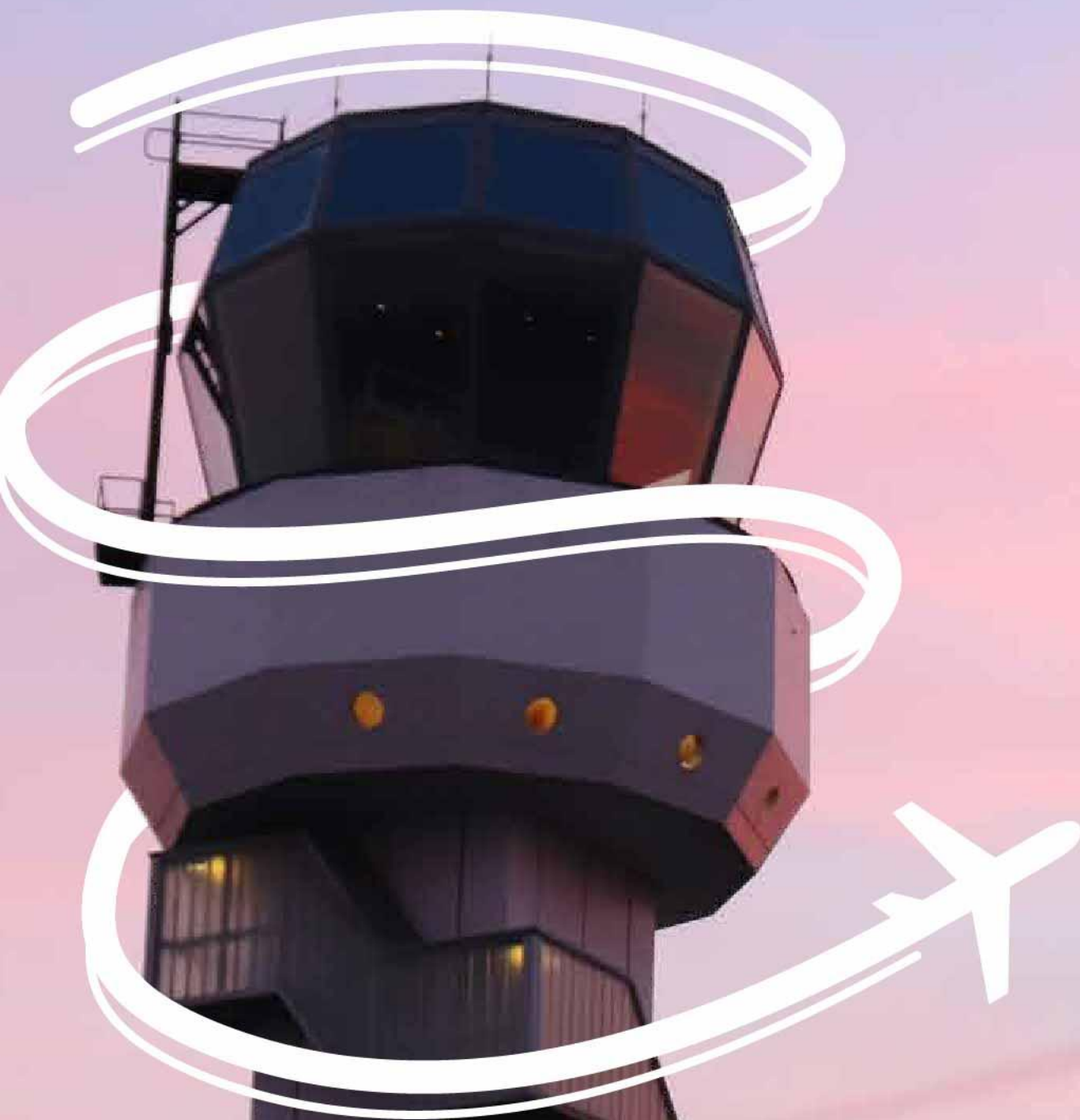


Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden



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 de omgevingsparticipatie voor het initiatief tot de ontwikkeling van Business Park Bravo.

De luchthaven heeft in 2023 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 van duurzame energie, hangaars voor vliegtuigen, parkeerterreinen, 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, onderwijs en 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 dus 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, maart 2026

M.H. de Groot
Directeur
Groningen Airport Eelde NV

Colofon

Fotografie

Groningen Airport Eelde

Vormgeving

Groningen Airport Eelde

Copyright © 2026 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. Samenvatting	4
2. Context van het participatieproces	
2.1 Groningen Airport Eelde	5
2.2 Business Park Bravo als onderdeel van de strategische koers.....	6
2.3 Doel van dit participatieverslag	7
2.4 Stakeholderanalyse	8
2.5 Consequenties.....	9
2.6 Het doel van participatie.....	9
2.7 Afbakening proces.....	11
3. Betrokkenheid: Wie doet er mee?	
3.1 Representativiteit betrokkenen	14
3.2 Bereik van de participatie	16
4. Participatievorm: Hoe is er geparticipeerd?	
4.1 Participatievorm.....	17
4.2 Participatieruimte	17
4.3 Hoor en wederhoor.....	18
4.4 Belangenorganisaties	20
5. Opbrengsten: Wat heeft de participatie opgeleverd?	
5.1 Inbreng van participanten.....	21
5.2 Evaluatie.....	33
6. Doorvertaling: Wat is er met de participatie gedaan?	
6.1 Belangen afweging.....	35
6.2 Terugkoppeling	37
7. Bijlagen	
7.1 Verstuurde uitnodigingsbrieven (<i>link naar website</i>).....	39
7.2 Presentaties en posters (<i>link naar website</i>).....	39
7.3 Toelichting op gebruikt visueel materiaal voor inloopavonden	39

1. Samenvatting

Groningen Airport Eelde heeft een participatietraject gehouden voor het initiatief tot ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid, Business Park Bravo. Dit heeft in alle fases van de planvorming plaatsgevonden, van november 2022 tot en met maart 2026. Gedurende het proces zijn onderdelen van een aansluitend programma toegevoegd vanuit de verkeerstechnische samenhang: de herinrichting van het voorterrein met rotonde en OV hub. Samen met de ontwikkeling van een Airport Campus zijn dat de belangrijkste programma's uit het Masterplan Ruimtelijke Ontwikkeling dat de luchthaven heeft opgesteld. Dat plan vertaalt ambities uit de strategie van de luchthaven naar ruimtelijke ontwikkelingen op het luchthaventerrein voor de komende jaren.

