statistieken en gedragspsychologie gebruikte, hij de wetenschappelijke validiteit ervan betwijfelt.

Specifiek bekritiseerde de spreker enquêtevraag 1, waarin Groningen Airport Eelde in één adem genoemd werd met het UMCG, de RUG en Eemshaven. Spreker geeft aan dat door GAE in dit rijtje te zetten je suggereert dat deze van vergelijkbare waarde of grootte is. Daarnaast geeft spreker aan dat het kwalijk is dat direct omwonenden uitgesloten zijn van de populatie die als direct omwonenden omschreven is (op basis van postcode). Ook geeft spreker aan dat mede op basis van het Kantar rapport de provincies besloten hebben 22 miljoen beschikbaar te stellen voor de komende 10 jaar.

Spreker riep op om zijn bevindingen serieus te nemen en terug te koppelen naar de achterban en mee te nemen straks bij de bespreking.

De voorzitter bedankt de spreker voor het gebruikmaken van het spreekrecht. Een terugblik op het extra CRO+ overleg staat op de agenda bij punt 9a. Tijdens het CRO+ overleg van 18 januari is afgesproken dat een groep nader zou kijken naar de postcodes.

Francien geeft aan dat GAE gisteren een idee vanuit deze groep heeft ontvangen over de postcodes wat ze intern gaan bespreken.

Spreker 2:



Vroeg hoe zorgen van bewoners op de agenda van deze vergadering geplaatst kunnen worden en gaf hierbij aan de spreektijd te kort te vinden om van gedachte te wisselen.

De voorzitter geeft aan dat het mogelijk is meer spreektijd te geven waar mogelijk. De voorzitter en secretaris ontvangen agendapunten van leden en andere geïnteresseerden, en deze kunnen toegevoegd worden aan de agenda. De werkgroep Vooroverleg bereidt het overleg en de agenda van de CRO luchthaven Eelde voor. De CRO+ is de geschikte plek voor input van buitenaf, zoals omwonenden en belangstellenden, terwijl de reguliere CRO overleggen zich vooral richten op door leden voorgedragen agendapunten.

3. Notulen inclusief acties overleg CRO luchthaven Eelde d.d. 23 november 2023

Doorlopen actielijst:

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?"

Zie agendapunt 4i op de agenda.

Anneke en Hans benadrukken dat het ministerie van IenW bevoegd gezag is voor Groningen Airport Eelde en daarmee verantwoordelijk voor deze luchthaven, inclusief het vaststellen van een luchthavenbesluit waarin wordt bepaald wat er op en bij een luchthaven wel en niet mag. De provincies vinden het vreemd dat zij de kosten van de gevolgen hiervan moeten dragen, zonder invloed te hebben op de inhoud van het luchthavenbesluit. Ze wijzen op de situatie in Eindhoven, waar Defensie het bevoegd gezag is en ook de kosten draagt. Dit voelt scheef aan voor de provincies, omdat zij in hun situatie de kosten zelf moeten dekken. Ze benadrukken dat het steeds moeilijker wordt om financieringsbronnen te vinden voor het Meldingenloket vliegverkeer GAE. Ze hebben dit inmiddels 9 jaar gedaan, maar het wordt steeds lastiger.

Tijdens de vergadering van de Klankbordgroep hebben omwonenden, Stichting ABReL en de luchthaven gezamenlijk benadrukt dat het wenselijk zou zijn als er een landelijk meldpunt vanuit bevoegd gezag zou komen.

De provincies doen een dringend appel aan het ministerie om de financiering van het meldingenloket en verantwoordelijkheden opnieuw te bekijken en te overwegen dat de kosten door het Rijk gedekt moeten worden.

Ondanks de problemen met financiering, benadrukken de provincies dat ze het meldingenloket belangrijk vinden en er alles aan doen om de financiering rond te krijgen.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Mieke, als voorzitter van de CRO luchthaven Eelde en medeverantwoordelijk voor het meldingenloket samen met Agnetha, wijst op het belang van onafhankelijkheid. Het Meldingenloket is een onafhankelijk orgaan en wordt momenteel gefinancierd door de provincies. Mieke is door het ministerie aangesteld om het CRO en het meldpunt zo onafhankelijk mogelijk te benaderen, wat het des te vreemder maakt dat de provincies voor de financiering zorgen. Daar zou misschien nog een reden kunnen zijn om te zeggen de financiering hoort bij de Rijksoverheid, om de onafhankelijkheid te borgen.

Sjoerd merkt op dat dit argument haaks staat op de reactie van het ministerie, dat stelt dat de overlastgever of veroorzaker van overlast verantwoordelijkheid moet nemen voor de financiering van het meldingenloket.

Actiepunt aanvulling: Sjoerd neemt het appel van de provincies Drenthe en Groningen mee naar het ministerie. De gegeven reactie van het ministerie blijft echter ongewijzigd (zie agendapunt 4i).

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.

Tijdens het overleg van 23 november 2023 heeft Gerrit van Bruggen (gemeente Tynaarlo) teruggekoppeld dat dit doorgegeven is en er een terugkoppeling heeft plaatsgevonden richting Els. Els was vorige keer afwezig en bevestigt nu dat ze de terugkoppeling heeft ontvangen. Deze actie is hiermee afgehandeld.

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

Deze is gedeeld en hiermee is het actiepunt afgehandeld.

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

Andries heeft het deze week besproken met ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport). Hij heeft nog één poging gedaan om het naar de gemeente Tynaarlo toe te zenden. Eerst naar de beleidsmedewerker natuur en ruimtelijke ordening, die echter niet meer werkzaam is. Ik heb geen autoreply ontvangen met de juiste contactpersoon. Daarom heb ik de informatie opnieuw gestuurd, dit keer naar de teamleider vergunningen Beperkingengebied. Andries heeft afgesproken met ILT dat hij bij geen reactie van de gemeente escaleert richting ILT.

Het actiepunt blijft staan.

14 Voortgang aanvraag vergunning ontmantelen vliegtuigen op GAE.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Alle stukken zijn opgestuurd aan de gemeente Tynaarlo. Nog in afwachting van de beslissing van de gemeente Tynaarlo.

Het actiepunt blijft staan.

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

Bas Aardema is aanwezig als tijdelijke opvolger van Gerrit van Bruggen totdat er een opvolger is gevonden.

Het actiepunt 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.

16 Notulen 19 oktober 2023 aanpassen en publiceren op website CRO luchthaven Eelde.

Actiepunt afgehandeld.

18 Aanvraag subsidie 2024 is verzonden. Het ministerie van IenW is bezig met de beoordeling van de aanvraag. In afwachting van deze beoordeling.

Agnetha meldt dat we nog geen beschikking hebben ontvangen. Het ministerie heeft aanvullende vragen gesteld, deze zijn beantwoord.

Het actiepunt blijft staan.

19 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.

Antwoord verzonden door Sander Hartjes (ministerie van IenW) en bijgesloten onder agendapunt 4I van dit overleg.

Actiepunt afgehandeld.

20 Delen e-mail van GAE, reactie uitnodiging Plaatselijk Belang Glimmen vervolgsessie 4 december 2023, met vaste leden van de CRO luchthaven Eelde.

Gedeeld.

Actiepunt afgehandeld.

21 Regionale follow up: Niet aanwezige leden input aanleveren voor de regionale follow up, welke de werkgroep Meldingenanalyse kan gebruiken.

Actiepunt afgehandeld.

22 Regionale follow up: Voorstel schrijven met de Werkgroep Meldingenanalyse.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

De Werkgroep Meldingenanalyse heeft samengezeten om de regionale follow up te bespreken. Vanuit de werkgroep is een mail verzonden, voor verduidelijk, aan Sjoerd met vragen over de precieze verwachtingen van het ministerie. Wat houdt de opdracht precies in, welke vragen dienen beantwoord te worden en wie draagt de kosten voor dit initiatief. Daar ziet de werkgroep graag verduidelijking in. Binnen de werkgroep heerste onduidelijkheid over wat als 'veroorzaker' moet worden beschouwd. Is dat de luchthaven, of heb je het over de vlieger zelf, of bijvoorbeeld de KLM Flight Academy.

Sjoerd geeft aan dat Inge inmiddels een algemene mail heeft gezonden over de regionale follow up. En stelt voor om eventuele extra vragen aan haar voor te leggen.

Het actiepunt blijft staan.

23 Regionale follow up: Voorstel Werkgroep Meldingenanalyse voorleggen aan de CRO luchthaven Eelde.

Het actiepunt blijft staan, zie 22.

24 Regionale follow up: Voorstel na goedkeuring CRO luchthaven Eelde als officieel stuk verzenden aan ministerie van IenW.

Het actiepunt blijft staan, zie 22.

25 Agenda overleg 27 juni 2024.

Actiepunt afgehandeld.

