# Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

*'voor de kwaliteit van de leefomgeving'*
www.vole.nl

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
afdeling Algemeen Bestuurlijke-Juridische Zaken
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onnen, 17 maart 2025

**Betreft: Zienswijze m.b.t. ontwerp-Luchthavenbesluit Eelde (Staatscourant nr. 4084 d.d. 6 februari 2025)**

Geachte heer Madlener,

De Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (hierna: VOLE), gevestigd te Haren, optredend namens haar leden, geeft hier haar zienswijze met betrekking tot het ontwerp Luchthavenbesluit (hierna: LHB) luchthaven Eelde d.d. 6 februari 2025.

## I VOORGESCHIEDENIS

1. Op 15 mei 2001 zijn door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening de Aanwijzingsbesluiten genomen op basis van de Luchtvaartwet en de Wet op de ruimtelijke ordening voor luchtvaartterrein Eelde (Stcrt. 2001, 98). Naar aanleiding van bezwaren en uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) zijn de aanwijzingen diverse malen gewijzigd. De laatste, onherroepelijke, versie dateert van 19 februari 2010[1].

2. Artikel X van de Wet van 18 december 2008 houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)[2] (hierna: Wet RBML) regelt de overgang van de Aanwijzingsbesluiten onder punt 1 naar de Wet Luchtvaart.

[1] Staatscourant 2010, nr. 3403: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2010-3403.html
[2] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2008-561.html

3. De ‘Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 3 juli 2012, nr. IENM/BSK-2012/109658, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Eelde, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Eelde)’[3] regelt de overgang, zoals onder het vorige punt genoemd, voor de luchthaven Eelde.

4. De Omzettingsregeling voor Eelde op 3 juli 2012 (zie onder punt 3) stond niet open voor bezwaar en beroep. In de toelichting op de omzettingsregeling (onder 2. De omzetting van gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit) staat:

> *“Uitgangspunt bij de omzetting van de aanwijzingen in omzettingsregelingen is dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruimte en gebruiksregels van de luchthaven. Met het oog hierop is de invoerset die bij de vaststelling van de geluidszone in de aanwijzing is gebruikt (het aantal vliegtuigbewegingen, het soort luchtvaartuigen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt, het feit of het om starts of landingen gaat), ook gebruikt bij het bepalen van de grenswaarden in de handhavingspunten die in de omzettingsregeling worden opgenomen.”*
> en:
> *“Gezien het feit dat de omzettingsregeling een 1 op 1 omzetting van de gebruiksbepalingen van het aanwijzingsbesluit betreft waaruit geen nieuwe rechtsgevolgen voortvloeien, heeft de wetgever bepaald dat tegen de omzettingsregeling geen mogelijkheid van een bezwaarschriftprocedure of een beroep op de bestuursrechter openstaat. De omzettingsregeling is via artikel IV van de wet RBML op de zogenaamde negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht geplaatst.”*

5. Artikel XIII van de Wet RBML regelt de overgang naar het LHB op basis van de Wet luchtvaart. Voor een burgerluchthaven van nationale betekenis betreft het lid 2:

> *“Binnen vijf jaar na inwerkingtreding van artikel I, onderdeel K, van deze wet wordt een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart, vastgesteld voor burgerluchthavens die op grond van artikel 8.1, tweede lid, van die wet van nationale betekenis zijn en waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist.”*

Artikel I, onderdeel K, van de Wet RBML is op 1 november 2009 in werking getreden (Staatsblad 2009, 438). Uiterlijk 2 november 2014 had de Minister een besluit omtrent het LHB voor Eelde moeten nemen.

# II ONJUISTE REFERENTIE IN DE MER-BEOORDELING

6. De Mer-beoordeling, bijlage 9 bij het ontwerp LHB, neemt de Omzettingsregeling van 3 juli 2012 (nr. IENM/BSK-2012/109658) als referentiesituatie voor de beoordeling van de milieueffecten van het voornemen. Dit had de Aanwijzing van 2001 (laatst gewijzigd 19 februari 2010) moeten zijn. Deze omzettingsregeling werd door de minister gepresenteerd als een **1 op 1 omzetting zonder rechtsgevolgen**, waardoor deze regeling niet voor bezwaar en beroep in aanmerking kwam. Wat de minister

[3] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2012-14093.html

destijds bedoelde met “zonder rechtsgevolgen” werd niet toegelicht en is dus onduidelijk, maar voor omwonenden is een situatie ontstaan met minder wettelijke bescherming tegen geluidhinder. Als gevolg hiervan is voor omwonenden een rechtsonzekere situatie ontstaan. De procedure van het LHB is de eerste gelegenheid om de Omzettingsregeling bestuursrechtelijk te laten toetsen. De Omzettingsregeling bevat namelijk substantiële wijzigingen ten opzichte van de Aanwijzing van 15 mei 2001 (laatst gewijzigd op 19 februari 2010).

7. Door het samenvoegen en handhaven van één gezamenlijke geluidsruimte voor groot en klein luchtverkeer vindt een verslechtering plaats in de bescherming van omwonenden tegen geluidoverlast, omdat daarmee uitruil van het geluid van groot en klein luchtverkeer mogelijk is. Waar in het verleden een geluidszone, van groot of klein luchtverkeer, ‘volgevlogen’ zou zijn, is nu nog geluidsruimte over omdat de geluidsruimten van groot en klein luchtverkeer zijn samengevoegd. Onder het Aanwijzingsbesluit van Eelde werden beide geluidszones afzonderlijk gehandhaafd. Het aantal handhavingspunten van de geluidszones is teruggebracht van de 2x44 in het kader van de Aanwijzing naar de facto 2 in het kader van de Omzettingsregeling. Als gevolg daarvan vindt geen handhaving plaats van de geluidzones ter plaatse van het circuit en op verder gelegen punten in het verlengde van de start- en landingsbaan.

8. Uit vergelijking van de bijlagen 2 en 3 van de Omzettingsregeling (zie ‘Geluidsruimte voor de kleine luchtvaart op Groningen Airport Eelde’, Sijtsma 2022[4]) blijkt dat uitruil van geluidsruimte samengaat met een geografische verschuiving van gehinderden. Omdat de handhaving van het Omzettingsbesluit uitsluitend plaatsvindt door het handhaven van grenswaarden op een viertal handhavingspunten, kan daarbuiten de hinder door de kleine luchtvaart fors toenemen. Voor de hinderbeleving heeft dit grote gevolgen. Zo kan één vlucht met een B737-800 ingeruild worden voor tientallen vluchten met een Socata TB 20 uit geluidscategorie 3. Als alle geluidsruimte van het grootverkeer ingeruild wordt, ontstaat voor het kleine verkeer een geluidsruimte die een veelvoud is van hetgeen berekend is op basis van de invoerset. Uitruil vindt reeds op ruime schaal plaats, omdat in de afgelopen periode het aantal vliegbewegingen met kleine lesvliegtuigen explosief gestegen is.

9. De geluidsruimte in de Aanwijzing werd gehandhaafd door berekening van de gerealiseerde geluidbelasting van het grote en kleine luchtverkeer (35 KE respectievelijk 47 bkl) en deze te vergelijken met de grenswaarden in 2x44 handhavingspunten.

10. In de Omzettingsregeling vindt handhaving uitsluitend plaats op een viertal handhavingspunten (nu de facto 2) aan de uiteinden van de beide banen, waarvoor grenswaarden zijn vastgesteld. Voor de handhavingspunten wordt de gerealiseerde geluidbelasting berekend en vergeleken met de grenswaarden.

11. Doordat nog uitsluitend wordt gehandhaafd op de handhavingspunten aan de uiteinden van de lange baan is de positie van belanghebbenden verslechterd.

[4] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/03/2022-10-27-Geluidsruimte-voor-de-kleine-luchtvaart.pdf

Immers, buiten de handhavingspunten maakt het niet meer uit hoeveel geluidbelasting optreedt, omdat dit niet meer wordt gehandhaafd. Het betreft dan met name de grote aantallen circuitvluchten die op slechts 300 meter hoogte boven de bebouwing plaatsvinden. Ondanks de toezegging in de Omzettingsregeling zijn aan de kant van de bebouwde kommen van Eelde en van Yde-De Punt geen aanvullende handhavingspunten toegevoegd. Uit paragraaf 2 van de algemene toelichting bij de Omzettingsregeling:

> *"In het geval een bebouwde kom is gelegen op of in de nabijheid van de 35 Ke-geluidszone worden tevens handhavingspunten met grenswaarden in de buurt van deze bebouwde kom vastgelegd."*

12. De handhaving van de geluidszones voor Eelde vond onder het Aanwijzingsbesluit plaats aan de hand van het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart (BGGL) en het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL). De handhaving van de grenswaarden onder de Omzettingsregeling vindt plaats aan de hand van de Regeling Burgerluchthavens. Beide besluiten en de Regeling bevatten straffactoren voor vluchten in de avond en de nacht. Er bestaan verschillen in de avondstraffactoren tussen het BGGL (art. 1) en bijlage 1 van de Regeling Burgerluchthavens voor de periodes tussen 7 en 8 uur, tussen 18 en 19 uur en tussen 20 en 23 uur. Deze verschillen zijn nadelig voor omwonenden en leden van VOLE, omdat deze in de Regeling Burgerluchthavens lager zijn.

13. Daarnaast bevatte het BGKL een weekendstraffactor van 5 voor de aantallen vluchten die op zaterdagen, zondagen en feestdagen worden uitgevoerd in de drukste 6 maanden van het gebruiksjaar. Deze weekendstraffactor is niet overgenomen in de Omzettingsregeling, ten nadele van omwonenden en leden van VOLE.

14. Door de minder vergaande handhaving onder het Omzettingsbesluit dan onder de Omzettingsregeling worden omwonenden en leden van VOLE onvoldoende beschermd tegen geluidoverlast

15. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 23 maart 2022, onder punt 5.2 deze rechtsonzekere situatie bevestigd[5]:

> *"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."*

16. Als gevolg van de aanzienlijke toename van het aantal vliegbewegingen van de kleine luchtvaart, met name in het circuit, valt de geluidbelasting in het circuit 60% hoger (ca. 2 dB(A) verschil) uit dan blijkt uit de berekeningen (2005) die aan de basis van de Aanwijzing liggen. Door het ontbreken van handhavingspunten in het circuit wordt dit in de handhaving gemist. Op 8 december 2024[6] heeft VOLE u het rapport

[5] https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RVS:2022:835
[6] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2023-12-08-Brief-VOLE-aan-minister-IenW-betreffende-volledige-m.e.r.-vereist-voor-Luchthavenbesluit-Groningen-Airport-Eelde.pdf

‘Geluidhinder door de kleine luchtvaart rond Groningen Airport Eelde’, opgesteld door Dr. Ir. Pieter Sijtsma /Advanced AeroAcoustics (PSA3), d.d. 6 december 2023[7] aangeboden en u gewezen op dit gebrek.