De omgevingsparticipatie heeft zich voornamelijk op direct omwonenden gericht, naast enkele (lokale) belangenorganisaties en zakelijke belanghebbenden. Het doel van de participatie was informeren, luisteren en meepraten. Met zakelijke belanghebbenden en belangenorganisaties hebben bilaterale gesprekken plaatsgevonden. Voor omwonenden zijn vier inloopavonden georganiseerd. In eerste instantie zijn in overleg met Gemeente Tynaarlo 57 adressen uitgenodigd voor de eerste inloopavond, voor de drie latere inloopavonden zijn op initiatief van de luchthaven 157 adressen aangeschreven. De opkomst varieerde tussen 14 en 35 aanwezigen. Er zijn wisselende manieren van organiseren gehanteerd, mede op verzoek van deelnemers en eerdere ervaringen; van presentaties tot plenaire discussie, en van één-op-één dialoog tot een informatiemarkt.

De participatie heeft verschillende inzichten opgeleverd. Hoewel de opkomst niet groot was, toonden de aanwezigen interesse en betrokkenheid. Naast steunbetuigingen en nieuwsgierigheid waren er ook zorgen over de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeerssituatie, en verzoeken en adviezen om mee te nemen in uit te werken plannen. Er was een grote behoefte aan visuele impressies: hoe komt het bedrijventerrein en de ontsluiting er uit te zien? De belangrijkste vragen gingen over het soort bedrijvigheid op Business Park Bravo, de belangrijkste zorgen gingen over de verkeersveiligheid en de landschappelijke inrichting. Daarnaast was er een behoefte bij omwonenden om het over details te hebben, die waardevolle inbreng vormt voor een latere fase van het uitwerken van de plannen.

De vragen over het soort bedrijvigheid hebben geleid tot het onderzoek "ladder voor duurzame verstedelijking", dat op haar beurt leidt tot het principe dat op Business Park Bravo alleen luchthaven gebonden bedrijvigheid wordt toegestaan: hangaars voor vliegtuigen van maximaal het 'narrow body' type. Voor de landschappelijke inrichting is een brede landschapsvisie opgesteld over de inpassing van de luchthaven in de omgeving, waarvan doorsnedes van Business Park Bravo zijn gepresenteerd op de laatste inloopavond. Een nadere uitwerking vindt plaats in een stedenbouwkundig plan, en in een later stadium een beeld-kwaliteitsplan van het betreffende gebied. Wensen van omwonenden met betrekking tot groen, hekwerk en verlichting worden zo goed als mogelijk daarin meegenomen.

De verkeerstechnische situatie rondom de luchthaven was een onderwerp op zichzelf, waar de nodige zorgen van direct omwonenden over leefden. Dit heeft geleid tot een verkeerstechnisch ontwerp, waarbij de ontsluiting van Business Park Bravo onderdeel is geworden van een grotere visie; die van de herinrichting van het voorterrein. Door soorten verkeer te scheiden, rekening te houden met de afstand tot woningen voor de locatie van de ontsluitingsweg, en een rotonde om de snelheid uit de Burg. Legroweg te weg te halen en een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers te maken, is rekening gehouden met de zorgen en wensen op het gebied van verkeersveiligheid.

In conclusie kunnen we stellen dat de participatie in een goede sfeer is verlopen. Het is niet mogelijk het iedereen naar de zin te maken en sommige omwonenden zijn 'tegen'. Hoewel de opkomst niet heel groot was, was de betrokkenheid van de aanwezigen dat wel, met een gezonde dialoog.

2. Context van het participatieproces

2.1 Groningen Airport Eelde

Visie, missie en strategie

Groningen Airport Eelde is al 95 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, lesvaer en general aviation. Groningen Airport Eelde is de vestigingsplaats voor meer dan 50 bedrijven, waaronder een vliegschool, een afhandelingsbedrijf, een lucht fotografiebedrijf, een dealer van vliegtuigen en onderhoudsbedrijf, meerdere reisorganisaties en horecavoorzieningen. Daarnaast staan op het terrein meerdere bedrijfsverzamelgebouwen waarin 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.

2.2 Business Park Bravo als onderdeel van de strategische koers

De strategie van de luchthaven is gebaseerd op de ambitie om op termijn de duurzaamste luchthaven van Europa te worden, 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 aankoop of onteigening plaats te vinden. De rest van het luchthaventerrein is reeds ontwikkeld of wordt de komende jaren verder ontwikkeld vanuit andere programma's, zoals de herinrichting van het voorterrein. Voor een totaalvisie wordt verwezen naar het Masterplan Ruimtelijke Ontwikkeling.

Omdat grond op luchthavens erg schaars is in Nederland, andere luchthavens grotendeels 'vol' zijn en er veel vraag is naar ontwikkelruimte voor hangaars, is de ontwikkeling van een bedrijventerrein kansrijk en draagt dit bij aan de economische ontwikkeling van de luchthaven en de regio, waaronder met werkgelegenheid. Airport Creators en Sweco hebben daar onderzoek naar gedaan. Het bedrijventerrein kan een belangrijke rol spelen in de vestiging van bedrijven die bijdragen aan de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart, zoals vliegen met elektrische vliegtuigen. Maar ook voor maatschappelijke functies, zoals defensie en onderwijs. Daarmee is het te ontwikkelen bedrijventerrein belangrijk voor:

- Het versterken van de luchthavenfunctie door de uitbereiding van activiteiten 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, onderwijs en werkgelegenheid;
- Een bijdrage aan een goede ruimtelijke inbedding van de luchthaven in haar omgeving, vanuit de totaalvisie op de inrichting van het luchthaventerrein. Een goede bereikbaarheid en veilige ontsluiting van de luchthaven maken daar deel van uit.

Voor een nadere toelichting op de strategie 2024 – 2033 van Groningen Airport Eelde, wordt verwezen naar het relevante document. Dit strategiedocument is in 2023 aangeboden aan de aandeelhouders van de luchthaven. 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 vastgesteld inclusief invulling van de financieringsopgave. Eind 2025 heeft Groningen Airport Eelde een Luchthavenbesluit gekregen van de Staat, gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als de strategie.

De luchthaven beschikt al over de geschikte locatie voor een nieuwe bedrijventerrein. 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 omzetting 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. Aan de andere zijde is daardoor 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/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) geen bebouwing toegestaan. 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.