4. Ingekomen stukken

4d Brief Stichting ABReL nieuwe luchthavenbesluiten d.d. 29 november 2023

Er vond een discussie plaats over de rol van de Stichting ABReL voor de omwonendenvertegenwoordigers en de rol van de heer De Vries van deze stichting. De stichting is opgericht om de omwonenden te ondersteunen om een eventuele kennisachterstand te verkleinen.

Els en Geert Jan ontvangen herhaaldelijk e-mails van de heer De Vries, ondanks het verzoek van de voorzitter en secretaris om communicatie via het officiële mailadres van het secretariaat te laten verlopen.

Op dit moment ervaren de omwonendenvertegenwoordigers geen informatieachterstand en hebben ze momenteel geen behoefte aan ondersteuning van de stichting.

Mieke zal nogmaals contact opnemen met de Stichting ABReL om dit standpunt duidelijk te maken en om verdere communicatie via het juiste kanaal te sturen.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Mark geeft, omdat hij het overleg vroegtijdig moet verlaten, een update over de vlootvernieuwing bij de KLM Flight Academy. De eerste twee nieuwe vliegtuigen zijn gearriveerd, de volgende komt volgende week, en zo blijven er verspreid over het jaar vliegtuigen binnenkomen tot er twaalf eenmotorige vliegtuigen zijn. Binnenkort komen er nog twee tweemotorige bij. Eerst worden de instructeurs getraind en verwachting rond mei de eerste klas trainen op de nieuwe vliegtuigen. De oude vliegtuigen zullen geleidelijk minder worden gebruikt en uiteindelijk volledig worden uit gefaseerd.

5. Toelichting op emissies en luchtkwaliteit

Zie bijlage 2 de presentatie Effect luchtvaart op lokale luchtkwaliteit gegeven door het ministerie van IenW (Jelle Tak).

Het ministerie heeft de afgelopen tijd onderzoek laten doen naar de effecten van de luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit. Daarbij kijken ze dus lokaal, tot 3.000 voet. Er wordt niet gekeken naar CO₂, omdat die effecten hebben op het klimaat in de hogere sferen. Ze kijken naar luchtverontreinigende stof en dat is dan bijvoorbeeld fijnstof, zeer zorgwekkende stoffen, ook stikstofdioxide. De definitie van luchtverontreinigende stof is eigenlijk dat zij een nadelig effect hebben op mens of milieu. Begin vorig jaar is er een studie gepubliceerd van TNO. Waar ze hebben gekeken naar emissies van zeer zorgwekkende stof. Zeer zorgwekkende stof is de verzamelnaam van een aantal stoffen die je eigenlijk zo min mogelijk wil hebben, omdat ze per definitie niet goed zijn. Emissie gaat echt om uitstoot. En wat wij in die publicatie ook aangaven is, de emissies van luchtvaart zijn nu bekend, maar als je wil weten wat dit doet met concentratie, dus het aantal deeltjes in de lucht wat mensen en dieren ook inademen, dan moet er een vervolgstudie op komen. En uit dat eerste onderzoek kwamen sowieso een aantal vragen waarbij we dachten, laten we dat nou een keer helemaal uitzoeken, zodat we ook een completer beeld hebben van wat die effecten van luchtvaart zijn. En dan vervolgens, als je dan maatregelen zou willen nemen, dan kun je ook kijken, waar kan je dat dan het meest effectief doen. Dus we hebben een aantal vervolgonderzoeken ingezet, die staan daar op een rijtje (sheet 2).

Het eerste onderzoek is de bijdrage van luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit (ADECS). We hebben dus gekeken naar zowel emissies, dus nogmaals uitstoot en concentratie, dus deeltjes in de lucht van luchtvaart ten opzichte van het totaal. En we hebben dus ook gekeken naar andere bronnen. Dus wij willen weten wat is in absolute getallen de bijdrage van de luchtvaart. Maar ook, hoe staat dat in verhouding met andere bronnen. Dus stel je hebt een snelweg in de buurt, die emitteert ook allerlei schadelijke stoffen. Of je hebt een haven of noem het maar op. Dat willen we in beeld brengen, want uiteindelijk gaat het niet om wat de bron is van wat je inademt, maar je wil gewoon weten wat je inademt. En vervolgens als dat dan boven een bepaalde waarde zit, dan wil je weten, wat draagt dan het meeste bij.

Andries: Gaat het om de totale vlootmix over heel Nederland, of is het per luchthaven?



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Jelle: Omdat we kijken naar lokale luchtkwaliteit, zoomen we echt in op de specifieke luchthavens. Dus alles tot 3.000 voet. En zoals je hieronder ziet (sheet 3), een studiegebied van minstens 3 km buiten de omheining van het luchthaventerrein. En we focussen op de LTO-cyclus, dus landing, taxi, take-off, die fases. En we hebben dan specifiek ook gevraagd aan het onderzoeksbureau ga met name inzichtelijk maken wat de bijdrage is in de woonkern. Dus eigenlijk gewoon waar mensen wonen, want dat is uiteindelijk wat je wil weten. We hebben het ook laten toetsen aan de wettelijke normen en de advieswaarden die er zijn. En uit dat onderzoek kwam eigenlijk dat over het algemeen de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan concentraties lager is dan 1% op een aantal woonkernen na. En in alle gevallen bleef het onder de wettelijk bepaalde normen die er op jaarbasis gelden in Nederland. Dus de hoogste waarden hebben we hier per luchthaven neergezet (sheet 4). Op Groningen is de hoogste bijdrage zwaveldioxide (SO_2), op de andere luchthavens is dat stikstofdioxide (NO_2). Gemiddeld is de hoogste bijdrage zwaveldioxide $<0,1\%$ en de plek waar dat het hoogste is $0,3\%$ van het totaal. Op dezelfde sheet hebben we de normen en advieswaarden gezet, naast wat er daadwerkelijk berekend is. Je ziet dat de relatieve bijdrage van de luchtvaart beperkt is en dat die met name lokaal is.

Per luchthaven, waar de minister bevoegd gezag van is, hebben we dat getoetst. Je ziet dat de regionale luchthavens bijna altijd onder de 1% blijven. In het geval van Groningen Airport Eelde komen we niet één keer boven de 1%.

Sheet 5, het gasfornuis, om het in perspectief te plaatsen. Ik kan me voorstellen dat mensen denken $0,01$ microgram per kubieke meter, wat betekent dat nou? Als je niet heel erg bekend bent in die wetenschappelijke wereld, dan is het misschien moeilijk om dat een beetje tot verbeelding te laten spreken. Dus heel recent is er van TNO, die dus ook voor zeer zorgwekkende stoffen onderzoek hebben gedaan, dit onderzoek ook gepubliceerd. En dat vergelijkt eigenlijk dus de stikstofdioxide en fijnstof in een keuken. En wat zij deden was kijken wat nou het verschil is tussen een keuken dat op gas is aangesloten en een keuken waar elektrisch gekookt wordt. En dan zie je dus dat die waardes veel hoger zijn dan bijvoorbeeld bij Schiphol. Puur om aan te geven van wat zijn nou de getallen waar we het over hebben.

De onderzoeken (sheet 2) zijn puur om inzichtelijk te maken waar we het over hebben. De modellen en de manier hoe we het kunnen berekenen, die zijn er, maar met name op een ander onderzoek, waar ik zo op kom, zagen we wel dat er gewoon in de wereld eigenlijk nog geen onderzoek is gedaan naar concentraties van zeer zorgwekkende stoffen, dus het is ook nog een beetje pionieren en gaandeweg kwamen we er ook nog achter dat we voor sommige berekeningen weer andere data nodig hadden, dus dat is nog wel een beetje zoeken.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Sheet 6. Zoals ik zei, begin vorig jaar is dat onderzoek van TNO gepubliceerd naar emissies van zeer zorgwekkende stoffen. Die hebben dus gekeken naar welke zijn het en hoeveel komen er vrij, dus hoeveel emissies zijn er. En als je dan iets wil zeggen over concentraties, dus nogmaals het aantal deeltjes in de lucht, dan moet je weten hoe die emissies vervolgens tot concentraties leiden. Dat hebben we laten uitzoeken door het NLR. Die zijn uitgegaan van de resultaten van het eerdere TNO rapport om te berekenen hoe die concentraties er nou uitzien.

Dat hebben we eigenlijk ook weer voor dezelfde vijf luchthavens laten doen. Sheet 7. Er kwamen een aantal dingen uit. Het eerste is dat de taxi-emissies voor meer dan 90% de concentraties bepalen voor ZZS. En dat komt omdat taxiën gebeurt op een heel laag vermogen van een motor. En dan is de verbranding dus imperfect. En dan heb je dus veel restproduct. En dat restproduct zijn dus zeer zorgwekkende stoffen. Dan moet je bijvoorbeeld denken aan benzeen, maar ook crotonaldehyde. Het zijn allemaal stoffen die zo min mogelijk uitgestoten moeten worden, maar waarvan we als samenlevingen hebben gezegd van ze zitten nou eenmaal in onze processen, dus we kunnen ze niet op nul zetten, maar we willen het wel bijvoorbeeld bij industrie zo min mogelijk.