17. Voor wat betreft de invoerset (vlootmix) vormen de Mer 1995, de Aanwijzing 2001-2010 en de Omzettingsregeling 2012 geen goede referentie. Deze referentiesituatie bestaat uit de torenhoge ambities van GAE voor de grote luchtvaart die niet zijn waargemaakt. Daardoor heeft GAE destijds veel te veel geluidruimte gekregen voor grote toestellen. Het is dus niet realistisch om de geambieerde vlootmix van de grote luchtvaart als referentie te gebruiken. Daarvoor zou naar het werkelijke gebruik (bijv. 2022) gekeken moeten worden. Voor de kleine luchtvaart ligt het juist andersom. Dankzij de Omzettingsregeling kon de kleine luchtvaart explosief groeien buiten de grenzen die in de Aanwijzing 2001-2010 zijn gesteld. Voor de kleine luchtvaart zou de voorgenomen situatie in de Mer 1995 en de Aanwijzing 2001-2010 de referentie moeten zijn.

# III MER IN PLAATS VAN MER-BEOORDELING

18. VOLE staat op het standpunt dat niet kan worden volstaan met een Mer-beoordeling, omdat het voorgenomen gebruik van de luchthaven tot aanzienlijke milieugevolgen zal leiden. In de volgende hoofdstukken lichten wij toe waarom aanzienlijke milieugevolgen verwacht worden of ten minste niet uitgesloten kunnen worden. Bij brieven van 15 oktober 2023[8] en 8 december 2023[9] en in het bezwaar d.d. 6 januari 2025[10] tegen uw Mer-beoordelingsbeslissing (van 5 december 2024) heeft VOLE u reeds meegedeeld niet te kunnen instemmen met een beslissing om te volstaan met een Mer-beoordeling**.**

19. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 21 juni 2017[11] was de exploitant van de luchthaven heel stellig over het opstellen van een Mer in plaats van een Mer-beoordeling vanwege de te verwachten milieueffecten en voor waarborging van de zorgvuldigheid van de milieuonderzoeken. Het opstellen van een Mer is noodzakelijk vanwege de wijzigingen in het gebruik van de luchthaven (de wijziging van het gebruik van de korte landingsbaan; de vestiging van het Mobiel Medisch Team (traumaheli) van UMCG Ambulancezorg; de toename van het aantal vliegbewegingen; en het laten vervallen van enkele voorwaarden en operationele beperkingen uit de Omzettingsregeling). Met de keuze voor een Mer zijn verwachtingen naar de omgeving gewekt. Niet gemotiveerd is waarom de keuze is gewijzigd. De wijzigingen in het gebruik van de luchthaven maken een Mer noodzakelijk.

[7] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2023-12-06-PSA3_Geluidhinder_Kleine_Luchtvaart_GAE.pdf
[8] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2024/03/Brief-aan-minister-I_W-m.e.r.-beoordelingsnotitie-t.b.v.-luchthavenbesluit-Eelde-15-10-2023.pdf
[9] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2023-12-08-Brief-VOLE-aan-minister-IenW-betreffende-volledige-m.e.r.-vereist-voor-Luchthavenbesluit-Groningen-Airport-Eelde.pdf
[10] https://www.vole.nl/nieuws/bezwaarschrift-van-vole-tegen-mer-beoordelingsbeslissing-ter-voorbereiding-op-het-luchthavenbesluit-eelde-06-01-2025/
[11] https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00002705.pdf , p. 7

20. De exploitant van de luchthaven Eelde heeft het voornemen tot aanvraag voor een LHB kenbaar gemaakt in de brief van 29 november 2023 (kenmerk: MdG/23.dit.048). De Mer-beoordeling is in twee versies aan de Commissie aangeboden, gedateerd op resp. 24 november en 29 december 2023. De Mer-beoordelingsbeslissing dient derhalve te worden gebaseerd op het Besluit Mer dat tot 1 januari 2024 van kracht was, en niet op artikel 11.11 van het Omgevingsbesluit, dat vanaf 1 januari 2024 geldig is.

# IV ONVOLLEDIGE TOETSING DOOR COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

21. Daarnaast is de Commissie voor de m.e.r. (hierna: de Commissie) niet gevraagd om advies uit te brengen over diverse relevante documenten die zijn ingediend bij de aanvraag van het LHB. De Commissie heeft op 23 april 2024 (projectnummer 3809) het advies voor de Mer-beoordeling uitgebracht. Op de website van de Commissie wordt onder de beschikbare stukken de Mer-beoordeling van 24 november 2024 (documentnaam 03 ehgg230905notv3 def -003.pdf) vermeld. Uit navraag blijkt dat de Commissie ook beschikt over een gewijzigde versie van 29 december 2023 (documentnaam: 03 Aanmeldnotitie Groningen Airport Eelde Geredigeerd versie 29-12-2023.pdf, kenmerk ehgg230905not/wH/kd, versie 4.0). Onduidelijk is welke versie door de Commissie is beoordeeld. In het advies voor de Mer-beoordeling concludeert de Commissie dat de gevolgen van het voornemen op geluidhinder en/of slaapverstoring door de verruiming van de openingstijden onvoldoende aan bod komt in de Mer-beoordeling.

22. Bij de aanvraag voor het LHB (kenmerk DIR.024.015 d.d. 18 juli 2024) heeft de exploitant van de luchthaven een opnieuw gewijzigde versie van de Mer-beoordeling gevoegd (documentnaam: D m.e.r-beoordeling Adecs.pdf, kenmerk ehgg230905not/wH/kd, versie 5.1, d.d. 18 juli 2024). Tevens zijn als aanvulling op deze Mer-beoordeling de volgende relevante stukken ingediend:
   a. Bijl. C. Toelichting verruiming openingstijden ten behoeve van aanvraag Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde.
   b. 03_Brief IenW Uitgangspunten LHB met bijlage - 20221227.pdf.
   c. 08_ANP_data_v2.3+r71_regionaalv1.1.

   Na de aanvraag zijn de volgende documenten ingediend:
   d. DEF Adecs ruimtelijke onderbouwing aanvraag LHB door GAE juli 2024.pdf (kenmerk pd240720not/sM/gN/rV/kd, versie 1.0 d.d. 24 juli 2024).

   En een gewijzigde versie hiervan van:
   e. 2024 Adecs ruimtelijke onderbouwing aanvraag LHB door GAE juli 2024.pdf (kenmerk pd240720not/sM/gN/rV/kd, versie 1.1, eveneens d.d. 24 juli 2024). Ingediend 30 augustus 2024.
   f. Aanvulling op aanmeldnotitie mer-beoordeling luchthaven Groningen Airport Eelde (Adecs, kenmerk ehgg240821/sM/kd, versie 1.0 d.d. 29 augustus 2024). Betreft Doc29+NORAH versus NRM.

23. De Commissie heeft geen kennis kunnen nemen van de hierboven opgesomde

documenten en de versie van de Mer-beoordeling die bij de aanvraag van het LHB is meegestuurd. De Commissie heeft derhalve hierover niet kunnen adviseren en niet kunnen bepalen of de tekortkomingen van de aanvankelijke Mer-beoordelingen naar haar oordeel voldoende zijn verholpen. Wellicht had de Commissie dan kunnen concluderen dat aanzienlijke milieugevolgen niet uitgesloten kunnen worden. De Mer-beoordelingsbeslissing is derhalve gebaseerd op een onvolledig en niet actueel advies van de Commissie.

24. Daarnaast heeft de Commissie in haar advies blijkbaar het eigen advies[12] op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau[13] vergeten. De Commissie adviseert daarin (p. 8) om voor de General Aviation (kleine luchtvaart) 5 dB(A) bij de berekende geluidbelasting op te tellen alvorens deze te cumuleren met de geluidbelasting van de grote burgerluchtvaart en van de helikopters. In uw advies Reikwijdte en Detailniveau van 17 januari 2018[14] adviseert u de exploitant van de luchthaven:

> *"Ik adviseer u naar aanleiding hiervan, conform de aanpak in het MER bij andere luchthavens van nationale betekenis, de berekeningen voor het GA-verkeer apart in beeld te brengen inclusief contouren. Door GA en groot verkeer ook apart te berekenen en te presenteren wordt een beeld gegeven van de verschillen tussen deze twee typen verkeer en de relatieve impact van het GA verkeer in de MER alternatieven."*

25. De exploitant van de luchthaven en u in uw rol van bevoegd gezag hebben dit advies zonder nadere motivatie genegeerd.

# V HET VOORNEMEN

26. Het voornemen van de exploitant van de luchthaven omvat verder de volgende wijzigingen ten opzichte van de Omzettingsregeling:
    a. Ruimte voor in totaal circa 71.639 vliegtuigbewegingen in 2033.
    b. Gewijzigd baangebruik: Gebruik van baan 01-19 met een operationele lengte van 1.500 meter als taxibaan in plaats van start- en landingsbaan.
    c. Aanpassing van de vlootmix.
    d. Verruiming van de openingstijden maandag tot en met vrijdag: van 06:30 tot 23:00 uur naar 06:00 tot 00:00 uur voor commercieel passagiersverkeer.
    e. Verruiming van de openingstijden zaterdag, zondag en officiële feestdagen: van 07:30 tot 23:00 uur naar 07.30 tot 00.00 uur voor commercieel passagiersverkeer.
    f. Gebruik van een luchthavengebied met ruimte voor bovenstaand gebruik van de start- en landingsbaan.

    In het ontwerp LHB worden de volgende wijzigingen ten opzichte van de Omzettingsregeling niet genoemd:

    g. Sinds 2016 de vestiging van een MMT-helikopterstandplaats.

[12] https://commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3229/a3229rd.pdf
[13] https://commissiemer.nl/projectdocumenten/00002705.pdf
[14] https://www.platformparticipatie.nl/groningen_airport_eelde_oud/voornemen+16/relevante+documenten+23/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1849296

h. Militair medegebruik op basis van ministeriële regeling.

