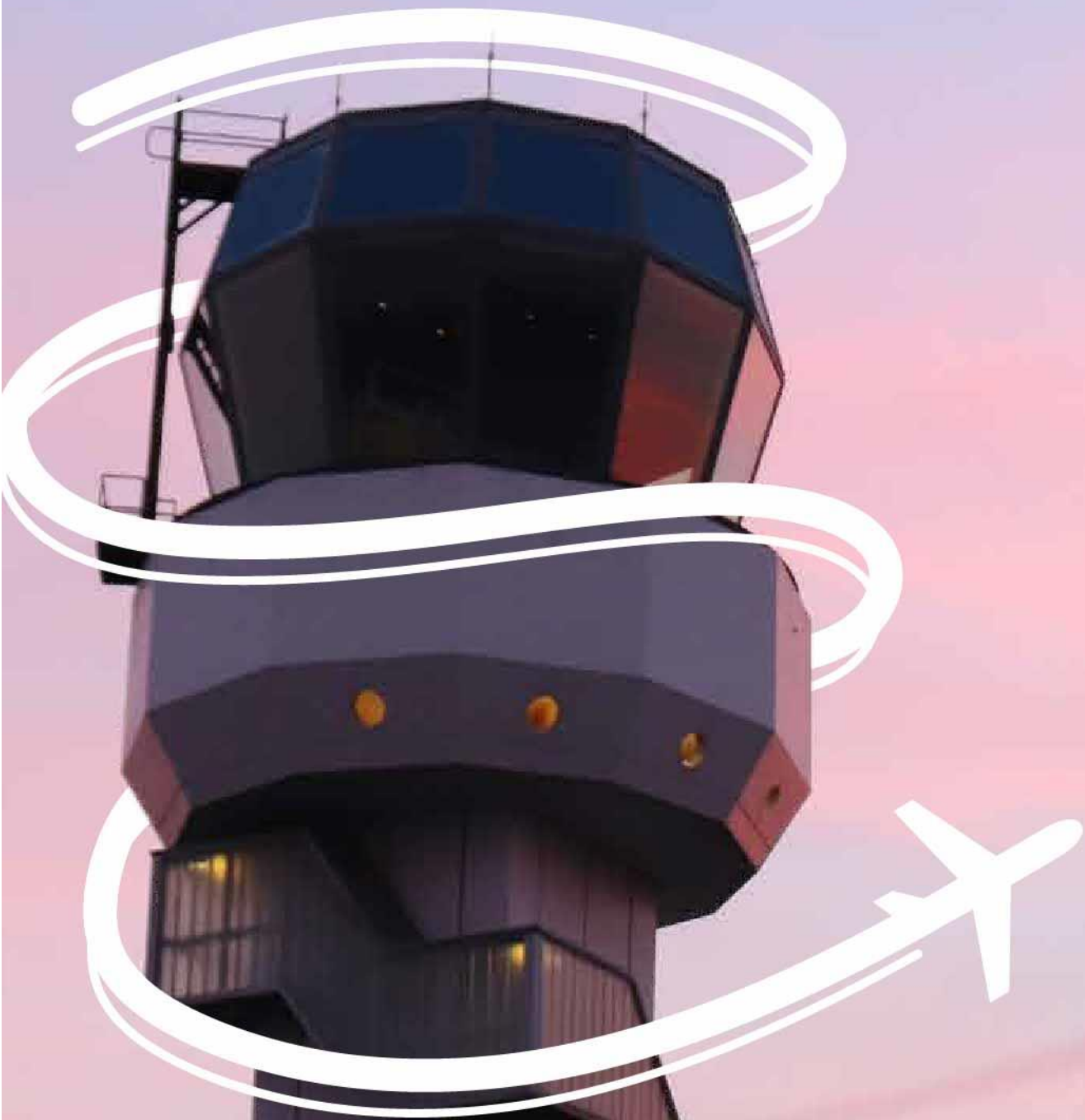


Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden



Business Park Bravo

Participatie verslag

Voorwoord

Voor u ligt het participatieverslag voor het initiatief van Groningen Airport Eelde om een bedrijventerrein te ontwikkelen op het bestaande luchthaventerrein, genaamd “Business Park Bravo”. Door middel van dit verslag leggen wij vast op welke manier wij vorm en inhoud hebben gegeven aan omgevingsparticipatie voor het initiatief tot de ontwikkeling van Business Park Bravo.

Luchtvaart is een sector die constant in ontwikkeling is, en de luchthaven heeft in 2023 dan ook haar nieuwe strategie en tienjarenplan gepresenteerd. De maatschappelijke rol, ontwikkeling van de duurzame luchtvaart, beperkte groei van het passagiersverkeer, de samenwerking met kennisinstellingen en vastgoedontwikkeling zijn belangrijke onderdelen van het fundament waarop de toekomst van de luchthaven wordt gebouwd. Deze ontwikkelingen hebben ook invloed op de indeling en het gebruik van het luchthaventerrein, omdat ruimte nodig is om plaats te bieden aan onderwijsinstellingen, bedrijvigheid, ontwikkeling en distributie van duurzame energie, hangaars voor vliegtuigen, parkeerterreinen en ontsluitingswegen, et cetera. Daarmee leveren de ontwikkeling en het gebruik van het luchthaventerrein een belangrijke bijdrage aan de toekomst van de luchthaven.

De rol van Groningen Airport Eelde is die van maatschappelijke infrastructuur. De vestigingsplaats van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team en het uitvoeren van donorvluchten voor het Universitair Medisch Centrum Groningen zijn daarvan de meest zichtbare voorbeelden. Maar het belang voor Noord-Nederland is veel breder; bijvoorbeeld voor de ontsluiting, het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid. Een goede inbedding van de luchthaven in de omgeving en een goede verstandhouding met omwonenden is belangrijk voor de luchthaven. Daarom hechten wij aan goed contact en zorgvuldige communicatie met onze omgeving. En ook aan een zorgvuldig participatietraject voor Business Park Bravo. Daarbij realiseren we ons dat veel verschillende partijen te maken hebben met de luchthaven, en dat we het niet iedereen naar de zin kunnen maken.

Eelde, juni 2024

M.H. de Groot
Directeur
Groningen Airport Eelde NV

Colofon

Fotografie
Groningen Airport Eelde

Vormgeving
Groningen Airport Eelde

Copyright © 2024 Groningen Airport Eelde

Telefoon: 050 – 309 70 70

Groningen Airport Eelde NV
Machlaan 14a
9761TK Eelde

Postbus 50
9765 ZH Paterswolde

KvK: 04049842

E-mail: info@gae.nl

www.groningenairport.nl

Participatieverslag Business Park Bravo

Inhoudsopgave

Voorwoord

1. Context van het participatieproces

1.1 Groningen Airport Eelde	4
1.2 Business Park Bravo als onderdeel van de strategische koers.....	5
1.3 Doel van dit participatieverslag	11
1.4 Stakeholderanalyse	12
1.5 Consequenties.....	13
1.6 Het doel van participatie.....	13
1.7 Afbakening proces.....	15

2. Betrokkenheid: Wie doet er mee?

2.1 Representativiteit betrokkenen	17
2.2 Bereik van de participatie	19

3. Participatievorm: Hoe is er geparticipeerd?

3.1 Participatievorm.....	20
3.2 Participatieruimte	20
3.3 Hoor en wederhoor.....	21
3.4 Belangenorganisaties	22

4. Opbrengsten: Wat heeft de participatie opgeleverd?

4.1 Inbreng van participanten.....	23
4.2 Evaluatie.....	32

5. Doorvertaling: Wat is er met de participatie gedaan?

5.1 Belangen afweging.....	34
5.2 Terugkoppeling	36

1. Context van het participatieproces

1.1 Groningen Airport Eelde

Visie, missie en strategie

Groningen Airport Eelde is al meer dan 90 jaar de luchthaven van Noord-Nederland: een internationale luchthaven met zowel een maatschappelijke als economische rol voor de regio en op nationaal niveau. Luchtvaart, en zo ook Groningen Airport Eelde, is de komende jaren volop in transitie naar een duurzame toekomst. Groningen Airport Eelde heeft dan ook een stevige ambitie om zich te ontwikkelen tot 'GRQ Hydrogen Valley Airport', aansluitend op regionale plannen in het kader van de energietransitie.

Groningen Airport Eelde is een van de vijf Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dat betekent dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag vertegenwoordigt, dat er luchtverkeersleiding, Douane en Marechaussee aanwezig zijn en dat er internationale commerciële passagiers- en vrachtluchten mogen worden afgehandeld. Vanwege het maatschappelijk en economisch belang is Groningen Airport Eelde door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als "regionale luchthaven van nationale betekenis".

De belangrijkste taak van de luchthaven is het bieden van veilige luchthaveninfrastructuur en afhandeling van maatschappelijke vluchten, de commerciële luchtvaart, lesverkeer en de kleine luchtvaart (general aviation). Groningen Airport Eelde is de vestigingsplaats voor meer dan 50 bedrijven, waaronder twee vliegscholen, een afhandelingsbedrijf, een luchtfotografiebedrijf, een dealer van vliegtuigen en onderhoudsbedrijf, meerdere reisorganisaties en een restaurant. Daarnaast staan op het terrein meerdere bedrijfsverzamelgebouwen waarin MKB-bedrijven zijn gevestigd, veelal met een focus op innovatie en duurzaamheid. Ook is een aantal kennisinstellingen op de luchthaven gevestigd, en heeft zij de ambitie om een Airport Campus te ontwikkelen. In totaal werken er bijna 400 FTE op het luchthaventerrein.

Een van de belangrijkste maatschappelijke taken van Groningen Airport Eelde is dat zij de standplaats is van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). De luchthaven is daarnaast onmisbaar voor de transplantatie-afdeling van het UMCG want er worden zeer regelmatig medische- en donorvluchten uitgevoerd. Ook reddingsdiensten en onderdelen van het de overheid (Justitie, Defensie) gebruiken de luchthaven.

Groningen Airport Eelde behoort tot de kern-infrastructuur van (Noord-)Nederland. Haar functie is voorwaardelijk voor maatschappelijke instellingen in de regio en zij draagt actief bij aan de economische ontwikkeling van de regio en het vestigingsklimaat. De luchthaven is een belangrijke schakel in het netwerk van verbindingen van (Noord-)Nederland, in aanvulling op weg, water en spoor.

De toekomst van de luchtvaart is duurzaam, en op weg naar die duurzame toekomst wil Groningen Airport Eelde voorop lopen en een belangrijke bijdrage leveren. Als regionale luchthaven is zij een broedplaats en kraamkamer voor de ontwikkeling van duurzame en innovatieve luchtvaart, en de test- en demonstratielocatie voor de luchtvaart in Nederland. Zij werkt daartoe samen met belangrijke (regionale) partners: ondernemingen, overheden en kennisinstellingen in het programma NXT Airport. Duurzame brandstoffen, zoals elektriciteit, synthetische kerosine en waterstof, zullen het karakter van de luchtvaart blijvend veranderen. Hierdoor ontstaan kansen en nieuwe markten. Groningen Airport Eelde verbindt met de nieuwe technologie op het gebied van elektrisch vliegen, duurzaam en efficiënt, Noord Nederland, met andere waardevolle Europese regio's.

1.2 Business Park Bravo als onderdeel van de strategische koers

De strategie van de luchthaven is gebaseerd op de ambitie in 2030 de duurzaamste luchthaven van Europa te zijn, met elektrificatie en vooral waterstof als speerpunten. Bovendien is het nodig voor de exploitatie van de luchthaven dat zij beschikt over meer en stabiele inkomstenbronnen dan alleen het vliegverkeer. Voor alle luchthavens is de exploitatie van vastgoed (winkels, parkeren, bedrijvigheid, hangaars, onderhoudsbedrijven, et cetera) een belangrijke bron van inkomsten¹. Mede daarom wil Groningen Airport Eelde Business Park Bravo ontwikkelen: een nieuw bedrijventerrein voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid, gelegen ten westen van de '01-19' baan. Het toekomstige Business Park is gelegen op eigen grond van de luchthaven: er hoeft geen onteigening voor plaats te vinden. De rest van het luchthaventerrein is reeds ontwikkeld of wordt de komende jaren verder ontwikkeld vanuit de bestaande bestemming.

Omdat grond op luchthavens erg schaars is in Nederland, andere luchthavens grotendeels 'vol' zijn en er veel vraag is naar ontwikkelruimte voor grote en kleine hangaars, is de ontwikkeling van een bedrijventerrein kansrijk en draagt dit bij aan de economische ontwikkeling van de luchthaven, waaronder werkgelegenheid. Het bedrijventerrein zal een belangrijke rol spelen in de vestiging van bedrijven die bijdragen aan de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart, zoals vliegen met elektrische vliegtuigen. Daarmee is het te ontwikkelen bedrijventerrein belangrijk voor:

- Het versterken van de luchthavenfunctie en daarmee de continuïteit van de lange termijn exploitatie c.q. financiering van de luchthaven;
- Uitbreiding van de maatschappelijke rol en economische betekenis van de luchthaven: rechtstreeks door het bieden van een vestigingsplaats en indirect door het leveren van een bijdrage aan het regionale vestigingsklimaat en werkgelegenheid;
- Goede ruimtelijke inpassing van de luchthaven in de context van haar omgeving en de totale visie op de inrichting van het luchthaventerrein. Een veilige ontsluiting van de luchthaven en het bedrijventerrein maken daar deel van uit.

Voor een nadere toelichting op de strategie 2024 – 2033 van Groningen Airport Eelde, wordt verwezen naar het betreffende document. Dit strategiedocument is aangeboden aan de publieke aandeelhouders van de luchthaven, in casu de Provincies Drenthe en Groningen en de Gemeente Tynaarlo, om te dienen als uitgangspunt voor coalitieakkoorden na de Provinciale verkiezingen van maart 2023. De beide Provincies hebben de strategie en financiering van de luchthaven voor de komende 10 jaar in hun coalitieakkoorden opgenomen, en uiteindelijk in december 2023 formeel vastgesteld inclusief invulling van de financieringsopgave. De aandeelhouders hebben de strategie ook formeel vastgesteld in december 2023.

