

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directie Participatie  
T.a.v. Luchthaven Groningen Airport Eelde  
Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

Assen, 4 oktober 2017

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij sturen wij u onze zienswijze op het voornemen tot aanvraag en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) t.b.v. de milieueffectrapportage (m.e.r.) Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde.

#### Context en kader MER

In het Luchthavenbesluit (LHB) worden de ruimtelijke indeling, het gebruik van de luchthaven en de grenswaarden vastgelegd. De grenswaarden definiëren de milieuruimte waarbinnen een luchthaven moet opereren. Verder worden in het LHB regels voor het gebruik van de luchthaven opgenomen, zoals de openingstijden. Tot slot bevat het LHB regels voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van de luchthaven Groningen Airport Eelde (GAE). Deze komen tot uitdrukking in een beperkingengebied waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden met het oog op de geluidbelasting, de externe veiligheid en eisen ten behoeve van vliegveiligheid.

Tegen deze achtergrond dient ook het milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld. Het MER moet objectieve informatie bevatten die het bevoegd gezag helpt bij het maken van zorgvuldige en goed onderbouwde afwegingen.

#### Context en kader aanvraag LHB en NRD

De opgestelde NRD is sterk gebaseerd op de door de luchthaven gewenste economische expansie die gedeeltelijk door de regionale overheden als aandeelhouders is onderschreven. Het lijkt erop dat deze groei bij voorbaat de milieuruimte en ruimtelijke randvoorwaarden moet gaan dicteren. De m.e.r. lijkt daarmee te degraderen tot een instrument dat hooguit dient voor de verdere fijnregeling en facilitering van dit proces. Wij maken bezwaar tegen deze insteek, aangezien de feitelijke afweging m.b.t. onder andere de milieuruimte en ruimtelijke regels nog moet worden gemaakt.

De te stellen kaders dienen in onze ogen mede uit te gaan van het redelijkerwijs **zoveel mogelijk voorkomen van hinder en schadelijke milieueffecten, zowel in de directe omgeving als in bredere zin.**

In het Europees, nationaal en regionaal beleidskader wordt niet alleen maar gestreefd naar uitbreiding van regionaal vlieg- en charterverkeer, maar zijn ook doelen vastgelegd die betrekking hebben op onder andere het voorkomen van hinder, emissies en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Deze doelen dienen in onze ogen in de m.e.r. en besluitvorming te worden betrokken.

Dat kan in onze ogen ook betekenen dat er in het LHB voorschriften worden opgenomen of beperkingen worden vastgelegd die niet sporen of zelfs in strijd zijn met de door de luchthaven gepresenteerde ambities. Daarnaast kunnen er - net als in andere sectoren - harde streefwaarden voor 2026 worden opgenomen die de luchthaven uitdagen tot het verminderen van de uitstoot en hinder binnen de door de overheid toegestane kaders (bijvoorbeeld door gebruik van streefwaarden en de best technical means). Vanuit deze achtergrond hebben wij de NRD mede beoordeeld en komen wij tot de volgende hoofdopmerkingen over onderdelen van de NRD.

#### Gehanteerde referentiesituatie.

In de NRD is voor de referentiesituatie uitgegaan van de huidige vergunde ruimte die gebaseerd is op eerder voorziene maar deels niet gerealiseerde groei. De milieueffecten en gevolgen van de nu gehanteerde nieuwe groeiprognoses dienen echter tegen de huidige actuele milieubelasting te worden afgezet.

#### **Wij pleiten er voor in de m.e.r. het feitelijke gebruik en de actuele milieusituatie te hanteren als referentiesituatie.**

#### Te onderzoeken alternatieven

In de NRD wordt alleen voorgesteld een voorkeursalternatief (VKA) met enkele varianten daarop te onderzoeken. Dit VKA is grotendeels gebaseerd op het door de luchthaven en aandeelhouders opgesteld groeiscenario 'Investeren – Internationale toegangspoort voor Noord-Nederland'. De varianten beperken zich tot de effecten van aanpassing van de operationele randvoorwaarden en de bijdragen van maatschappelijk verkeer.