27. Met betrekking tot punt d. wordt opgemerkt dat de huidige openingstijden betrekking hebben op het gebruik van de luchthaven terwijl de voorgenomen openingstijden voor betrekking hebben op de starts en landingen (ontwerp LHB art. 5). Als gevolg van dit verschil worden de openingstijden verder opgerekt dan in het ontwerp LHB wordt gesuggereerd. Het betreft de testprocedures (run-ups) en het taxiën voorafgaand en na een vlucht. Op 16 december 2020 heeft de Afdeling bepaald dat in het huidige regime deze activiteiten niet buiten de openingstijden mogen worden uitgevoerd.[15] Niet gemotiveerd wordt waarom de openingstijden geen betrekking hebben op het gebruik van de luchthaven maar op de starts en landingen.

28. De wijzigingen in het gebruik van de luchthaven hebben aanzienlijke milieueffecten en maken het opstellen van een Mer noodzakelijk. Ten tijde van het indienen van de Mer-beoordeling was het Besluit Mer nog van kracht. In de bijlage C onder C 6.1 van dit besluit wordt aangegeven dat wanneer de luchthaven (met het LHB) de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan van 2.100 meter of meer, sowieso een Mer moet worden opgesteld.

## VI OPENINGSTIJDEN - NACHTVLUCHTEN

29. In Hoofdstuk 4 van de Luchtvaartnota 2020-2025 staat bij “Belangrijke beslissing” nr. 3:

> *“Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur).”*

In § 4.2.4 van de Luchtvaartnota staat:

> *“Vliegtuiglawaai in de nacht kan de slaap verstoren en leiden tot gezondheidsklachten. Daarom vermindert de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur.”*

De verruiming van de openingstijden gaat dus lijnrecht in tegen de Luchtvaartnota. Niet gemotiveerd wordt waarom wordt afgeweken van de Luchtvaartnota.

30. In Bijlage 8 van het Ontwerp LHB: ‘Toelichting verruiming openingstijden ten behoeve van aanvraag Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde’ wordt door de exploitant van de luchthaven het aanvragen van de verruiming van de openingstijden als volgt gemotiveerd:

> *“Groningen Airport Eelde ligt ten opzichte van andere Nederlandse luchthavens 20 tot 30 minuten verder vliegen tot typische leisure-bestemmingen in Zuid-Europa.”*
> en
> *“Met haar huidige openingstijden vormt Groningen Airport Eelde een veel minder aantrekkelijker propositie dan andere luchthavens, vooral omdat rekening moet worden gehouden met 20 tot 30 minuten extra vluchttijd per enkele reis naar bestemmingen in het zuiden, ten opzichte van de andere nationale luchthavens. Voor een gelijk speelveld tussen luchthavens vanuit operationeel perspectief en om haar rol in het luchthavensysteem goed te kunnen vervullen, zijn de huidige openingstijden*

[15] https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2020:3000

*te beperkend."*

31. De grootcirkel afstand tussen Groningen Airport Eelde (GAE) en een zuidelijke bestemming als Las Palmas (Canarische Eilanden) is 148 kilometer langer dan die tussen Schiphol en Las Palmas, met de kruissnelheid van een B737 of A320 kost dit ongeveer 10 minuten, geen 20 tot 30 minuten.

32. Vergeleken met Eindhoven zal de vliegtijd ongeveer 14 minuten langer zijn. Maar Eindhoven kan niet als een serieuze concurrent van GAE worden beschouwd. Rondom Eindhoven zijn er op korte afstand meerdere luchthavens in zowel binnenland als buitenland aanwezig en Eindhoven ligt ver buiten het verzorgingsgebied van GAE.

33. Verder heeft GAE meer bestemmingen in Zuidoost-Europa en Turkije dan in de puur zuidelijk gelegen bestemmingen (Spanje, Canarische Eilanden). De vliegtijden van GAE naar bestemmingen in Zuidoost-Europa en Turkije zijn ongeveer vergelijkbaar met die vanuit andere Nederlandse luchthavens en vergeleken met Schiphol is de vliegtijd zelfs korter. De grootcirkel afstand van GAE naar een bestemming als Antalya is 56 kilometer korter dan die van Schiphol naar Antalya. Over alle bestemmingen gerekend heeft GAE zeker geen nadeel van haar ligging.

34. Daar komt nog bij dat de totale tijd dat een vliegtuig onderweg is niet alleen wordt bepaald door de pure vliegtijd; het gaat om de tijdsduur van terminal tot terminal. De taxitijden zijn op Schiphol, de enige serieuze concurrent van GAE, langer dan die op GAE. Verder wordt de vliegtijd ook bepaald door factoren als vluchtroutes. Als we in de historische gegevens van Flightradar24 kijken naar de vluchtduur tussen respectievelijk GAE-Las Palmas en Schiphol-Las Palmas, uitgevoerd met dezelfde luchtvaartmaatschappij en hetzelfde type vliegtuig (TUI fly, B738M met vluchtnummers OR 1631, 1659, 1660 en 1632), dan blijkt over de heen- en terugvlucht gerekend de vliegtijd tussen GAE-Las Palmas gemiddeld 8 minuten langer te zijn dan die tussen Schiphol-Las Palmas. Las Palmas en Mallorca zijn de enige bestemmingen van GAE waar de vluchtduur langer is vergeleken met Schiphol en daar gaat het dus om een marginaal verschil. Op de andere bestemmingen van GAE in Zuidoost-Europa en Turkije (en dat zijn er veel meer), is de vluchtduur voor GAE korter dan die vergeleken met Schiphol.

35. Bovendien heeft de exploitant van de luchthaven in een gesprek met SEO aangegeven dat de verruiming van de openingstijden niet noodzakelijk is voor de strategie van de exploitant van de luchthaven. Zonder de verruiming zal de geprognotiseerde toename van het aantal reizigers ook plaatsvinden, alleen later. Uit de 'Beoordeling door SEO Strategie Groningen Airport Eelde' (Bijlage 7 bij het ontwerp-LHB, p. 9):

*"Rondom de discussie over openingstijden heeft de directie van GAE tijdens het tweede gesprek als reactie op de conceptnotitie toegelicht dat zij de verruimde openingstijden inderdaad als belangrijk onderdeel van de strategie maar niet als noodzakelijke randvoorwaarde beschouwt voor de prognose. De directie van GAE geeft aan dat binnen het door GAE gehanteerde prognosemodel de groei in het*

*aantal passagiers zonder de verruimde openingstijden zich later in de tijd zal manifesteren."*

36. GAE ondervindt geen nadeel van haar ligging in Noord-Nederland en de ruimere openingstijden zijn geen voorwaarde voor de strategie van de exploitant van de luchthaven. Er is derhalve geen enkele reden om de openingstijden te verruimen.

37. In de brief Aandachtspunten mer-beoordeling Groningen Airport Eelde[16] van uw ministerie aan Groningen Airport Eelde geeft u aandachtspunten voor de mer-beoordelingsnotitie die de exploitant van de luchthaven moet opstellen. Met betrekking tot de verruiming van de openingstijden formuleert u:

*"Openingstijden. Een verruiming van de openingstijden (06:00 i.p.v. 6:30 en 24:00 i.p.v. 23:00 uur voor landend verkeer), tenzij er grote bezwaren volgen uit onderzoeken en consulatie van de Commissie regionaal overleg, omwonenden en aandeelhouders."*

Uit uw toelichting op het Ontwerp LHB blijkt niet dat de grote bezwaren van omwonenden in uw afweging zijn meegenomen. Zie hiervoor ook de paragraaf Participatie.

38. Met de verruiming van de openingstijden ontstaat voor Glimmen een unieke, maar niet benijdenswaardige positie. Nergens in Nederland komen zo laat (na 23:00 uur) en zo dicht bij het vliegveld (3 km) nog grote vliegtuigen recht over vliegen (op een hoogte 150 meter).

39. De verruiming van de openingstijden betekent een inbreuk op de leefbaarheid van de omgeving van de luchthaven. Om twee prijsvechters tegemoet te komen en voor een te verwaarlozen opbrengst voor de exploitant van de luchthaven worden telkens voor maximaal 180 vakantiegangers 10.000 mensen in hun slaap gestoord. Ook voor de vakantiegangers is het een nadeel omdat zij een uur eerder op het vliegveld moeten zijn op tijdstippen dat er nog geen openbaar vervoer rijdt. Van de ruimere openstelling worden geen effecten op werkgelegenheid, toerisme en andere agglomeratievoordelen verwacht (p. 34 Ontwerp LHB).

40. Het ontwerp LHB bevat geen enkele garantie dat het aantal (ernstig) slaapverstoorden niet veel hoger ligt dan uit de modelberekeningen blijkt.

41. Over het aantal verwachte vliegbewegingen in de nacht geeft het ontwerp LHB tegenstrijdige informatie: 150 vliegbewegingen op p. 38 versus 745 vliegbewegingen en 50.000 passagiersbewegingen op p. 40 en 64 van het ontwerp LHB.

42. Over de extensieregeling, zoals die in de Omzettingsregeling bestaat, wordt niets meer gezegd in het ontwerp-LHB. Daardoor is het niet duidelijk of er aan binnenkomende toestellen ruimte gegeven wordt voor extensie, met als gevolg verdere slaapverstoring.

[16] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2023-04-17-brief-IenW-aan-GAE-betreffende-aandachtspunten-mer-beoordeling-GAE.pdf

43. Zoals eerder vermeld worden de openingstijden in het ontwerp LHB verder opgerekt dan gesuggereerd. Het betreft de testprocedures (run-ups) en het taxiën voor handelsverkeer voorafgaand en na een vlucht, die zonder nadere motivatie buiten de openingstijden mogen worden uitgevoerd.

# VII GELUID EN GELUIDHINDER

44. In de omgeving van de luchthaven wordt in de huidige situatie de meeste hinder ervaren door het geluid van het kleine luchtverkeer, met name van circuitvluchten. In bijlage 1 ('Geluidhinder door het kleine verkeer' door Pieter Sijtsma) zijn onze bezwaren met betrekking tot geluidhinder van het kleine verkeer uiteengezet. Deze bijlage maakt integraal deel uit van onze zienswijze. Hieronder volgen de conclusies en aanbevelingen:

45. Voor het VFR-verkeer is niet aannemelijk gemaakt dat er geen toename van geluidbelasting is vergeleken met het laatste MER (1995), waarop de aanwijzing van 2001-2010 is gebaseerd. Integendeel, waarschijnlijk is de geluidbelasting groter.