In totaal worden er acht zeer zorgwekkende stoffen uitgestoten door luchtvaart. En vier daarvan hebben we kunnen toetsen aan de enige soort van norm die er is. Dat is de Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR). Die is vastgesteld door het RIVM, maar dat is geen wettelijke norm. Die zijn er nog niet. Voor al die vier zeer zorgwekkende stoffen bleven we ruim onder die norm, ook als je kijkt naar bijvoorbeeld Schiphol. Maar het probleem bij bijvoorbeeld zeer zorgwekkende stoffen is dat voor andere bronnen zoals bijvoorbeeld scheepvaart, die gegevens er nog niet zijn. En dat is wat ik net probeerde aan te geven. Wij zijn in Nederland een beetje aan het pionieren van, we willen wat inzichtelijk maken. Maar dat blijkt nog wel redelijk moeilijk. En voor de overige vier, ZZS, konden we dit nog niet toetsen. En dat gaan we later dit jaar doen, omdat we nu wel die gegevens hebben die we nodig hadden om dat te kunnen toetsen. Ja, dus daar onderin staat aandachtspunt: voor 7 ZZS geen gegevens over andere bronnen. Dus we konden maar voor één van die acht zeer zorgwekkende stoffen het totaal aan concentratie en emissies berekenen. En dat was voor benzeen, omdat daar gewoon meer gegevens over zijn. En daarbij zagen we ook dat het ver onder de norm bleef. Dus niet alleen voor luchtvaart, maar ook het totaalplaatje van benzeen blijft daaronder.

We hebben ook nog laten doorrekenen wat nou de effecten zijn van vlootontwikkeling. Dus uitgaande van wat er nu vliegt op de luchthavens, als je dan standaard vervangingen doorrekent, hoe gaan dan die emissies eruit zien? En dan zie je dus dat over het algemeen die emissies flink naar beneden gaan, maar daar zitten wel één of twee kanttekeningen aan. De eerste is dat dat dus voor NO_x wat minder duidelijk is om te zeggen, omdat het daar heel erg afhangt van het motortype. En dat maakt het ook wel lastig, want je kan pas op het moment dat je een aanvraag hebt voor een luchthavenbesluit, en daarbij dan ook echt het



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

daadwerkelijke set van dit gaat er vliegen, kun je pas een inzicht hebben in wat zijn dan echt de effecten. Omdat het gewoon heel erg afhangt van, niet alleen het vliegtuig, maar met name het motortype wat eronder hangt. Omdat daar wel een groot verschil in zit.

Tineke: Dit gaat over vliegtuigen die hier starten en landen. Maar hier, zijn er proefdraaiplekken, zijn die ook meegenomen?

Jelle: Nee. We kijken inderdaad naar vluchten. We gaan een expertgroep deze toetsen laten checken/duiden. Daar gaan we vragen stellen als kun je je vinden in de uitgangspunten en dan ook de resultaten. Het kan best zijn dat zo'n expertgroep zegt dat dat wel inzichtelijk gemaakt moet worden. Of dat ze zeggen aan concentratie is dat verwaarloosbaar. Of zij zeggen, als je ziet dat de concentraties zo laag zijn, is het niet schadelijk voor gezondheid. Maar dat zijn dus dingen die we ze nog willen vragen.

Sheet 9. We willen dus een expert review laten uitvoeren op die recente onderzoeken. En dan willen we dus zowel vragen, kijk nou naar de individuele onderzoeken. Kun je je vinden in de uitgangspunten, in de resultaten en is het alomvattend? Zitten er nog gaten in? Ontbreken er dingen? En we willen ook kijken naar de overlap. Dus zitten er verschillen in uitgangspunten? En zo ja, kun je dan ook bijvoorbeeld verschillen in resultaten uitleggen? Of zitten daar dingen waarvan je zegt, dat had toch anders gemoeten? Omdat die onderzoeken eigenlijk los van elkaar zijn. Dat zijn allemaal verschillende onderzoeksprogramma's die over het algemeen niet heel veel contact hebben samen. Maar bijvoorbeeld, zowel NLR als ADECS, dat zijn twee bureaus, hebben naar benzeen gekeken. Nou, dan willen we wel dat als daar enig verschil in zit, dat dat te verklaren is. En als dat niet te verklaren is, dan wil je dat dus vooruit duidelijk hebben. We willen die expertgroep uit een viertal experts laten bestaan. De helft daarvan die draagt het lenW voor. En de helft, kijken we om ook omwonenden van de luchthavens experts voor te laten dragen. Dus dan bijvoorbeeld één vanuit de CRO's en één vanuit MRS. Zodat ook iemand aan tafel zit die namens hen is gekozen. En dat kan dan iedereen zijn. We zijn nog aan het kijken hoe we dat dan vorm geven.

Andries: Bedoel je dan een omwonende vertegenwoordiger?

Jelle: Nee. Wij hebben bijvoorbeeld het idee om iemand vanuit het RIVM namens het lenW daar in te laten zitten. Het kan bijvoorbeeld zijn dat omwonenden zeggen, nou we hebben goede ervaringen met deze persoon, die is deskundige op dit gebied, die zouden wij willen voordragen. En die zouden dan gezamenlijk een review over dit rapport schrijven.

Eerst moeten we nog de vier van de acht resterende zeer zorgwekkende stoffen, daarvan moeten we nog de concentraties hebben. En zodra we die hebben, hebben vermoedelijk het informatiepakketje compleet om dat over te dragen aan die expertgroep. Die er vervolgens dan een review over schrijven. Dus wij komen binnenkort nog terug met hoe we dat dan precies willen gaan invullen, maar we dachten laten in ieder geval vast even weten wat we tot nu toe weten. En zodra dat resterende onderzoek er is, dan horen jullie meer van ons.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

De verwachting is dat voor de zomer het resterende onderzoek afgerond is. Daarna willen we de expert groep laten staten.

Andries: Hoe staat dit in verhouding met bijvoorbeeld de A28 dat vlak aan de baan ligt, voor uitstoot?

Jelle: Er is één punt waar dus de totale bijdrage, een norm overschrijdt. Dat is in de buurt van Rotterdam. Maar daar hebben we dus ook het onderzoeksbureau laten onderzoeken, hoeveel draagt de luchtvaart daar aan bij? En dat was een punt langs een snelweg. Dus dat is niet de A28, maar een andere snelweg. En daarvan zeiden ze de luchtvaart draagt daar voor 0,1% aan bij. Maar het totaal overschrijdt vervolgens dan de norm dat geldt. Dus het is heel erg afhankelijk van de plek. Maar het klopt inderdaad dat als je kijkt dat de relatieve bijdrage 1% is, dat er andere emissiebronnen voor meer bijdragen.

Spreker 1: Is er gemeten of alleen berekend?

Jelle: Berekend.

Spreker 1: Is één van die ZZS'en lood?

Jelle: Nee. Lood zit niet in de brandstoffen waar hier naar gekeken is.

Spreker 1: Wordt die loodhoudende brandstof hier nog wel gebruikt?

Andries: Met de vlootvernieuwing gaat het Afgas er uit. Dan heb je het nog over een enkele gebruiker.

Jelle: Een aantal andere redenen waarom gekozen wordt voor berekeningen. Eentje is als je wilt weten wat de relatieve bijdrage van luchtvaart is, dan kan je meten maar dan heb je het totaal. Dan is het moeilijk om daarvan te onderscheiden hoeveel de luchtvaart hier aan bijdraagt.

6. Toelichting wijziging regeling CRO's

Zie bijlage 3 de presentatie Versterking CRO's gegeven door het ministerie van IenW (Sjoerd Kremer).

Sheet 3. Iedere regionale luchthaven van nationale betekenis heeft een CRO (Groningen, Maastricht, Rotterdam en Lelystad). Het zijn overlegplatforms met belanghebbenden met de wettelijke taak om overleg tussen deze betrokken partijen rond de luchthavens te organiseren.

Anneke: Als je aangeeft dat de wettelijke taak is overleg tussen betrokken partijen, is het dan, kun je dan daaruit concluderen dat je als CRO dan nooit een standpunt in kan nemen?