Onderzoeken van de Noordelijke Rekenkamer en het SEO laten zien dat er grote vraagtekens zijn te zetten bij de gehanteerde prognoses. Deze vraagtekens zouden op zijn minst aanleiding moeten zijn voor een variant die uitgaat van tegenvallende c.q. minimale groei. Een meest milieuvriendelijke variant gaat uit van een bescheidener groei van het vliegverkeer op middellange termijn, een afbouw van het traditionele luchtverkeer voor de middellange afstanden c.q. het Europese luchtverkeer en een ander type economische groei van het luchthaventerrein. Een hub naar Kopenhagen kan in deze variant vervangen worden door de bestaande trein naar Schiphol.

Dat dergelijke varianten door GAE c.q. een deel van de aandeelhouders op basis van eerdere onderzoeken terzijde zijn gelegd, wil naar onze mening nog niet zeggen dat ze niet bij de landelijke afwegingen voor het LHB zouden moeten worden betrokken. Van het bevoegd gezag mag verwacht worden dat het in de besluitvorming wel rekening houdt met dergelijke varianten. Daar waar andere luchthavens - Lelystad in het bijzonder - ook grote groei verwachten, moet op zijn minst op rijksniveau kritisch naar alle afzonderlijke regionale ambities worden gekeken en deze moeten op hun merites en negatieve effecten worden beoordeeld. Wij verwachten bijvoorbeeld, dat als de ambities en groeiprognoses van Lelystad doorzetten - los van de wenselijkheid daarvan -, dit grote effecten zal hebben op GAE.

#### **Wij stellen voor in het MER een meest milieuvriendelijk variant op te nemen die uitgaat van een bescheidener groei van het vliegverkeer.**

#### Effecten op klimaat en relatie met klimaatbeleid

In de NRD wordt maar beperkt ingegaan op de effecten van de voorziene groei en uitbreiding van hubs op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. In de hele luchtvaartsector is dit nu nog een gegeven, maar het valt te verwachten dat de effecten van het verdrag van Parijs en het zich verder ontwikkelende klimaatbeleid onontkoombare gevolgen zullen hebben voor de (groeiprognoses van de) luchtvaart.

In het MER wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot in beeld gebracht. Aanvullend moet inzichtelijk worden gemaakt welk deel aan het regionale of nationale quotum zal worden toegerekend, zodat in relatie tot de klimaatdoelen ook de gewenste en vastgelegde CO<sub>2</sub>-reductie kan worden betrokken. Zo gaat de provincie uit van een CO<sub>2</sub>-neutrale provincie in het jaar 2050. Wij stellen voor dat in het MER duidelijk wordt gemaakt wat de totale (extra) CO<sub>2</sub> uitstoot is van het voorgenomen beleid c.q. de te onderzoeken varianten en dat duidelijk wordt gemaakt welke overheid 'eigenaar' is van deze toename, gelet op de door de overheden nagestreefde CO<sub>2</sub> beleidsdoelen.

#### Effecten op stiltegebieden

Bij het thema geluid missen wij een beoordeling van de effecten op de stiltegebieden Fochteloërveen, Leekstermeer en Drentsche Aa en de daar geldende normen (maximaal geluidniveau 40 dB(A), streefwaarde dB(A)).

**Wij verzoeken om de verschillende varianten ook te beoordelen op de effecten op de stiltegebieden Fochteloërveen, Leekstermeer en het Drentse Aa gebied.**

#### Te onderzoeken vliegroutes in relatie tot effecten op Natura 2000- en stiltegebieden

In de nabijheid van GAE liggen de Natura 2000-gebieden Fochteloërveen, Zuidlaardermeer en Leekstermeer. Voor al deze gebieden geldt de Vogelrichtlijn. Voor het Fochteloërveen is ook de Habitatrichtlijn van toepassing.

In het Fochteloërveen staat een aantal kritische en kwalificerende N2000-doelsoorten op dit moment al onder druk. Op basis van het huidige vliegbeeld zal er in het kader van het onlangs vastgestelde N2000-beheerplan Fochteloërveen nader onderzoek verricht worden naar de impact van de kleine luchtvaart op deze doelsoorten en andere in het gebied voorkomende gevoelige vogelsoorten zoals de kraanvogel.