46. Zonder motivatie zijn de vliegroutes van het VFR-verkeer verplaatst t.o.v. de referentie. Het circuit is 365 m ruimer geworden. Wat het effect is op de geluidbelasting door het VFR-verkeer is niet in kaart gebracht.

47. Bij de omzetting van de nieuwe invoerset naar Doc29 ontbreekt de motivatie waarom deze qua geluidbelasting (van VFR-verkeer bijvoorbeeld) gelijkwaardig zou zijn. Waarschijnlijk is de geluidbelasting met de Doc29-invoerset aanzienlijk lager. Het is dus niet duidelijk of de nieuwe Lden-contouren, met name die van 48 dB, een juist beeld geven van de hinder door het VFR-verkeer.

48. Keuzes die gemaakt zijn in de berekeningswijze van de geluidhinder zijn niet duidelijk en niet gemotiveerd. Het gaat om keuzes die de Lden-contouren aanzienlijk kunnen beïnvloeden.

49. Aanbevelingen:
    a. Stel het LHB niet vast zolang de effecten op de geluidhinder door VFR-verkeer (met afstand het meest overlast gevende verkeer op GAE) niet duidelijk beschreven zijn.
    b. Breng de VFR-geluidbelasting van de nieuwe invoerset in kaart en vergelijk die met die met de geluidbelasting van de oude invoerset. De rekenmethode hiervoor is NRM, om een ingewikkelde en niet-verifieerbare omzetting van de oude invoerset naar Doc29 te voorkomen. Vanwege de 5 dB onderschatting door NRM van het geluid van de kleine luchtvaart dienen Lden-contouren vanaf 35 dB geplot te worden.
    c. Bereken met Doc29 de 48 dB Lden-contour van het verkeer van 2022 en vergelijk die met de 48 dB Lden-contour in het ontwerp LHB.
    d. Behandel de horizontale vlieggedeelten in het VFR-circuit (het rechte stuk parallel aan de landingsbaan) als een klimvlucht met klimhoek nul, dus niet als onderdeel van een nadering.

e. Bereken met Doc29 en de nieuwe invoerset het aandeel klein verkeer (IFR en VFR separaat) in de handhavingspunten en vergelijk die met Doc29 berekeningen met het kleine verkeer van 2022.
f. Voeg handhavingspunten toe op de modelroute van het VFR-circuit.

50. Vanaf 2020 is het aantal vliegbewegingen in het lesverkeer, voornamelijk kleine toestellen explosief gestegen. Over de jaren 2020 tot en met 2023 zijn gemiddeld 36.931 vliegbewegingen voor lesvluchten gemaakt, terwijl dit aantal in de jaren daarvoor (2016 tot en met 2019) gemiddeld 12.375 bedroeg. Er is dus sprake van een verdrievoudiging van het aantal vliegbewegingen. Deze enorme groei die al tijdens de lockdown begon kan niet, zoals GAE beweert[17], worden toegeschreven aan een inhaaleffect voor de lockdown. Gezien de toename van het aantal leerlingen van de KLM Flight Academy (KFA) is een verdere toename te verwachten.

51. Met de beschikbaar gestelde gegevens is het onmogelijk om de geluidberekeningen te controleren. Zo wordt in de invoerset voor de berekening van geluidcontouren nergens de verdeling van de routes en het aantal circuits gegeven. Ook ontbreekt een uitsplitsing van IFR- en VFR-verkeer naar geluidscategorie of ICAO-code. In de keuze van de routes in de geluidberekeningen wordt geen rekening gehouden met werkelijk gevlogen routes. Bovendien is het circuit in de berekeningen van de geluidbelasting verschoven ten opzichte van de circuits in de Luchtvaartgids.

52. Onduidelijk is of het maatschappelijk verkeer, vanwege de afzonderlijke grenswaarde, wordt meegenomen in de berekening van de geluidbelasting en de beschrijving van de milieueffecten.

53. Met het LHB wordt invulling gegeven aan de RBML (Bijlage 2, blz. 15). In de toelichting daarbij[18] staat onder meer:

> *"Voor de kleine luchtvaart is vooral de systematiek die in Duitsland wordt gevolgd van belang. Hier gelden strengere eisen dan de ICAO-toelatingseisen voor het vliegen op een aantal tijdstippen in de week. Nederland gaat een vergelijkbare systematiek invoeren. Daarmee is ook Nederland strenger dan de ICAO voorschrijft."*

In het ontwerp LHB wordt aan dit voornemen voorbijgegaan.

54. Uit het NLR contra-expertise rapport van 16 mei 2024 (p. 37)[19] blijkt dat startprofielen voor het niet-circuit-VFR-verkeer niet verder worden berekend dan 1000 ft hoogte. Dat is ongeveer 2 km na het verlaten van de baan. De standaardprofielen gaan allemaal tot 6000 ft. Ze zijn ingekort door Adecs. Dit betekent bijvoorbeeld dat het geluid van een vertrekkende SR22 niet meer meegerekend wordt zodra die boven de 1000 ft zit, terwijl het geluidsniveau dan nog steeds zo'n 80 dB(A) is. De landingsprofielen zijn ook ingekort.

[17] https://www.tmaeelde.nl/control/components/pages/loader.php?id=474
[18] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30452-3.html
[19] https://www.platformparticipatie.nl/groningen_airport_eelde/documenten-groningen-airport-eelde/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=2984181

# VII HANDHAVING

55. Ook met betrekking tot de handhaving verwijzen wij naar bijlage 1, die integraal deel uitmaakt van deze zienswijze.

56. Bij de berekening van de geluidbelasting ten behoeve van de handhaving wordt gebruik gemaakt van modelroutes in plaats van werkelijk gevlogen routes (radartracks). Daarom geeft de berekende geluidbelasting geen correct beeld van de werkelijke geluidbelasting. Dit is een gebrek in het ontwerp LHB. Het gebruik van de gevlogen radartracks is een minimale voorwaarde voor correcte handhaving.

57. De in het ontwerp LHB voorgestelde aanvullende handhavingspunten bieden onvoldoende bescherming tegen een toename van het VFR-verkeer, met name in de circuits. Een aanzienlijke toename in geluidhinder is mogelijk als het grote verkeer achter blijft bij de prognose, wat zeer waarschijnlijk is (zie de punten 101 en 104).

58. Daarom zijn meer handhavingspunten noodzakelijk, langs de hele kleine en grote circuits, op voldoende afstand van de aan- en uitvliegroutes van het grote verkeer. Ook zijn handhavingspunten nodig op de 48 Lden-contour aan weerszijden van het verlengde van de start- en landingsbaan.

59. Het argument:

> *"Meer aanvullende handhavingspunten hebben wel een grotere nadelige invloed op de operationele uitvoerbaarheid van het luchthavenluchtverkeer" (p. 71 Ontwerp LHB)*

gaat niet op, omdat in het verleden onder de Aanwijzing 2010 zonder problemen kon worden gehandhaafd met 2x44 handhavingspunten.

60. Voor de keuze van meer aanvullende handhavingspunten is van belang wat de berekende grenswaarden worden in de oude 44 handhavingspunten langs de bkl-contour. Indien het rapport Advies handhavingspunten[20] wordt gevolgd, komen alleen handhavingspunten naar voren die betrekking hebben op het grote verkeer.

61. Als CAELUS nog ontwikkeld moet worden (Ontwerp LHB, p. 57), hoe heeft Adecs dan de geluidscontouren en grenswaarden in de handhavingspunten kunnen uitrekenen?

62. De Wet luchtvaart biedt meer mogelijkheden tot bescherming van de omgeving tegen geluidoverlast dan in het ontwerp LHB gebruikt is: plafonds voor aantallen vliegtuigbewegingen op delen van de dag of seizoen zijn mogelijk, baanverdeling, beperkingen van vliegtuigtypen van bepaalde geluidscategorie. Waarom zijn niet meer mogelijkheden tot handhaving in het ontwerp LHB opgenomen?

[20] https://www.platformparticipatie.nl/groningen_airport_eelde/documenten-groningen-airport-eelde/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=2984179

# IX LUCHTVERONTREINIGING

63. Op p. 35 van de Mer-beoordeling (bijlage 9 bij het ontwerp LHB), in het deel over Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) wordt volledig voorbijgegaan aan de uitstoot van lood. Groningen Airport Eelde is een van de grootste loodvervuilers van Nederland, zoals blijkt uit onderstaande Top 10 van looduitstoters (tot en met 2020 beschikbaar):

| Brontype | Compartiment | Stof | Bedrijf (NIC) | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Tata Steel IJmuiden BV (23301) | 50420 | 56590 | 18480 | 22840 | 29770 | 3403 | 1308 | 1061 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Ardagh Glass Moerdijk (49013) | | | | | | 53,3 | 362 | 967 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Nyrstar Budel BV (43013) | 324,1 | 366 | 515,8 | 444,8 | 438,1 | 1125 | 465,5 | 443,6 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | O-I Manufacturing Netherlands BV (Maastricht) (151) | 1577 | | | 12 | 69,29 | | 17,79 | 319,9 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Vliegveld Lelystad (220811) | 236,6 | 265,5 | 352,6 | 289,4 | 323,1 | 144,3 | 176,9 | 163,7 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Nedmag B.V. (101408) | | | | | | | | 95 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Vliegveld Budel (220813) | 113,4 | 137,2 | 90,06 | 85,78 | 103 | 95,01 | 72,23 | 90,7 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Vliegveld Teuge (220809) | 166,8 | 177,6 | 149,4 | 99,75 | 117,3 | 76,77 | 79,48 | 84,03 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Vliegveld Luchthaven Eelde (220804) | 359,2 | 441 | 253,6 | 215,6 | 274,6 | 85,54 | 60,25 | 82,75 |
| Bedrijf | Lucht | Loodverb. (als Pb) | Ardagh Glass Dongen BV (44772) | 673 | 2545 | 1530 | 114 | | 136,7 | 115 | 71,5 |

Bron: Emissieregistratie.nl

64. Van 2020 naar 2022 is volgens emissieregistratie.nl de loodemissie door GAE gestegen van 83 naar 109 kilo per jaar (+31%), terwijl die van Tata Steel in dezelfde periode is gehalveerd. GAE is door deze toename verder gestegen in de Top 10 van loodvervuilers in Nederland. De feitelijke uitstoot van lood door GAE is zelfs nog groter omdat hier alleen rekening wordt gehouden met de uitstoot bij de start en landing.