Sjoerd: Dat kan wel, maar is niet de hoofdtak zoals in de wet vastgelegd. De hoofdtak zoals in de wet vastgelegd, is dat het een overlegorgaan is om overleg te voeren dat uiteindelijk het gebruik van de luchthaven bevordert die zo goed mogelijk recht doet aan die belangen. Juridisch gezien kan je denk ik zeggen dat we als CRO geen standpunt innemen.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Sheet 4. De aanleiding voor de wijzigingen die we hebben doorgevoerd, komt uit een evaluatie die in 2019 is uitgevoerd. Daar is gekeken naar, kan de CRO voldoen aan de taken die ze hebben en is het naar de beleving van de leden ook zo dat die CRO's voldoende functioneren. Er is een onderzoek naar gedaan en een rapport uitgekomen, in grote lijnen voldoet de CRO aan de taken, maar dat men minder positief was over overleg waar taken worden afgestemd en afspraken worden gemaakt. Dat was een lastiger punt. Er kwamen meer dingen uit voort. Die punten uit de evaluatie zijn al meegenomen, verankerd eigenlijk, in de luchtvaartnota en de uitvoeringsagenda die daarbij hoort. Er zijn twee dingen uitgekomen in die luchtvaartnota. We gaan meer investeren in het professionaliseren van de CRO. Dat is meer in de financiële vorm. Dat is al doorgevoerd. Dat is meer om de uitvoeringskracht dus ook te verbeteren. En ook wettelijke wijzigingen door te voeren om dat ook in een wettelijk kader te verankeren.

Sheet 6. Wat is het wettelijk kader van de CRO? De wettelijke basis voor het CRO ligt in de wet luchtvaart en in de regeling van de CRO's burgerluchthavens van nationale betekenis. De basisregels zijn benoemd, dat zijn artikel 8.75 die echt gaat om de CRO's van nationale betekenis en 8.59 die gaat om de CRO's van regionale betekenis en nationale betekenis. Ten eerste wordt gesteld dat er een CRO ingesteld moet worden bij regionale luchthavens, er wordt een overzicht van de leden gegeven, de taak van de CRO wordt dus ook benoemd, de nadere regels rondom de taken, samenstelling en werkwijze worden aangegeven en de benoeming, schorsing en ontslag van voorzitters en leden wordt weergegeven hoe dat plaats moet vinden. Echt een nadere duiding van alles wat daar vrij relatief summier staat, dat wordt in de regeling verder uitgewerkt. Met betrekking tot de uitwerking van de samenstelling, daar zitten de meeste wijzigingen in. Die samenstelling, het jaarplan, organisatie van het overleg, de openbaarheid van het overleg, in het stellen van werkgroepen, hoe dat moet, het jaarverslag, dat staat allemaal benoemd in de regeling.

Sheet 7. Wat is er gewijzigd in de regeling? De wijzigingen in de regeling zijn al doorgevoerd en in werking getreden per 1 januari 2024. Er zijn twee punten. Dat is dat er van ten minste twee bewonersvertegenwoordigers in de CRO, het totaal gaat naar ten minste één bewonersvertegenwoordiger per deelnemende gemeente. Dat wordt gedaan om de verhouding tussen bestuurders en bewonersvertegenwoordigers te verbeteren. Bestuurders, gemeentes en provincies die dan afvaardiging hebben. Op die manier zouden alle verschillende partijen meer evenwichtig gestemd kunnen worden. Het heeft ook te maken met het feit dat er straks bij de vaststelling van het nieuwe luchthavenbesluit, nieuwe beperkingengebieden worden aangegeven en op die manier ook meerdere gemeenten lid zouden kunnen worden van de CRO. Waardoor er een nog grotere disbalans zou ontstaan. Dat is hier in Groningen niet echt het geval, maar in Rotterdam bijvoorbeeld wel. Het andere punt is dat de maximale zittingsduur van de leden, van twee naar drie termijnen is gegaan. Er kwam uit de evaluatie ook dat de maximum termijn praktische problemen oplevert,



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

vooral bij kleine organisaties over het vinden van nieuwe leden. Er is nu dus een mogelijkheid voor een derde termijn. Dat is wel op basis van een uitzonderingsclausule. Dat wil niet zeggen dat dat automatisch zo is, maar dat moet op verzoek worden gedaan bij de voorzitter. En dan is het ook aan de voorzitter om dat te honoreren of niet. Een termijn is vier jaar.

Sheet 8. Dan naar de voorgenomen wijzigingen in de wet. In de wet moet ook een aantal wijzigingen komen. Die zal in werking treden per 1 januari 2025. Dat heeft te maken met het feit dat een ministeriële regeling relatief eenvoudig door de minister aangepast kan worden. En dan ook snel in werking kan treden. Met een wet is dat niet het geval. Het lidmaatschap van de gemeenten wordt bijvoorbeeld gekoppeld aan het beperkingengebied 48 Lden.

Andries: Geeft het een verplichting richting de gemeente om lid te zijn?

Sjoerd: Ja, dat bestaat nu al. Als in de huidige wet staat ook dat gemeentes lid moeten zijn, die geheel gedeeltelijk liggen in het beperkingengebied. Echter komt in het nieuwe luchthavenbesluit een veel grotere scope aan beperkingengebieden, waardoor er een begrenzing nodig was. Er zijn bijvoorbeeld laservrije gebieden en dan zou, volgens mij hebben we voor Rotterdam gezien, dat heel Zuid-Holland bijna in de CRO mag. Daarom is er gekozen voor een beperkingengebied met betrekking tot de 48-Lden-contour, wat een geluidscontour is. Het beperkingengebied met betrekking tot geluid past het beste bij de overkoepelende taak van de CRO. Dit heeft dus ook daarna meteen betrekking op het aantal gemeenten dat dus lid is, en ook het aantal bewonersvertegenwoordigers.

Verder worden de gebruikers van de luchthavens in de vorm van de hulpdiensten toegevoegd aan de CRO. Momenteel is dat nog niet zo, momenteel zijn gebruikers van de luchthavens wel onderdeel. Over het algemeen luchtvaartmaatschappijen, of zoals hier de KLM Flight Academy, maar dat zullen ook de hulpdiensten worden. Dit heeft ook betrekking op het feit dat er een nieuwe gebruiksruimte komt voor maatschappelijk verkeer. Dus voor de hulpdiensten, de traumahelikopter. En zij hebben zelf invloed op hoe zij die ruimte vullen. Zij zijn degenen die hem vullen en op die manier kunnen zij ook beter daarover melden. En is het ook belangrijk dat ze dat doen. Het geldt voor Groningen en Rotterdam.

Agnetha: Zijn ze verplicht om erbij te zijn? Of mogen ze dat? Of moeten ze daaraan meedoen? En geldt dat dan hier?

Sjoerd: Ja, ze zullen dan ook lid moeten worden van het CRO. Maar dat is dus dan per 1 januari 2025 officieel.

Sheet 9. Het ministerie van IenW wordt lid van de CRO. Dat zijn we al, maar per 1 januari 2025 volgens de wet.

Sheet 10. Het algemene beeld van internetconsultatie. Die is in de zomer gehouden en daarin hebben we 1.500 reacties ontvangen. Die gingen eigenlijk voornamelijk over de versterking van de bewonersvertegenwoordiging. Waarin mensen zeiden van, we hebben



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

zorgen over de kennisachterstand die bewonersvertegenwoordigers hebben ten opzichte van andere leden. Sommigen zeggen dat die disbalans tussen bewonersvertegenwoordigers en bestuurders nog steeds blijft. Sommigen zijn tegen het benoemen van individuele bewoners an zich. Die willen dat een bewonersvertegenwoordiger bij een partij hoort, een organisatie. En sommigen pleiten voor vaste vervangers van de bewonersvertegenwoordigers. Daar hebben wij een reactie op gegeven in de regeling. Het doel is dat we de disbalans verkleinen, niet per se wegnemen. Voor de andere drie punten die je ziet, is het vrij aan de CRO te bepalen. En dat gaan we niet met de regels doen.

Tineke: dan heb je Stichting ABReL dus eigenlijk?

Sjoerd: Stichting ABReL niet per se, maar er zijn andere partijen die zeggen van de bewonersvertegenwoordiger zou een organisatie voor de bewonersvertegenwoordigers moeten zijn.

Mieke: Dat heeft met representatie te maken.

Sjoerd: Dat is bij sommige CRO's een groter issue dan bij anderen. Maar daar hebben we op deze manier op gereageerd. Dat het vrij is om te komen, maar dat gaan we niet wettelijk bepalen. Met betrekking tot die maximale zittingsduur van de leden van twee naar drie termijnen. Daar hebben we eigenlijk twee verschillende reacties van gekregen. Hou het helemaal los die maximumtermijn, dat willen we helemaal niet hebben. Sommigen zeggen, houden we juist wel aan vast. En wij zeggen, we houden er wel vast aan, wel drie termijnen dan nu, voor vernieuwing/afwisseling van het lidmaatschap. Dat vinden we belangrijk. Een extra termijn in de uitzondering van het lidmaatschap kan gebruikt worden om opvolging te zoeken.