2.3 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 planologische bestemming ter plaatse van Business Park Bravo voor vastgoedontwikkeling;
- Het herzien van de planologische bestemming voor enkele kleinere vlekken c.q. projecten waar realisatie van de gepresenteerde totaalvisie 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 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 initiatiefnemer van dit traject, het participatieproces gestart. Dat traject is begonnen 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 geraadpleegd en contact gehad met Gemeente Tynaarlo. Tegelijkertijd zijn de ruimtelijke plannen over de terreininrichting stap voor stap steeds verder uitgewerkt en met betrokken bedrijven en organisaties op het luchthaventerrein en de omgeving besproken. Daarnaast is een Masterplan Ruimtelijke Ontwikkeling Groningen Airport Eelde opgesteld om eenheid te creëren tussen de verschillende ruimtelijke plannen van de luchthaven. Business Park Bravo is één van de programma's uit dat Masterplan, naast programma's voor de herinrichting van het voorterrein, een Airport Campus en enkele kleinere projecten.

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, de afgewogen keuzes die gemaakt zijn op basis van de reacties van belanghebbenden, en hoe terugkoppeling daarvan aan belanghebbenden heeft plaatsgevonden.

2.4 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 de planologische bestemming 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 vormen 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 voor stalling en onderhoud, 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, 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 planologische bestemming 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 de planologische bestemming 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 de planologische bestemming. 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.

Gedurende het project is ook het OV bureau een belangrijke belanghebbende geworden. Voor passagiers en medewerkers op de luchthaven is een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (bus) belangrijk. Met de vestiging van de opleiding Luchtvaartdienstverlening in 2024 door het Noorderpoort, is de bereikbaarheid met de bus nog belangrijker geworden. De vestiging van een OV hub op de luchthaven is dan ook een belangrijk speerpunt geworden in de totale plannen voor de bereikbaarheid van de luchthaven. De realisatie van de OV hub is onderdeel van een ander programma uit het Masterplan Ruimtelijke Ontwikkeling; het programma voor de herinrichting van het voorterrein. Beide programma's vertonen veel afhankelijkheden met elkaar, vooral op basis van de inbreng van omwonenden over de veilige verkeerstechnische ontsluiting van Business Park Bravo, waardoor gedurende het traject ook de uitgangspunten van het programma van de herinrichting van het voorterrein onderdeel zijn geworden van de participatie over Business Park Bravo.

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.

2.5 Consequenties

Voor het opzetten van het participatietraject is het, naast het bepalen van de belanghebbenden, ook belangrijk om de potentiële consequenties van een wijziging van de planologische bestemming 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.

2.6 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 verschillende 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.

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

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 de planologische bestemming zoals die bij de Gemeente Tynaarlo wordt aangevraagd. Het teruggeven aan de omgeving wat er uiteindelijk met de inbreng van de omgevingsparticipatie is gedaan, is onderdeel van het proces.

2.7 Participatieproces

In het totale planvormingsproces zijn er drie stappen. Tussen die stappen is er gelegenheid voor participatie door omwonenden, in de vorm van 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 is een toekomst-bestendige 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 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 om vragen te stellen.
Vierde inloopavond voor omwonenden	<i>mrt 2026</i>	De omgevingsparticipatie heeft waardevolle inzichten opgeleverd op het gebied van verkeer, het soort bedrijvigheid en de landschappelijke inpassing. Op 19 maart is een laatste (formele) inloopavond voor omwonenden georganiseerd waar zij kennis hebben kunnen nemen van wat er met de aangeleverde inzichten is gedaan, en daar op konden reageren. Daarnaast was informatie beschikbaar over het verdere verloop van het proces.
3. Indienen	<i>mrt 2026</i>	In maart 2026 wordt de Raad van Gemeente Tynaarlo gevraagd een principebesluit te nemen, te agenderen voor mei of juni, deels op basis van concept stukken.
Definitief	<i>[mei 2026]</i>	Bij de formele start van de procedure zullen omwonenden en andere belangstellenden in de gelegenheid worden gesteld om informatie verkrijgen en om vragen te kunnen stellen over de inhoud van de uiteindelijk ingediende aanvraag.

In het stappenplan van visie - plan - indienen zijn drie verschillende belanghebbenden; 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 Ondernemers op en rond het luchthaventerrein
Bevoegd gezag	Gemeente Tynaarlo

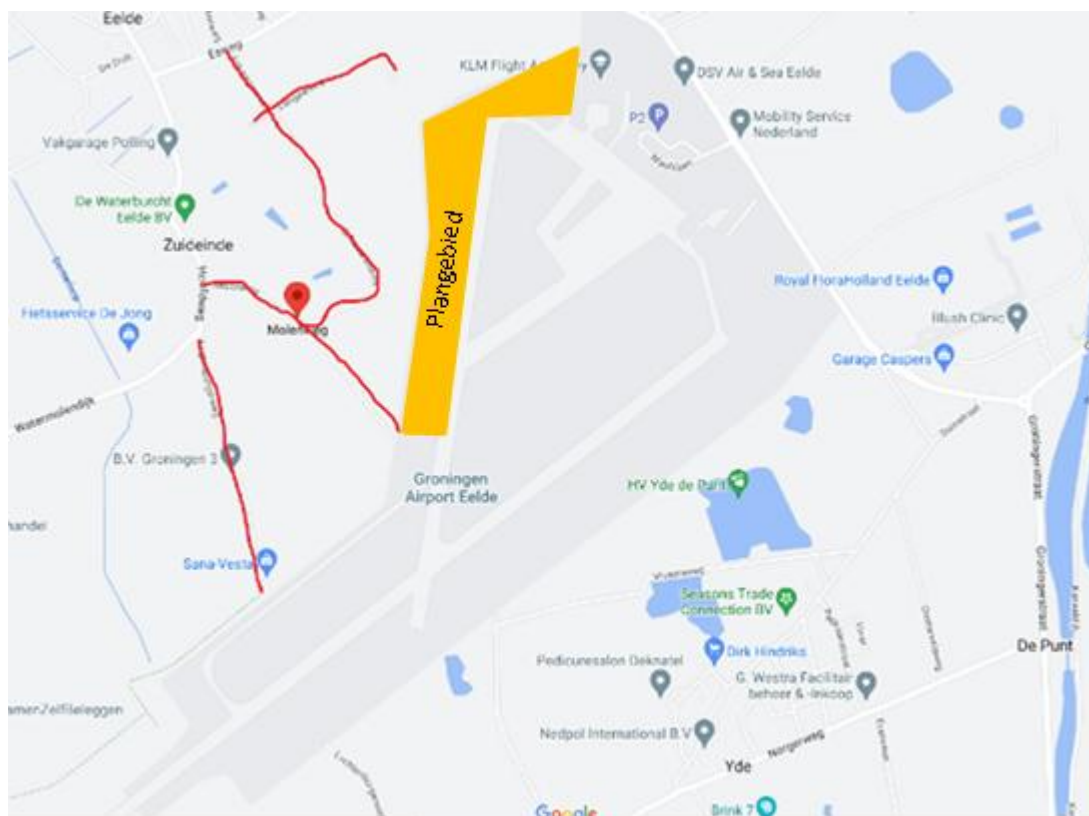
Het hanteren van deze volgorde zorgt er voor dat belanghebbenden relevante invloed kunnen uitoefenen op het uiteindelijk in te dienen plan. Voordat een visie wordt omgezet in een plan, kan de reactie van omwonenden van de eerste inloopavond daarin worden meegenomen. Voordat het plan wordt uitgewerkt tot in detail kan de reactie van omwonenden van de tweede inloopavond, en de reactie van belangenorganisaties, daarin worden meegenomen. Naar aanleiding van het nadrukkelijke verzoek om een plenaire sessie en visuele uitwerking wordt een derde informatieavond georganiseerd, waar ook een toelichting wordt gegeven op de voorkeursvariant van de ontsluitingsweg. Tot slot vindt terugkoppeling plaats van alle verkregen inzichten uit de participatie, en hoe die inzichten invloed hebben gehad op de planvorming, tijdens een vierde inloopavond voordat de participatie wordt afgerond en de stukken bij de Gemeente Tynaarlo worden ingediend.