Locatie

Groningen Airport Eelde heeft in 2017 de nauwelijks meer gebruikte "01-19"-baan operationeel buiten gebruik gesteld omdat de onderhoudskosten niet meer opwogen tegen het gebruik. Deze baan heeft een degradatie ondergaan naar taxibaan. Daardoor is ruimte ontstaan voor het zonnepark van 22 hectare op het middenterrein, op een plek die voor weinig andere gebruiksvormen geschikt is als gevolg van een bouwhoogtebeperking. Bovendien is ontwikkelruimte van ongeveer 10 tot 15 hectare ontstaan, direct naast de baan.

¹ Zie bijvoorbeeld jaarrekeningen van Royal Schiphol Group op <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/archief-jaarverslagen/>. Daaruit blijkt dat het vliegbedrijf verliesgevend is maar de exploitatie van vastgoed de grootste financiële bijdrage levert.

Direct naast het banenstelsel is vanwege veiligheid (EASA-regelgeving) alleen grasland toegestaan en geen bebouwing. Verder van het banenstelsel geldt een hoogtebeperking, het zogenaamde obstakelvlak, waardoor bouwen op grote delen van het luchthaventerrein niet of slechts zeer beperkt mogelijk is. Daarom is op verzoek van de aandeelhouders van de luchthaven in 2019 een vlekkenplan opgesteld, dat onderdeel is van de toekomstvisie, om zicht te krijgen op kansen voor vastgoedontwikkeling in relatie tot de lange termijn inrichting van het luchthaventerrein. Rekening houdend met de wettelijke veiligheidseisen, de vereiste afstand tot het banenstelsel, het obstakelvlak en de benodigde ontsluiting is de ruimte achter de "01-19" baan de enige mogelijke plaats voor vastgoedontwikkeling. De projecttitel voor dit deel van het luchthaventerrein is Business Park Bravo.

Bestaande ruimtelijke visie als vertrekpunt

Over de combinatie van de luchthaven en haar rol, de inrichting van de omgeving in bredere zin, belangrijke infrastructuur en ruimtelijke inpassing, zijn de afgelopen jaren verschillende documenten en rapporten opgesteld:

- Ruimtelijke visie omgeving GAE (Gemeente Tynaarlo, 2014);
- Ontwikkelvisie luchthavenomgeving GAE (Provincie Drenthe en Gemeente Tynaarlo, april 2014);
- Gebiedsontwikkeling Groningen Airport Eelde; Investeringskader 2016-2020 (Provincie Drenthe, 2016);
- Quicksan inventarisatie ontwikkelruimte GAE (Bügel-Hajema, april 2017);
- Vlekkenplan Groningen Airport Eelde (Bureau Pau, juni 2019).

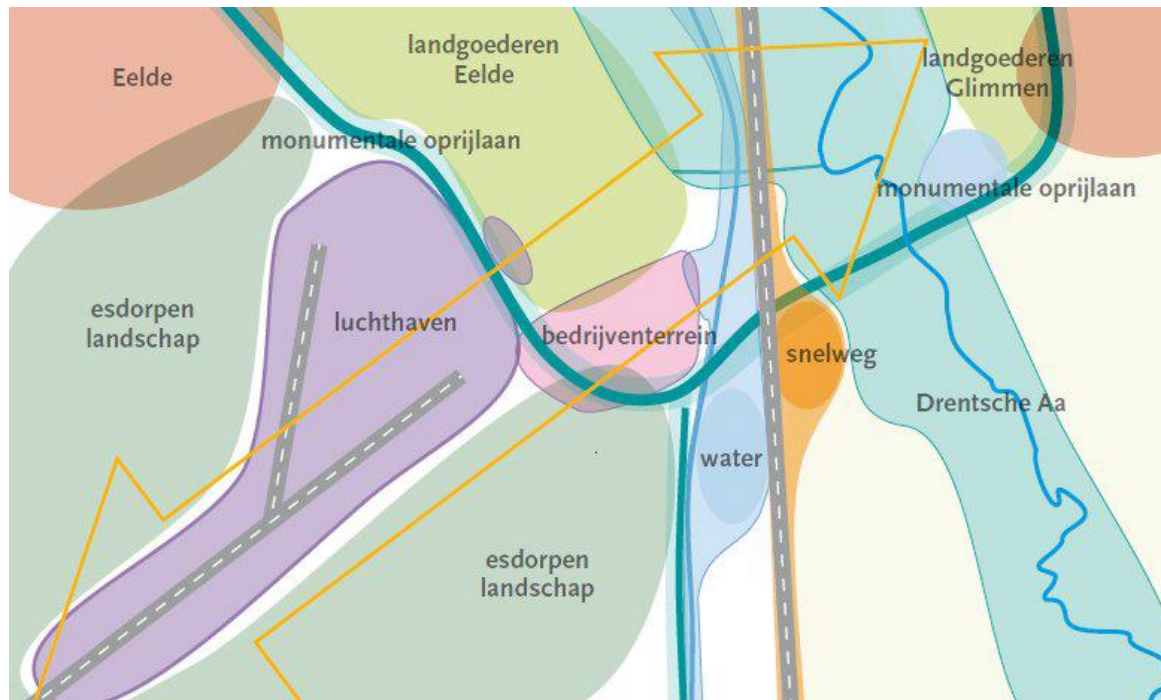
De eerste drie documenten handelen over Groningen Airport Eelde als onderdeel van de regio, naast economisch en maatschappelijk vooral in ruimtelijke zin. De laatste twee documenten handelen over de mogelijkheden van de luchthaven zelf: de voorgenomen toekomstige inrichting van het luchthaventerrein. Het vlekkenplan dat in 2019 is opgesteld, is mede ontwikkeld op basis van commerciële mogelijkheden.

Het doel van dat eerste vlekkenplan was eventuele commerciële mogelijkheden op korte termijn te kunnen benutten, waarbij het beslag op ruimte ingepast kan worden in de lange termijn inrichting van het luchthaventerrein. Het aanpassen van het bestemmingsplan voor deze ontwikkelmogelijkheden was één van de aanbevelingen uit deze analyse.

Bij het actualiseren van het vlekkenplan van het luchthaventerrein is de brede omgeving in ogenschouw genomen. De geografische ligging van de luchthaven wordt gekenmerkt door een omgeving waar verschillende functies, van natuur tot beleving en van bedrijvigheid tot infrastructuur, bij elkaar komen en naast elkaar bestaan. Uitgevoerde studies en opgestelde visies hadden als doel te onderzoeken hoe die elementen niet alleen naast elkaar kunnen bestaan, maar vooral hoe ze elkaar in samenhang kunnen versterken. De rode draad van de bovengenoemde onderzoeken wordt dan ook gevormd door:

- de hoogwaardige kwaliteit van het omliggende (esdorpen-) landschap en naastgelegen natuurgebieden zoals de Drentsche Aa;
- het belang van een goede ontsluiting van de regio; door de lucht met Groningen Airport Eelde als visitekaartje voor inkomende passagiers en over de weg door middel van de autosnelwegen A28 en A7;
- het vestigingsklimaat voor het stimuleren van bedrijvigheid en werkgelegenheid in de gehele regio;
- de ambitie van regionale kennisontwikkeling, duurzaamheid (energielandschap) en innovatie.

De aanleg van een zonnepark, en het door de Provincie Drenthe renoveren van de RLS 1957 gebouwen als vestigingsplaats voor innovatieve en startende bedrijven, zijn de belangrijkste resultaten tot nu toe.



Schematische weergave van de landschapsstructuur van “kamers” en de “verbindende laan”, volgens bestaande ruimtelijke visies en studies over luchthaven Groningen Airport Eelde in relatie tot haar omgeving.

De verschillende visies zijn gestoeld op een ruimtelijke inrichting rondom de luchthaven met verschillende “kamers” als het belangrijkste ordenend principe. De Burgemeester Legroweg – Groningerstraat is daarvoor zowel de natuurlijke scheiding enerzijds dan wel als het verbindende element dat de reeks landschappen “aaneenrijgt”. De bestaande ruimtelijke visie vormt het belangrijkste uitgangspunt voor de ruimtelijke inpassing van de luchthaven in de context van haar omgeving, en is dan ook het vertrekpunt om tot een verdere invulling op basis van het vlekkenplan van het luchthaventerrein te komen.

Het wijziging van het bestemmingsplan, heeft qua reikwijdte slechts betrekking op de inrichting van de kamer “luchthaven”, waarvoor de naastgelegen kamers een gegeven zijn. Het gaat hierbij om een nadere invulling in enge zin (wijziging bestemmingsplan van een deel van het luchthaventerrein), van bestaande ruimtelijke uitgangspunten in ruime zin, in samenhang met de bestaande andere “kamers”.

Die samenhang wordt bijvoorbeeld gematerialiseerd door te kiezen voor een ruimtelijke inrichting van Business Park Bravo met respect voor het landschap van de naastgelegen kamer, en activiteiten zoals luchtvracht en ontmanteling die naast de luchthaven ook gebruik maken van bestaande faciliteiten van de naastgelegen kamer “bedrijventerrein”.

Clustering van activiteiten en functionele ordening in schillen als tussenstap

In de uitwerking van de plannen voor vastgoedontwikkeling wordt voorzien in een zorgvuldige landschappelijke inpassing. Gezien de ligging van de luchthaven te midden van esdorpen- en landgoederenlandschappen verdient deze speciale aandacht. In de opdracht aan de architect is dit dan ook een leidend principe. Daarnaast is de Gemeente, zowel bestuurlijk als ambtelijk, in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming.

De strategische pijlers onder de toekomstvisie van de luchthaven zijn in ruimtelijke zin vertaald naar het geactualiseerde vlekkenplan voor het luchthaventerrein. Niet alleen voor vastgoedontwikkeling in het kader van bedrijvigheid die een plaats vindt op “Business Park Bravo”, maar ook wordt ruimte geboden aan duurzame infrastructuur op het gebied van alternatieve energie en aan het vestigen van maatschappelijke instellingen op het gebied van duurzaamheid, innovatie en educatie. Daarnaast is inzicht ontstaan op kansen op lange termijn, waarvoor het verstandig is de ruimte nu reeds te reserveren en te bestemmen, en die bijdragen aan een gedegen totaalvisie op basis van een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte op het luchthaventerrein.

De vervolgstap vereist een logische ordening en clustering van activiteiten op en rond het luchthaventerrein. Gezien vanuit het middenterrein van de luchthaven, worden dan ook meerdere functionele “schillen” onderscheiden om deze ordening en clustering aan te brengen. De onderstaande figuur projecteert deze drie schillen van geclusterde activiteiten in hun samenhang op een luchtfoto van het luchthaventerrein.

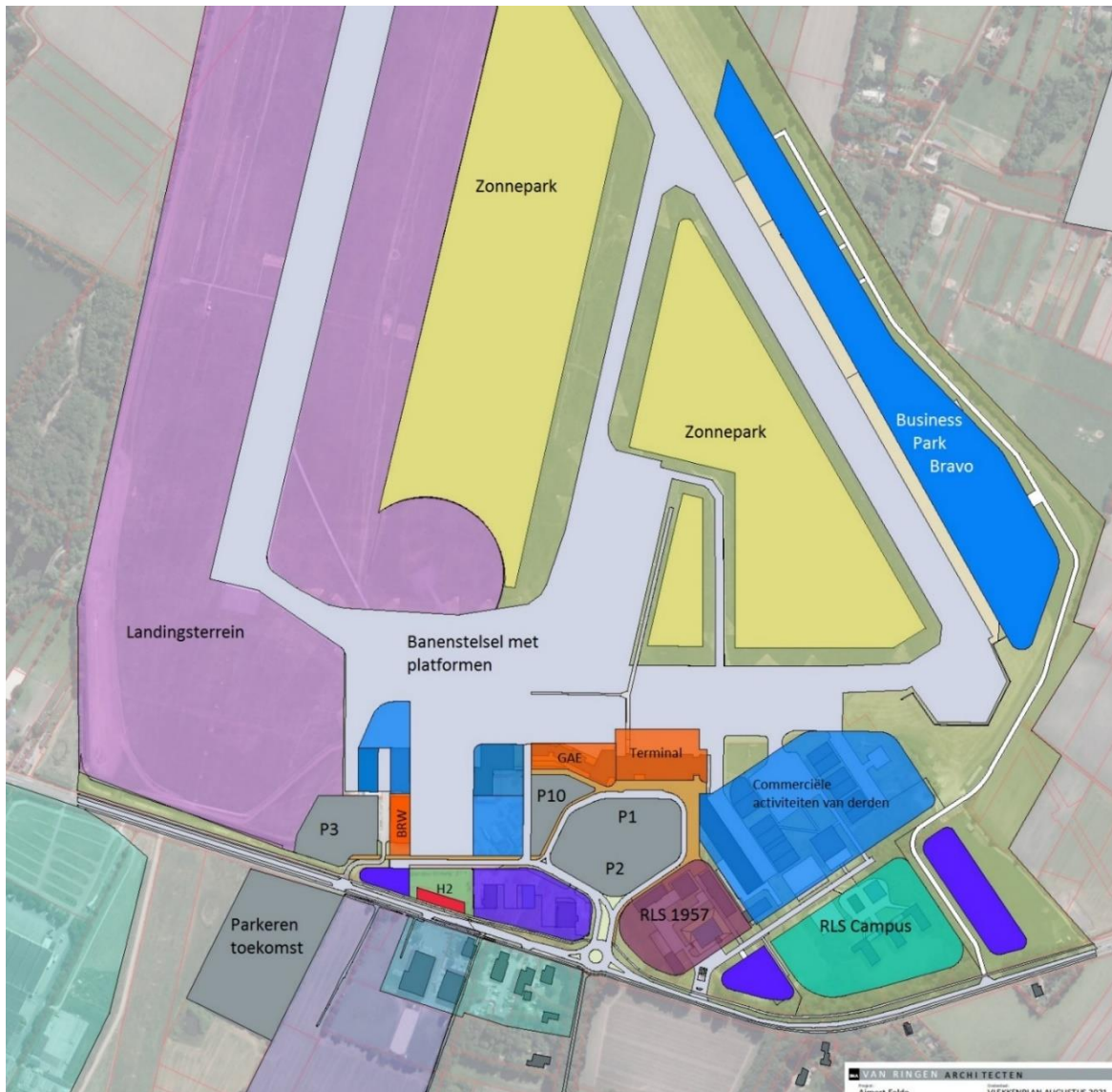


De drie schillen van geclusterde activiteiten op het luchthaventerrein.

