

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

www.vole.nl

Aan de leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat

RE: Vliegveld Eelde is vervuilend, geldverslindend, overbodig en een bron van disproportionele geluidsoverlast

Onnen/ Yde, 23-2-2022

Geachte volksvertegenwoordiger,

Op woensdag 24 februari bespreekt u de luchtvaartnota. Vliegveld Eelde speelt in het luchtverkeer een verwaarloosbare rol. Maar het vliegveld weet bovenmatig veel aandacht te trekken en bespeelt de sentimenten in het Noorden. Na decennia van mislukte investeringen, die klip en klaar hebben aangetoond dat er geen economische en infrastructurele behoefte is aan dit vliegveld, kunnen zelfs de provincies de buitensporige exploitatiekosten niet meer opbrengen. Daarom proberen ze het Rijk te overtuigen van de onmisbaarheid van dit vliegveld.

Het bijpassen van de exploitatieverliezen kost de noordelijke overheden € 6 à 8 miljoen per jaar¹. Om te overleven heeft het vliegveld een plan gelanceerd om een proeftuin te worden voor vliegen op waterstof en elektriciteit. In het hoofdredactionele commentaar van het [Financieel Dagblad dd. 12-10-2021](#) wordt de 'groene' strategie van GAE afgedaan als luchtfitserij.

De luchthaven zelf verklaart zich onmisbaar door de aanwezigheid van de traumahelikopter, donor vluchten voor het UMCG, vestiging van bedrijven die voor het Noorden kiezen door de aanwezigheid van GAE en voor ontwikkeling van duurzame luchtvaart. Deze onmisbaarheid is echter zwaar overdreven: de traumahelikopter heeft geen vliegveld nodig, de donorvluchten kunnen tevens via bijvoorbeeld vliegbasis Leeuwarden hun weg naar het UMCG vinden, bedrijven maken niet of nauwelijks gebruik van de luchthaven en kunnen van andere nabij gelegen luchthavens gebruik maken en tot slot heeft het NLT voor ontwikkeling van duurzame luchtvaart net voor vliegveld Twente gekozen en is voornamelijk een onderwerp dat door de bouwers van vliegtuigen opgelost zal moeten worden. Daarnaast zou voor een deel van deze activiteiten een klein groen vliegveld wat geen miljoenen per jaar kost ook volstaan

De enige substantiële activiteit op dit vliegveld is het gebruik voor lesvluchten door luchtvaartscholen, met name de KLM-luchtvaartschool. De 'kleine luchtvaart', waar de lesvluchten onder vallen, gebruikt momenteel ongeveer drie keer zoveel geluidsruimte als was toegestaan voor de invoering van de nieuwe Wet Luchtvaart. In de bijlage bij deze brief wordt uitgelegd hoe dat - onbedoeld!? - mogelijk is geworden.

Het aantal lesvluchten is momenteel drie keer zo hoog als in 2019 en de jaren daarvoor. Deze toename past in de ambitie van de KLM Flight Academy om door te groeien naar 50.000

¹ Dit bedrag is exclusief € 6 miljoen per jaar voor het tekort op de Luchtverkeersleiding en exclusief € 1,8 miljoen euro NOW-subsidie. Sinds 2016 is dat ieder meer dan jaar 10 miljoen euro belastinggeld voor een vliegveld dat geen aantoonbaar maatschappelijk of economisch doel dient.

vliegbewegingen per jaar. Het aantal klachten over geluidsoverlast, vooral over het "circuitvliegen", is in die periode **verachtvoudigd**. Het circuitvliegen (constant op lage hoogte rondjes vliegen) boven de dorpen in de omgeving is een bron van geluidsoverlast en vervuiling.

De KLM-vliedschool vliegt met zwaar verouderde vliegtuigen van gemiddeld 23 jaar en die veel stikstof, CO₂ en lood uitstoten. Overal is lood in brandstof al verboden, behalve in de luchtvaart. De uitstoot van lood door de kleine luchtvaart alleen rondom Eelde bedraagt meer dan 200 kilo per jaar. Het grootste deel van deze uitstoot komt vanwege de circuitvluchten van de KLM terecht in een klein gebied rondom de luchthaven in de dorpen Donderen, Yde en Glimmen. Lood is een heel gevaarlijk gif vooral voor kinderen en veroorzaakt hersenbeschadiging.

De wettelijke bescherming tegen de ernstige overlast van de 'kleine luchtvaart' is in 2012 feitelijk weggefallen met de vaststelling van de '[Omzettingsregeling](#)', in verband met de RBML². Wij werken dat uit in de bijlage.