65. Lood is aanwezig in de brandstof (Avgas 100LL) van een deel van de kleine propellervliegtuigen die op GAE het overgrote deel van de vliegbewegingen maken. Er zijn al tientallen jaren alternatieven, zoals het gebruik van loodvrije benzine of diesel. Desondanks verkiest nog steeds een aanzienlijk deel van de vloot kleine propellervliegtuigen om loodhoudende benzine te blijven gebruiken. Dat zal niet veranderen zolang op een overstap op loodvrije alternatieven op vrijwillige basis gebeurt. Er is ook nog geen zicht op een concrete datum waarop het gebruik van loodhoudende Avgas in Europees verband wordt verboden.

66. Lood is al bij lage spiegels toxisch, er is geen veilige ondergrens voor lood in het bloed. Lood is met name toxisch voor kinderen en in het bijzonder voor het ongeboren kind. Studies verricht in de USA vonden verhoogde loodconcentraties in

het bloed van kinderen woonachtig tot een straal van 2 km rond een vliegveld waar veel kleine toestellen landen en opstegen. Hoe dichter bij de startbaan kinderen woonden, hoe hoger de loodconcentraties. Dat een verhoogde blootstelling werd gevonden tot een afstand van 2 km is te verklaren doordat de vliegtuigen over een groot gebied lood uitstoten, veel groter dan de uitlaatgassen van een auto. GAE is een speciaal geval omdat het overgrote deel van de vliegbewegingen bestaat uit lesvluchten, waarvan het grootste deel circuitvluchten. Daarbij wordt telkens hetzelfde rondje gevlogen en dat rondje gaat over of vlak langs woonhuizen in Donderen, Yde en Glimmen. In tegenstelling tot het vliegveld zelf, waar immers geen huizen staan, wordt in die dorpen het lood direct boven de hoofden van de bewoners uitgestrooid. Boven Glimmen, waar de vliegtuigen op zeer lage hoogte overvliegen, gebeurt dit zelfs direct boven een basisschool, die recht onder de aanvliegroute staat.

67. Ook em. Prof. Dr. Pieter J.J. Sauer, kinderarts, wijst op de risico's van blootstelling aan lood, met name voor zwangeren en kinderen, in zijn bijdrage van 20 april 2023.[21]

68. De Nederlandse overheid pakt Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) met voorrang aan. ZZS zijn stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu omdat ze bijvoorbeeld de voortplanting belemmeren, kankerverwekkend zijn of zich in de voedselketen ophopen. Doel van het overheidsbeleid is om deze stoffen zoveel mogelijk uit de leefomgeving te weren. Verschillende internationale verdragen en wettelijke kaders stellen regels voor stoffen waarvoor zorg bestaat over de risico's voor mens en milieu. Zoals de REACH-verordening, het OSPAR-verdrag, de Kaderrichtlijn Water, en de POP-verordening.

69. Daarom moeten er in het LHB regels worden opgenomen die de loodemissie door GAE begrenzen en binnen een redelijke termijn afbouwen tot nul.

70. Voor wat betreft ultrafijn stof (UFP) is luchthaven Eelde niet vergelijkbaar met Schiphol of Rotterdam (p. 49 van het ontwerp LHB). Op luchthaven Eelde is het aandeel kleine luchtvaart veel groter, met een andere uitstoot dan de grote luchtvaart. Afzonderlijk onderzoek naar de UFP-emissie en immissie is dus noodzakelijk.

# X NATUUR

71. Het ontwerp LHB maakt gebruik van de luchthaven mogelijk dat in strijd is met de geldende natuurvergunning. Voor het beoordelen van de effecten op de natuur wordt in het ontwerp LHB ten onrechte uitgegaan van de omzettingsregeling als referentiesituatie. Momenteel loopt het beroep tegen de afwijzing van het handhavingsverzoek dat wij samen met de stichting Mobilisation for the Environment hebben ingesteld[22][23].

[21] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2023-04-18-Loodbelasting-van-zwangeren-en-kinderen-rond-Vliegveld-Eelde-.pdf , d.d. 20 april 2023
[22] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/03/2024-11-20-Beroepschrift.pdf
[23] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/03/2024-12-28-Aanvulling-gronden-beroep-handhaving-natuurvergunning.pdf

72. In de passende beoordeling bij de natuurvergunning (rapport Waardenburg[24]) wordt onderscheid gemaakt tussen de gevolgen voor de natuur van klein verkeer (zoals lesvliegtuigen) en groot verkeer (zoals passagiersvliegtuigen). De routes voor klein en groot verkeer zijn verschillend. Klein verkeer vliegt op geringe hoogte in de aan- en uitvliegroutes, en bij het zogenaamde circuitvliegen wordt in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven een rondje gevlogen op (slechts) ca. 300 meter hoogte. Daarbij wordt ook laag over Natura 2000-gebieden zoals Drentsche Aa gevlogen. De routes voor groot verkeer gaan op grotere hoogte in een rechte lijn in het verlengde van de start- en landingsbaan en niet op lage hoogte over Natura 2000-gebieden, alleen direct bij het landen en opstijgen wordt op lage hoogte gevlogen.

73. De passende beoordeling gaat uit van een bepaald aantal vliegbewegingen klein verkeer die verdeeld zijn over een bepaald aantal circuitvluchten en niet-circuit vluchten, met een vloot vliegtuigen die een bepaalde hoeveelheid geluid produceert. In het destijds geldende aanwijzingsbesluit werd afzonderlijk gehandhaafd op de hoeveelheden geluid die het kleine en het grote verkeer veroorzaakten. In 2012 werd de omzettingsregeling van kracht, deze werd verondersteld een 1 op 1 omzetting van het aanwijzingsbesluit te zijn. Echter, door de omzettingsregeling werd de hoeveelheid geluid van het kleine en grote verkeer niet meer afzonderlijk berekend, alleen de hoeveelheid geluid van het kleine en grote verkeer samen. Hierdoor werd uitruil van geluidruimte mogelijk. Door deze uitruil kan er meer met klein verkeer worden gevlogen als er minder met groot verkeer wordt gevlogen. Het ontwerp LHB maakt deze uitruil ook mogelijk, terwijl in de passende beoordeling van de natuurvergunning geen uitruil mogelijk is.

74. De natuurvergunning is gebaseerd op 49.626 vliegbewegingen door de kleine burgerluchtvaart, waarvan 29.248 circuit-vliegbewegingen (rapport Waardenburg). Andere uitgangspunten in het rapport Waardenburg zijn:

> *"de kleine burgerluchtvaart neemt af",*
> *"vooral door verplaatsing van een deel van het lesverkeer"*
> en
> *"Daarnaast zal zich in de kleine burgerluchtvaart een verschuiving naar minder geluidsbelastende vliegtuigen voordoen."*

75. In werkelijkheid waren er in het gebruiksjaar 2022-2023 van Groningen Airport Eelde 52.750 vliegbewegingen door de kleine burgerluchtvaart, waarvan 32.347 vliegbewegingen in het circuit.

76. Het aantal vliegbewegingen van de kleine luchtvaart is in tegenstelling tot de aanname in het rapport Waardenburg niet gedaald, maar gestegen. In het bijzonder is het aantal vliegbewegingen in het circuit en boven de Drentsche Aa gestegen, voornamelijk door een toename van het aantal lesvluchten. Het lesverkeer van voornamelijk de KLM Flight Academy is niet deels naar elders verplaatst. Integendeel, daarbovenop is ook nog de Martinair Flight Academy (deel van de KLM groep) van Lelystad naar Eelde verplaatst. Ook dat is in tegenspraak met de aanname in het rapport Waardenburg.

[24] https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p05/p0512/512-549effecten.pdf

77. Tenslotte blijkt uit het bijgevoegd rapport 'Geluidhinder door de kleine luchtvaart rond Groningen Airport Eelde' (opgesteld door Ir. Pieter Sijtsma[25]) dat de huidige vliegbewegingen niet -zoals aangenomen in het rapport Waardenburg- minder geluid produceren, maar meer. Door een combinatie van de groei van het aantal (circuit)vliegbewegingen en een hogere geluidproductie dan aangenomen is, is de geluidbelasting onder het circuit en boven de Drentsche Aa circa 48% (1,7 dB(A)) hoger dan wat volgt uit het rapport Waardenburg. Volgens het rapport Waardenburg is een toename van de geluidbelasting gekoppeld aan een toename van de verstoringseffecten.

78. Ook blijkt dat, waarschijnlijk mede door het gestegen aantal circuitvluchten, de in de praktijk door het kleine verkeer gevlogen routes sterk afwijken van die waarmee rekening is gehouden in de passende beoordeling. Daardoor wordt er over een veel grotere afstand laag boven het Natura 2000-gebied Drentsche Aa gevlogen en -in tegenstelling tot de aanname in de passende beoordeling- ook laag boven het Natura 2000-gebied Zuidlaardermeer.

79. Significante gevolgen voor de omliggende Natura 2000-gebieden zoals Drentsche Aa en Zuidlaardermeer zijn daardoor niet uitgesloten.

80. De overschrijding van het aantal (circuit)vliegbewegingen met circa 3.100 betekent ceteris paribus ook een toename van de depositie van stikstof en andere vervuilende stoffen. Significante gevolgen voor de omliggende Natura 2000-gebieden zoals Drentsche Aa en Zuidlaardermeer zijn daardoor niet uitgesloten.

81. Het huidige gebruik van de luchthaven is daarom in strijd met de geldende Natuurvergunning en het ontwerp LHB maakt daaraan geen einde. Integendeel, het ontwerp LHB maakt een verdere groei van het kleine verkeer en de hoeveelheid circuitvluchten mogelijk. Het ontwerp LHB gaat uit van een stijging van het kleine verkeer en in het bijzonder van een stijging van het aantal circuitvluchten. In het ontwerp LHB wordt gerekend met 31.222 circuitvluchten klein verkeer, 1.974 meer dan in de passende beoordeling.

