

# Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

*'voor de kwaliteit van de leefomgeving'*

[www.vole.nl](http://www.vole.nl)

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag

*(verstuurd per post en e-mail)*

## Onderwerp:

**Voornemen Groningen Airport Eelde: onvoldoende informatie over belangrijke gevolgen voor het milieu**

Onnen, 20 mei 2024

Geachte minister,

Wij hebben kennis genomen van de aan u voorgelegde 'Beslisnota bij Advies van de Commissie m.e.r. over de mer-beoordeling Groningen Airport Eelde' d.d. 3 mei 2024.

Samengevat staat in deze beslisnota het volgende:

- De Commissie m.e.r. concludeert dat de mer-beoordelingsnotitie op twee onderdelen onvoldoende informatie bevat om te kunnen concluderen dat het voornemen van GAE geen belangrijke gevolgen voor het milieu heeft.
- IenW heeft aan GAE gevraagd de mer-beoordelingsnotitie aan te vullen alvorens een merbeoordelingsbeslissing genomen wordt.

Hieronder willen wij uw aandacht vestigen op belangrijke punten die -naast het advies van de Commissie mer- van belang zijn voor het nemen van uw mer-beoordelingsbeslissing.

## **Aandachtspunten voor de mer-beoordeling die u heeft meegegeven zijn door GAE niet gevolgd**

Wij verwijzen hiervoor naar de brief die u op 17-04-2023 naar GAE heeft gestuurd met als onderwerp 'Aandachtspunten mer-beoordeling GAE'<sup>1</sup>. Deze brief bevat diverse punten die niet door de Commissie m.e.r. konden worden beoordeeld omdat de informatie ontbreekt. Dit betreft o.m. de meeste van de 23 punten genoemd onder 'Gevolgen voor de gezondheid, de milieukwaliteit en de natuur' uitgesplitst naar: - geluidhinder en stiltegebieden

- externe veiligheid
- luchtkwaliteit en klimaat
- natuur
- gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening

In de door GAE aangeleverde stukken wordt niet of slechts zijdelings ingegaan op deze door u gevraagde informatie. Een voorbeeld daarvan is het door u gevraagde participatietraject met de omgeving over de ontwikkeling van bedrijventerrein Bravo en de ontwikkeling van de vracht-infrastructureur op de grond, zoals

<sup>1</sup> Brief 'Aandachtspunten voor de mer-beoordeling' d.d. 17 april 2023 van de directeur-generaal Milieu en Internationaal I&W aan GAE (bijlage 1)

een eerste-linie loods. De Commissie merkt zeggend daarover ‘de voorgenomen ontwikkelingen van het bedrijventerrein Bravo (.....) zijn geen onderdeel van het voornemen’. Echter: deze luchtzijdige voorzieningen

---

en activiteiten worden gerealiseerd op het luchthaventerrein en vereisen wijziging van het (landings)banenstelsel. Alleen al om die reden is een volledige MER vereist, nog los van het feit dat er in het geheel geen participatietraject met de omgeving heeft plaatsgevonden.

---

### **Artikelen C6.1 besluit-MER is van toepassing**

Het Luchthavenbesluit is de eerste gelegenheid om de gevolgen van de Omzettingsregeling uit 2012 bestuursrechtelijk te toetsen. De Omzettingsregeling heeft een grote wijziging in het gebruik van de luchthaven mogelijk gemaakt (namelijk verschuiving van grote naar kleine luchtvaart) zonder aanvullende bescherming voor omwonenden. De Commissie heeft hier geen aandacht aan besteed.

De Commissie stelt dat het Luchthavenbesluit er moet komen vanwege wijzigingen in het gebruik van de Luchthaven (blz. 1 Advies). Dat is niet juist. Ook zonder wijzigingen in het gebruik had er in 2014 een Luchthavenbesluit moeten liggen.

Wij wijzen erop dat het om een geheel nieuw besluit gaat, waarbij de luchthaven de beschikking krijgt over (= mag gebruiken) een baan van meer dan 2100 meter (C6.1 in besluit-MER). Een volledige MER is dus sowieso - los van al dan niet belangrijke gevolgen voor het milieu - verplicht. Zie ook bijlage 3 bij deze brief.

Om bedrijventerrein Bravo aan te leggen moet baan 19-01 als start- en landingsbaan buitengebruik worden gesteld. Dit is een wijziging van het gebruik van de luchthaven en van het banenstelsel. Ook daarom is er een MER plicht: *‘wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes.’*

### **Gevolgen voor natuur niet/onvoldoende onderzocht**

De Commissie heeft geconcludeerd dat m.b.t. de effecten op de natuur ‘de notitie voldoende informatie bevat om te kunnen beoordelen of er geen aanzienlijke milieueffecten zijn’. Dat is merkwaardig in het licht van boven aangehaalde 23 aandachtspunten m.b.t. de ‘Gevolgen voor de gezondheid, de milieukwaliteit en de natuur’. Deze 23 punten zijn grotendeels onbeantwoord gebleven door GAE en konden daardoor ook niet worden getoetst door de Commissie.