De kern van de luchthaven wordt gevormd door het landingsterrein met het banenstelsel en platform, opgevuld met een zonnepark om de ruimte optimaal te benutten. Aan de rand van dit gebied liggen de activiteiten van de luchthaven zelf en het is de vestigingsplaats van bedrijven en instellingen die hangaar-ruimte en toegang tot het platform en banenstelsel nodig hebben: de luchtzijdige bedrijvigheid. Business Park Bravo is een uitbreiding van deze schil. Dichter naar de openbare weg toe, de Burgemeester Legroweg die een natuurlijke afscheiding vormt van het terrein, zijn de parkeerterreinen en bedrijvigheid gelegen die een goede ontsluiting maar geen toegang tot het platform en banenstelsel nodig hebben: de landzijdige bedrijvigheid.

Vlekkenplan 2019 geactualiseerd naar jongste inzichten

Navolgend treft u het geactualiseerde vlekkenplan voor het luchthaventerrein aan, waarmee nadere invulling wordt gegeven aan de schillen met activiteiten, gevolg door een toelichting over de invulling van het luchthaventerrein per activiteit c.q. per vlek.



Vlekkenplan van de indeling van het luchthaventerrein.

Het grootste gedeelte van de inrichting van het luchthaventerrein staat in het teken van een veilige luchtvaart. Activiteiten en toegang tot dit gebied ("airside", het luchtzijdige gedeelte van de luchthaven) zijn aan wetten en beperkingen gebonden. Het gebied direct rondom de start- en landingsbaan (het landingsterrein), de taxibanen en platformen mag vanuit wettelijke beperkingen in het kader van een veilige luchtvaart niet worden bebouwd. De vlek "landingsterrein" is in het vlekkenplan aangegeven met een lichtpaarse kleur. Voor de leesbaarheid is niet de gehele start- en landingsbaan opgenomen, maar deze vlek omgeeft de rest van het terrein dat niet zichtbaar is in de figuur.

Op enige afstand van de start- en landingsbaan is ook vanwege een veilige luchtvaart slechts bebouwing toegestaan met een beperkte hoogte vanwege het obstakelvlak. Het reeds gerealiseerde zonnepark op het middenterrein van de luchthaven, met een gele kleur weergegeven in het vlekkenplan, is een goed voorbeeld van het toch benutten van ruimte die praktisch geen andere gebruiksmogelijkheden kent als gevolg van de bouwhoogtebeperking.

Voor toekomstige vastgoedontwikkeling is nog slechts op één plaats op het luchthaventerrein ruimte beschikbaar: achter de oude 01-19 baan, tegenwoordig “taxiway bravo”. Voor een veilige luchtvaart dient 43,5 meter vanuit de centerline van de taxibaan onbebouwd te blijven; daarbuiten mag worden gebouwd. Bovendien is de afstand tot de start- en landingsbaan voldoende om niet in het obstakelvlak te vallen. Omdat deze locatie niet in de aanvliegroute ligt, is er geen hoogtebeperking van toepassing.

Ergo: vanuit wet- en regelgeving maar ook in praktische zin is de enige beschikbare plaats voor vastgoedontwikkeling voor bedrijvigheid die toegang tot het banenstelsel nodig heeft, de locatie van het toekomstige “business park bravo”. Voor de inpassing van het business park in het landschap, is een belangrijk uitgangspunt dat de bebouwing aan de westkant moet voldoen aan eisen van inpassing en vormgeving, waarbij een beeldkwaliteit-plan een belangrijke rol gaat vervullen bij de daadwerkelijke ontwikkeling van het gebied.

De gebouwen van Groningen Airport Eelde zelf; de kantoren, de verkeerstoren, de passagiersterminal met aankomst- en vertrekhal, bagage-afhandeling, winkel en reisbureaus, het restaurant met vergaderzalen, de kantoren van Douane en Koninklijke Marechaussee, en de (nieuwe) brandweerkazerne zijn weergegeven in een oranje kleur. Deze operationele gebouwen liggen op het snijvlak van de luchtzijdige en landzijdige kant van de luchthaven, omdat zowel toegang tot de openbare weg als toegang tot het platform nodig is. Hetzelfde geldt voor de er gevestigde luchtvaart-gerelateerde bedrijvigheid; deze commerciële activiteiten van derden met toegang tot het platform zijn met een blauwe kleur weergegeven in drie verschillende vlekken. Op de plaats van de bestaande brandweerkazerne is rekening gehouden met deze toekomstige activiteit. Daarnaast is een Airport Campus (met studentenwoningen) in samenstelling met de bestaande KLM-luchtvaartcampus weergegeven in een groene kleur.

De voormalige panden van de Rijksluchtvaartschool, de RLS 1957 panden die door de Provincie Drenthe zijn gerenoveerd, zijn opgenomen in een paarse kleur. Deze (kantoor-) panden bieden geen toegang tot het platform en bevatten overige commerciële activiteiten. Voor het onderbrengen van startende en innovatieve bedrijven, onderwijsinstellingen en partijen die een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van duurzame luchtvaart, spelen deze panden een belangrijke toekomstige rol. Ook de donkerpaarse vlekken bieden huisvesting, deels bestaand en in handen van derde partijen, aan bedrijven en (onderwijs)instellingen. De aantrekkelijke ligging langs de Burgemeester Legroweg zorgt voor een goede zichtbaarheid en bereikbaarheid.

De parkeerterreinen van de luchthaven zijn als grijze vlekken weergegeven en zijn een belangrijke opbrengstenbron voor de luchthaven als onderdeel van het passagiersverkeer. De ambitie bestaat om een deel van de commerciële parkeerterreinen te overdekken met carports met zonnepanelen voor extra comfort, duurzaamheid en laadfunctionaliteit voor elektrische auto's. De uitbreiding met Business Park Bravo bevat ook een extra parkeerterrein. Voor een veilige ontsluiting van de luchthaven wordt op termijn ook een rotonde op het voorterrein voorzien.

Tot slot is, door middel van een rode balk rechts van P3 en als onderbreking van een paarse vlek, ruimte opgenomen voor duurzame energie. Een (multifuel) tankstation voor (op termijn alleen) waterstof en andere duurzame energie, die zowel luchtzijdige klanten (vliegtuigen en handling materieel) als landzijdige klanten (wegvervoer) kan bedienen en goed bereikbaar is, is een belangrijke bouwsteen voor de duurzame ambities van de luchthaven. De bouw van een elektrolyser voor het opwekken van “groene” waterstof met energie van het naastgelegen zonnepark, is een andere belangrijke bouwsteen. Door productie en gebruik van waterstof dicht naar elkaar toe te brengen en te verbinden met het openbare net voor waterstof, ontstaat een lokaal ecosysteem voor waterstof dat een geweldige stap voorwaarts betekent voor een duurzame luchtvaart en duurzame luchthaven. De logische ruimtelijke inpassing van deze belangrijke systemen is daarom onderdeel van het vlekkenplan.

1.3 Doel van dit participatieverslag

De bovengenoemde ambities zijn in augustus 2021 aan de Gemeente Tynaarlo voorgelegd met de vraag om het geactualiseerde vlekkenplan te onderschrijven als basis voor de toekomstige ontwikkeling van het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde en als uitgangspunt te nemen voor:

- Het herzien van de bestemming ter plaatse van Business Park Bravo voor vastgoedontwikkeling;
- Het herzien van de bestemming voor enkele kleinere vlekken waar realisatie van de gepresenteerde visie dit noodzakelijk maakt.

Het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Tynaarlo heeft daarop in april 2022 gereageerd met een positieve grondhouding ten aanzien van het ingediende vlekkenplan voor de ontwikkeling van luchtvaart gebonden bedrijvigheid op het nieuw in te richten bedrijventerrein binnen de huidige begrenzing van de luchthaven, mits de plannen worden uitgewerkt met oog voor een goede ruimtelijke kwaliteit en goede landschappelijke inpassing, en er in een vroegtijdig stadium van het planproces een participatietraject met de omgeving wordt opgestart.

Op basis van de inhoudelijke eerste reactie van de Gemeente Tynaarlo heeft Groningen Airport Eelde haar oorspronkelijke ambities enigszins aangepast. Zo is de herbestemming van de oude vuilstort voorlopig uit de plannen gehaald, wordt op eigen terrein naar meer parkeerplaatsen gezocht, en is de ontwikkeling van hangaar-woningen uitgesloten.

Vervolgens heeft Groningen Airport Eelde, als zogenaamde initiatiefnemer van dit traject, het participatieproces opgestart. Dat traject is gestart met een analyse van de belanghebbenden, de stakeholderanalyse die navolgend is opgenomen, het in kaart brengen van de consequenties en een passende aanpak voor het participatieproces. Daarbij heeft de luchthaven experts op dit gebied geraadpleegd en contact gehad met de Gemeente Tynaarlo. Tegelijkertijd zijn de ruimtelijke plannen over de terreininrichting stap voor stap steeds verder uitgewerkt en met betrokken bedrijven op het luchthaventerrein en de omgeving besproken (tijdens inloopavonden).

Het doel van dit participatieverslag is dan ook om inzage te geven in de planmatige aanpak van het participatieproces, de keuzes die Groningen Airport Eelde daarin heeft gemaakt, de verzamelde reacties van belanghebbenden en de afgewogen keuzes die gemaakt zijn met betrekking tot de invloed die de reacties van belanghebbenden op het uiteindelijk indiende verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan hebben gehad.

1.4 Stakeholderanalyse

Als eerste stap van het participatieproces is een analyse gemaakt van de belanghebbenden die te maken kunnen krijgen met Business Park Bravo. De volgende belanghebbenden zijn geïdentificeerd:

- a) *Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde*; voor de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde; de Provincies Drenthe en Groningen, de Gemeente Tynaarlo en FB Oranjewoud Participaties BV, is het belangrijk dat de luchthaven in haar strategie en ontwikkeling het evenwicht zoekt tussen het vormgeven van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid, een gezonde exploitatie en de belangen van de omgeving.
- b) *Direct omwonenden*; het wijzigen van een bestemmingsplan en het vestigen van bedrijven en instellingen kan gevolgen hebben voor direct omwonenden van het betreffende gebied. Uitzicht vanuit woningen kan veranderen, ervaren overlast van geluid, licht, geur en verkeer kan het leefklimaat en het woongenot beïnvloeden, et cetera. Daarom zijn direct omwonenden van Business Park Bravo de belangrijkste belanghebbenden bij het participatietraject.
- c) *Omgeving in brede zin*; de omgeving in brede zin is Noord-Nederland, dat belang heeft bij goede infrastructuur zoals wegen, spoor, water en voorzieningen zoals onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, Groningen Seaports en Groningen Airport Eelde. Het vestigingsklimaat, werkgelegenheid en de aantrekkelijkheid van een gebied zijn afhankelijk van goede infrastructuur en voorzieningen. Groningen Airport Eelde is belangrijk voor het vestigingsklimaat van bedrijven in geheel Noord-Nederland, en de kwaliteit van voorzieningen zoals de samenwerking met onderwijsinstellingen en ziekenhuizen. Business Park Bravo levert een belangrijke bijdrage aan het vestigingsklimaat, educatie, de ontwikkeling van duurzame technologie en werkgelegenheid.
- d) *Potentieel geïnteresseerde bedrijven en instellingen*; bedrijven en instellingen merken dat ontwikkelruimte op luchthavens schaars is in Nederland. Groningen Airport Eelde heeft die ruimte nog. Bedrijven en instellingen willen zich graag op de luchthaven vestigen, bijvoorbeeld als onderdeel van een Airport Campus, voor de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart, het gebruik van duurzame energie en om een bedrijf te vestigen. Feitelijk is er concrete vraag naar hangaar-ruimte met platformen, kantoorruimte en afhandeling van vluchten in brede zin.
- e) *Gemeente Tynaarlo*; het bevoegd gezag voor de aanwijzing van het luchthaventerrein is het Rijk, lokaal heeft de Gemeente Tynaarlo echter een belangrijke rol als het gaat om omgevingsvisie, bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen en orde en veiligheid op en rondom het luchthaventerrein. De Gemeente Tynaarlo is beleidsmaker, vergunningverlener en toezichthouder op verschillende aspecten die met de luchthaven en daarop gevestigde bedrijven en instellingen te maken hebben. Daarnaast speelt ze een belangrijke rol in de bereikbaarheid, voor wat betreft besluiten over ontsluitingswegen en openbaar vervoer.

De Gemeente Tynaarlo dient een besluit te nemen over de aanvraag van initiatiefnemer Groningen Airport Eelde over het wijzigen van het bestemmingsplan voor Business Park Bravo. Bij het nemen van dat besluit maakt zij ook een afweging tussen de belangen van de luchthaven en van haar stakeholders. Daarom is een zorgvuldige omgevingsparticipatie een belangrijke voorwaarde voor de Gemeente om dat besluit te kunnen nemen. Ook vanuit de Gemeente is participatie een belangrijke verantwoordelijkheid wanneer het aankomt op het nemen van het besluit, en in hoeverre zij haar inwoners hierin meeneemt.

- f) *Natuur- en milieuorganisaties*; het wijzigen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurwaarden, de inrichting en beleving van het landschap en voor het milieu. Daarom zijn natuur- en milieuorganisaties potentiële belanghebbenden bij het voornemen tot wijziging van een bestemmingsplan. Concreet hebben lokale organisaties IVN Eelde-Paterswolde en Werkgroep Landschap en Natuur Eelde zich bij de Gemeente Tynaarlo gemeld als belanghebbende.