3. Betrokkenheid: Wie doet er mee?

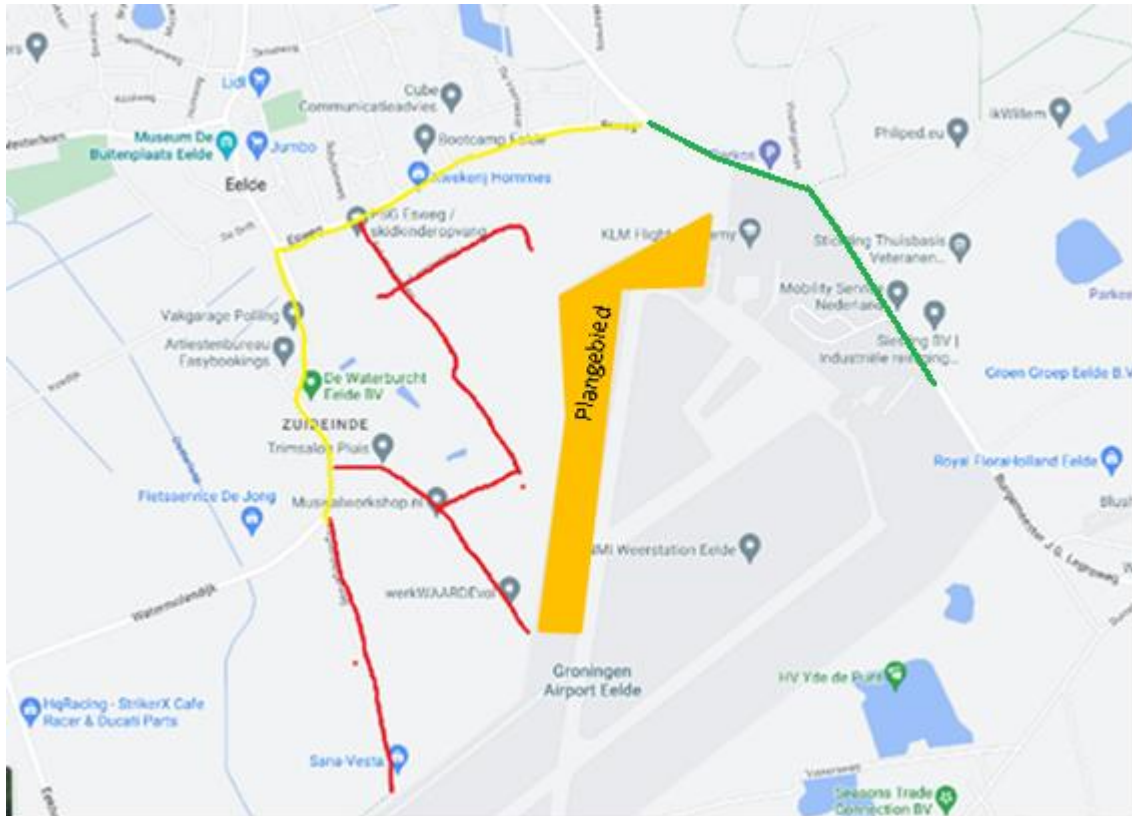
3.1 Representativiteit betrokkenen

Voor een zorgvuldig participatietraject is het belangrijk dat de juiste belanghebbenden daaraan deelnemen. Omdat het betreffende gebied dat met Business Park Bravo te maken heeft relatief beperkt is en ook de betrokkenheid belangrijk is, is niet gekozen voor een open uitnodiging of op basis van advertenties in bladen, maar juist met een persoonlijke uitnodiging. De adressen daarvoor zijn van de Gemeente Tynaarlo ontvangen, het betrof in eerste instantie 57 adressen.

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.



Deelnemers konden zich van te voren via e-mail opgeven. Daarmee is er sprake van een proces van zelfselectie: alle adressen zijn aangeschreven en diegenen die zich opgeven of aanwezig zijn bij een inloopavond, nemen daadwerkelijk deel aan de participatie. Overigens waren ook niet-uitgenodigde en niet-aangemelde omwonenden gewoon welkom op de inloopavond. Van de gasten op de eerste inloopavond is het adres gevraagd. Uit de lijst van deelnemers bleek dat er ook interesse was van omwonenden aan bijvoorbeeld de Burg. Legroweg en adressen die verder weg van het plangebied gelegen zijn. Op basis van eigen initiatief en de feedback van de direct omwonenden heeft Groningen Airport Eelde daarom de adreslijst voor de tweede en derde inloopavond, op 8 februari 2023 en 8 november 2023, uitgebreid. Deze adreslijst is ook voor 19 maart 2026 gebruikt. Het betreft de adressen die op de navolgende kaart door de gele lijnen zijn weergegeven.