Dit klemt des te meer daar VOLE samen met Mobilisation for the Environment (MOB) en Natuurplatform Drentsche Aa op 23-12-2023 een ‘Handhavingsverzoek Natuurvergunning Groningen Airport Eelde’ heeft gedaan bij de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (bijgevoegd als bijlage 2). Op dit verzoek is nog steeds niet beschikt. Zolang dat niet het geval is, komt het ons voor dat de conclusie van de Commissie ten aanzien van de effecten op natuur te voorbarig is. Het Handhavingsverzoek moet hier als ingelast worden beschouwd, aangezien het de informatie bevat op grond waarvan geconcludeerd moet worden dat er wél significante effecten zijn van het GAE-voornemen op de natuur.

### **Omzettingsregeling biedt onvoldoende bescherming aan omwonenden**

Zoals ook door de Raad van State in de uitspraak van 23-3-2022 is opgemerkt hoeft de minister ‘niet passief af te wachten totdat GAE informatie beschikbaar stelt. Dit klemt temeer nu de Omzettingsregeling, die als tijdelijk is bedoeld en een beperkt aantal bepalingen kent, naar verwachting minder bescherming aan omwonenden biedt dan het vast te stellen luchthavenbesluit zal doen. Het gaat daarbij onder meer om bescherming tegen geluidhinder.’ (onderstreping door VOLE)

<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@130309/202104126-1-r1/#highlight=VOLE>

Wij hebben u bij brief 15-10-2023 gewezen op het onderzoek waaruit blijkt dat de geluidbelasting door de kleine luchtvaart in het gebruiksjaar 2022-2023 hoger was dan wat men maximaal kon verwachten op grond van de bkl-invoerset. Wij onderbouwen dit met het rapport 'Geluidhinder door de kleine luchtvaart rond Groningen Airport Eelde' van Dr. Ir. Pieter Sijtsma /[Advanced AeroAcoustics \(PSA3\)](#). De conclusie vanuit dit rapport luidt:

*'Op grond van de beschikbare gegevens moet geconcludeerd worden dat de geluidbelasting door de kleine luchtvaart in het gebruiksjaar 2022-2023 hoger was dan wat men maximaal kon verwachten op grond van de bkl-invoerset uit 2005. Het verschil is ongeveer 2 dB(A). De geluidbelasting is daarmee 60% hoger dan wat volgt uit het laatste milieuraapport (2005). Qua geluidsruimte is er ongeveer twee keer zoveel verbruikt als in de invoerset. Om inzicht te krijgen in de huidige geluidbelasting in het bkl-gebied hebben de bestaande milieustudies (Refs. 3-5) geen relevantie. De praktijk wijkt daarvoor te veel af van de invoerset.'*

Aanvullend op dit onderzoeksrapport:

- Er is wetenschappelijke consensus over het feit dat het Nationaal Rekenmodel (NRM) het geluid van kleine propellervliegtuigen te laag inschat. Er moet zo'n 5 dB bij. Uw ministerie weet dat evenals de ingenieursbureaus dat weten en de Commissie m.e.r. Dat staat ook in het advies van de Commissie uit 2017. Wanneer er 5 dB bij het geluid van kleine propellervliegtuigen moet worden opgeteld en de invoerset blijft hetzelfde, dan komt de 48 dB contour ongeveer op de oude 47 bkl contour te liggen.
- De contouren zoals die in de notitie 'm.e.r.-beoordeling t.b.v. Luchthavenbesluit' van GAE/ADECS staan verhullen dus de overlast door het VFR-verkeer in de circuits, nog los van het gegeven dat er meer overlast van VFR-verkeer is dan volgens de invoerset.
- De door GAE aangeleverde informatie gaat uit van de referentie (invoerset) van 2005, en niet vanuit de actuele situatie (meer dan 15 jaar later). De Commissie mer heeft al in 2017 geadviseerd om uit te gaan van het actuele verkeer.
- Bij een berekening van de actuele situatie moet ook worden meegenomen dat er in de praktijk gemiddeld met een ruimere contour gevlogen wordt dan in de modelberekeningen.
- De nieuwe invoerset wordt in de beoordelingsnotitie niet uitgesplitst in IFR en VFR. Die uitsplitsing is er wel, anders kun je geen contouren uitrekenen.
- De Doc29 berekeningen liggen niet ver van het NRM-resultaat. Het is echter helemaal niet duidelijk hoe je NRM-categorieën om moet rekenen naar Doc29. ADECS zegt daar ook niets over. Als de vergelijking goed wordt uitgevoerd moet er worden uitgegaan van feitelijke vliegbewegingen.
- Een aparte berekeningen voor het geluid van traumahelikopters ontbreekt.