VOLE, de Vereniging van Omwonenden Luchthaven Eelde, kan ook als belanghebbende worden aangemerkt maar is niet actief uitgenodigd. Omwonenden zijn uitgenodigd om te participeren op basis van hun woonadres dat op relevante afstand ligt, daar kunnen ook VOLE leden tussen zitten. Het bestuur van VOLE is niet actief benaderd omdat zij in een ander traject hebben aangegeven “geen dialoog over strategische onderwerpen te willen voeren maar liever naar de rechter te willen gaan”.

De Commissie Regionaal Overleg (CRO) is het doorlopende en reguliere participatieplatform van omwonenden en andere belanghebbenden voor de dialoog met de luchthaven. De voornemens en plannen voor Business Park Bravo zijn ook gedurende dit overleg aan de orde geweest. Regelmatig zijn bij deze overleggen ook vertegenwoordigers van VOLE aanwezig.

De belangen van de aandeelhouders en de omgeving in brede zin zijn vertegenwoordigd in het traject om tot de nieuwe strategie en het tienjarenplan voor Groningen Airport Eelde te komen. De luchthaven voert één-op-één gesprekken met potentieel geïnteresseerde bedrijven en instellingen, in verschillende stadia variërend van oriënterend tot commercieel. Ook met de Gemeente Tynaarlo is er contact met betrekking tot dit initiatief, zowel ambtelijk als bestuurlijk. De belangen van natuur- en milieuorganisaties en direct omwonenden zijn onderdeel van het participatietraject.

1.5 Consequenties

Voor het opzetten van het participatietraject is het, naast het bepalen van de belanghebbenden, ook belangrijk om de potentiële consequenties van een bestemmingsplanwijziging c.q. het realiseren van Business Park Bravo in kaart te brengen. Het realiseren van Business Park Bravo zoals de initiatiefnemer dat (naar beste weten) voor zich ziet in de planfase, kan mogelijk consequenties hebben voor de directe omgeving. Zo is het voor te stellen dat het landschap verandert, er andersoortig of meer geluid te horen is vanuit bedrijvigheid, er licht en geur vrij kan komen van bedrijvigheid, verkeershinder op kan treden, et cetera. Er zijn ongetwijfeld meer onderwerpen relevant, die het beste door direct omwonenden zelf kunnen worden benoemd. Daardoor is het belangrijk om in het participatietraject open te staan voor participatie over effecten die niet direct op voorhand voorspeld zijn, maar die wel leven bij de omgeving van de luchthaven.

1.6 Het doel van participatie

Een participatietraject is maatwerk. Het is de planmatige aanpak van het participatieproces. Daarom is het zinvol om duidelijk te maken waarom, vanuit de belanghebbenden van de stakeholderanalyse en de mogelijke consequenties, er precies wordt geparticipeerd. Volgens Van Dale is de letterlijke betekenis van ‘participatie’:

par·ti·ci·pa·tie (de; v; meervoud: participaties)
1 het hebben van aandeel in iets; = deelname

Naar de letterlijke betekenis zegt ‘participatie’ dus niet zozeer iets over het resultaat van het initiatief, maar vooral over deelname aan het proces rondom het initiatief.

Met participatie kunnen bij inwoners of gebruikers van een gebied perspectieven en toekomstbeelden worden opgehaald, om hen zo actief te betrekken bij een visie en/of een plan. Participatieprocessen worden daarom steeds meer onderdeel van het wettelijk kader met betrekking tot besluitvorming door overheden. Zo is er in de nieuwe Omgevingswet² meer aandacht voor participatie dan voorheen.

Participatietrajecten hebben betrekking op het proces tussen overheden en burgers. Het doel is om burgers vooraf onderdeel te maken van de besluitvorming door de overheid, in plaats van achteraf via procedures van bezwaar en beroep uit de Algemene Wet Bestuursrecht. Ook private initiatiefnemers kunnen een participatietraject starten als voorbereiding op besluitvorming door de overheid. In dit geval is dat door de Gemeente Tynaarlo aan Groningen Airport Eelde verzocht. Dat ontslaat overigens de Gemeente niet van haar verantwoordelijkheid om ook zelf gelegenheid tot participatie te geven.

Participatie is vanuit de wetgever gezien ‘vormvrij’; er is namelijk geen door de wetgever voorgeschreven vast proces of lijst met kwaliteitscriteria, en daarmee is participatie altijd maatwerk. Sommige overheden hebben (intern) wel regels en richtlijnen opgesteld voor het beoordelen van wat zij zelf onder een zorgvuldig participatieproces verstaan. Groningen Airport Eelde heeft van de Gemeente Tynaarlo informatie ontvangen over omgevingsparticipatie.

Bij het vormgeven van het participatieproces voor Business Park Bravo heeft Groningen Airport Eelde het bovengenoemde over het waarom van participatie in ogenschouw genomen, en op basis daarvan keuzes gemaakt voor het vormgeven van het daadwerkelijke participatieproces. In paragraaf 1.7 wordt toegelicht hoe het participatieproces er precies uit ziet.

De belangrijkste keuzes die zijn gemaakt hebben betrekking op het doel van omgevingsparticipatie voor dit specifieke traject. Op voorhand is duidelijk dat de luchthaven, zowel politiek als privaat en om uiteenlopende redenen, te maken heeft met uiteenlopende belangen en meningen die zich soms verzetten tegen de luchtvaart in het algemeen en de doelstellingen van Groningen Airport Eelde en/of Business Park Bravo in het bijzonder. Een participatieproces waarin omwonenden ‘meebeslissen’ over wel of niet een bedrijventerrein creëren is dan ook niet van toepassing. Daarom is gekozen voor een participatieproces van informeren, luisteren, meedenken en beïnvloeden. Goed en tijdig informeren van omwonenden, luisteren naar de ideeën, suggesties en belangen van omwonenden en vervolgens voor zover dat praktisch, wettelijk en financieel haalbaar is de aangedragen ideeën en suggesties verwerken in het eindplaatje. Een participatieproces is geen onderhandeling over een akkoord. Ook gaat het niet om ‘de meeste stemmen gelden’. Het resultaat van het participatieproces draait daarmee niet om de vraag of omwonenden voor of tegen zijn, maar om welke belangen, vragen, suggesties en zorgen vanuit de directe omgeving meegenomen kunnen worden in de uiteindelijke plannen voor Business Park Bravo.

Voor Groningen Airport Eelde en voor het doel van dit participatieproces is het van belang dat de vragen, suggesties en zorgen vanuit de directe omgeving worden verzameld en beoordeeld. Uiteindelijk wordt vanuit dit participatieverslag aangegeven hoe deze feedback van de omgeving vervolgens is verwerkt in het uiteindelijke verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan zoals dat bij de Gemeente Tynaarlo wordt ingediend.

² Zie onder andere: <https://iplo.nl/participatieomgevingswet/>

1.7 Participatieproces

In het totale planvormingsproces zijn er drie stappen. Tussen die stappen is er gelegenheid voor participatie door omwonenden, in de vorm van twee inloopavonden. Participatie door natuur- en milieuorganisaties verloopt met bilateraal overleg. Als stappenplan ziet het proces er als volgt uit.

FASE	PLANNING	OMSCHRIJVING ACTIVITEITEN
1. Visie	<i>2020 - apr 2022</i>	Als eerste stap heeft Groningen Airport Eelde een idee of wens vanuit haar strategie geformuleerd; een visie begint zich te vormen over de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein. Met onderzoek naar de bestaande omgevingsvisie, bestaande onderzoeken naar het luchthaventerrein en een update van het vlekkenplan wordt de locatie voor Business Park Bravo bepaald. Samen met een architectenbureau wordt een toekomstbestendige totaalvisie op het luchthaventerrein ontwikkeld. De afstemming met de Gemeente vindt plaats vanaf augustus 2021, en leidt in april 2022 tot een positieve grondhouding met een set voorwaarden, waaronder een participatietraject.
Eerste inloopavond voor omwonenden	<i>nov 2022</i>	Na het ontwikkelen van de planmatige aanpak voor de participatie en het bepalen van de reikwijdte van de participatie, wordt het idee van Business Park Bravo met direct omwonenden gedeeld. Ook de strategie van de luchthaven wordt toegelicht. De eerste feedback wordt verzameld; over het Business Park, maar ook over het proces en de reikwijdte van het participatieproces.
2. Plan	<i>jan 2023</i>	Samen met de betrokken adviseurs wordt de eerste feedback van omwonenden, geïnteresseerde partijen en potentiële bedrijven uitgetekend: een locatie voor Business Park Bravo, mogelijke gebouwen, meerdere varianten voor een uitsluitingsweg en - op nadrukkelijk verzoek van omwonenden vanuit de eerste inloopavond - visuele impressies van het bedrijventerrein en het landschap (op ooghoogte).
Tweede inloopavond voor omwonenden	<i>feb 2023</i>	De visuele impressies worden toegelicht door de luchthaven, na kort te hebben aangegeven wat er met de feedback van de eerste inloopavond is gedaan. Er wordt aan verschillende tafels veel gesproken over met name de visuele impressies. Ook is er feedback op het proces en de organisatie van de avond.
Bijeenkomst op de luchthaven	<i>jun 2023</i>	Met twee belangenorganisaties die zich hebben gemeld, wordt een bijeenkomst belegd om de informatie die ook aan omwonenden is verstrekt, te bespreken. Er is voldoende ruimte om vragen te stellen en zorgen te uiten.
Derde inloopavond voor omwonenden	<i>nov 2023</i>	De voorkeursvariant van de ontsluitingsweg, met de feedback van het verkeerskundig onderzoek, wordt toegelicht. Door de architect worden visuele impressies toegelicht, samen met alle aanpassingen en uitwerkingen die zijn doorgevoerd vanuit de opgehaalde feedback uit de eerdere inloopavonden. Er is ruimte voor plenaire discussie en vragen stellen.

3. Indienen	[2024]	Verwacht wordt dat in 2024 een aanvraag bij het bevoegd gezag kan worden ingediend (inclusief dit participatieverslag). Het formele proces van besluitvorming start dan.
Terugkoppeling	[2024]	Omwonenden die zich daarvoor hebben ingeschreven worden op de hoogte gebracht van het feit dat Groningen Airport Eelde het verzoek tot wijzigen van het bestemmingsplan heeft ingediend, en geïnformeerd over het vervolgproces. Het participatieverslag wordt gedeeld om aan te geven wat er met de feedback van omwonenden is gedaan.

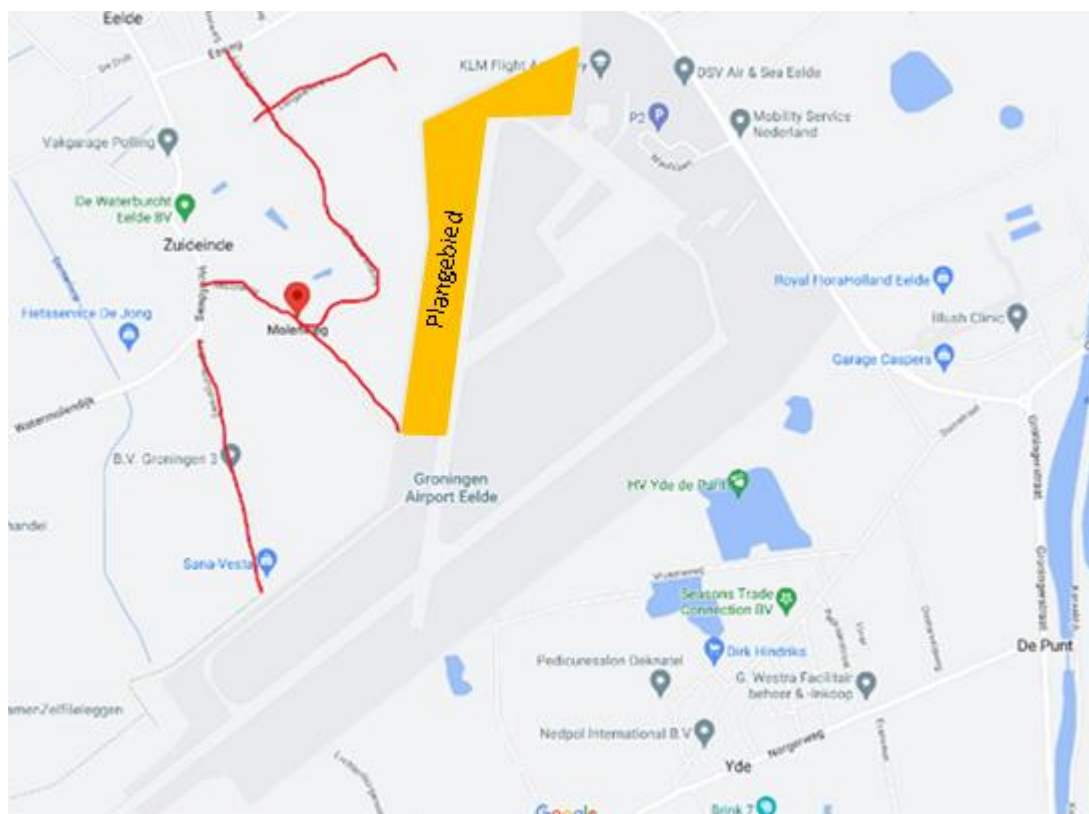
In het proces van visie - plan - indienen zijn er drie verschillende soorten belanghebbenden, te weten de omwonenden, belangenorganisaties en het bevoegd gezag, die in onderstaande volgorde benaderd zijn:

Belanghebbenden in proces visie, plan en indienen: participatie Business Park Bravo	
Omwonenden	Direct omwonenden op basis van adressenlijst, in tweede instantie uitgebreid
Belangenorganisaties	IVN Eelde-Paterswolde en Werkgroep Landschap en Natuur Eelde Commissie Regionaal Overleg
Bevoegd gezag	Gemeente Tynaarlo