Sheet 11. Sommigen zeggen, er zijn ook reacties gekomen dat de GGD lid moet worden van de CRO. Hier hebben we ook naar gekeken en daar hebben we aangegeven voor sommige CRO's is het ook meer noodzaak dan voor anderen. En op basis daarvan hebben we wederom gezegd, dat gaan we niet wettelijk voorschrijven. Echter moedigen we wel aan om deze afweging echt wel zelfstandig per CRO te maken. Dat wordt wel duidelijk ook in de regeling gezegd. Dus per CRO is het handig om er wel bij stil te staan en uit te kijken.

Sheet 12. De regeling is dus al in werking getreden. Met betrekking tot de wet, dat is een langer proces. Wij zijn nog bezig met inhoudelijke en ambtelijke afronding, dat hopen we dit kwartaal te regelen. Dan komt er wel een heel proces maar uiteindelijk komt die dan bij de behandeling voor de Tweede Kamer en Eerste Kamer. Dan hopen we in kwartaal 3 of 4 tot de bekrachtiging en bekendmaking te komen. Waarna de inwerkingtreding zal zijn op 1 januari 2025. Goed om te weten dat dit er aankomt en dat er dus per CRO op geacteerd kan worden.

Agnetha: Krijgen we op tijd te horen of er een andere gemeente lid moet worden?



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Sjoerd: Het is echt de vraag of de Lden contour de gemeente Noordenveld net gaat raken. Dat moet nog blijken. Daar houden we contact over.

Andries: Stel we willen het MMT aansluiten, wie brengt hun hiervan op de hoogte?

Sjoerd: Ik denk dat we dat praktisch moeten oplossen. Dat wij contact opnemen met Agnetha om aan te geven dat ze lid kunnen worden.

7. Voornemen verhoging VFR vertrekroutes buiten uniforme daglicht periode (LVNL)

Michiel: Vanuit de Luchtverkeersleiding Nederland zijn wij voornemens om de vier vertrekroutes vanaf Groningen Airport Eelde voor vluchten binnen de uniforme daglicht periode (UDP) op te hogen naar 1.500 voet. En dat heeft ermee te maken dat er na 1 januari 2020 in Nederland, nu ook buiten UDP op zicht gevlogen mag worden, omdat er geen beperking meer geldt voor vliegers met een kwalificatie 4 nachtvliegen buiten UDP. Nou, wat houdt dat dan in? Dat de gepubliceerde vertrekroutes, die waren gesteld op 1.000 voet AMSL, dus above main sea level, die voldoen niet meer aan de voorwaarden om daarmee vrij te blijven van obstakels. Hier zijn verschillende klachten over binnengekomen, waaronder ook vanuit de vlieger community, waarop wij besloten hebben om onderzoek te doen naar mogelijkheden. En daarop zijn we uitgekomen om de gepubliceerde hoogte van 1.000 voet above main sea level op te hogen naar 1.500 voet. En daarmee voldoet de route buiten UDP ook aan de vereiste wat betreft de obstakel klaring. Afgesproken is dat wij daarover de omwonenden informeren. Graag zie ik dit onderwerp terug op het volgende CRO+ overleg en dan zal ik het nader toelichten. Ik verwacht geen bezwaren, omdat we van de bestaande 1.000 voet omhoog gaan naar 1.500 voet. Maar volgens wet- en regelgeving dienen wij dit kenbaar te maken aan de omgeving, dus bij deze.

8. Werkgroep Meldingenanalyse

Het volgende overleg zal de jaarrapportage 2023 volgen. Geen vragen/opmerkingen over de rapportages.

9. Werkgroep CRO+

ik denk dat 18 januari een bijzonder overleg is geweest. De vorm van een CRO+ is eigenlijk vormvrij. Een techniek onderwerp als besproken is heel ingewikkeld om in een zaalopstelling te doen, zonder dia's. Een volgende keer op een andere manier onderwerpen beter met elkaar kunnen bespreken. Zo moeten we het niet doen. We denken aan een plenair gedeelte en een deel soort van informatiemarkt waar aanwezigen vragen kunnen stellen.

Gasten kunnen suggesties voor onderwerpen aangeven, het is vervolgens altijd aan de CRO+ werkgroep om te bepalen hoe we het gaan doen en met welke onderwerpen.

De antwoorden op de vooraf gestelde vragen die niet beantwoord zijn tijdens het overleg worden nog allemaal beantwoord en bijgesloten bij de notulen van het CRO+ overleg.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Anneke: Het is ook altijd mogelijk om vragen schriftelijk te stellen. Bijvoorbeeld vragen aan de provincie rechtstreeks stellen aan de provincie. Waar dan vervolgens een antwoord op komt, die met iedereen gedeeld kan worden.

Mieke: op de agenda de toelichting van Michiel over het voornemen van LVNL en een terugkoppeling over het groepje dat bezig is met de postcodes m.b.t. het draagvlakonderzoek. MMT uitnodigen voor een CRO+ wanneer dit past binnen de agenda.

10. Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde

Het jaarverslag, de jaarrekening en de subsidie voor 2024.

In hoofdstuk 3 hebben we de activiteiten samengevat. Wat we vooral hebben opgemerkt in het afgelopen jaar, is dat het heel erg druk is geweest en dat het nog steeds druk is. De agenda van bijvoorbeeld dit overleg is groot. We hebben besloten om een half uur erbij te pakken. De werkzaamheden breiden zich uit. Er wordt meer verwacht van de omwonendenvertegenwoordigers, maar ook van iedereen die uit de organisaties komen, het secretariaat en de voorzitter.

Complimenten voor de uitgebreidheid.

Tineke toevoegen aan de werkgroep Meldingenanalyse.

De jaarrekening is gecontroleerd door de penningmeester.

Het jaarverslag inclusief jaarrekening is vastgesteld en zal worden verzonden aan het ministerie.

11. Agenda volgend overleg

Het volgende openbaar regulier overleg CRO is 16 mei 2024.

Op de agenda:

- de meldingenrapportages van januari, februari, maart, eerste kwartaal en jaarrapportage 2023.

12. Rondvraag

Els: In het Dagblad van het Noorden stond op 8 januari dat Fokker Next een vliegtuigfabriek wil bouwen op Eelde. Dat verbaasde mij heel erg in de eerste plaats. Het gaat om het bouwen van vliegtuigen met waterstof en dat de testvluchten hier op vliegveld zullen plaatsvinden. Dat betekent dus meer vliegbewegingen. Ik heb begrepen dat de toren weg zal gaan en dat de remote toren in gebruik zou worden genomen. Als die testvluchten er zijn. Dan... Ja moet de toren blijven staan volgens het artikel, de luchtverkeersleiding blijven staan? Hoe staat het daarmee? Is het zo?



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

Michiel: Ik ken het betreffende stuk niet, maar ik zie het verband niet tussen het eventueel bouwen van die fabriek en onze remote control tower mast. Of ik moet de vraag iets helderder krijgen of ik moet het stuk lezen, maar ik zie het verband nu niet.

Andries: terugzoeken van het artikel en daar een antwoord op geven. Het klopt dat ze interesse hebben voor GAE als vestigingsplaats. Wat de kans is, dat weten we nooit. Ze moeten 4,5 miljard bij elkaar brengen. Het heeft ook te maken met Business Park Bravo. Er zijn nog heel veel onzekerheden. Onbemand vliegveld mag pas als het hetzelfde veiligheidsniveau heeft als bemand. Dus in principe zou het dan niet uit moeten maken of je via een camera op Schiphol-Oost zit of fysiek in een toren.

Els: Dat betekent dus ook dat er meer vliegbewegingen komen.

Andries: Dan wel, maar het is één testvlucht per kist. Dat zijn niet heel veel bewegingen.

Tineke: Op GAE heb je ook te maken met cumulatie van geluid. Mijn vraag is hoe wordt dat meegenomen met Doc29? Want ik begrijp dat alleen de vliegende vliegtuigen tellen in de geluidshoeveelheid en dat taxiën en warmdraaien op het platform niet meetellen. Dan hebben we hier ook dat proefdraaien. Maakt ook heel veel geluid. Ook omdat de omwonenden hier best dichtbij wonen en dat ook horen. Hoe bescherm je dan de mensen die vlakbij wonen daartegen?

Tineke stelt een mail op voor Sander Hartjes (ministerie van IenW), zodat Agnetha deze kan doorzenden en het ministerie een antwoord kan opstellen.

Geert Jan: In hoeverre gaat Defensie gebruik maken van GAE om te vliegen met drones?

Andries: Ik zou kijken naar de Notitie Reikwijdte Defensie voor meer informatie.

Geert Jan: In de krant stond dat ze bij een calamiteit voor een dicht hek hebben gestaan bij Eelde. In hoeverre is GAE hier goed op voorbereidt?