### **Effecten verruiming openingstijden niet onderzocht**

Zoals ook door de Commissie aangegeven wordt, zijn de effecten van de voorgestelde verruiming van de openstellingstijden niet onderzocht (06:00 – 24.00 uur i.p.v. 06:30 -23:00 uur). Onvermeld blijft ook dat hiertegen in de omgeving zeer grote bezwaren leven. Het in opdracht van GAE uitgevoerde draagvlakonderzoek zegt niets over de mening van directe omwonenden die met slaapverstoring te maken kunnen krijgen. Er is zelfs geen poging ondernomen om in kaart te brengen om welk overlastgebied het gaat (b.v. daar waar meer dan 60 dBA L<sub>max</sub> te verwachten is). Ook als aangetoond kan worden dat de L<sub>night</sub> contour niet wezenlijk verandert t.o.v. de oude vergunning, dan is er nog steeds sprake van het verminderen van het aantal uren ongestoorde nachtrust van 7,5 naar 6 uur.

## **Geen participatie**

De Commissie mer geeft in haar advies (*laatste pagina onderaan*) expliciet aan dat de aanmeldnotitie van GAE niet ter inzage is gelegd. Het bevoegd gezag (de Minister) noch de Commissie mer zijn in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken. Wij beschouwen dit als een ernstige tekortkoming.

In de Commissie Regionaal Overleg (CRO) zijn de luchtvaartbelangen dominant. Belangen van omwonenden worden genegeerd. De deelnemende bewoners in de CRO zijn geselecteerd op grond van hun positieve houding ten aanzien van GAE. Onze vereniging wordt uit dit overleg geweerd omdat wij kritisch zijn op de plannen van GAE. Er is in het geheel geen participatie geweest over het voornemen van GAE. Sterker nog, het voornemen was tot nu toe niet openbaar. Nog sterker: onderdelen van het voornemen -zoals de aanleg van bedrijventerrein Bravo- worden buiten de aanvraag gelaten en de effecten van verruiming van de openstellingstijden zijn niet onderzocht terwijl deze aanzienlijke negatieve milieueffecten voor de omgeving zullen hebben.

## **Cumulatie van geluid, luchtverontreiniging, veiligheidsrisico's.**

Bij de bepaling van de milieugevolgen is geen rekening gehouden met cumulatie door de gevolgen van andere plannen en projecten, zoals gevraagd in uw 'Aandachtspunten' van 17 april 2023. Zoals in deze aandachtspunten vermeld is dit niet alleen relevant voor milieuaspecten waarvoor cumulatieve grens- en advieswaarden zijn gedefinieerd zoals bij de concentratie van schadelijke stoffen in de lucht, maar ook voor andere milieuaspecten waarbij sprake is van cumulatie, zoals bij de geluidbelasting of natuurschade.

Noch in de GAE/ADECS-notitie noch in het advies van de Commissie komt de loodvervuiling rond de luchthaven aan de orde, terwijl GAE een van de grootste loodvervuilers van Nederland is. GAE beweert weliswaar dat dit na de vlootvernieuwing van de vlietschool minder wordt, maar daar staat tegenover dat er op dit moment duidelijk meer lesverkeer van buiten Eelde komt met oude vliegtuigen. Bovendien zijn er geen beperkingen aan het openen van een nieuwe vlietschool op GAE en de mogelijkheid om met oude lood uitstotende vliegtuigen van en naar Eelde en rond Eelde te vliegen.

## **Tot slot**

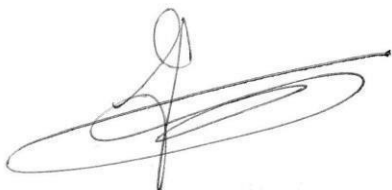
Zolang er geen volledige MER is, is er geen sprake van een complete en volwaardige aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit. Dit besluit had er al in 2014 moeten zijn. Al die tijd zijn het ministerie I&W en GAE in de bescherming van de omwonenden tegen de negatieve effecten van de luchthaven ernstig tekortgeschoten.

Wij verzoeken u vriendelijk met bovengenoemde punten rekening te houden bij uw merbeoordelingsbeslissing. Aanzienlijke milieueffecten zijn zeker niet uitgesloten.

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet, namens Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE),

Ir. J. Wittenberg, voorzitter



- bijlage 1: [Brief 17-04-2023 'Aandachtspunten voor de een mer-beoordeling' van de directeur-generaal Milieu en Internationaal aan GAE](#)
- bijlage 2: ['Handhavingsverzoek Natuurvergunning Groningen Airport Eelde' d.d. 23-12-2023 van VOLE/ MO/ Natuurplatform Drentsche Aa- aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit](#)
- bijlage 3: [Brief 15-10-2023 'm.e.r.-beoordelingsnotitie t.b.v. Luchthavenbesluit GAE' van VOLE aan de minister van I&W](#)

CC: Commissie voor de m.e.r.