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.

De adreslijst is ook gehanteerd voor de vierde inloopavond, hoewel aangepast doordat adressen van garageboxen en andere adressen zonder brievenbus uit de mailing zijn weggelaten. Ook voor deze avond konden omwonenden zich opgeven via e-mail, maar waren ook anderen welkom die zich niet hadden ingeschreven.

Het volgende aantal aanwezigen is geregistreerd tijdens de 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

Bijeenkomst 19 maart 2026

Uitnodigingsbrief verstuurd 6 maart	Naar 157 adressen ³
Aangemeld voor 19 maart	13 personen
Daadwerkelijk aanwezig op 19 maart	14 personen

3.2 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 de 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. Het OV bureau, met name belanghebbende bij het aanpalende programma voor de herinrichting van het voorterrein, is gedurende het traject tevens belanghebbende geworden. Ook met het OV bureau hebben voornamelijk bilaterale gesprekken plaatsvonden.

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 In de tweede versie van de adressenlijst van de gemeente zaten ook garageboxen en andere niet-bewoonde adressen, deze adressen zijn voor de vierde participatieavond uit de verzendlijst gehaald en daarom zijn voor die avond minder brieven verstuurd dan voor eerdere inloopavonden.

4. Participatievorm: Hoe is er geparticipeerd?

4.1 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. Later is ook Sweco aangeschoven.

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-subsidies 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, en 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 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 de planologische procedure. 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.

4.2 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. Bijvoorbeeld meepraten over de uitstraling en hoogte van gebouwen, wensen en suggesties ten aanzien van groen en landschappelijke inrichting, de verkeerssituatie en 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 planologische bestemming. De vierde participatiebijeenkomst stond in het teken van de terugkoppeling van daarvan aan de omwonenden.

4.3 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 de planologische bestemming. 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.

Daarna is in 2023 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 eerste 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 5: 'Opbrengsten: Wat heeft de participatie opgeleverd?'

Daarna gaat de luchthaven met haar adviseurs een traject in van het verder uitwerken van de plannen. De strategie wordt vertaald naar een Masterplan Ruimtelijke Ontwikkeling, waar naast Business Park Bravo ook andere programma's in worden opgenomen, die bijvoorbeeld vanuit de verkeerssituatie wel aansluiting op dit programma hebben. Er worden nieuwe adviseurs betrokken en onderzoeken gedaan. De vragen die gerezen zijn vanuit de participatie, zijn belangrijke input voor hun vervolgoopdrachten. Zo moet de door Sweco opgestelde 'ladderonderbouwing' antwoord geven op de vaak gestelde vraag aan welke soort bedrijvigheid valt te denken bij Business Park Bravo. InvraPlus wordt betrokken om een veilige ontsluiting te ontwerpen, omdat er zorgen leven over de verkeerssituatie. Ook heeft InvraPlus contact met het OV bureau en Van Ringen voor het ontwerp van de OV hub. Een landschapskundige van BügelHajema gaat aan de slag met een landschapsvisie, om tegemoet te komen aan de wens van zorgvuldige inpassing in het landschap vanuit een totaalvisie.

De uitwerking van al deze zaken wordt uiteindelijk aan omwonenden gepresenteerd op een laatste formele inloopavond op 19 maart 2026. Het doel daarvan is om aan belangstellenden te presenteren over wat er gedaan is met de verkregen inzichten vanuit de participatie, en gelegenheid geven om daarop te reflecteren en vragen te stellen. Ook wordt inzage in het vervolgproces gegeven, nu sprake is van het starten van het ruimtelijke proces bij Gemeente Tynaarlo.

Voor de organisatie van deze laatste inloopavond is gekozen voor een informatiemarkt. De relatief lage opkomst en intensieve gesprekken van eerdere avonden hebben geleerd dat ruimte geven voor direct contact goed werkt. Naast vertegenwoordigers van de luchthaven zijn ook vertegenwoordigers aanwezig van Van Ringen Architecten, BügelHajema, Sweco en van Gemeente Tynaarlo. Er wordt informatie gepresteerd over respectievelijk de opbrengst van de participatie, de ontwerpen van de ontsluiting van het luchthavenbesluit, de landschapsvisie met dwarsdoorsneden, de ladderonderbouw met het soort bedrijvigheid en het vervolgproces van Gemeente Tynaarlo. De sfeer is ongedwongen. Omdat het aantal omwonenden dat deelneemt beperkt is, is er veel gelegenheid voor dialoog. Daar wordt goed gebruik van gemaakt; omwonenden blijven relatief lang bij iedere tafel staan en stellen veel vragen of geven hun mening. Dat levert soms verrassende gesprekken en nieuwe inzichten op.

Het afsluiten van het proces, dat niet in dit verslag is opgenomen, zal worden gedaan met een allerlaatste inloopavond in mei of juni 2026 waar voor omwonenden en belangstellenden gelegenheid is om kennis te nemen van de uiteindelijk ingediende stukken, en daar vragen over te stellen.

4.4 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.

De feedback die ontvangen is van het OV bureau, heeft vooral bilateraal plaatsgevonden en heeft invloed gehad op de civieltechnische uitwerkingen de rotonde op het voorterrein en naastgelegen infrastructuur gericht op de bus. Een verkeerskundige van Gemeente Tynaarlo heeft kennis genomen van deze plannen.

Bedrijven en ondernemers op het luchthaventerrein zijn benaderd, zowel landzijdig als luchtzijdig, door middel van bilaterale gesprekken over de ontwikkeling van de luchthaven.

Verslaglegging van deze gesprekken is te lezen in hoofdstuk 5: 'Opbrengsten: Wat heeft de participatie opgeleverd?'.

5. Opbrengsten: Wat heeft de participatie opgeleverd?

Het doel van dit participatietraject is om omwonenden en andere 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 voor de ruimtelijke procedure. 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.