ONWETTIG GEBRUIK VAN VliegVELD EELDE WORDT DOOR DE MINISTER GEDOOGD TENKOSTE VAN DE OMGEVING EN ONEVENREDIG VEEL BELASTINGGELD

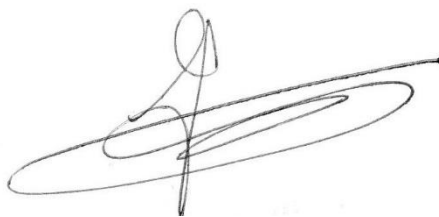
De vragen die de minister m.b.t. vliegveld Eelde zou moeten beantwoorden zijn:

1. Kan de minister aangeven wat de maatschappelijke en/of economische betekenis is van vliegveld Eelde? En kan dit met cijfers worden onderbouwen?
2. Hoe verhoudt zich deze betekenis tot de 10 miljoen euro belastinggeld die het openhouden van dit vliegveld kost?
3. Hoe kijkt de minister aan tegen de buitenproportionele overlast die wordt veroorzaakt door de KLM-vliedschool?
4. Heeft de KLM ook een verantwoordelijkheid in het terugdringen van de overlast, de stikstof, lood en CO₂-uitstoot en welke concrete bijdrage levert de KLM in Eelde hieraan op korte termijn?
5. Is de minister het eens met de opvatting dat lesvliegen beter kan plaats vinden op een vliegveld waar niet zoveel mensen in de directe nabijheid wonen?
6. Kan de minister bevestigen dat door het vertrek van de Martinair vliedschool uit Lelystad - waar minder overlast door lesvluchten werd ervaren - de overlast in Eelde is toegenomen?
7. Welke bescherming biedt de wet nog voor omwonenden die hinder hebben van het circuitvliegen? Hoeveel extra geluidsbelasting is er wettelijk nog mogelijk? Kan het nog drie keer zoveel worden als nu?
8. Waarom heeft vliegveld Eelde geen actueel luchthavenbesluit?
9. Is een nieuw luchthavenbesluit überhaupt wel mogelijk als er jaarlijks zoveel belastinggeld in het vliegveld gepompt moet worden en een economische onderbouwing ontbreekt?
10. Erkent de minister dat bij de invoering van de RBML fouten zijn gemaakt die hebben geleid tot een onbedoelde toename van het aantal lesvluchten en de bijbehorende overlast?
11. Kan de minister aangeven hoe hij de fouten in de wet en regelgeving ([Omzettingsregeling](#)) gaat repareren?
12. Kan de minister onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de uitstoot van lood rond Eelde en de gezondheidseffecten daarvan?
13. Welke concrete maatregelen - zoals een totaal verbod op loodhoudende vliegtuigbenzine- gaat de minister nemen om de loodvervuiling te stoppen?

² RBML: Met de wijziging van de Wet luchtvaart inzake de regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) nam de Nederlandse overheid de EU dosismaat L_{den} over voor de burgerluchthavens die onder deze wet vallen zoals Eelde.

Met vriendelijke groet,
Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Ir. J. Wittenberg,
voorzitter



Dr. H van Dijk
secretaris



Bijlage bij brief 4-11-2021 Vliegveld Eelde is vervuilend, geldverslindend, onnodig en een bron disproportionele geluidsoverlast

Toenemende overlast van lesvliegtuigen Groningen Airport Eelde (GAE)

Sinds de fusie in 2020 van de KLM-vliegschool met die van Martinair, die tot dan toe op Lelystad gevestigd was, is de overlast van lesvliegtuigen rond GAE aanzienlijk toegenomen. De “kleine luchtvaart”, waar de lesvliegtuigen onder vallen, gebruikt momenteel ongeveer drie keer zoveel geluidsruimte als wat er vroeger (voor 2012) toegestaan was

Het lesverkeer manifesteert zich vooral door het “circuitvliegen” in de directe nabijheid van het vliegveld. Dit geeft enorm veel overlast. Vooral bij mooi weer wordt er vaak urenlang met diverse vliegtuigen rondjes gevlogen, met iedere 2 minuten een passerend vliegtuig. Omdat de lesvliegtuigen dan relatief langzaam vliegen, is er onafgebroken vliegtuiggeluid te horen.

Om de omwonenden te beschermen was er in het verleden een aparte regeling voor geluid veroorzaakt door kleine vliegtuigen, met een eigen geluidseenheid: de Bkl (Belastingseenheid Kleine Luchtvaart). Er waren contouren vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting niet hoger mocht zijn dan 47 Bkl en waarbinnen beperkingen golden m.b.t. nieuwbouw. De meest recente 47 Bkl-contour is te vinden in Figuur 1 aan het eind van dit document.