82. De Aerius-verschilberekening in de Mer-beoordeling kan niet worden gebruikt. Ten eerste niet omdat de berekening gebaseerd is op een onjuiste referentiesituatie. De berekening is gebaseerd op de omzettingsregeling, terwijl deze gebaseerd had moeten zijn op de situatie ten tijde van het opstellen van de passende beoordeling van de natuurvergunning. Ten tweede niet, omdat er in het ontwerp LHB geen regels zijn opgenomen die een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de voorgenomen situatie verhinderen. Ten derde niet, omdat de verschilberekening berust op intern salderen. Uit de uitspraak van de Afdeling inzake Rendac en Amercentrale van 18 december 2024[26] blijkt intern salderen gezien moet worden als een mitigerende maatregel. Dat betekent dat als intern salderen wordt toegepast bij

[25] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2023-12-06-PSA3_Geluidhinder_Kleine_Luchtvaart_GAE.pdf
[26] https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2024:4909

de wijziging of uitbreiding van een activiteit of een project, hiervoor een passende beoordeling noodzakelijk is. Daarom is sprake van een vergunningplicht.

83. Het feitelijke aantal circuitvluchten was in het gebruiksjaar 2022-2023 al groter dan het aantal waarmee rekening is gehouden in het ontwerp LHB. Het ontwerp LHB biedt geen enkele bescherming tegen een verdere stijging van het kleine verkeer en met name het aantal circuitvluchten omdat geen grenswaarde is gesteld aan het aantal circuitvluchten, en omdat de handhavingspunten geen bescherming bieden. Zo'n verdere stijging is zeer waarschijnlijk, er is veel vraag naar piloten en de KLM Flight Academy heeft al aangekondigd het aantal leerlingen vanaf 2025 te verhogen van 60 naar 81. Gezien het grote aandeel van de KLM Flight Academy in het aantal lesvluchten betekent dit dat het aantal (circuit)vluchten met klein verkeer waarschijnlijk nog een keer met ongeveer 30% gaat stijgen ten opzichte van het huidige aantal.

84. In het ontwerp LHB wordt gesteld dat de exploitant van de luchthaven wil inzetten op een gelijkblijvend aantal vliegtuigbewegingen lesverkeer vanaf 2024 (p. 32):

> *"Er wordt ten aanzien van het lesverkeer dan ook geen groei voorzien en gewenst door de initiatiefnemer. Via hogere luchthaventarieven en het ontmoedigen van lesvliegtuigen afkomstig van andere luchthavens wordt hier door de initiatiefnemer invulling aan gegeven."*

85. De verwachte zeer forse stijging van het aantal lesvluchten door de uitbreiding van het aantal leerlingen van de KLM Flight Academy geeft al aan dat het voornemen om het lesverkeer niet te laten groeien niet gerealiseerd zal worden. De exploitant van de luchthaven heeft ook nauwelijks middelen om dit af te dwingen.

86. Daarom moet het ontwerp LHB zo aangepast worden dat er beperkingen worden gesteld aan het aantal (circuit)vliegbewegingen klein verkeer dan wel beperkingen aan de hoeveelheid geluid en (stikstof)emissies die het kleine verkeer veroorzaakt boven de omliggende Natura 2000-gebieden zoals Drentsche Aa en Zuidlaardermeer. Deze beperkingen moeten zodanig zijn, dat de grenzen die volgen uit de passende beoordeling bij de geldende natuurvergunning niet worden overschreden. Zonder nadere beperkingen dient eerst een nieuwe natuurvergunning te zijn verleend voordat een LHB kan worden genomen.

87. In de mer-beoordeling worden in de bijlage A de routes weergegeven. Daarin wordt bij figuur 23 de circuitroute helikopterverkeer weergegeven. Dit circuit is identiek aan het circuit dat in de passende beoordeling bij de natuurvergunning is aangegeven als circuit van de grote burgerluchtvaart. Dit circuit gaat over langere afstand op zeer lage hoogte boven het Natura 2000-gebied Drentsche Aa en in het bijzonder over het natuurgebied Westerlanden. Laagvliegende helikopters zullen zeer verstorend werken op de natuur. Het gebruik door helikopters van dit circuit is strijdig met de geldende natuurvergunning omdat het uitgangspunt in de passende beoordeling was dat

> *"Het circuit van de grote burgerluchtvaart wordt alleen gebruikt in geval van een doorstart",*
> *"Het gebruik ervan is derhalve verwaarloosbaar klein"*

en
*"Het heliverkeer op vliegveld Eelde wordt afgewerkt langs het route stelsel voor de kleine burgerluchtvaart"*

In het LHB moeten daarom regels worden opgenomen die het gebruik van dit circuit verbieden anders dan voor een doorstart door de grote luchtvaart.

88. In de bijlage A van de mer-beoordeling worden bij figuur 18 de routes voor de kleine luchtvaart weergegeven. Het daarin weergegeven circuit voor de kleine luchtvaart wijkt af van het circuit dat in de luchtvaartgids (AIP) is aangeven als circuit dat door de kleine luchtvaart gevolgd moet worden. Het circuit in figuur 18 wijkt ook af van het circuit dat in de passende beoordeling bij de natuurvergunning is gebruikt, het daarin gebruikte circuit is identiek aan dat in de luchtvaartgids. Het verschil is significant, het circuit in de mer-beoordeling is breder en de totale lengte is groter. Een grotere lengte betekent dat er over een grotere afstand verstoring plaatsvindt en het grotere circuit ligt ook dichterbij de meest kwetsbare delen van het Natura 2000-gebied Drentsche Aa, zoals het natuurgebied Westerlanden. De geluidbelasting en de effecten op de natuur moeten opnieuw worden berekend, gebaseerd op het circuit dat het uitgangspunt was bij de passende beoordeling bij de natuurvergunning, tevens het circuit in de luchtvaartgids. Of er dient een nieuwe natuurvergunning te worden aangevraagd.

89. In de Aerius-verschilberekening in de mer-beoordeling is alleen het luchtvaartdeel meegenomen, dus geen platformverkeer, verwarming van gebouwen, overig wegverkeer, etc. GAE is niet per trein bereikbaar. De beoogde stijging van het aantal passagiers van circa 100.000 in 2024 naar 350.000 in 2030 zal zorgen voor een verveelvoudiging van de stikstofdepositie door het aan GAE gerelateerde wegverkeer. Dit moet ook worden meegenomen in de berekeningen.

90. De volledige Aerius-verschilberekening met invoergegevens is niet als bijlage bij het ontwerp LHB gevoegd. Deze gegevens zijn daarom niet beschikbaar geweest tijdens het grootste deel van de zienswijzeperiode. Nadat op onze aanvraag deze informatie op 12 maart 2025 beschikbaar is gesteld, was tot het einde van de zienswijzeperiode te weinig tijd beschikbaar om deze berekeningen gedegen te controleren.

91. Wel kon al worden vastgesteld dat de Aerius-berekeningen uitsluitend de effecten van circuitvluchten in de standaardversie van het kleine circuit berekenen. De werkelijk gevlogen circuits bestrijken een veel groter gebied, waarbij veel frequenter over Natura 2000-gebied wordt gevlogen. De NOx-emissie zal daar dus groter zijn dan berekend.

92. Aerius-stikstofberekeningen voor de luchtvaart zijn gebaseerd op motorgegevens van groot commercieel verkeer (straalmotoren). Het overgrote deel van de vliegbewegingen op GAE bestaat uit klein verkeer waarvan geen motorgegevens beschikbaar zijn. Aerius-stikstofberekeningen geven daarom geen goed beeld van de situatie rond GAE. Nieuwe berekeningen zijn nodig op basis van de werkelijke stikstofdepositie door klein verkeer.

93. Het sluiten van de start- en landingsbaan 01-19 als start- en landingsbaan betekent

een geografische verschuiving van het kleine verkeer in de richting van het Natura 2000-gebied Drentsche Aa. Dit is een afwijking van de situatie in de passende beoordeling bij de natuurvergunning van 2009.

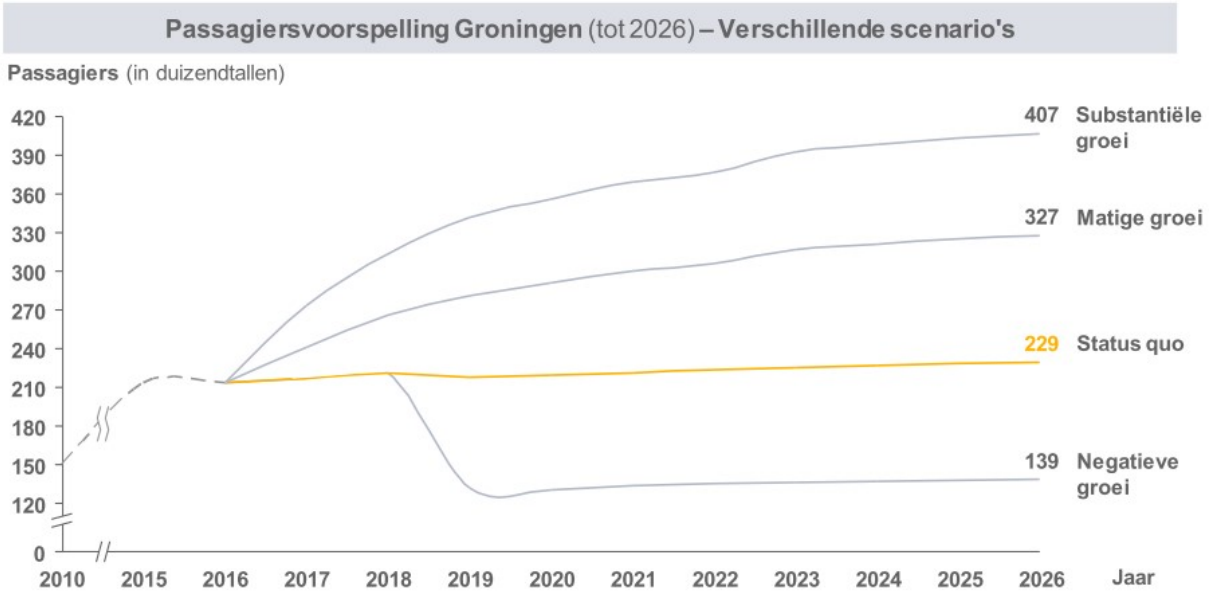
94. In de mer-beoordeling wordt geconcludeerd dat de voorgenomen situatie geen significante gevolgen heeft voor de natuur. Deze conclusie is gebaseerd op het rapport Waardenburg uit 2009. Dit rapport is 16 jaar oud. Een actuele analyse die rekening houdt met de huidige stand van natuur- en milieuwaarden en actueel beleid en wetgeving (waarbij ook rekening gehouden wordt met cumulatieve effecten en andere criteria in bijlage III van de Europese mer-richtlijn) ontbreekt. De Wet luchtvaart geeft aan dat bij de vaststelling van het luchthavenverkeerbesluit geen gegevens en onderzoeken gebruikt kunnen worden die ouder zijn dan twee jaar (Wlv art. 8.70 lid 5).