Andries: Wij zijn nooit gealarmeerd sterker nog wij zijn proactief zelf gekomen toen een collega van ons een inzet bij de brandweer op de porto hoorde C2000 dat ze naar Eelde gingen. Toen zijn wij uit eigen initiatief opgeschaald en open gegaan. Wij zijn door het kustwachtcentrum in de melkkamer nooit gebeld. Daarom vond ik het heel frustrerend. In de pers staat, voor dicht hek bij Eelde, terwijl wij nooit gebeld zijn, en sterker nog, uit eigen beweging zijn open gegaan. Wij hebben ook proactief het kustwachtcentrum gebeld en overleg gehad en met de meldkamer overleg gehad en we hebben hun een protocol geschreven en gestuurd hoe we het zouden moeten doen. Het was in de nacht als de luchthaven dicht is.



Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

13. Sluiting

Sluiting overleg om 18:00 uur.

In de bijlagen de acties, presentatie 'Toelichting op emissies en luchtkwaliteit' en presentatie 'Wijziging wetgeving CRO'.

Bijlage 1: Actielijst

CRO luchthaven Eelde Openbaar overleg d.d. 15 februari 2024					
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?” De vraag is beantwoord door het ministerie, zie agendapunt 4i van het overleg van 15 februari 2024. Het appel van de provincies Drenthe en Groningen meenemen naar het ministerie.	Sjoerd	Z.s.m.
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. Nog in afwachting van de beslissing van de gemeente Tynaarlo.	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
18	23-11-2023	4e	Aanvraag subsidie 2024 is verzonden. Het ministerie van lenW is bezig met de beoordeling van de aanvraag. In afwachting van deze beoordeling.	Agnetha	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 lenW.	Agnetha	Februari 2024
25	23-11-2023	10	Agenda overleg 27 juni 2024: - Werkgroep Meldingenanalyse: voorstel regionale follow up; - Meldingenrapportages.	Agnetha	Januari 2024
24.01	15-02-2024	4d	Opnieuw contact opnemen met de Stichting ABReL om duidelijk te maken dat communicatie via het officiële mailadres van het secretariaat moet verlopen en dat de omwonendenvertegenwoordigers momenteel geen behoefte hebben aan ondersteuning van de stichting.	Mieke	Z.s.m.

24.02	15-02-2024	7	Toelichting presenteren voornemen verhoging VFR vertrekroutes buiten uniforme daglicht periode (LVNL) tijdens volgend CRO+ overleg	Michiel	Volgend CRO+ overleg.
24.03	15-02-2024	10	Verzenden aanvraag subsidievaststelling 2023 aan het ministerie van IenW, inclusief jaarverslag met jaarrekening.	Agnetha	Z.s.m.
24.04	15-02-2024	11	Wordt taxiën, warmdraaien en proefdraaien ook meegenomen in Doc29 (cumulatie van geluid)? Mail opstellen en zenden aan Agnetha Mail toesturen aan Sander Hartjes	Els Agnetha	Z.s.m.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Effect luchtvaart op lokale luchtkwaliteit

CRO Groningen Airport Eelde
15 februari 2024

Emissies door de luchtvaart



Onderzoeken tot en met 2023:



Nieuwe regels voor geluid en uitstoot in de toekomst

In de toekomst sturen we op normen voor uitstoot van geluid, CO₂ en andere stoffen. En niet meer op aantal vluchten. Daardoor zullen de negatieve effecten van vliegen steeds kleiner worden. Hiervoor zijn verschillende regels in ontwikkeling. Deze zullen de komende jaren in werking treden.

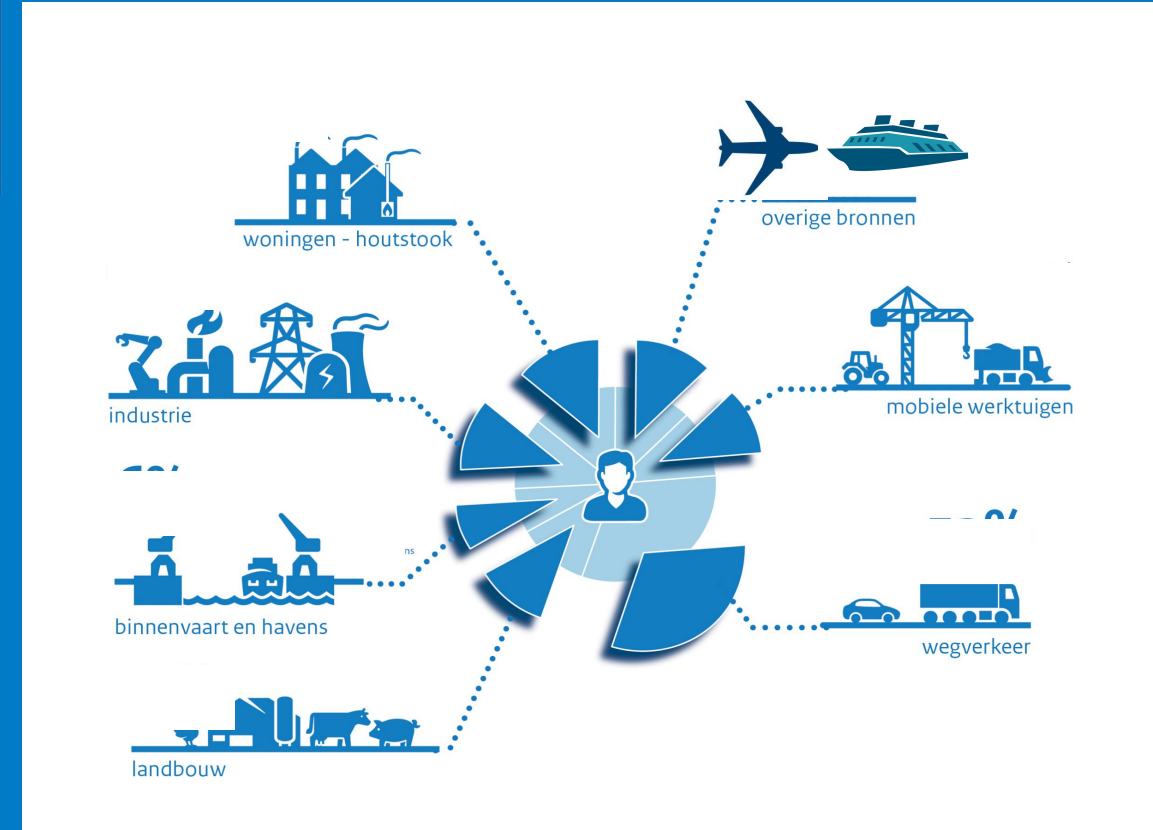


- Emissies van zeer zorgwekkende stoffen (TNO, maart 2023)
- Relatieve bijdrage luchtvaart aan lokale luchtkwaliteit (ADECS)
- Concentraties zeer zorgwekkende stoffen (NLR)
- Effecten vlootontwikkeling op emissies (To70)
- Uniform rekenmodel emissies (To70)

Bijdrage luchtvaart aan lokale luchtkwaliteit



- Emissies en concentraties van luchtvaart t.o.v. totaal en andere bronnen inzichtelijk gemaakt.
- Voor 5 luchthavens onderzoek naar NO_2 , SO_2 , CO , fijnstof, VOS, 3 ZZS.
- Studiegebied:
 - Luchthaventerrein en gebied van 3 x 3 km daarbuiten
 - Focus op woonkernen
 - Vergeleken met wettelijke normen en WHO-advies 2021



Resultaten rond luchthavens

- **Eindhoven**
gemiddelde omgeving: < 0,5% (NO₂)
hoogste woonkern: 1,3% (NO₂)
- **Rotterdam**
gemiddelde omgeving: < 0,2% (NO₂)
hoogste woonkern: 1,1% (NO₂)
- **Maastricht**
gemiddelde omgeving: < 0,3% (NO₂)
hoogste woonkern: 2,1% (NO₂)
- **Groningen**
gemiddelde omgeving: < 0,1% (SO₂)
hoogste woonkern: 0,3% (SO₂)
- **Schiphol**
gemiddelde omgeving: < 4,9% (NO₂)
hoogste in woonkern: 10% (NO₂)



Resultaten Schiphol woonkernen

- NO₂:
Gemiddeld 4 % 0,8 µg/m³
Maximum 10 % 2,7 µg/m³

Norm nu 40 µg/m³
WHO-advies 10 µg/m³
- PM_{2,5}:
Gemiddeld 0,2 % 0,02 µg/m³
Maximum 0,8 % 0,08 µg/m³

Norm nu 25 µg/m³
WHO-advies 5 µg/m³

Resultaten rond gasfornuizen (TNO, november 2023)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



NO₂:

Keuken:	22,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Schiphol: gemiddeld	0,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
maximum	2,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Norm nu	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
WHO-advies	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

PM_{2,5} (fijnstof):

