



Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

www.vole.nl

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

Onnen, 15 oktober 2023

Onderwerp: m.e.r.-beoordelingsnotitie t.b.v. Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

Geachte minister,

Uw ministerie heeft een flyer verspreid over de procedure die gevolgd wordt ten behoeve van een luchthavenbesluit voor Groningen Airport Eelde (GAE).

Het heeft ons verbaasd dat in de voorgestelde procedure ervan uitgegaan wordt dat volstaan kan worden met een m.e.r.-beoordelingsnotitie en dat er dus geen volledige m.e.r. nodig zou zijn.

In de onderstaande zes punten wordt (niet uitputtend) uiteengezet waarom het volgens ons noodzakelijk is om een volledige m.e.r. uit te voeren:

1. Luchthaven Eelde heeft een baan van 2500 meter. In de bijlage van het Besluit m.e.r. onderdeel C (activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is) staat onder C 6.1. kolom 2: *'In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer'*. Derhalve is voor de vaststelling van het luchthavenbesluit Eelde een m.e.r. verplicht.

NB: In onderdeel D (m.e.r.-beoordeling) wordt ook de luchthaven met een baan > 1000 meter genoemd, maar in art. 2 lid 2 staat beschreven dat als de activiteiten in zowel onderdeel C als D worden genoemd (i.c. dus een baan > 2100 meter), dat dan onderdeel C van toepassing is.

2. De luchthaven heeft gecommuniceerd dat baan 19-01 buitengebruik is gesteld. Onderdeel C 6.2 kolom 1 is dan tevens van toepassing. Hier staat dat een m.e.r. verplicht is als sprake is van *'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.'* Dat is het geval.
3. De luchthaven heeft ook gecommuniceerd dat zij voornemens is een verruiming van de openingstijden aan te vragen. Dit heeft uiteraard vergaande gevolgen voor de (berekening

van de) nachtelijke geluidbelasting (Lnight) en heeft significant negatieve effecten voor het (woon)milieu rondom de luchthaven.

4. De luchthaven heeft ons vertrouwelijk de vluchtgegevens over het laatste gebruiksjaar 2022-2023 ter beschikking gesteld. Op grond van deze 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. Het verschil is 4 à 5 dB(A). De geluidbelasting is daarmee 2,5 à 3 keer hoger als wat er volgt uit het laatste m.e.r. Zodra de luchthaven de vertrouwelijkheid opheft, zullen wij u het rapport¹ doen toekomen. Het rapport maakt duidelijk dat bestaande milieustudies² geen relevantie hebben voor het inzichtelijk maken van de huidige geluidbelasting in het bkl-gebied. Het actuele gebruik van de luchthaven wijkt daarvoor te veel af van de invoerset. Ook daarom moet een volledige m.e.r. worden gemaakt.
5. In bovengenoemd rapport wordt uiteengezet dat luchthaven GAE weliswaar op de handhavingspunten binnen de geluidsgrenzen blijft, maar dat het binnen de vigerende Omzettingsregeling van 3 juli 2012 (nr. IENM/BSK-2012/109658) toch mogelijk is dat de geluidsbelasting in het bkl-gebied 4 à 5 dB(A) hoger is dan wat men maximaal kon verwachten op grond van de bkl-invoerset. Dat heeft te maken met de invoering van de Wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens' (RBML) uit 2008. Hierin is geregeld dat de geluidsruimten van grote en kleine luchtvaart werden samengevoegd en dat er slechts twee handhavingspunten komen te liggen op 100 m van de uiteinden van de baan. Sinds 2012 zijn er daardoor geen handhavingspunten meer die het geluid onder het oefencircuit apart reguleren. De Omzettingsregeling was om bovengenoemde redenen geen 1:1- omzetting zoals in de toelichting is vermeld. Op luchthaven Eelde is de grote luchtvaart sterk achtergebleven bij de prognose (de invoerset). De vrijgekomen geluidsruimte wordt nu benut door de kleine luchtvaart, zonder dat er een aparte grens is aan de geluidsbelasting door circuitvliegen. De procedure van het Luchthavenbesluit is de eerste gelegenheid om deze misvatting bestuursrechtelijk te toetsen.
6. Mede door de verhuizing van de Martinair-vlugschool van Lelystad naar Eelde (en de fusie met de KLM-vlugschool) is het aantal circuitvluchten sterk toegenomen. De vlugscholen vliegen merendeels met toestellen die loodhoudende benzine gebruiken. Berekeningen van de hoeveelheid lood die in de directe omgeving van het vliegveld wordt uitgestoten, wijzen in de richting van minimaal 150 kilo lood per jaar. Gezien de gezondheidsrisico's van lood - met name voor kinderen en zwangere vrouwen- is dit extreem veel. Dit aspect in de laatste m.e.r. niet meegenomen. Ook daarom is voor de vaststelling van een Luchthavenbesluit een m.e.r. vereist.

¹ Geluidhinder door de kleine luchtvaart rond Groningen Airport Eelde, dr. ir. Pieter Sijtsma, 26 september 2023

² https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p05/p0512/512-196aanwijzing_bijl_001.pdf

<https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p05/p0512/512-206geluid.pdf>

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/06/20/bijlage-handhavingsrapportage-groningen-airport-eelde-gebruiksjaar-2022-2023>

Wij verzoeken u met bovengenoemde punten rekening te houden bij uw beslissing m.b.t. de vraag of een m.e.r.-beoordelingsnotitie volstaat en de luchthaven op te dragen een volledige m.e.r. te laten maken als basis voor het te nemen Luchthavenbesluit.

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde,

Ir. J. Wittenberg
voorzitter

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

cc: Commissie voor de m.e.r.