# XI ECONOMISCHE ONDERBOUWING

95. In het verleden zijn door de overheden meerdere malen grote bedragen als investering en verliesafdekking in GAE gestoken met als argument dat deze zouden zorgen voor een sterke stijging van het aantal passagiers. De baanverlenging is hiervan een voorbeeld. In 2008 stond in het geactualiseerde businessplan van GAE de prognose dat 5 jaar na het gereedkomen van de baanverlenging het aantal passagiersbewegingen zou zijn gestegen naar 500.000 per jaar. Eind 2017 (5 jaar na het gereedkomen van de baanverlenging) was het jaarlijkse aantal passagiersbewegingen 201.768. Dit is slechts 20.956 passagiers meer dan in 2012, het laatste jaar voor de baanverlenging. In 2019 was het aantal passagiers zelfs lager dan in het laatste jaar voor de baanverlenging. De baanverlenging heeft niet gezorgd voor meer passagiers.

96. In 2017 werd er door de aandeelhouders 46 miljoen euro beschikbaar gesteld voor een periode van 10 jaar op basis van een MKBA in 2016 met daarin door Lufthansa Consulting opgestelde prognoses van het aantal passagiers. De aandeelhouders kozen voor het scenario 'Toegangspoort naar het Noorden' waarin werd geïnvesteerd in het ontwikkelen van lijndiensten. Volgens de prognose van Lufthansa Consulting[27] zou in dat scenario het aantal passagiersbewegingen in 2019 stijgen naar rond de 350.000 en in 2024 naar ongeveer 400.000.

[27] https://gemeenteraad.groningen.nl/Documenten/Bijlage/Bijlage-4-GRQ-NL-Passagiersmarktanalyse-Eindrapport-Luftha.pdf




Bron: Analyse van Lufthansa Consulting, p. 92

97. Bij dit alles werd ervan uitgegaan dat Lelystad Airport in 2018 zou openen voor commercieel verkeer en daarmee een sterke concurrent zou vormen voor GAE in het low cost-segment. Lelystad Airport ging niet open in 2018. Desondanks verwerkte GAE in 2019, het laatste jaar voor de coronacrisis, 176.022 passagiersbewegingen en geen 350.000 zoals in de prognose door Lufthansa Consulting.

98. In het verleden zijn dus alle ambitieuze plannen van de exploitant van de luchthaven grandioos mislukt. Desondanks hebben de exploitant van de luchthaven en haar aandeelhouders nooit serieus onderzoek gedaan naar de oorzaak van die mislukkingen. Dat onderzoek is wel gedaan door de onafhankelijke Noordelijke Rekenkamer, als eerste in het op 10 oktober 2013 vastgestelde rapport 'Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde'[28] en later in het op 13 april 2023 gedateerde rapport 'De toekomst van Groningen Airport Eelde'[29]. Bij luchthavens wordt gesproken over een primair en secondair verzorgingsgebied. Het primaire verzorgingsgebied van luchthavens wordt doorgaans afgebakend bij een reistijd tot één uur. Het totale verzorgingsgebied van een luchthaven wordt doorgaans wat ruimer gedefinieerd dan één uur reistijd, en beslaat tot 1,5 à 2 uur reistijd. Dit deel van het verzorgingsgebied wordt het secundaire verzorgingsgebied genoemd.

99. De Noordelijke Rekenkamer komt tot de volgende conclusies:

> *"Het primaire verzorgingsgebied van de luchthaven is relatief dun bevolkt. Een groot deel van het verzorgingsgebied valt weg omdat het in zee ligt. Er wonen ongeveer 1,5 miljoen mensen in het Noorden en het inkomen van de inwoners ligt onder het landelijk gemiddelde. Tezamen maken deze inwoners zo'n 2,3 miljoen passagiersbewegingen. In Noord-Nederland wordt relatief weinig gevlogen: de zogeheten 'propensity to fly' is relatief laag in zowel het zakelijke*

[28] https://www.drentsparlement.nl/Vergaderingen/Statencommissie-Financien-Cultuur-Bestuur-en-Economie-FCBE-1/2013/04-december/09:00/NRK-10-10-2013-GAE.pdf
[29] https://www.rekenkamers.nl/wp-content/uploads/2023/04/E-20230413-GAE-Eindrapport.pdf

*als het vakantiesegment."*
en
*"Uit het secundaire verzorgingsgebied, dat in oppervlakte veel groter is dan het primaire verzorgingsgebied, trekt de luchthaven maar weinig passagiers aan. Dit komt doordat het relatieve reistijdvoordeel voor reizigers uit het secundaire verzorgingsgebied naar GAE veel kleiner is dan die van reizigers uit het primaire verzorgingsgebied. Het secundaire verzorgingsgebied bevindt zich immers dichter in de buurt van andere concurrerende luchthavens."*

100. De oorzaak van het lage aantal passagiers voor GAE is simpel samen te vatten: in Noord-Nederland wonen weinig mensen die bovendien relatief weinig vliegen. Voor de rest van Nederland en de potentiële markt in Duitsland geldt dat concurrerende luchthavens in Nederland, België en Duitsland aantrekkelijker zijn omdat die meer bestemmingen aanbieden en meestal ook nog dichterbij zijn. En dat verandert niet door een baanverlenging, niet door het subsidiëren van lijndiensten of door welk ander ambitieus plan dan ook.

101. Andere conclusies van de Noordelijke Rekenkamer zijn:

*"dat de provincies Drenthe en Groningen de optimistische vooruitzichten van de directie van het vliegveld Eelde zonder veel nuancering overnamen."*
en
*"Het Rijk wil niet aan GAE bijdragen, er zijn geen vluchten naar Eelde verplaatst toen Schiphol in de zomer van 2022 problemen had en de Schiphol Group heeft tot op heden geen belang in GAE willen nemen: het belang van GAE binnen het nationale systeem van luchthavens is – blijkbaar – niet groot."*
en
*"Er is voor de langere termijn (nog) geen betrouwbaar zicht op een kostendekkende exploitatie van de luchthaven. Hierdoor is er ook geen zicht op een Luchthavenbesluit. Een luchthaven moet op grond van de Wet Luchtvaart (Wlv) in het bezit zijn van een Luchthavenbesluit. Voor het vaststellen van een Luchthavenbesluit moet zijn onderbouwd dat de luchthaven voor 10 jaar economisch levensvatbaar is. Met het vaststellen van het scenario 'Toegangspoort voor het Noorden' in 2016 wilden de aandeelhouders het verlenen van een Luchthavenbesluit mogelijk maken. Tot op heden is er geen Luchthavenbesluit verleend. De Raad van State heeft geoordeeld dat het besluit er uiterlijk 31 december 2024 moet zijn. Om het besluit te kunnen nemen, vroeg het Rijk in 2022 de aandeelhouders om 10 jaar financieel garant te staan."*

102. Ook doet de Noordelijke Rekenkamer de volgende aanbeveling:

*"zorg dat er door middel van een MKBA op basis van realistische uitgangspunten een valide zicht ontstaat op de kosten en de baten van de luchthaven".*

Deze aanbeveling komt uit het rapport van 13 april 2023. In plaats van het opvolgen van deze aanbeveling komt de exploitant van de luchthaven op 23 april 2023 (slechts 10 dagen daarna) met de 'Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033' waarop het ontwerp LHB gebaseerd is. Uit deze 'Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033' blijkt dat er geen maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) wordt uitgevoerd. Een belangrijk element in de Strategie is dat GAE als overloopluchthaven van Schiphol gaat fungeren, iets waarvan de Noordelijke Rekenkamer al heeft vastgesteld dat daar geen belangstelling voor is. Afgelopen jaren (ook in tijden van schaarste) heeft deze overloop zich niet voorgedaan. Het wordt uit deze onderbouwing niet helder waarom

Eelde in de toekomst wel deze passagiersvolumes zou gaan verwerken. Het geschetste scenario lijkt meer op ambitie dan op een reële verwachting en wordt op dit moment niet ondersteund door zichtbare ontwikkelingen op de luchthaven. Dit maakt haalbaarheid op dit moment twijfelachtig. Bovendien leunt overloop zwaar op het uitgangspunt van schaarste van luchthavencapaciteit. Er is niet onderbouwd dat hier sprake van blijft, ook gelet op bijvoorbeeld effecten van stijgende kosten.

103. Het staat bovendien nog niet vast dat het aantal vluchten op Schiphol verminderd zal worden. Een alternatief is namelijk dat er gehandhaafd zal worden op een maximale geluidbelasting en dan kan er met de inzet van stillere vliegtuigen meer worden gevlogen. Hoe dan ook, er zal vooralsnog geen bovengrens aan het aantal passagiers van Schiphol zijn, een groter aantal passagiers kan ook met grotere vliegtuigen worden opgevangen. Deze ontwikkeling is al zichtbaar.

104. Verder wordt verwacht dat het passagiersvolume sterk zal groeien omdat de verruiming van de openingstijden de luchthaven aantrekkelijker maakt om meerdere bestemmingen per dag aan te vliegen. Dit, terwijl cijfers van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde aangeven dat er 745 vliegbewegingen met vakantiecharters en incidentele charters waren in het gebruiksjaar 2023-2024[30]. Dat zijn 372 vluchten (aankomst + vertrek), gemiddeld circa 1 vlucht per dag. De luchthaven is meer dan 16 uur per dag geopend en een vlucht staat tussen aankomst en vertrek ongeveer 1 uur op de luchthaven. Dat betekent dat de luchthaven minder dan 1/16e van de tijd in gebruik is en dus 94% van de openingstijd niet gebruikt wordt voor charterverkeer. De meeste bestemmingen van GAE liggen in Zuidoost-Europa en Turkije. Ook met de huidige openingstijden kunnen die meerdere malen per dag worden aangevlogen. Er is echter geen enkele luchtvaartmaatschappij die dat doet, omdat er gewoon niet voldoende vraag is. Ruimere openingstijden zullen dat niet veranderen. Er is ook geen enkele concrete toezegging van een luchtvaartmaatschappij om gebruik te gaan maken van verruimde openingstijden.