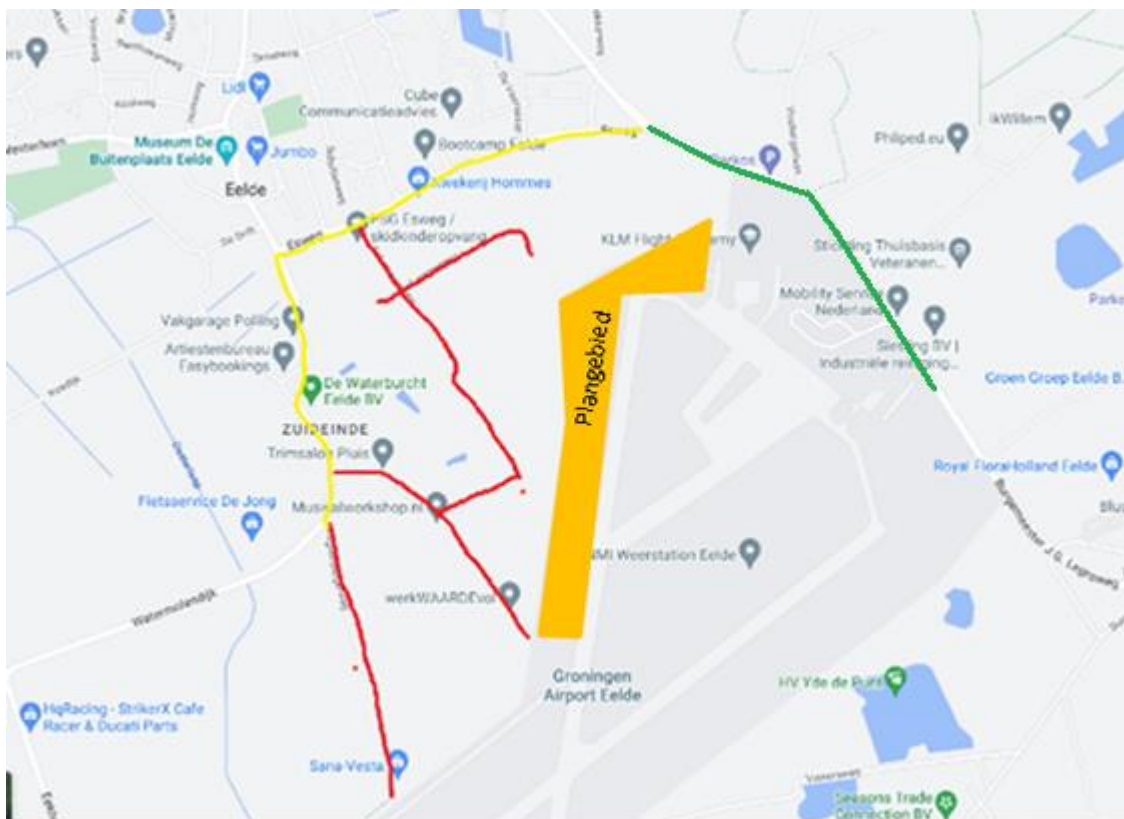
Het hanteren van deze volgorde zorgt er voor dat belanghebbenden relevante invloed kunnen uitoefenen op het uiteindelijk in te dienen plan. Voordat een visie wordt omgezet in een plan, kan de reactie van omwonenden van de eerste inloopavond daarin worden meegenomen. Voordat het plan wordt uitgewerkt tot in detail om in te dienen bij het bevoegd gezag kan de reactie van omwonenden van de tweede inloopavond, en de reactie van belangenorganisaties, daarin worden meegenomen.

2.1 Representativiteit betrokkenen

Deze adressen zijn aangeschreven met de uitnodiging om de eerste inloopavond bij te wonen op 9 november 2022. Het betreft de adressen behorende bij de rode lijnen op onderstaande kaart; de direct omwonenden ten westen van het plangebied van Business Park Bravo.



17



De specifieke adresgegevens voor de tweede en derde inloopavond zijn wederom door de Gemeente Tynaarlo verstrekt. Ook zijn extra 'losse adressen', bijvoorbeeld aan de Burg. Legroweg (in groen aangegeven op bovenstaande kaart) en van enkele specifieke betrokken omwonenden toegevoegd aan de adreslijst en aangeschreven, bijvoorbeeld omwonenden die zich hadden aangemeld ondanks het feit dat ze niet nabij het plangebied wonen.

Voor de organisatie van de beide avonden was het belangrijk dat geïnteresseerde zich via e-mail opgaven. Er is dus sprake van een zekere zelfselectie van geïnteresseerden. Omdat Groningen Airport Eelde waarde hecht aan de kwaliteit van de ontvangen feedback en de zorgen van omwonenden, stond de deur open voor een ieder die aanwezig wilde zijn bij de inloopavonden. Tijdens de avonden waren onder de daadwerkelijk aanwezigen dan ook niet alleen mensen met een uitnodiging of aanmelding: men kwam ook op eigen initiatief. Ook geïnteresseerden uit omliggende dorpen waren welkom en aanwezig.

Het volgende aantal aanwezigen is geregistreerd tijdens de drie inloopavonden.

Bijeenkomst 9 november 2022	
Uitnodigingsbrief verstuurd 13 oktober	Naar 57 adressen
Aangemeld voor 9 november	25 personen
Daadwerkelijk aanwezig op 9 november	30 personen

Bijeenkomst 8 februari 2023	
Uitnodigingsbrief verstuurd 4 januari	Naar 186 adressen
Aangemeld voor 8 februari	39 personen
Daadwerkelijk aanwezig op 8 februari	35 personen

Bijeenkomst 8 november 2023	
Uitnodigingsbrief verstuurd 12 oktober	Naar 186 adressen
Aangemeld voor 8 november	18 personen
Daadwerkelijk aanwezig op 8 november	19 personen

2.2 Bereik van de participatie

Gezien de analyse van de belanghebbenden en het doel van het participatietraject, richt het primaire participatietraject zich vooral op direct omwonenden. Voor het bereik van het traject heeft de Gemeente Tynaarlo de adressen aangeleverd, die voor een tweede ronde zijn uitgebreid. Op basis van zelfselectie, door een reactie op de brief en opgave voor een inloopavond, hebben omwonenden zich aan kunnen melden voor deelname.

Gezien het aantal adressen dat is benaderd en het aantal omwonenden dat ook daadwerkelijk heeft deelgenomen aan de inloopavonden, kunnen we stellen dat het bereik en de participatie van omwonenden afdoende is geweest. De gevolgen van Business Park Bravo op het gebied van geluid, uitzicht, geur en verkeershinder – dat zijn de belangrijkste verwachte mogelijke negatieve gevolgen van omwonenden – zullen naar verwachting niet verder strekken dan het gehanteerde bereik.

Een specifieke groep belanghebbenden, de natuur- en milieuorganisaties, heeft zich gemeld bij de Gemeente. Vanwege hun doelstelling en belang, is deze participatie als een separaat traject opgepakt in de vorm van bilateraal overleg met deze organisaties.

Tijdens de vergadering van het reguliere overlegorgaan tussen de luchthaven, het bevoegd gezag en de omgeving, de Commissie Regionaal Overleg (CRO) is ook regelmatig aandacht geweest voor Business Park Bravo. Leden van de Vereniging van Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) zijn ook welkom bij deze vergaderingen.

3. Participatievorm: Hoe is er geparticipeerd?

3.1 Participatievorm

Het participatietraject is planmatig aangepakt. Op basis van de analyse van belanghebbenden, de mogelijke consequenties, het geformuleerde doel van de participatie en het totale proces van besluitvorming, is een keuze gemaakt voor de vorm van participeren. Daarbij heeft Groningen Airport Eelde zich laten bijstaan en adviseren door BügelHajema Adviseurs en door Van Ringen Architecten. Van Ringen is ook de partij die adviseert over de indeling van het gehele luchthaventerrein als 'logisch geheel', inclusief het stedenbouwkundig perspectief zoals inpassing in het landschap.

Er zijn veel verschillende vormen van participatie; van licht (informereren) tot zwaar (samen beslissen) en varianten daar tussen in. Voor de participatie van omwonenden en belanghebbenden bij het initiatief voor Business Park Bravo, heeft Groningen Airport Eelde uiteindelijk gekozen voor een tussenweg. In het stadium van planvorming is er voldoende ruimte om de definitieve plannen aan te passen aan suggesties en ideeën en zijn er middelen (MIRT-subsidie van het Rijk) beschikbaar voor landschappelijke inpassing, veilige ontsluiting op de openbare weg en andere zaken die betrekking hebben op de leefbaarheid van het omliggende gebied. Alleen informeren zou dan ook geen recht doen aan de belangen van omwonenden, belangenorganisaties en bevoegd gezag ten aanzien van de mogelijke gevolgen.

Omdat het belang voor Business Park Bravo erg specifiek op luchtvaart is gericht, belanghebbenden – zoals voornamelijk omwonenden – om die reden waarschijnlijk zelf geen gebruik maken van de faciliteiten van Business Park Bravo, en Groningen Airport Eelde als initiatiefnemer geen overheid is, is (mee)beslissen ook geen passende vorm van participatie. Zoals eerder gesteld heeft de luchthaven te maken met uiteenlopende belangen en meningen, over luchtvaart in het algemeen en Business Park Bravo in het bijzonder. Een participatieproces waarin door omwonenden en belangenorganisaties wordt (mee)beslist over een bedrijventerrein, past dan ook niet bij het doel. Die belangenafweging en beslissing is uiteindelijk aan het als bevoegd gezag voor het bestemmingsplan. Er is daarom gekozen voor een participatieproces gebaseerd op informeren, luisteren, meedenken en beïnvloeden.

De mate van betrokkenheid van omwonenden en andere belanghebbenden zoals natuur- en milieuorganisaties wordt dan ook bepaald door: goed en tijdig informeren, luisteren naar ideeën, suggesties en belangen en vervolgens en voor zover dat praktisch, wettelijk en financieel haalbaar is de aangedragen ideeën en suggesties verwerken in de uiteindelijke plannen en aanvraag tot wijziging van het bestemmingsplan.

3.2 Participatieruimte

De participatievorm draait niet alleen over informeren van de omwonenden en belangenorganisaties, maar voornamelijk over meepraten en meedenken ('deelnemen'). Het is echter geen onderhandeling over een akkoord en het gaat niet om 'de meeste stemmen gelden'. Het resultaat van het participatieproces draait daarmee niet om de vraag of omwonenden en belangenorganisaties 'voor' of 'tegen' zijn, maar om welke belangen, vragen, suggesties en zorgen vanuit de directe omgeving meegenomen kunnen worden in de uiteindelijke ontwikkeling van Business Park Bravo.

De participatieruimte voor betrokken wordt daarom niet gevonden in een 'ja of nee' beslissing; dat is aan het bevoegd gezag. De participatieruimte voor omwonenden en belangenorganisaties wordt wel gevonden in het invloed uitoefenen op de inrichting en uitstraling van het terrein (meepraten over de hoogte van gebouwen, wensen en suggesties ten aanzien van groen en landschappelijke elementen), de ontsluitingsweg met aansluiting op de openbare weg, en het uiten van zorgen met betrekking tot de perceptie van overlast en bijbehorende suggesties voor hinder mitigerende maatregelen. Daarvoor is het belangrijk dat participatie tijdig plaatsvindt voordat plannen in een definitief stadium komen.

Door inloopavonden en bijeenkomsten te organiseren tussen de visievorming en de planvorming, en na de planvorming door middel van visuele impressies, is er ruime gelegenheid om daadwerkelijk en in een vroegtijdig stadium invloed uit te oefenen op de uiteindelijke aanvraag. Omdat een MIRT-subsidie door de Staat is toegekend voor Business Park Bravo, vanuit de invalshoek 'leefbaarheid', zijn ook daadwerkelijk financiële middelen beschikbaar voor een zorgvuldige en veilige ontsluiting (primair het doel van de subsidie) en landschappelijke inpassing en groene aankleding (secundair).

Alle verzamelde feedback wordt beoordeeld op praktische haalbaarheid ten opzichte van de doelstellingen van het initiatief, gevolgen voor andere belanghebbenden, financiële haalbaarheid en het wettelijk kader. Groningen Airport Eelde en haar adviseurs beoordelen uiteindelijk hoe de verzamelde feedback wordt verwerkt in de in te dienen aanvraag voor het verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan.

3.3 Organisatie inloopavonden

Samen met BügelHajema en Van Ringen Architecten is in overleg bepaald dat een interactief en laagdrempelig contact het beste werkt; daarom is voor inloopavonden gekozen in het restaurant van de luchthaven. Om de participatie gedurende de visie- en planvorming vorm te geven binnen het participatietraject, is exacte invulling van de inloopavonden uitgebreid besproken. BügelHajema heeft veel ervaring met het totale proces, participatie en de natuur- en milieugevolgen. Van Ringen Architecten heeft het ontwerp van Business Park Bravo uitgewerkt, is lokaal goed bekend met de situatie en de omgeving en heeft bovendien stedenbouwkundige kennis en ervaring.

In het gesprek met BügelHajema komt de suggestie naar voren om een ongedwongen en laagdrempelige sfeer neer te zetten: men wordt uitgenodigd door de luchthaven en treft elkaar hier als burens. De groep direct omwonenden is op basis van de adreslijst relatief beperkt, er wordt dus op relatief kleine schaal uitgenodigd. De relatie die de luchthaven met de omwonenden heeft wordt vanuit de luchthaven omschreven als laagdrempelig, direct en informeel.

De direct omwonenden ontvangen per post de uitnodiging voor de eerste inloopavond in november 2022, en kunnen zich digitaal aanmelden via het speciale e-mailadres omwonenden@gae.nl.

Om ongedwongenheid en laagdrempeligheid door te voeren is de keuze gemaakt om bij de start van de eerste avond te beginnen met een plenaire uitleg door de directeur van de luchthaven waarom men uitgenodigd is, en om de strategie van de luchthaven uiteen te zetten. Nut en noodzaak van Business Park Bravo worden hierin toegelicht. Daarna volgt een presentatie met uitleg over het proces en de tussentijdse stappen: de visie, het plan, en het indienen van het verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan. Dit deel van de avond is bedoeld om alle aanwezigen op dezelfde manier en op hetzelfde moment te informeren.