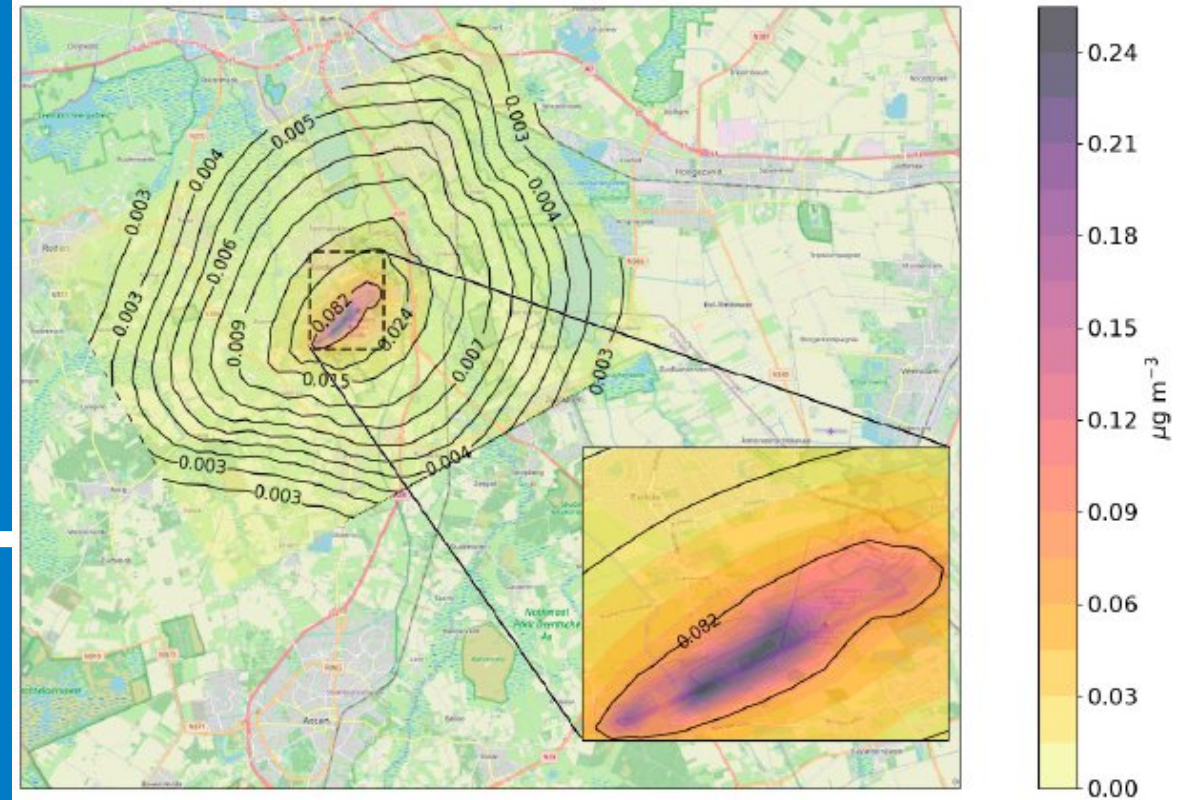
Keuken:	13,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Schiphol: gemiddeld	0,02 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
maximum	0,08 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Norm nu	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
WHO-advies	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Zeer Zorgwekkende Stoffen



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

- Begin 2023: onderzoek door TNO.
 - Welke en hoeveel ZZS-*emissies* komen vrij uit vliegtuigen?
 - 5 luchthavens
-
- Eind 2023: onderzoek door NLR.
 - Welke ZZS-*concentraties* door luchtvaart op leefniveau?
 - Toetsen van de resultaten.



Figuur 26: VOS-concentraties op en rondom Groningen Airport Eelde

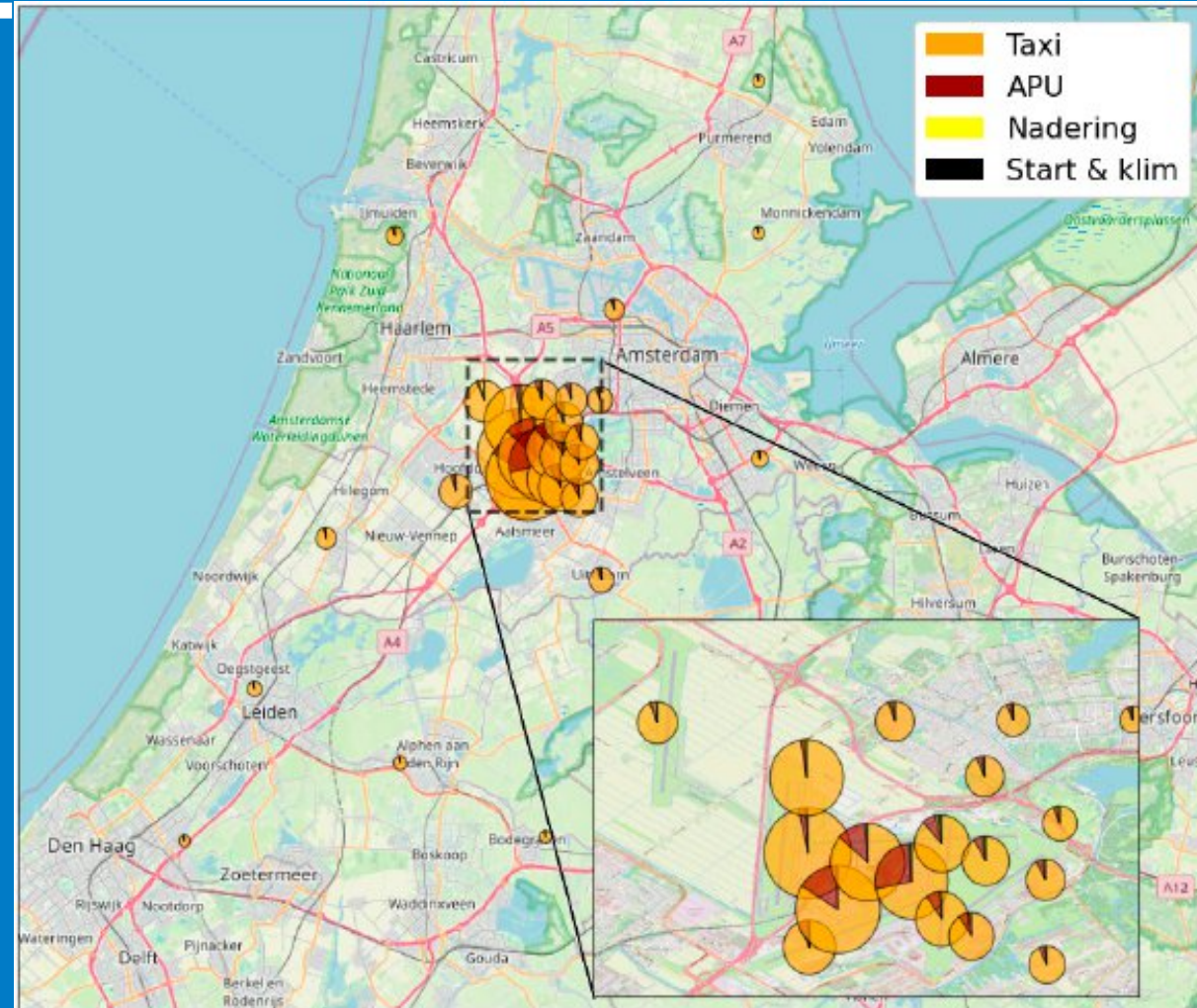
Zeer Zorgwekkende Stoffen



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Resultaten:

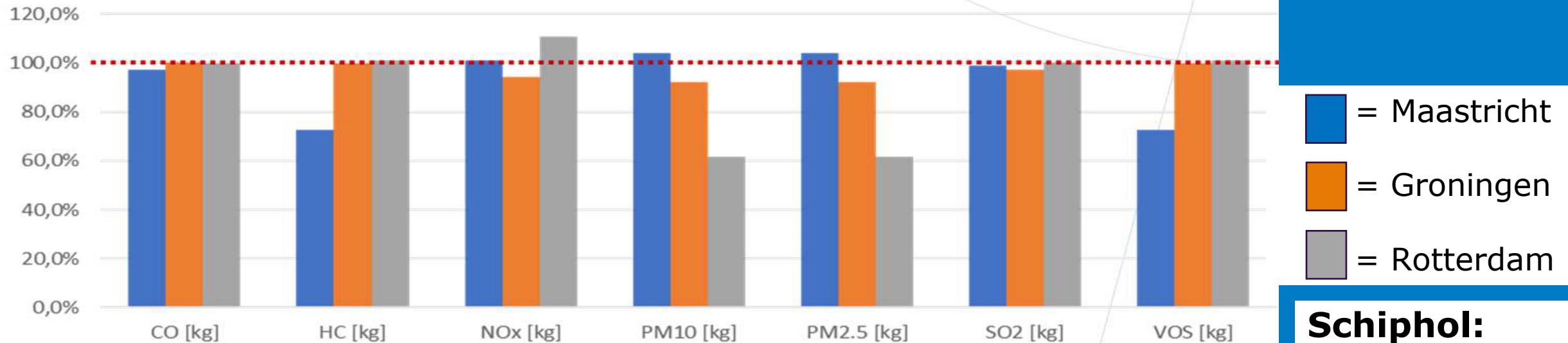
- Taxi-emissies bepalen 90% van de concentraties, zelfs ver weg.
- 4 ZZS: ruim onder MTR (Maximaal Toelaatbaar Risico. Dit is géén norm).
- 4 ZZS: geen toets, want geen MTR.
- Aandachtspunt: voor 7 ZZS geen gegevens over andere bronnen.