5.1 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	<p>Waardering voor het feit dat de luchthaven initiatief neemt tot rechtstreeks contact.</p> <p>Er was ongerustheid over bepaalde zaken, en daarmee tevens een betrokken houding. In veel gesprekken ervoeren we een open opstelling.</p> <p>Algemene zorgen waren de levensvatbaarheid van de luchthaven, het es-dorpen landschap, en de business case van Business Park Bravo.</p>
Visie en strategie	<p>Positief over de visie; dat waterstof de toekomst is wordt gedeeld.</p> <p>Veel waardering voor dit initiatief, men is vooral heel nieuwsgierig. De aanwezige schetsen werden veel bekeken en besproken.</p>
Overlast	<p>Over het algemeen wordt de bestaande overlast beperkt geacht en geaccepteerd; de luchthaven is een gegeven voor een Eeldenaar.</p>
Effecten van geluid	<p>Er waren vragen over de mogelijke effecten van geluid en veiligheid in het algemeen vanuit de waterstofprojecten op de luchthaven.</p>
Zonnepark	<p>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.</p>
Fungeren als kapstok richting Gemeente	<p>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.</p> <p>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".</p>

BUSINESS PARK BRAVO – Vragen en opmerkingen eerste inloopavond

Ontsluitingsweg en verkeer	<p>Zorgen en vragen over de ontsluitingsweg komen primair van omwonenden langs de Burg. Legroweg, secundair van omwonenden van het gebied waar de Esweg ligt.</p> <ul style="list-style-type: none">• 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	<p>Wat voor type bedrijven worden er verwacht? Wat voor bedrijven willen zich op het business park vestigen?</p> <p>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.</p>
Randzone en groen	<p>Zorgen en vragen over de inpassing en inkleding komen primair van omwonenden met uitzicht op het toekomstige terrein.</p> <ul style="list-style-type: none">• 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	<p>Uitgekomen grond voor gebouwen hergebruiken bij herinrichting landschap, bijvoorbeeld met een wal.</p> <p>Kan bij aangrenzende omwonenden, met foto's vanuit hun achtertuin, de nieuwe situatie inzichtelijk worden gemaakt?</p>

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	<p>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.</p> <p>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 informerend 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.</p>
Naslagwerk	<p>Er was veel interesse voor de beelden en impressies. Omwonenden hebben graag die beelden van de avond als naslagwerk.</p> <p>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.</p>
Landschap en groen	<p>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 erfgrans. Vaak is een toelichting gegeven dat binnen de grenzen van het luchthaventerrein c.q. grondbezit moet worden gewerkt.</p> <p>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.</p> <p>Er was veel aandacht voor de foto-impressies vanuit het landschap (van de horizon). De verschillende platen werden veelvuldig bekeken en besproken.</p>
Ontsluitingsweg	<p>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.</p> <p>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.</p>

<p>Hinder</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Bebouwing met bedrijven</p>	<p>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 de planologische bestemming, waarmee regie gehouden wordt op de daadwerkelijk toekomstige bebouwing, werd begrepen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 deels in het omgevingsplan en later bij aanvraag door ondernemers, in de omgevingsvergunningen ('bouwvergunningen') nadat de planologische bestemming is gewijzigd.</p>

Een ladderonderbouwing dient inzage te geven in de marktbehoefte naar hangaarruimte. Dat kan hangaars opleveren van rond 20 meter hoog. Door middel van de vorm van de hangaar en op basis van het stedenbouwkundig ontwerp, wordt een set maatregelen genomen om het landschap daarop in te richten. Tijdens de inloopavond bleek dat de meningen over de effectiviteit daarvan, uiteen liepen.

Voor de duidelijkheid is nog opgemerkt dat er reeds een bedrijfsbestemming 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 op dit moment geen deel uit van de aanvraag tot wijziging van de planologische bestemming, wel van de totaalvisie.

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, dat onderdeel is van de aanvraag, waaruit blijkt dat op termijn een rotonde aan te bevelen is voor de hoofdaansluiting van de luchthaven. Dit advies is overgenomen in de toekomstige ambities voor de luchthaven, maar is geen onderdeel van de realisatie van het bedrijventerrein.

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 wordt onderdeel van het omgevingsplan in de aanvraag. Beplanting hangt mogelijk ook af van medewerking 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. Landschappelijke inpassing is een belangrijk onderdeel van de aanvraag c.q. het omgevingsplan.

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. Dit is onderdeel van de landschappelijke inpassing c.q. het omgevingsplan.

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 19 maart 2026

Op 19 maart 2026 heeft de laatste formele inloopavond plaatsgevonden, in de vergaderzaal van het luchthavenrestaurant. Er is gekozen voor het concept van een ‘informatiemarkt’, waar belangstellenden langs verschillende tafels konden lopen om kennis te nemen van de aangeboden informatie, daarop konden reflecteren en vragen konden stellen. Naast vertegenwoordigers van de luchthaven (strategie, algemeen) waren vertegenwoordigers met informatie aanwezig van BügelHajema (landschapsvisie, proces), Sweco (ladderonderbouw en andere onderzoeken), Van Ringen Architecten (terreininrichting en ontsluiting) en Gemeente Tynaarlo (processchema van de (vervolg)stappen van de ruimtelijke procedure).

De opkomst was vergelijkbaar met eerdere inloopavonden. De afdronk van deze avond was positief. Door het laagdrempelige concept was er voldoende ruimte voor één-op-één dialoog met de luchthaven en deskundigen. Deelnemers bleven relatief lang, alle tafels werden goed bezocht en informatie werd aandacht bestudeerd. Er was veel interactie en ook discussie. Dat leverde constructieve gesprekken op. Soms was er een verwachting over het detailniveau van de informatie of bestond de behoefte aan een gesprek over details. Er waren ook opmerkingen over ‘niet hoger dan twee meter in eigen tuin mogen bouwen’, maar dat de luchthaven meer mag. De mast van de remote tower van Luchtverkeersleiding Nederland werd in dat verband ook genoemd.

De avond ging specifiek over de terugkoppeling aan omwonenden vanuit drie thema’s:

- Veilige verkeerstechnische ontsluiting;
- Het soort bedrijvigheid op Business Park Bravo;
- De landschappelijke inrichting.



Het concept van de vierde inloopavond was een informatiemarkt: aan meerdere tafels kon door omwonenden met de luchthaven en haar adviseurs over de gepresenteerde informatie worden gesproken.