Na een korte pauze is er mogelijkheid voor omwonenden langs drie verschillende tafels te lopen. Bij tafel 1 wordt tekst en uitleg gegeven door BügelHajema over het proces, bij tafel 2 door Van Ringen Architecten, en bij tafel 3 is het strategiedocument van de luchthaven te verkrijgen. Bij alle drie de tafels is er de mogelijkheid vragen te stellen en opmerkingen te maken. Deze situatie is gecreëerd voor hoor en wederhoor. De vragen en opmerkingen worden genoteerd door de luchthaven en op een later moment teruggekoppeld aan alle aanwezigen. De keuze voor deze tafels is om alle aanwezigen een vrije, ongedwongen ruimte te geven, om het gesprek één-op-één aan te gaan zonder zich bezwaard te voelen zich uit te moeten spreken voor een grote groep. Het betreft de omgeving van de woon- en leefsituatie van de direct omwonenden. Hier moet zorgvuldig mee worden omgegaan. Om deze reden is bewust de pers niet uitgenodigd: de aanwezigen moeten geen belemmering voelen zich uit te spreken voor wat betreft vragen en opmerkingen over de omgeving.

Voor de tweede inloopavond in februari 2023 ontvangen de direct omwonenden weer een uitnodiging per post. Deze keer is de adreslijst uitgebreid op initiatief van de luchthaven. Ook deze keer kan men zich aanmelden via omwonenden@gae.nl. Tijdens de tweede inloopavond begint de avond wederom met een presentatie door de luchthaven. Na een korte presentatie over de strategie door de directeur, volgt uitleg over wat er tijdens de eerste avond is opgehaald, met daarbij de onderbouwing op welke manier hier binnen het plan iets mee gedaan kan worden, indien mogelijk. Daarna geeft van Ringen Architecten een toelichting op enkele ontwerpen en visuele impressies. Na deze presentaties is er wederom de mogelijkheid om langs de drie tafels te lopen voor vragen en opmerkingen. Ook deze vragen en opmerkingen worden genoteerd en te zijner tijd teruggekoppeld aan de aanwezigen.

Tot slot is een derde inloopavond georganiseerd, met als doel primair om de geïnteresseerden terugkoppeling te geven over wat er met eerder input is gedaan, en secundair om de gewenste plenaire discussie te faciliteren. Er is door de luchthaven een voorkeursvariant ontwikkeld voor de ontsluitingsweg, gebaseerd op de feedback van de omgeving en de verkeerskundige. Deze is toegelicht. Daarna presenteerde architect Van Ringen wat er gedaan kan worden met de opgehaalde informatie uit de tweede informatieavond op het gebied van landschappelijke inpassing. Hier werden ook visuele impressies getoond, vooral over inpassing in het landschap en vanuit het historisch perspectief van de omgeving. Na de presentatie was er plenair mogelijkheid tot vragenstellen, waar veel gebruik van is gemaakt, en wat genoteerd is. Voor de begeleiding van de avond en de discussies, was een onafhankelijk voorzitter aangetrokken.

Na de drie avonden zit de luchthaven samen met BügelHajema en Van Ringen Architecten bijeen om alle opgehaalde informatie te bespreken. Hier wordt de feedback over de invulling van de avonden ook meegenomen. Dit is te lezen in hoofdstuk 4: 'Opbrengsten: Wat heeft de participatie opgeleverd?'

3.4 Belangenorganisaties

Gedurende het proces, in april 2023, hebben zich twee belangenorganisaties op het gebied van natuur en milieu bij de Gemeente Tynaarlo gemeld met betrekking tot de voorgenomen plannen voor Business Park Bravo. Het gaat om lokale organisaties IVN Eelde-Paterswolde en Werkgroep Landschap en Natuur Eelde. De Gemeente heeft Groningen Airport Eelde gevraagd om in gesprek te gaan met deze organisaties. Op 8 juni 2023 heeft in het kader van het participatiesproces met deze organisaties een open gesprek plaatsgevonden, waarbij door de luchthaven de plannen zijn toegelicht waarbij vragen zijn gesteld en zorgen zijn gedeeld. Vertegenwoordigers van beide organisaties waren daarbij tegelijkertijd aanwezig. Verslaglegging hiervan is te lezen in hoofdstuk 4: 'Opbrengsten: Wat heeft de participatie opgeleverd?'.

4. Opbrengsten: Wat heeft de participatie opgeleverd?

Het doel van dit participatietraject is om omwonenden en belanghebbenden goed en tijdig te informeren, te luisteren naar ideeën, suggesties en belangen en vervolgens en voor zover dat praktisch, wettelijk en financieel haalbaar is de aangedragen ideeën en suggesties te verwerken in de uiteindelijke aanvraag tot wijziging van het bestemmingsplan. Daarom wordt hier eerst feitelijk verslag gedaan van de terugkoppeling van participanten, om in het volgende hoofdstuk aan te geven hoe deze opbrengst verwerkt wordt in de uiteindelijke aanvraag.

4.1 Inbreng van participanten

De eerste inloopavond was op 9 november 2022 in de vergaderzaal van het luchthavenrestaurant. Bij aankomst is aan deelnemers gevraagd om hun adres door te geven. Uit de opgave bleek dat ook omwonenden aanwezig waren die zich niet hadden opgegeven, of die niet behoorden tot de aangeleverde selectie van adressen. Ook deze omwonenden waren van harte welkom en aan hen is gevraagd naar hun interesse voor een uitnodiging van de vervolgbijeenkomst.

Nadat de luchthaven haar initiatief en plannen had toegelicht, was er aan drie verschillende tafels ruimte om op een informele en ongedwongen manier vragen te stellen aan de adviseurs van de luchthaven en aan het management team van de luchthaven. Namens zowel Van Ringen Architecten als adviesbureau BügelHajema waren ieder twee vertegenwoordigers aanwezig. Het management team van de luchthaven was aanwezig voor het beantwoorden van algemene vragen en vragen over de strategie. Ook voor vragen die niet direct met Business Park Bravo te maken hadden, was alle ruimte. De avond verliep informeel en ontspannen.



Aan de drie tafels is veel interesse van omwonenden om kennis te nemen van de plannen.

Omdat er ook ruimte was voor vragen over de strategie van de luchthaven en meer algemene zaken, is het visiedocument van de luchthaven (een kort paper over de strategie, duurzame ambities en een lijst met projecten) aan het eind van de avond uitgereikt aan belangstellenden.

Opbrengst van 9 november 2022

ALGEMEEN - Over de luchthaven en strategie eerste inloopavond	
Algemeen	Waardering voor het feit dat de luchthaven initiatief neemt tot rechtstreeks contact. Er was ongerustheid over bepaalde zaken, en daarmee tevens een betrokken houding. In veel gesprekken ervoeren we een open opstelling. Algemene zorgen waren de levensvatbaarheid van de luchthaven, het es-dorpen landschap, en de business case van Business Park Bravo.
Visie en strategie	Positief over de visie; dat waterstof de toekomst is wordt gedeeld. Veel waardering voor dit initiatief, men is vooral heel nieuwsgierig. De aanwezige schetsen werden veel bekeken en besproken.
Overlast	Over het algemeen wordt de bestaande overlast beperkt geacht en geaccepteerd; de luchthaven is een gegeven voor een Eeldenaar.
Effecten van geluid	Er waren vragen over de mogelijke effecten van geluid en veiligheid in het algemeen vanuit de waterstofprojecten op de luchthaven.
Zonnepark	Bij het traject voor het zonnepark op de luchthaven is toegezegd dat de directe omgeving daarvan zou profiteren. Hoewel het zonnepark voor 6.600 huishoudens groene stroom levert, viel dat volgens sommigen in praktische zin tegen, zeker als directe overlast van de luchthaven wordt ervaren. De vraag was: "wat heb ik er aan?". Als mening werd aangegeven dat bij veranderingen omwonenden die daardoor getroffen worden ook direct gecompenseerd zouden moeten worden.
Fungeren als kapstok richting Gemeente	Direct omwonenden en omliggende bedrijven willen graag ook aanpassingen en verbeteringen aan hun panden, zoals een paardenbak, bedrijfspand of uitbouw, maar lopen bij de Gemeente tegen een muur op. Het verzoek is of hun wensen en ideeën ook meegenomen kunnen worden in het gebied in bredere zin, zodat Business Park Bravo ook als kapstok kan fungeren voor hun plannen. Omdat omwonenden zelf ook wensen op eigen terrein hebben, wordt het als onredelijk ervaren "dat de luchthaven alles mag en zij niets".

BUSINESS PARK BRAVO – Vragen en opmerkingen eerste inloopavond

Ontsluitingsweg en verkeer	Zorgen en vragen over de ontsluitingsweg komen primair van omwonenden langs de Burg. Legroweg, secundair van omwonenden van het gebied waar de Esweg ligt. • Interne ontsluiting van het business park: wel of niet langs de terreingrens? • Hoe wordt de ontsluiting van het terrein op de Burgemeester Legroweg? • Ontsluitingsweg: zorgen om waar deze komt te liggen. • Indien er een rotonde komt: er wordt geluidsoverlast van remmende en optrekkende voertuigen verwacht. • Komt er (veel) meer (zwaar) verkeer? • Waarom de uitrit niet voor RLS gebouwen langs aansluitend op bestaande ingang? De bewoner vlak bij de mogelijke uitrit was niet gelukkig met de plek die als eerste is bedacht. • Hoe zit het met verkeersbewegingen en activiteit in de toekomst op de luchthaven en het business park?
Bedrijven op het terrein	Wat voor type bedrijven worden er verwacht? Wat voor bedrijven willen zich op het business park vestigen? Bang voor toename lawaai- en geuroverlast, afhankelijk van het type bedrijvigheid. De bestaande cameramast van de luchtverkeersleiding ten zuiden van de tweede landingsbaan maakt een piepend geluid. Een andere omwonende hoort de koelmachine op het dak van de verkeerstoren.
Randzone en groen	Zorgen en vragen over de inpassing en inkleding komen primair van omwonenden met uitzicht op het toekomstige terrein. • Omwonenden zijn benieuwd naar de inrichting van de randzone (afscherming, overgangen). • Blijft het hek? Hoe gaat de grens straks lopen? • Wordt er rekening gehouden met het groen op het terrein en de omgeving? Opmerking over faunapassage en fauna in het algemeen. • Zorgen over hoe de overgangszone tussen luchthaven (business park) naar aangrenzende percelen wordt ingericht. Men wil niet tegen “metalen bakken” aankijken. • Men leeft wel naast de luchthaven, maar hoeft deze niet zozeer te zien. Dat er nu op de grens van de luchthaven bomen staan die het fysieke zicht op de luchthaven maskeren, wordt als prettig ervaren.
Suggesties	Uitgekomen grond voor gebouwen hergebruiken bij herinrichting landschap, bijvoorbeeld met een wal. Kan bij aangrenzende omwonenden, met foto's vanuit hun achtertuin, de nieuwe situatie inzichtelijk worden gemaakt?

Opbrengst van 8 februari 2023

De tweede inloopavond vond plaats op 8 februari 2023, wederom in de vergaderzaal van het luchthavenrestaurant. Bij aankomst is aan deelnemers ook weer gevraagd om hun adres door te geven. Er waren iets meer en gedeeltelijk ook andere omwonenden aanwezig dan de eerste keer.

De luchthaven heeft, met name voor nieuwe aanwezigen, nog een keer kort de strategie en duurzame toekomst toegelicht. De architect heeft een presentatie met enkele visuele impressies gegeven, met de uitnodiging om aan een tafel verder te praten. De luchthaven heeft daarna een toelichting gegeven op de opbrengst van de eerste avond en wat daarmee is gedaan. Dit heeft onder andere geleid tot de gevraagde impressies, ook van het uitzicht vanuit “achtertuin” en een schets met ontsluitingswegen.

Net als op de eerste avond was er vervolgens aan drie verschillende tafels ruimte om eigen vragen te stellen aan de adviseurs van de luchthaven en aan het management team van de luchthaven. Namens zowel Van Ringen Architecten als BügelHajema waren weer twee vertegenwoordigers aanwezig. Het management team van de luchthaven was ook aanwezig voor het beantwoorden van algemene vragen en vragen over de strategie.

In tegenstelling tot de eerste avond ontstond een korte discussie met één omwonende, die bijval kreeg van enkele andere omwonenden, over de organisatie van de avond. Het ging met name over de vraag waarom er geen plenaire discussie was. De luchthaven heeft uitgelegd dat zij waarde hecht aan direct en persoonlijk contact met individuele omwonenden, waarbij iedereen de kans moet krijgen zijn of haar verhaal te vertellen en vragen te stellen, in plaats van een avond die vooral wordt gevuld met de vragen en opmerkingen van een enkeling. De betreffende omwonende was daarin teleurgesteld, omdat hij ook geïnteresseerd was in de vragen die door anderen werden gesteld en hij maar aan één tafel tegelijk kon zijn en niet alle discussies kon volgen. Hij heeft de bijeenkomst voortijdig verlaten. Later is per e-mail uitgebreid contact met hem geweest over zijn bezwaren over de organisatie van de avond en over zijn vragen en suggesties.



Een foto van het plenaire deel van de tweede bijeenkomst.