Effecten vlootontwikkeling op emissies



Verschillen per luchthaven door verschillen in type verkeer en vloot.



Conclusie regionale luchthavens:

- Meeste emissies blijven gelijk of nemen af;
- Afhankelijk van motortype kunnen grote verschillen optreden.

**Schiphol:
volgt begin
2024**



Vervolg

- IenW wil een expert review laten uitvoeren op recente onderzoeken
- Omwonenden CROs/MRS worden hierbij betrokken
- Expert groep zal losse rapporten beschouwen en ook samenhang tussen rapporten duiden
- Eerst onderzoek 4 resterende ZZS concentraties afronden
- Naar verwachting start eind Q2

Maatregelen sector



- Elektrificatie grondgebonden activiteiten
- Aanpassen aankomst- en vertrekprocedures
- Duurzaam taxiën
- Onderzoek: afvangen ultrafijn stof (watergordijn, filter)



Concentraties versus normen

Groningen	Absolute waarden in $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Toetsingswaarden in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
	Gemiddelde in woonkern	Bandbreedte woonkernen	Maximum in gebied (aandeel luchtvaart)	EU/NL-norm	WHO-advies
Stikstofdioxide	0,005	0,002 – 0,02	13,0 (0,003)	40	10
Fijnstof PM2,5	0,0003	0,0001 – 0,002	7,9 (0)	25	5
Benzeen	0,00001	0,00005–0,0005	0,4 (0,009)	5	1,7



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Versterking CRO's

Wijzigingen regeling CRO's,
Wet Luchtvaart en terugblik
internetconsultatie



Inhoud

- › **Wijzigingen algemeen**
- › **Wettelijk kader**
- › **Wijzigingen regeling**
- › **Voorgenomen wijzigingen Wet luchtvaart**
- › **Algemeen beeld internetconsultatie**
- › **Tijdspad en vervolgproces**



Wijzigingen algemeen

- › Iedere **regionale luchthaven** van nationale betekenis een **commissie regionaal overleg** ingesteld (GAE, MAA, RTHA, LA)
- › **CRO's**: overlegplatforms met belanghebbenden @ **wettelijke taak**: om overleg tussen betrokken partijen rond de luchthavens te organiseren.
- › **Doel**: bevorderen dat het gebruik van de luchthaven zo goed als mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.



Wijzigingen algemeen

> **Aanleiding wijziging:**

- **Evaluatie (2019)** of CRO kan voldoen aan taken + beleving van de leden of het voldoende functioneert
- **Uitkomsten evaluatie:**
 - In grote lijnen **voldoet CRO** aan de taken
 - **Minder positief** over overleg waar taken worden afgestemd en afspraken worden gemaakt
- In luchtvaartnota + uitvoeringsagenda aangegeven:
 - meer te investeren in professionaliseren CRO en
 - Hiervoor wettelijke wijzigingen door te voeren @ **deze wijzigingen geven hier invulling aan**



Wettelijk kader

- › **CRO's:** wettelijke basis Wet luchtvaart en regeling CRO's burgerluchthavens van nationale betekenis
- › **Wet luchtvaart:** basis regels
 - Een CRO moet ingesteld worden (Artikel 8.75);
 - Overzicht leden (Artikel 8.75);
 - Taak CRO (Artikel 8.59);
 - Nadere regels omtrent de taak, de samenstelling en de werkwijze (Artikel 8.59);
 - Benoeming, schorsing en ontslag voorzitter (Artikel 8.59);
 - Benoeming, schorsing en ontslag leden (Artikel 8.59).



Wettelijk kader

- › **Regeling:** nadere regels vanuit Wet luchtvaart
 - Uitwerking taak;
 - Uitwerking samenstelling;
 - Jaarplan;
 - Organisatie overleg;
 - Openbaarheid overleg;
 - Instellen werkgroep;
 - Jaarverslag.



Wat is gewijzigd in de regeling?

Regeling: inwerkingtreding per 1-1-2024

- › Van tenminste 2 bewoners in totaal naar tenminste **één bewonersvertegenwoordiger per deelnemende gemeente.**
 - Vorige situatie: totaal van 2 bewoners voor de hele CRO.
 - Verhouding bestuurders- en bewonersvertegenwoordigers verbeteren ® alle verschillende partijen een evenwichtige stem
 - Huidige situatie: elke deelnemende gemeente een bewonersvertegenwoordiger ® bij vaststelling luchthavenbesluit nieuwe Lden-contour, bepaald welke gemeenten deel worden
- › **Maximale zittingsduur leden van 2 naar 3 termijnen.**
 - Vorige situatie: maximaal 2 termijnen
 - Maximumtermijn bezorgt praktische problemen, voornamelijk voor kleine organisaties met een kleine staf
 - Huidige situatie: Maximaal 3 termijnen en alleen op verzoek/bij gebrek aan alternatief



Wat zijn de voorgenomen wijzigingen in de Wet?

Wet: inwerkingtreding per 1-1-2025

- › Lidmaatschap gemeenten koppelen aan **beperkingengebied 48 Lden-contour**.
 - Huidige situatie: elke gemeente of provincie waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen lid van de CRO
 - In nieuw luchthavenbesluit: meerdere beperkingengebieden @ begrenzing noodzakelijk
 - Voorgestelde wijziging: koppelen aan geluidscontour @ sluit aan bij de overkoepelende taak van de CRO (o.a. faciliteren beperken geluidsoverlast)
- › Toevoegen van de **gebruikers van de luchthavens (hulpdiensten)** aan de CRO – anders dan luchtvaartmaatschappijen.
 - Huidige situatie: hulpdiensten geen wettelijk voorgeschreven lid van de CRO
 - In nieuw luchthavenbesluit: nieuwe gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer (hulpdiensten)
 - Voorgestelde wijziging: hulpdiensten wettelijk voorgeschreven lid maken, omdat zij invloed hebben over de vulling van de gebruiksruimte en kunnen hierover uitleg geven



Wat zijn de voorgenomen wijzigingen in de Wet?

- › Ministerie IenW als **lid** toevoegen aan de CRO
 - Huidige situatie: ministerie IenW geen lid van CRO
 - Toevoegen IenW: in lijn met advies Van Geel en invullen van de regierol voor de publieke belangen
 - Voorgestelde wijziging: ministerie lid van CRO @ hier wordt al invulling aan gegeven



Algemeen beeld internetconsultatie

15 ontvangen reacties, die gingen over:

› **Versterking bewonersvertegenwoordiging**

- (1) zorgen over kennisachterstand t.o.v. andere leden CRO, (2) disbalans blijft bestaan tussen bewoners en bestuurders, (3) tegen benoemen individuele bewoners en (4) pleit voor vaste vervangers bewonersvertegenwoordigers
- **Reactie IenW:** (2) doel is het *verkleinen* van disbalans, (1, 3 en 4) vrij aan de CRO te bepalen, niet wettelijk regelen

› **Maximale zittingsduur leden van 2 naar 3 termijnen.**

- (1) loslaten maximum van 3 termijnen en (2) vasthouden aan maximum termijn
- **Reactie IenW:** mogelijkheid tot behoud vernieuwing en afwisseling lidmaatschap belangrijk + extra termijn (uitzonderingsclausule) kan gebruikt worden om opvolging te zoeken



Algemeen beeld internetconsultatie

15 ontvangen reacties, die gingen over:

› **GGD lid maken van de CRO**

- onafhankelijk expert op het gebied van gezondheidseffecten op de leefomgeving rondom regionale luchthavens
- **Reactie IenW:** mogelijk verschillen tussen CRO's over noodzaak, daarom niet wettelijk voorgeschreven. Aanmoediging deze afweging zelfstandig te maken



Tijdspad

Regeling	Deadline
Inwerkingtreding regeling	1 januari 2024

Wet	Deadline
Inhoudelijke/ambtelijke afronding	Q1 2024
Behandeling TK, EK	Q2-Q4 2024
Bekrachtiging/bekendmaking	Q4 2024
Inwerkingtreding	1 januari 2025