In de NRD is aangegeven dat de effecten op de aanwezige Natura 2000-gebieden en de verstoring van de beschermde soorten in het MER worden onderzocht. Wij gaan ervan uit dat dit gebeurt in het kader van een passende beoordeling. Met het oog op te verwachten negatieve effecten op Natura 2000-doelsoorten en andere gevoelige vogelsoorten en de effecten op de stiltegebieden is het ook wenselijk om binnen het VKA en de meest milieuvriendelijke variant een aantal verschillende vliegroutes te onderzoeken. Zo zou een vliegroute onderzocht moeten worden waarbij boven de Natura 2000-gebieden en/of stiltegebieden een 'no-flight zone' wordt gehanteerd.

**Wij stellen voor om binnen de in het MER te onderzoeken varianten ook te variëren met vliegroutes, waarbij in ieder geval vliegroutes worden onderzocht die de Natura 2000-gebieden en/of stiltegebieden mijden.**

#### Uitbreiding openingstijden en extensieregeling

De voornemens van de luchthaven gaan uit van uitbreiding van de openingstijden en de extensieregeling. In de m.e.r. worden effecten op nachtrust, verstoring en gezondheid in beeld gebracht. Daarnaast en bovenal dient naar onze mening nagegaan te worden welk maatschappelijk en economisch belang hiermee gediend is. Indien uitsluitend markt-overwegingen worden meegenomen, dan resten er geen belemmeringen meer voor het verder oprekken van de openingstijden en nachtvluchten.

**Wij vinden uitbreiding van de openingstijden vanuit het oogpunt van voorkomen van hinder voor zowel omwonenden als voor de directe nabijgelegen natuurgebieden ongewenst**

#### Drones

Wij plaatsen grote vraagtekens bij de geschiktheid van GAE als testcentrum voor drones. Het gaat hier niet alleen om een luchthaven met regulier vliegverkeer, maar het betreft ook een terrein waarbij al sprake is van geluidbelasting en directe nabijheid van veel woon- en natuurgebieden en landgoederen met belangrijke (dag)recreatieve functies. Stapeling van hinderactiviteiten vinden wij hier ongewenst.

In het kader van dit voornemen dient het bevoegd gezag zich de vraag te stellen wat geschikte locaties voor een eventueel testcentrum zouden zijn met het oog op het voorkomen van hinder.

**We stellen voor om het initiatief voor een testcentrum als separate aanvraag te beschouwen. Hiervoor zou in onze ogen een locatie-m.e.r. passender zijn.**

#### Lesvliegtuigen

GAE verzoekt in de aanvraag voor het nieuwe LHB ook om lessen met jetvliegtuigen toe te staan. In het voorgaande hebben wij al aangegeven dat stapeling van hinderactiviteiten ongewenst is. Ook in dit geval is het de vraag waarom het lessen met jetvliegtuigen perse op GAE zou moeten plaatsvinden en of er niet een meer geschikte locatie is.

**Wij stellen voor om het toestaan van lessen met jetvliegtuigen als separate aanvraag te beschouwen. Hiervoor zou in onze ogen een locatie-m.e.r. passender zijn.**

#### Tot slot

Wij verzoeken u de voorgenomen groei- en uitbreidingsambities van Groningen Airport Eelde kritisch en zorgvuldig te beoordelen, daarbij uit te gaan van realistische prognoses en mede rekening te houden met de (toekomstige) doorwerking van het klimaatbeleid.

Daarnaast verzoeken wij u de bovengenoemde punten in de m.e.r. te betrekken en daarop volgend de milieu- en ruimtelijk randvoorwaarden een volwaardige plek te geven in de afweging en besluitvorming over het LHB.

Met vriendelijke groet,  
Natuur en Milieufederatie Drenthe, mede namens  
Natuur en Milieufederatie Groningen  
Vereniging Natuurmonumenten  
en Stichting Het Drentse Landschap:

R. Hoekstra, *directeur Natuur en Milieufederatie Drenthe*