BUSINESS PARK BRAVO – Opmerkingen tweede inloopavond

Algemeen	Er resteren vragen over de ambitie waarom de luchthaven het business park wil ontwikkelen. Het management team gaf hierover aan dat op de luchthaven gevestigde bedrijven erg belangrijk zijn voor de exploitatie van de luchthaven en voor de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart. Er is veel vraag naar ontwikkelmogelijkheden op luchthavens, en deze ruimte is schaars in Nederland. Het levert een bijdrage aan het vestigingsklimaat en banen op. De meeste omwonenden waren tevreden over de informatie, hoewel er verschillende verwachtingen leven over het doel en de opzet van een inloopavond. De meeste vragen waren informeel en reacties waren neutraal. Een enkeling was uitgesproken positief of negatief. Eén iemand is weggegaan omdat hij zich niet kon vinden in de opzet van de avond. Met deze persoon is later constructief contact per e-mail geweest over de gewenste informatie.
Naslagwerk	Er was veel interesse voor de beelden en impressies. Omwonenden hebben graag die beelden van de avond als naslagwerk. Van de getoonde impressies is aangegeven dat het geen definitieve ontwerpen zijn, maar een visie over de mogelijkheden. Vandaar dat deze niet verder werden verspreid, vanwege het gevaar dat de betreffende impressies als “definitief” en “waarheid” een eigen leven gaan leiden.
Landschap en groen	Er was waardering voor het gebruiken van bomen en wallen voor de overgang in het aangrenzende landschap. Dit leverde ook veel vragen op, vooral van omwonenden die uitkijken op het terrein. Van enkele omwonenden is de zorg gehoord over de breedte van de groenstrook die Business Park Bravo scheidt van de erfgras. Vaak is een toelichting gegeven dat binnen de grenzen van het luchthaventerrein moet worden gewerkt. De al ontwikkelde bomen langs de rand vond men zich soms wat lastig voor te stellen. Dat kan immers nog jaren duren, en omdat er in de winter geen blad aan de bomen zou zijn. Er werd uitleg gegeven dat het een zo realistisch mogelijk beeld is vanuit het landschap. Er was veel aandacht voor de foto-impressies vanuit het landschap (van de horizon). De verschillende platen werden veelvuldig bekeken en besproken.
Ontsluitingsweg	Er zijn zorgen geuit over de locatie van de toegangsweg naar de Burg. Legroweg en over een toename van verkeer op die weg, vooral van omwonenden die wonen aan de Burg. Legroweg. Een toename van verkeer is te verwachten, waarbij de omvang daarvan afhankelijk is van het soort bedrijvigheid dat op Business Park Bravo zal gaan plaatsvinden. Er is een ontsluiting vanaf de Burgemeester Legroweg nodig. Een studie naar de verschillende ontsluitingsmogelijkheden maakt deel uit van de aanvraag. Voor de inloopavond is ook een additionele in- en uitrit ter hoogte van de studentenwoningen bij de KLM Flight Academy geschetst. Hierover zijn zorgen geuit en er is een alternatief aangedragen, met gebruikmaking van het bestaande in- en uitrijpunt van de KLM Flight Academy.

Hinder	Vragen over tot hoe laat men rekening moet houden met activiteiten van bedrijven op het business park en daarmee ook hinder van verlichting en geluid. Dit speelt bij alle belangstellenden, maar vooral bij degenen die nu reeds hinder ervaren. In het verlengde van het soort bedrijven dat interesse heeft voor het business park werd gevraagd naar mogelijke hinder van geluid en geur. Door enkele omwonenden wordt nog steeds geluidhinder ervaren van de in de zomer geplaatste en inmiddels operationele cameramast. Het geluid betreft volgens omwonenden de hogedruk luchtgeluiden om de lenzen te reinigen. Sommigen van de omwonenden hebben zorgen geuit over mogelijk geluidsimpact. Op dit moment is dit terrein officieel een vergunde actieve start- en landingsbaan, en in gebruik als taxibaan, met de daarbij vergunde geluidsruimte. Deels zullen de panden op Business Park Bravo geluid juist wegnemen maar het is te verwachten dat er ook ander geluid bij gaat komen. Niet alleen geluid van grondvoertuigen en vliegtuigen, maar ook geluiden van bedrijfsactiviteiten en gebouwen. Het daadwerkelijke effect is afhankelijk van het soort bedrijven dat zich op Business Park Bravo zal vestigen.
Bebouwing met bedrijven	Omwonenden begrijpen het concept van een opbouw van hoog naar laag en van open naar bebouwd. Ook het concept van de doorsnede-profielen van hangaars waar vliegtuigen nose-in parkeren, waardoor er een lager profiel aan de rand ontstaat, werd begrepen. En dat deze principes vastgelegd worden in het bestemmingsplan, waarmee regie gehouden wordt op de daadwerkelijk toekomstige bebouwing, werd begrepen. Zorg blijft over de inpassing van mogelijke hoge gebouwen, geluid van wegverkeer, geluid van koel- en ventilatie-installaties in de gebouwen en lichtuitstraling vanuit de gebouwen en terrein. Meer inzicht is gewenst in het type bedrijven dat er gaat komen: er zijn vragen gesteld over het soort bedrijvigheid dat wij voorzien op Business Park Bravo en wat voor gebouwen dat impliceert. Er lopen nu meerdere trajecten die verschillen in ontwikkelfase; het gaat om een logistiek bedrijf (luchtvracht) dat concreet interesse heeft, net als twee bedrijven die met elektrische vliegtuigen passagiers willen vervoeren. Ook een partij die circulair vliegtuigen ontmantelt en twee bestaande bedrijven op de luchthaven met uitbreidingsplannen hebben zich gemeld. Daarnaast zal ruimte nodig zijn voor parkeren van auto's en wellicht voor onderwijsinstellingen en andere partijen die werken aan duurzame luchtvaart. Het gaat in alle gevallen om luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid; hangaars voor vliegtuigen en logistiek met kantoren erbij. Ook zijn vragen gesteld en zorgen geuit over het toekomstige (uit)zicht. Dat kan veranderen en is zeer afhankelijk van enerzijds waar iemand woont en anderzijds wat de definitieve bouw zal zijn. De impressies die zijn getoond zijn geen definitieve ontwerpen maar een visie. Er zijn nog geen definitieve bouwblokken, kavels of ontwerpen van hangaars. Dat gebeurt pas bij aanvraag door ondernemers, in de omgevingsvergunningen ('bouwvergunningen') nadat het bestemmingsplan is gewijzigd.

	De verwachting is dat kleine hangaars, voor kleine vliegtuigen, populairder zullen zijn dan de grote hangaars voor gespecialiseerde bedrijven. Of er ooit een hangaar met een nokhoogte van 25 meter komt, om een vliegtuig met een staartheogte van 15 tot 18 meter binnen te kunnen zetten, is nog maar zeer de vraag. Als dat wel het geval is, zal op basis van de plannen van de architect over de omgevingsinrichting, een set maatregelen worden genomen om het landschap daarop in te richten. Of dat voor individuele omwonenden genoeg of niet genoeg is, is een kwestie van het persoonlijke oordeel. Voor de duidelijkheid is nog opgemerkt dat er reeds een bestemmingsplan met bouwblok ligt op het grasperceel direct aan de Burgemeester Legroweg. De plannen voor de bouw van een bedrijfsruimte op dat deel van het luchthaventerrein maken dus geen deel uit van de aanvraag tot bestemmingsplanwijziging.
--	---

BUSINESS PARK BRAVO – Ideeën en suggesties tweede inloopavond

Terrein	Waar mogelijk bredere en hogere wallen langs de rand. Gevoelsmatig zou dan meer van het bedrijven terrein afgedekt worden. Suggestie om de Esweg weer de oude kromming van eerder te geven (in plaats van de huidige vrijwel haakse bocht) waardoor de Esweg verder oostelijk aanhaakt middels een nieuw te maken rotonde. Deze nieuwe rotonde kan vervolgens aansluiten op de oude zandweg.
---------	--



Tijdens de tweede inloopavond was er vooral veel interesse voor (en ruimte voor discussie over) de verschillende impressies. Van Ringen Architecten heeft vanuit foto's en referentiepunten in het landschap een fotorealistische impressie gemaakt van het 'uitzicht' op Business Park Bravo. Deze impressies kregen veel aandacht en bewondering, maar leidden ook tot veel vragen en een enkele discussie.

Opbrengst van 8 november 2023

De derde inloopavond vond plaats op 8 november 2023, wederom in de vergaderzaal van het luchthavenrestaurant. Bij aankomst is aan deelnemers ook weer gevraagd om hun adres door te geven. Er waren iets minder omwonenden aanwezig dan de eerste twee keren.

Omdat nadrukkelijk was verzocht om plenaire discussie, was een onafhankelijk voorzitter aangetrokken die borgde dat er ruimte was voor inbreng van een ieder.

Gespreksleider Mieke Damsma startte de avond, en gaf als eerste het woord aan de luchthaven. Door middel van een aantal plaatjes werd verslag gedaan van hoe de feedback van een verkeerskundig advies en de omgeving heeft geleid tot een voorkeursvariant voor de ontsluitingsweg voor Business Park Bravo. Door realisatie van een 'linksaf strook', verlaging van de snelheid van 60 naar 50 km per uur en (op termijn) een rotonde voor de hoofdaansluiting van de luchthaven, ontstaat een veilige situatie. Omdat een gashok wordt verplaatst door Enexis, ontstaat de mogelijkheid om de aansluiting van Business Park Bravo precies tussen de woningen met adres Burg. Legroweg 52 en 54 uit te laten komen, om overlast te voorkomen. Eén omwonende gaf aan dat de door hem aangedragen variant, over het KLS-terrein, niet was uitgewerkt. Daarop is als reactie gegeven dat deze variant eerder was afgefallen, omdat niet over deze grond beschikt kan worden.

Vervolgens gaf de voorzitter het woord aan architect Van Ringen, die een uitgebreide uitleg gaf over wat er mogelijk kan worden gedaan met alle opgehaalde feedback uit de eerste twee informatieavonden. Vele visuele impressies lieten zien hoe het gebied eruit kan komen te zien, door middel van uitleg over de inpassing in het landschap. Door middel van een zicht 'envelop' kan met bomenrijen en vormgeving van de panden (oplopende daken richting het luchthaventerrein) de impact op het landschap, gezien vanaf de openbare weg en omwonenden, beperkt worden. Voor sommige ambities is medewerking nodig van andere grondeigenaren en de Gemeente. Voor het vormgeven van de mogelijkheden is gebruik gemaakt van een historisch onderzoek naar het landschap, waarin bijvoorbeeld een kap-bos voorkwam.



Architect Van Ringen geeft uitleg tijdens de derde inloopavond, waar onder andere werd gesproken over de ontsluitingsweg en de inpassing in het landschap.

Anders dan bij de eerste twee avonden was er bij de derde avond de mogelijkheid om plenair vragen te stellen. Dit was verzocht tijdens de tweede informatieavond. In deze derde sessie werd er veel gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Architect Van Ringen en het management team van de luchthaven hebben alle vragen beantwoord, en suggesties genoteerd.

Aan het einde van de avond kon men op de grote tafels aan de zijkant van de zaal nog de visuele impressies op tekening inzien en bespreken. Er kon worden teruggekeken op een constructieve en informatieve avond.

BUSINESS PARK BRAVO – vragen derde inloopavond (met antwoorden van GAE in het oranje)

Entree van het vliegveld, de rotonde Oosterbroek. Hoe staat het daarmee?

Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, daaruit blijkt dat op termijn een rotonde aan te bevelen is voor de hoofdaansluiting van de luchthaven. Dit advies is overgenomen in de ambities.

Fokker Next Gen: Hoe gaat de ruimte eruit zien tot 2035? Er is een besluit in 2025, maar wat gebeurt er tot er gebouwd gaat worden, en het terrein wordt opgeleverd?

Er zijn ook andere partijen geïnteresseerd, hier moet de luchthaven ook naar kijken en een afweging maken. Dit is dus op dit moment nog niet duidelijk en het traject is net gestart. In 2025 moet Fokker in principe een go / no-go besluit nemen dat we zullen meenemen in de definitieve plannen.

Wanneer worden er bomen geplant? Op voorhand al? Particuliere grondeigenaren: komen er bij de binnenzijde meer planten?

Er is nog geen definitief plan voor de beplanting. Dit hangt ook mede af van meewerking van andere grondeigenaren en de Gemeente. Bomen kunnen worden geplant (in de winter) zodra gestart wordt met aanleg van de ontsluitingsweg en het bestemmingsplan is gewijzigd.

De publieke grond achter de bedrijfspanden op de kaart: hoe sluit je landzijde af van airside?

De scheiding tussen airside en landside wordt uitgevoerd door verplaatsing van het bestaande hekwerk. Dat is een wettelijke verplichting. Ook gevels van panden vormen deze scheiding.

Hoe verhoudt het (red. BPB) tot de wens van de openingstijden?

Dit verhoudt zich niet tot elkaar.

Fokker heeft zich gemeld, dit heeft impact op het bouwen. Wordt het plan geparkeerd tot Fokker duidelijkheid geeft?

Er moeten keuzes worden gemaakt. Het bestemmingsplan gaat om oppervlakte, niet over de invulling van de bedrijven. Fokker moet in 2025 een go / no-go besluit nemen.

Worden er meer gebouwen en bedrijven op GAE gebouwd? Bijvoorbeeld, wordt er tussen het terrein van Bravo en de Esweg ook gebouwd?

De betreffende grond is niet het eigendom van GAE en hier zijn geen plannen voor om te bouwen.

Hoe wordt de beveiliging geregeld van de openbare weg naar het businesspark? Worden de kosten hiervan hoger?

Dat blijft hetzelfde als nu.

Het terrein waar al een vergunning voor is: wordt dit budgettair gezien ook ingepast in de omgeving? Bijvoorbeeld het parkeerterrein, m.b.t. verlichting was dit vroeger een donker weiland.

Dit is op de tekening van de architect te bekijken: een groenwal. In goed overleg is meer inpassing mogelijk met beplanting indien nodig of als de plannen veranderen.

Wordt er verslag gemaakt van wat er is gedaan?

Ja, dit wordt meegestuurd zodra er wordt gecommuniceerd dat de aanvraag wijziging bestemmingsplan is verstuurd.

Bij wat wordt omschreven als 'enveloppe' op de tekeningen: worden hier bomen gepoot die al 2,5 meter hoog, of al hoger zijn?

Er zijn nog keuzes te maken in het soort bomen, afhankelijk van het definitieve beeld-kwaliteitsplan. Er moet worden bekeken wat de impact van een boom is.

Het groen is een uitdaging. Wat betekent een goede inpassing van het groen in het plan? Wat is minimaal, is dat onderdeel van het plan?