Voor de verkeerstechnische ontsluiting was bij de tafel van Van Ringen Architecten een impressie aanwezig. Er werd door omwonenden aangegeven dat er begrip was voor de gemaakte keuzes en motieven, maar dat vanwege de aangetaste 'rechten' men wel in bezwaar zou gaan, mede vanwege de constatering dat er meer verkeer wordt verwacht. De opmerkingen die eerder gemaakt zijn op de plannen, kon men terugzien. De rotonde als snelheidsbeperkende maatregel werd begrepen en geaccepteerd. Wel was er een vraag om maatregelen (walletje) tegen koplampen die bij de woning naar binnen kunnen schijnen. Bij Van Ringen Architecten heerste het gevoel dat het doel van de avond bereikt was, maar dat de opkomst beperkt was.

Sweco presenteerde het antwoord op de vraag naar het soort bedrijvigheid; hangaars voor luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid. Naast een duidelijk antwoord levert dit ook detailvragen op, bijvoorbeeld over materiaal en kleurstelling van hangaars en over het licht en geluid dat bedrijven produceren. Het antwoord op deze vragen hoort meer bij een beeld-kwaliteitsplan en/of omgevingsvergunning.

BügelHajema presenteerde diverse dwarsdoorsnedes ter plaatse van Business Park Bravo vanuit de landschapsvisie. De maat en schaal van de gepresenteerde informatie werd soms als moeilijk ervaren. Ook hier waren vooral detailvragen aan de orde, bijvoorbeeld over hoe de verlichting van het terrein er uit kwam te zien. Er waren vragen over een schuine kant aan de hangaars. Omwonenden willen graag willen dat het huidige hekwerk blijft staan, om 'sluipverkeer' van bijvoorbeeld spotters en wandelaars te voorkomen. Deze wens wordt meegenomen in de detailuitwerking.

Gemeente Tynaarlo was aanwezig om vragen over het vervolgproces te kunnen beantwoorden. Daarvoor was een stroomschema met de te doorlopen stappen aanwezig. Enkele aanwezigen gaven aan blij te zijn dat de Gemeente aanwezig was. Er waren vragen over stikstof en economische uitvoerbaarheid (het risico op leegstand).

Vanuit Groningen Airport Eelde zijn enkele algemene vragen beantwoord. Vooral de ontsluitingsweg voor Business Park Bravo leverde een aantal reacties op. Bijvoorbeeld de vraag of de weg wel of niet openbaar toegankelijk is en de opmerking dat voorkomen moet worden dat er straatraces op plaatsvinden.

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.

De invloed van het OV bureau was met name relevant voor de civieltechnische uitwerking van de rotonde en inrichting van de OV hub. Begin 2026 is het parcours uitgezet op het TT circuit en is met bussen proefgereden. De feedback die dat heeft opgeleverd, is in de detailtekeningen verwerkt.

Ondernemers op en naast het luchthaventerrein zijn ook benaderd over de plannen. Zij hebben in algemene termen aangegeven positief te staan tegenover de verdere ontwikkeling van de luchthaven en de betere bereikbaarheid voor hun relaties en werknemers. Ondernemers op en naast het luchthaventerrein gaven aan baat te hebben bij een zekere schaal van de bedrijvigheid, voor busvervoer, onderwijs, horeca en andere zaken die de luchthaven en haar directe omgeving tot een aantrekkelijke vestigingsplaats maken. Een enkeling heeft alvast interesse in extra hangaar ruimte op Business Park Bravo.

5.2 Evaluatie

Tijdens de eerste 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 de planologische bestemming 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 bouwkaavel 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, op nadrukkelijk verzoek van omwonenden.

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 planologische bestemming 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 wijziging van de planologische bestemming op een hoger abstractieniveau wordt gedaan dan de meer concrete aanvraag voor bijvoorbeeld een omgevingsvergunning voor een gebouw.

De vierde en laatste inloopavond draaide om terugkoppeling over wat er met de opgehaalde informatie was gedaan. Ook hier voerde de dialoog over impressies en tekeningen de boventoon en bleek er behoefte te zijn aan afstemming van details. Bepaalde zorgen uit eerdere trajecten zijn weggenomen, andere niet. Het concept van een informatiemarkt werkte goed, omdat er veel ruimte was voor één-op-één gesprekken. Hoewel er geen grote opkomst was, bleven omwonenden daardoor wel relatief lang en stelden veel vragen.

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 als het gaat om de plannen voor Business Park Bravo, en hangen vaak samen met de woonplek en belangen. Sommige aangedragen ideeën kunnen eenvoudig worden meegenomen in het vervolg, andere niet.

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.

Het proces van ondernemers, geïnteresseerde partijen en zakelijke gebruikers informeren is een doorlopend proces. Bilateraal en regelmatig bijpraten wordt gewaardeerd.

6. 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 de planologische bestemming te wijzigen voor het terrein van Business Park Bravo.

6.1 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 wie het uitwerkt.

UITZICHT EN LANDSCHAP			
Waarover zijn zorgen?	Kan hier invloed op worden uitgeoefend? Zo ja, wat?	Wie werkt het uit?	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 hangaars is zachter te maken met een schuine kant.	GAE (voorstel) en bevoegd gezag (besluit) Van Ringen Architecten	Realistische bouwhoogte van 19 meter en bouwvolume onderbouwen op basis van marktbehoefte, verwerken in stedenbouwkundig plan
Inpassing in het landschap	Ja, de vorm van het dak en groene zones worden meegenomen in de plannen. Er wordt een landschapsvisie en stedenbouwkundig plan opgesteld.	Van Ringen Architecten BügelHajema	Inpassing vanuit het landschap is onderdeel van de landschapsvisie en stedenbouwkundig plan; de reikwijdte is het terrein van de luchthaven
Aankleding van het terrein	Ja, de aankleding van het terrein (en de ontsluitingsweg) is onderdeel van de plannen. De financiering hiervan is onderdeel van de subsidie van de Staat.	BügelHajema	Aankleding en bijvoorbeeld verlichting zijn onderdeel van het stedenbouwkundig plan

VERKEER EN ONTSLUITING

Waarover zijn zorgen?	Kan hier invloed op worden uitgeoefend? Zo ja, wat?	Wie werkt het uit?	Wat moet er (mogelijk) gebeuren?
Veilige ontsluiting	Ja, voor de routing van verkeer zijn meerdere alternatieven voor de weg die het business park ontsluit. De keuze is gemaakt voor de veiligste variant.	GAE InvraPlus	Er is een verkeerstechnisch advies gevraagd, veiligheid is meegenomen als belangrijkste uitgangspunt, naast hinder
Overlast	Ja, voor de routing van verkeer zijn meerdere alternatieven voor de weg die het business park ontsluit. In de aansluiting is rekening gehouden met afstand tot woningen.	GAE InvraPlus	Er is een verkeerstechnisch advies gevraagd, overlast meegenomen als uitgangspunt