Evenzo waren er contouren vastgesteld voor de grote luchtvaart, met de Ke (Kosteneenheid) als eenheid. Zie Figuur 2. In tegenstelling tot de kleine luchtvaart manifesteert zich het geluid van de grote luchtvaart vooral in het verlengde van de baan.

Deze Ke- en Bkl-contouren waren in 2004 berekend op basis van een toenmalige prognose voor het jaar 2015 (de zgn. Prognose 2015). Voor het kleinverkeer is daarbij uitgegaan van 49626 vliegbewegingen met vliegtuigen uit diverse geluidscategorieën.

Zoals gezegd wordt er momenteel door het kleinverkeer zo’n drie keer zoveel geluidsruimte gebruikt als wat er berekend is met de Prognose 2015. Voor de 47 Bkl-contouren betekent het dat op die plaats de geluidsbelasting nu ongeveer 52 Bkl is.

Deze toename is overigens binnen de huidige regelgeving toegestaan. De vigerende regels staan beschreven in de ‘[Omzettingsregeling](#)’ uit 2012. Nieuw in deze regeling is dat kleine en grote luchtvaart gebruik maken van één geluidsruimte. Daardoor kan niet gebruikte geluidsruimte voor grootverkeer ingewisseld worden voor geluidsruimte voor kleinverkeer.

De “wisselkoers” is erg gunstig voor het kleinverkeer. Als bijvoorbeeld maar 50% van de ruimte voor het grootverkeer benut wordt, kan de ruimte voor het kleinverkeer 5 keer zo groot worden. Als er überhaupt geen grootverkeer zou zijn, is er zelfs 10 keer zoveel ruimte voor de kleine luchtvaart.

Omdat er met grote vliegtuigen maar een fractie gevlogen wordt van de Prognose 2015, valt de geluidsruimte die momenteel door kleine vliegtuigen verbruikt wordt nog ruimschoots binnen de ruimte die de Omzettingsregeling biedt. Anders gezegd: er kunnen nog veel meer lesvliegtuigen bij. De facto kunnen lesvliegtuigen momenteel maar raak vliegen en onbeperkt geluid produceren (tussen 8 uur ’s ochtends en 10 uur ’s avonds).

Termijn vaststelling luchthavenbesluit al zeven jaar verstreken: omwonenden de dupe

Nu was de Omzettingsregeling nooit bedoeld om de kleine luchtvaart eens flink uit te breiden. Integendeel! Zij was bedoeld als tijdelijke regeling totdat er een luchthavenbesluit o.b.v. de Wet Luchtvaart zou komen, waarin de politiek opnieuw kaders zou kunnen definiëren voor de luchthaven. Het was de bedoeling om uiterlijk 1 november 2014 een luchtvaartbesluit vastgesteld te hebben. Binnen de Omzettingsregeling zijn overigens nog dezelfde beperkingengebieden (o.b.v. de Ke- en de Bkl-contouren) van kracht als voorheen. Dat geeft ook al aan dat er geen grote verschuivingen

aangenomen werden.

Voor een luchthavenbesluit zijn er diverse zaken waarover de politiek nog een besluit moet nemen, zoals:

- Is het acceptabel dat er een geografische verschuiving van overlast plaatsvindt? De overlast van de grote luchtvaart vindt vooral plaats in het verlengde van de baan, terwijl dat voor de kleine luchtvaart vooral in een gebied rondom de luchthaven is.
- Moeten er beperkende maatregelen komen om ervoor te zorgen dat de kleine luchtvaart niet meer geluidsruijnte in beslag neemt dan wat er vroeger toegestaan was? (Dat is gewoon mogelijk binnen de Wet Luchtvaart, in tegenstelling tot wat adviesbureaus suggereren.)
- De politiek kan ook besluiten om de kleine luchtvaart (d.w.z. de vliegscholen) extra ruijnte te geven. Ook dan kan er een limiet worden vastgesteld, bijvoorbeeld twee of drie keer de Prognose 2015. Dan moet ook het huidige 47 Bkl beperkingengebied uitgebreid worden en nadeelcompensatie beschikbaar komen voor bewoners die in dat gebied terecht zullen komen.
- Er zijn ook maatregelen denkbaar die het lesvliegen in de weekenden beperken, zoals die ook voor 2012 golden.
- De politiek kan ook besluiten dat vlieglessen boven dichtbevolkte gebieden ongewenst zijn en dat de vliegscholen moeten worden verplaatst naar gebieden in Europa waar de overlast aanzienlijk minder is.

Daarnaast zijn er ook inhoudelijke vragen te beantwoorden (b.v. in een MER-studie), zoals:

- Gaat de uitruil van groot- naar kleinverkeer, volgens de huidige praktijk, gepaard met extra geluidshinder? Volgens ons is dat zeer zeker het geval.
- Wordt het geluid van kleine vliegtuigen in de handhavingspunten (op 100 m van de uiteinden van de baan) correct berekend? Wij denken van niet.