Dit is nu niet te garanderen, maar de behoefte is er om het zo groen mogelijk te maken. Een optie is om in de toekomst met een groep omwonenden, grondeigenaren en de Gemeente het publieke groen te bespreken.

BUSINESS PARK BRAVO – Opmerkingen/suggesties (met antwoorden van GAE in het oranje)

Opmerking: ontsluitingsweg: variant 2 is een stuk beter dan 3 / 4.

Suggestie: de ingang bij variant 1, dan buitenlangs het parkeerterrein.

Opmerking: verkennen kan geen onderdeel zijn van een bestemmingsplan (op land van akkerbouwer bomen planten).

De mogelijkheden en moeilijkheden moeten worden afgewogen. Als andere grondeigenaren en de Gemeente bereid zijn mee te werken dan zijn er wat meer mogelijkheden.

Opbrengst van gesprek met belangenorganisaties

Op 8 februari 2023 heeft een gesprek plaatsgevonden met twee belangenorganisaties; IVN Eelde-Paterswolde en Werkgroep Landschap en Natuur Eelde waren beide met twee vertegenwoordigers aanwezig. Van Groningen Airport Eelde waren bij het gesprek twee leden van het management team, de communicatieadviseur en een vogelwacht c.q. natuurbeheerder aanwezig. Er zijn vooral vragen gesteld door de belangenorganisaties, die beantwoord zijn door de luchthaven. Ter voorbereiding op het gesprek was het principeverzoek aan de Gemeente als achtergrondinformatie gedeeld. De schetsen en visies die tijdens de tweede inloopavond voor omwonenden beschikbaar waren, zijn gedeeld en besproken.

BUSINESS PARK BRAVO – Ideeën en suggesties belangenorganisaties

Vragen	Het soort bedrijvigheid dat wordt beoogd, de landschappelijke inpassing, de bouwhoogte en de vorm van gebouwen waren vragen die zijn gesteld.
Zorgen	Er zijn meer algemene zorgen over de uitstraling van 'nog een bedrijventerrein' op de omgeving en het landschap. Daarnaast zijn er zorgen over toename van overlast.
Suggestie	Door het gebruik van sedumdaken op de gebouwen, wordt een meer groene uitstraling bereikt.

4.2 Evaluatie

Tijdens de drie inloopavonden zijn veel vragen gesteld en beantwoord, zowel over de luchthaven in het algemeen als over Business Park Bravo in het bijzonder. Het soort bedrijven dat kansrijk is om zich op Business Park Bravo te vestigen, de specifieke hoogte en uitstraling van gebouwen, de natuurlijke aankleding van het terrein en de ontsluitingsweg waren de belangrijkste thema's. Overigens werden vrijwel dezelfde vragen door de belangenorganisaties gesteld.

Soms waren er ook verrassende uitkomsten van gesprekken. Waar de ene omwonende de luchthaven liever niet wil zien, heeft de ander een speciaal terras aangelegd om de vliegtuigen te kunnen zien. Er is reeds een bestaande zorg over de druk bereden Burg. Legroweg en de aansluiting op de Esweg. Een omwonende gaf aan in de avondspits de weg niet meer te durven oversteken. Enkele omwonenden hebben de wens om de wijziging van het bestemmingsplan voor Business Park Bravo op te rekken tot het achterliggende gebied, om hun eigen wensen voor bedrijfsruimte of gebouwen te kunnen realiseren. Eén iemand had alvast interesse voor een bouwkaal op het bedrijventerrein.

Er was niet alleen opbouwende kritiek. Er zijn ook zorgen over de kwaliteit van de leefomgeving, voornamelijk over geluid, uitzicht en verkeersveiligheid. Die zorgen hangen samen met de plek van woning: langs de Burg. Legroweg zijn vooral zorgen over een veilige ontsluiting en verkeershinder, omwonenden die uitkijken op het terrein, hebben zorgen over groen en uitzicht. De meningen liepen bovendien uiteen over het gehanteerde proces. Waar op de tweede avond de een aangaf het bijzonder prettig te vinden dat er één-op-één contact was tussen de luchthaven en omwonenden en de toon van de avond niet bepaald werd door een enkeling, gaf de ander aan het een gemis te vinden dat er geen plenaire discussie was. Een enkeling had een andere hoop of verwachting over de invloed op het proces, en wilde 'onderhandelen over een akkoord' in plaats van 'meedenken' en gehoord worden. Tijdens de derde inloopavond is daarom ook een plenaire discussie gevoerd.

Een andere constatering gaat over het opgestelde beeldmateriaal. Tijdens de eerste inloopavond is aangegeven dat men graag 'plaatjes' wilde zien. Hieraan is gehoor gegeven door impressies te tonen en te bespreken tijdens de tweede inloopavond. Ook mogelijke varianten van ontsluitingswegen maakten daar deel van uit. Tijdens de derde inloopavond is de uitgewerkte voorkeursvariant getoond. Er werd uitgelegd dat een bestemmingsplan niet gaat over individuele gebouwen en dat de impressies geen definitieve ontwerpen zijn. Er bleek echter wel behoefte te zijn bij omwonenden om het over de details van ontwerpen te hebben, bijvoorbeeld over gebouwen en de plaatsing van bomen. In dat kader is bijvoorbeeld gehoord: *'als dat gebouw 10 meter verder wordt geplaatst, dan ben ik wel akkoord'*. Hier is uitgelegd dat een aanvraag voor een bestemmingsplan op een hoger abstractieniveau wordt gedaan dan de meer concrete aanvraag voor bijvoorbeeld een omgevingsvergunning voor een gebouw.

Over het proces van participatie en over de organisatie van de inloopavonden constateren we dan ook dat het niet mogelijk is om het iedereen naar de zin te maken. Over participatie leven verschillende beelden en verwachtingen, zowel over het proces, de invloed als de inhoud. En individuele belangen en meningen verschillen sterk als het gaat om de plannen voor Business Park Bravo, en hangen deels samen met de woonplek.

Het gesprek dat is gevoerd als onderdeel van de participatie, met twee lokale belangenorganisaties, ging voornamelijk over vragen beantwoorden en luisteren naar zorgen. De vertegenwoordigers van deze organisaties hadden vooral behoefte aan informatie en de gelegenheid om vragen te stellen en zorgen te delen. Gedurende het gesprek zijn er enkele suggesties en aanbevelingen gedaan.

5. Doorvertaling: Wat is er met de participatie gedaan?

De 'opbrengst' van de inloopavonden is waardevol voor het participatieproces en voor de luchthaven. Hoewel de meningen, belangen en suggesties uiteenlopen, komen enkele thema's vaak terug. Op voorhand is duidelijk dat het niet lukt om het iedereen naar de zin te maken vanuit een participatieproces. Het proces is dan ook gericht op het ophalen van meningen, suggesties, zorgen et cetera. Daarna en op basis daarvan kan een zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen de doelstelling van het initiatief, belangen van derden, beschikbare middelen en praktische mogelijkheden, en de verzamelde inbreng. In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de invloed die de participatie heeft gehad op het ontwerp en de uiteindelijke aanvraag die wordt ingediend met het verzoek het bestemmingsplan te wijzigen voor het terrein van Business Park Bravo.

5.1 Belangenafweging

De opbrengst van de participatie door de diverse belanghebbenden loopt sterk uiteen. De meest voorkomende onderwerpen zijn geclusterd in drie thema's. Onderstaand zijn deze drie thema's uitgewerkt met een reactie op de belangrijkste zorgen, vragen en suggesties vanuit de omgeving, en daarbij de uitleg welke invloed er kan worden uitgeoefend en door wie.

UITZICHT EN LANDSCHAP			
Waarover zijn zorgen?	Kan hier invloed op worden uitgeoefend? Zo ja, wat?	Wie gaat hierover?	Wat moet er (mogelijk) gebeuren?
Bouwhoogte en bouwvorm	Ja, de maximale bouwhoogte is aangepast en de grootste ambities (spuithal, music dome) zijn opgegeven. De vorm van grotere hangaars is vriendelijker gemaakt dan alleen een vierkant dak.	GAE (voorstel) en bevoegd gezag (besluit) Van Ringen Architecten	Realistische bouwhoogte vaststellen op basis van marktbehoefte Opnemen in beeld-kwaliteitsplan
Inpassing in het landschap	Ja, de vorm van het dak en groene zones worden meegenomen in het mede te vergunnen beeld-kwaliteitsplan.	Van Ringen Architecten	Opnemen in beeld-kwaliteitsplan
Aankleding van het terrein	Ja, de aankleding van het terrein (en de ontsluitingsweg) is onderdeel van het beeld-kwaliteitsplan. De financiering hiervan is onderdeel van de subsidie van de Staat.	Van Ringen Architecten Staat	Opnemen in beeld-kwaliteitsplan Ruimte voor laten in de subsidievoorwaarden

VERKEER EN ONTSLUITING			
Waarover zijn zorgen?	Kan hier invloed op worden uitgeoefend? Zo ja, wat?	Wie gaat hierover?	Wat moet er (mogelijk) gebeuren?
Veilige ontsluiting	Ja, voor de routing van verkeer zijn meerdere alternatieven voor de weg die het business park ontsluit, daaruit moet een keuze worden gemaakt.	GAE	Er is een verkeerstechnisch advies gevraagd, veiligheid meegenomen als uitgangspunt
Overlast	Ja, voor de routing van verkeer zijn meerdere alternatieven voor de weg die het business park ontsluit, daaruit moet een keuze worden gemaakt.	GAE	Er is een verkeerstechnisch advies gevraagd, veiligheid meegenomen als uitgangspunt

BEDRIJFVIGHEID			
Waarover zijn zorgen?	Kan hier invloed op worden uitgeoefend? Zo ja, wat?	Wie gaat hierover?	Wat moet er (mogelijk) gebeuren?
Soort bedrijven	Ja, in de aanvraag wordt gesteld alleen luchtvaart gebonden bedrijvigheid te vergunnen, hoewel dat een breed begrip is. Risicovolle bedrijven mogen vanwege de luchtvaartveiligheid niet. Alleen duurzame luchtvaart is te beperkt (niet reëel).	GAE (voorstel) en bevoegd gezag (besluit)	In het verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan opnemen dat het 'luchtvaart gebonden bedrijvigheid' betreft
Overlast	Deels, het is niet uit te sluiten dat bedrijvigheid de ervaring van overlast met zich meebrengt, maar dat is persoonlijk en locatie-afhankelijk. Overlast verschilt met soort bedrijven en toename is niet uit te sluiten. Hangaars dempen ook geluid.	Van Ringen Architecten	Opnemen in beeld-kwaliteitsplan en aanvraag. Door bij de indeling van het terrein rekening te houden met de plaats van panden en maatregelen (zoals een wal), wordt hiermee rekening gehouden

5.2 Terugkoppeling en vervolgproces

Het participatietraject eindigt met het verwerken van alle inbreng in de uiteindelijke aanvraag, waarbij het voor participanten duidelijk moet zijn wat er met hun inbreng is gedaan. Dat gebeurt op verschillende manieren, die navolgend worden toegelicht.

TERUGKOPPELING	
Participatieverslag	Dit participatieverslag is onderdeel van de uiteindelijke aanvraag en openbaar. Deelnemers aan de participatie kunnen teruglezen wat er met hun inbreng is gedaan, voor zover het specifiek de ambities voor Business Park Bravo betreft. Verwezen wordt met name naar de voorgaande paragraaf. De meer algemene terugkoppeling over de luchthaven, bestaande gebouwen en installaties, en de (duurzame) strategie, heeft de luchthaven zich ter harte genomen maar is geen onderdeel van dit participatieverslag. Wel vindt Groningen Airport Eelde het belangrijk naar aanleiding van signalen van omwonenden, om te benadrukken bij de Gemeente Tynaarlo dat overwogen moet worden dat in het overgangsgebied tussen het bedrijvenpark en het bestaande woongebied meer toegestaan kan worden in termen van het bestemmingsplan. Bij omwonenden is daartoe een grote behoefte.
Aanvraag wijziging bestemmingsplan	De uiteindelijke aanvraag is het totale pakket aan informatie dat bij het bevoegd gezag wordt ingediend als onderbouwing van het verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan voor het plangebied van Business Park Bravo. Vooral voor het thema ‘bedrijvigheid’, zijn uitgangspunten als ‘alleen luchtvaart gebonden bedrijvigheid’ en hoe om te gaan met de verwachting van overlast, is de aanvraag het meest relevante document.
Beeld-kwaliteitsplan	Het beeld-kwaliteitsplan is onderdeel van de aanvraag en de inhoud kan onderdeel worden van het uiteindelijke bestemmingsplan (als voorwaarde). Daarmee zijn de uiteindelijke aanvraag en het beeld-kwaliteitsplan (beiden openbaar) de belangrijkste documenten waar de meer specifieke feedback met betrekking tot het thema ‘uitzicht en landschap’ in kan worden teruggevonden.
Verkeerstechnisch advies	Een verkeerstechnisch advies is onderdeel van de onderbouwing van de totaalvisie op de toekomstige ontsluiting van Business Park Bravo en de luchthaven. De voorkeursvariant van de ontsluiting is onderdeel van de aanvraag en tijdens de derde inloopavond toegelicht. Daarmee zijn de uiteindelijke aanvraag en dit onderzoek (beiden openbaar) de belangrijkste documenten waar de meer specifieke feedback met betrekking tot het thema ‘verkeer en ontsluiting’.

Praktisch gezien zal terugkoppeling over het vervolgproces plaatsvinden door de omwonenden en belangenorganisaties die zich daarvoor hebben opgegeven te wijzen op het feit dat de Gemeente Tynaarlo de aanvraag tot wijziging van het bestemmingsplan heeft ontvangen van Groningen Airport Eelde. De Gemeente voert de regie op het vervolgproces, waarbij door middel van de participatie die de Gemeente doet, ter inzagelegging van stukken, bezwaar en beroep, et cetera, nog de gebruikelijke mogelijkheden bestaan voor belanghebbenden om invloed op de besluitvorming uit te oefenen.