BEDRIJVIGHEID

Waarover zijn zorgen?	Kan hier invloed op worden uitgeoefend? Zo ja, wat?	Wie werkt het uit?	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) Sweco	In het verzoek tot wijziging van de bestemming opnemen dat het 'luchtvaart gebonden bedrijvigheid' betreft, onderzoek naar kansrijke soorten bedrijvigheid (ladderonderbouwing)
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.	GAE BügelHajema Sweco	Opnemen in stedenbouwkundig plan. Door bij de indeling van het terrein rekening te houden met de plaats van hangaars, hekwerk, verlichting en dergelijke, wordt hiermee rekening gehouden

Bepaalde feedback is erg op detailniveau en vooral relevant in de uitwerkingsfase. Als voorbeelden zijn te noemen: het handhaven van het huidige hekwerk rondom Business Park Bravo, de plaats en richting van openbare verlichting, het realiseren van afscheidingen om te voorkomen dat koplampen van wegvoertuigen woningen binnen schijnen en de toepassing van ‘groene’ daken op hangaars.

6.2 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 was de insteek van de laatste inloopavond op 19 maart 2026. Ook in mei of juni van 2026 is er nog gelegenheid om kennis te nemen van de uiteindelijk ingediende plannen. Daarnaast heeft terugkoppeling plaatsgevonden op verschillende manieren, die navolgend worden toegelicht.

TERUGKOPPELING	
Participatieverslag	<p>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.</p> <p>Een eerste versie van dit participatieverslag heeft gedurende een periode van 9 weken, van begin juli tot begin september 2024, ter inzake gestaan op de website van Groningen Airport Eelde. Deelnemers aan het participatietraject die hun e-mail adres hebben achtergelaten, zijn uitgenodigd om te reageren op het concept verslag over de eerste drie inloopavonden (feitelijke onjuistheden). Relevante feedback op het eerste concept verslag, is in deze definitieve versie van het verslag verwerkt.</p> <p>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 de toegestane bestemming. Bij omwonenden is daartoe een grote behoefte.</p>
Aanvraag wijziging planologische bestemming	<p>De uiteindelijke aanvraag is het totale pakket aan informatie dat bij Gemeente Tynaarlo wordt ingediend als onderbouwing van het verzoek tot wijziging van de planologische bestemming 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. De door Sweco opgestelde ladderonderbouwing van gaat specifiek in op dit onderwerp.</p>

Landschapsvisie, stedenbouwkundig plan en beeld-kwaliteitsplan.	Van hoog-over (luchthaven in relatie tot het landschap) tot gedetailleerd (uitstraling Business Park Bravo) beschrijven de landschapsvisie, het stedenbouwkundig plan en het beeld-kwaliteitsplan de relatie tussen de functies en de uitstraling van het luchthaventerrein. Deze documenten zijn onderdeel van de aanvraag en openbaar.
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 verkeerstechnische analyse is onderdeel van het Masterplan Ruimtelijke Ontwikkeling, dat onderdeel van de aanvraag is. De gekozen variant van de ontsluiting is ook onderdeel van de aanvraag en tijdens de derde en vierde inloopavond toegelicht. Ook de herinrichting van het voorterrein, een ander programma uit het Masterplan, geeft belangrijke antwoorden op de gestelde vragen over ‘verkeer en ontsluiting’.

Praktisch gezien zal terugkoppeling over het vervolgproces plaatsvinden door de omwonenden en belanghebbenden die zich daarvoor hebben opgegeven te wijzen op het feit dat de Gemeente Tynaarlo de aanvraag voor het starten van de ruimtelijke procedure van Groningen Airport Eelde heeft ontvangen. De Gemeente voert de regie op het vervolgproces, waarbij door middel ter inzagelegging van stukken, bezwaar en beroep, et cetera, nog de gebruikelijke mogelijkheden bestaan voor belanghebbenden om invloed op de besluitvorming uit te oefenen. De luchthaven organiseert in mei of juni 2026 nog een laatste inloopavond voor omwonenden om kennis te kunnen nemen van de uiteindelijk ingediende stukken voor de planologische procedure.

Zakelijke gebruikers, ondernemers op het terrein en het OV bureau hebben regelmatig overleg met de luchthaven, en worden op die manier (bilateraal) geïnformeerd over de uitgangspunten en voortgang van de ontwikkeling van de luchthaven.

7. Bijlagen

7.1 Verstuurde uitnodigingsbrieven

De uitnodigingsbrieven die naar omwonenden zijn gestuurd, zijn terug te vinden op de website van Groningen Airport Eelde:

[www.groningenairport.nl/bravo]

7.2 Presentaties en posters

De presentaties, posters en andere informatie die getoond is tijdens de inloopavonden, is terug te vinden op de website van Groningen Airport Eelde:

[www.groningenairport.nl/bravo]

7.3 Toelichting op gebruikt visueel materiaal voor inloopavonden

Gedurende het participatietraject is tijdens de eerste bijeenkomst door omwonenden aangedrongen op 'plaatjes' om de plannen van de luchthaven meer tastbaar en concreet te maken. Daaraan is gehoor gegeven en tijdens de tweede bijeenkomst zijn daarom impressies getoond van de mogelijke toekomstige terreininrichting, ontsluiting, uitstraling van gebouwen en landschappelijke kwaliteit. Ook tijdens de vierde bijeenkomst zijn beelden getoond, van bijvoorbeeld het wegenstelsel met aansluitingen en doorsnedes van het landschap uit de (concept) landschapsvisie. Deze materialen zijn bij dit verslag gevoegd.

Benadrukt moet worden, zoals ook tijdens de bijeenkomsten is aangegeven, dat het gaat om impressies en concepten. Het vaststellen van een planologische bestemming handelt over uitgangspunten en niet over hoe de toekomstige gebouwen er 'exact' uit komen te zien. Bij sommige omwonenden was duidelijk wel een behoefte aanwezig om geïnformeerd te worden over de exacte ligging en het uiteindelijke uiterlijk van gebouwen, of het gesprek aan te gaan over andere details. Daarom wordt hier nogmaals benadrukt dat de getoonde beelden impressies, concepten en werkdocumenten betreffen, en niet per se representatief hoeven te zijn voor het uiteindelijke resultaat.