Vooruitlopend op de antwoorden op al deze vragen heeft de KLM alvast besloten om het lesverkeer aanzienlijk uit te breiden, kennelijk om de politiek voor een voldongen feit te plaatsen. N.B., de uitbreiding vond plaats nadat GAE in 2017 aan de staatssecretaris had gemeld te willen werken aan de aanvraag van een luchthavenbesluit, dat er dus nog steeds niet is.

Reactie van de minister

Als reactie op bovenstaande zaken heeft de minister een aantal standaardreacties op de plank liggen:

- *De Omzettingsregeling is een één-op-één omzetting van de bepalingen die daarvoor van kracht waren.* Het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. De Omzettingsregeling laat situaties toe (zoals de verdrievoudiging van het kleinverkeer) die daarvoor onmogelijk waren. In onze optiek is dat niet één-op-één. Bezwaar maken tegen de Omzettingsregeling was niet mogelijk.
- *De totale maximale geluidsbelasting is niet veranderd.* Met “totale geluidsbelasting” wordt de geluidshinder bedoeld zoals berekend in de handhavingspunten op 100 m van de baan. Dit is een definitie die voor 2012 niet gebruikt werd. Als je een andere definitie hanteert, b.v. het aantal woonhuizen binnen de contouren van 35 KE en 47 Bkl, dan is de “totale geluidsbelasting” wel degelijk toegenomen.
- *Het aantal vliegbewegingen kleinverkeer ligt nog steeds in de buurt van de Bkl-vliegbewegingen uit de Prognose 2015. Dus hoezo een verdrievoudiging?* Het gaat niet om de aantallen, maar om het geluid dat geproduceerd wordt. De prognose gaat uit van vliegtuigcategorieën die gemiddeld een stuk stiller zijn dan waar de KLM-vliegschool nu mee vliegt.
- *De Prognose 2015 bevat ook nog 9000 bewegingen met kleine vliegtuigen uit de lawaaiigste categorie, die bij het grootverkeer ingedeeld zijn.* Deze vliegtuigen waren bij het grootverkeer ingedeeld omdat ze de routes van het grootverkeer volgen. Lesbewegingen dicht bij het vliegveld (circuits) vallen daar niet onder.

- *De percentages van de jaarlijks verbruikte geluidsruimte zijn soms best hoog. Bijvoorbeeld voor het gebruiksjaar 2020-2021 was er in één van de handhavingspunten 81% verbruikt. Dus hoezo plenty ruimte? De cijfers van de IL&T worden flink vertekend door (vooral nachtelijke) vluchten met de traumahelikopter, die een behoorlijke hap uit de geluidsruimte nemen. Maar stel dat daardoor na 10 maanden de geluidsruimte al vol zit, dan worden de lesvluchten echt niet stilgelegd. GAE wil trouwens een aparte geluidsruimte voor traumahelikopters en andere maatschappelijke vluchten, om dit soort vertekening te voorkomen. Iets anders: stel dat die 81% inderdaad door lesvluchten was veroorzaakt, dan gaat men in het huidige gebruiksjaar ruim boven de 100% uitkomen.*

Tenslotte:

Volgens VOLE wordt er momenteel ongeveer drie keer zoveel geluid geproduceerd als wat volgens de prognose werd aangenomen. Dit kan oplopen tot 10 keer de prognose. Dit baseren wij op de vlootgegevens van de KLM-vlietschool en op cijfers van de CBS over de aantallen vliegbewegingen. Pogingen om gegevens te krijgen die een nauwkeuriger schatting mogelijk maken lopen dood. Overzichten van actuele vliegbewegingen (inclusief "touch and go's" van circuitbewegingen) zijn daarbij nodig. Maar de GAE wil die gegevens niet delen, na onze beweegredenen gehoord te hebben.

Via een Tweede Kamervraag (L. van Raan, PvdD, 16 juni 2021, vraag 7) is geprobeerd een antwoord te krijgen op de vraag hoeveel kleinverkeer maximaal mogelijk is bij het volledig wegvallen van het grootverkeer. Die vraag is niet beantwoord maar omzeild.

Het is alsof je een wedstrijd speelt, waarbij alleen de tegenstander en de scheidsrechter de spelregels en de score kennen, en die niet met jou willen delen.

We zullen druk blijven zetten op de totstandkoming van een luchthavenbesluit waarin recht gedaan wordt aan de belangen van omwonenden. Momenteel wordt de leefomgeving niet of nauwelijks beschermd.