105. Alle conclusies en aanbevelingen van de Noordelijke Rekenkamer zijn door de exploitant van de luchthaven genegeerd en de huidige strategie, als dat woord al mag worden gebruikt, is op niets anders gebaseerd dan op ambitie en hoop. Decisio constateert in het rapport 'Toets economische onderbouwing' van 8 oktober 2024 in uw opdracht, dat (p. III)

> *"de prognose voor de autonome groei niet uitgebreid is onderbouwd. Risico's zijn kwalitatief benoemd, maar niet doorgerekend. Er is dus gerekend met één scenario"*

en ziet de financiële onderbouwing als een (p.13)

> *"relatief optimistische inschatting van de toekomstige inkomsten en bedrijfsresultaat."*

106. In de prognose 2024-2033 van de financiële onderbouwing door de exploitant van de luchthaven (bijlage 7 bij de aanvraag) wordt voor 2023 uitgegaan van 115.300 passagiersbewegingen en een bedrijfsresultaat (afgerond op 1000 euro) van € -476.000. In werkelijkheid waren er volgens het CBS 103.740 passagiersbewegingen. Het bedrijfsresultaat was € -262.000, maar dat was inclusief

[30] https://www.tmaeelde.nl/nl-NL/Artikelen/Kwartaalrapportages.html

een eenmalige exploitatiesubsidie van € 400.000. Zonder die eenmalige subsidie was het bedrijfsresultaat € -662.000. Wederom blijken, zoals al door de Noordelijke Rekenkamer geconstateerd, de vooruitzichten van de directie van de luchthaven veel te optimistisch. Ook werd de exploitant van de luchthaven geconfronteerd met sterk stijgende personeelskosten (+24%), voornamelijk door een stijging van de cao-lonen. Deze stijging is structureel. De kosten namen in het algemeen toe met 23%, voornamelijk door een hoge inflatie. Ook deze stijging is structureel. Daarnaast is de liquiditeitspositie mede gebaseerd op een lening van 1 miljoen euro die is verstrekt door aandeelhouder Oranjewoud. Deze lening met een looptijd van 24 maanden moet uiterlijk eind 2025 worden terugbetaald waarna de liquiditeitspositie met 1 miljoen euro zal afnemen.

107. Tekenend voor de systematische overschatting van de opbrengsten en de systematische onderschatting van de kosten, is de prognose van de exploitant van de luchthaven dat in 2033 met 350.000 passagiersbewegingen het bedrijfsresultaat ongeveer gelijk is aan de NEDAB-bijdrage. Met andere woorden, dat de exploitatie van de luchthaven zonder subsidies niet meer verliesgevend zou zijn. Dit, terwijl bijvoorbeeld uit het rapport van Oxera 'Economic analysis of the profitability of regional airports'[31] van 23 september 2024 blijkt dat regionale luchthavens in Europa meer dan 1 miljoen passagiers nodig hebben om operationeel kostendekkend te zijn en soms nog meer dan dat. Uit een eerdere studie uit 2019 'Is a regional airports business a way to make a profit?' van Michal Červinka[32] bleek zelfs dat regionale luchthavens met tot 3 miljoen jaarlijkse passagiers vaak niet rendabel zijn. Desondanks denkt de directie van GAE met 350.000 passagiersbewegingen kostendekkend te kunnen zijn, dat is geen optimisme meer maar pure fantasie.

108. Voor het vaststellen van een LHB moet de financiering van de luchthaven voor een periode van 10 jaar gegarandeerd zijn. De aandeelhouders hebben geen garantie afgegeven dat ze de verliezen zullen afdekken. Ze hebben alleen een gemaximeerde NEDAB-bijdrage toegezegd voor de periode 2024-2034. Het is aannemelijk dat de prognoses van de exploitant van de luchthaven niet gehaald gaan worden en dat de toegezegde NEDAB- subsidies van in totaal 46 miljoen euro over 10 jaar niet voldoende zullen zijn om de verliezen te dekken.

109. Bovendien zijn er tegen de tijd dat het LHB onherroepelijk is alweer een aantal jaren verstreken. De huidige toezegging is onvoldoende voor de periode van 10 jaar vanaf het moment van onherroepelijk worden.

110. Bovendien is er in de prognoses met meerdere hierna genoemde risicofactoren geen rekening gehouden:

111. De eventuele opening van Lelystad Airport voor commercieel verkeer. Dat besluit wordt dit jaar genomen. Als Lelystad Airport wordt geopend vervalt de business case voor GAE. Een LHB zou nooit gebaseerd mogen worden op een economische

[31] https://www.aci-europe.org/component/attachments/attachments.html?id=3123
[32] https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.12.022

onderbouwing die daar geen rekening mee houdt.

112. In de jaarrekening over 2023 van GAE[33] (p. 58) wordt bij de niet uit de balans blijkende verplichtingen genoemd dat er in 2023 PFAS is aangetroffen bij de sloop van de wasplaats op de locatie van de oude brandweerkazerne.

> "Er rust mogelijk een saneringsverplichting op de aangetroffen vervuiling die in 2024 nader wordt onderzocht en waarvoor saneringsscenario's worden ontwikkeld."

Inmiddels zou bekend moeten zijn welke financiële risico's de exploitant van de luchthaven daar loopt. Aangezien het bij een dergelijke sanering meestal om grote bedragen gaat zou een LHB niet genomen moeten worden zonder dat met dat risico rekening wordt gehouden in de economische onderbouwing.

113. Uit de monitoringsrapportages van de AVI-bodemastoepassing onder de baanverlenging en het platform in de periode tussen 2014 en 2022[34] blijkt dat deze AVI-bodemastoepassing niet voldoet aan de voorwaarden die gesteld zijn aan het gebruik. De afstand tussen de onderzijde van de toepassing en de freatische grondwaterstand dient volgens de voorschriften minimaal 0,5 meter te bedragen. Uit de resultaten van de monitoringsonderzoeken blijkt dat aan die voorwaarde niet wordt voldaan. Sterker nog: de AVI-bodemas staat ter plaatse van de baanverlenging structureel en langdurig in het grondwater, waardoor uitloging van verontreinigende stoffen als chloride, zware metalen en PFAS kan plaatsvinden. Uit de monitoringresultaten blijkt tevens dat al langdurig uitloging van verontreinigende stoffen plaatsvindt en het grondwater daarmee is verontreinigd. Het betreft chloride en zware metalen. Tevens is de pH-waarde sterk verhoogd. PFAS maakt geen deel uit van het analysepakket. Omdat PFAS veelvuldig voorkomt in AVI-bodemas en mobiel van aard is, is het waarschijnlijk dat ook verontreiniging met PFAS is ontstaan. Door de uitloging van verontreinigende stoffen is een nieuw geval van bodemverontreiniging ontstaan. Hierop is de zorgplicht van toepassing (art. 2.11 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)). De exploitant van de luchthaven, GAE als eigenaar van de AVI-bodemastoepassing, is verplicht om al het mogelijke te doen om de gevolgen van de uitloging uit de AVI-bodemas te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Gezien de potentieel zeer grote financiële risico's die hieruit voortvloeien zou een LHB niet genomen moeten worden zonder dat hiermee rekening wordt gehouden in de economische onderbouwing.

114. Als de toegezegde NEDAB-subsidies niet voldoende blijken om de verliezen af te dekken zal het nodig zijn om exploitatiesteun te verlenen aan de exploitant van de luchthaven. De aandeelhouders hebben geen toezegging gedaan de extra steun te zullen verlenen. In de economische onderbouwing is niet aangegeven of – indien de aandeelhouders daar al toe bereid zouden zijn - de exploitatiesteun verenigbaar is met de Europese staatssteunregels. Een LHB zou niet genomen moeten worden zonder dat daar duidelijkheid over bestaat.

115. In de jaren tot 2033 moet de exploitant van de luchthaven volgens de economische

[33] https://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport/organisatie/jaarverslagen/$1202/$4214
[34] rapporten met kenmerk beginnend met 56436 via Gemeente Tynaarlo op te vragen bij de Regionale Uitvoeringsdienst Drenthe

onderbouwing grote investeringen doen die niet onder de NEDAB vallen, zoals in onroerend goed, vervangingsinvesteringen, onderhoud banenstelsel en baanverlichting, uitbreiding parkeerterreinen en onderhoud aan de terminal. Er is niet onderbouwd hoe deze investeringen gefinancierd worden en voor zover deze gefinancierd gaan worden met subsidies, is niet aangegeven of dat verenigbaar is met de Europese staatssteunregels. Een LHB zou niet genomen moeten worden zonder dat daar duidelijkheid over bestaat.

116. Bovenstaande punten met betrekking tot de economische onderbouwing samenvattend:
**Er is sprake van een systematische overschatting van de opbrengsten en een systematische onderschatting van de kosten van de luchthaven. De aanname in de economische onderbouwing dat de luchthaven met 350.000 passagiersbewegingen kostendekkend kan zijn is gebaseerd op fantasie.**
**De toezegging van de aandeelhouders om de NEDAB-kosten te vergoeden is onvoldoende voor het afdekken van de verliezen. De subsidie van de aandeelhouders voorziet niet in de periode tussen de afloop van de NEDAB-subsidie (2034) en de periode van 10 jaar vanaf het moment van onherroepelijk worden van het LHB. Er is geen rekening gehouden met saneringskosten voor PFAS en het stoppen van de uitloging van de AVI-bodemastoepassing.**
**Er is niet aangetoond dat er voldoende financiering is om de luchthaven open te houden gedurende een periode van 10 jaar na vaststelling van het LHB. De economische onderbouwing, geleverd door de exploitant van de luchthaven, kan derhalve niet dienen als onderbouwing van het LHB.**

117. Gezien wijzigingen in het gebruik van de luchthaven en de belangen die op het spel staan met het Luchthavenbesluit is een uitgebreide maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) een minimumvoorwaarde. Tevens dienen daarin alternatieven te worden meegenomen.

# XII PARTICIPATIE

118. In januari 2023 heeft onderzoeksbureau Kantar middels een online enquête een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Hierover verscheen in februari 2023 een verslag[35] (later versie 1 genoemd) dat deel uitmaakte van de Strategiestukken die de exploitant van de luchthaven 20 april 2023 aan de aandeelhouders stuurde.

119. Direct na het bekend worden van dit rapport viel vooral op dat noch bureau Kantar noch de exploitant van de luchthaven zelf op de hoogte waren van de exacte topografische ligging van de luchthaven. Als directe omgeving van de luchthaven waren een aantal postcodegebieden gedefinieerd. Van de 1.097 respondenten die deelnamen aan de enquête kwamen 154 uit deze directe omgeving. De directe omgeving bleek niet, zoals bedoeld, de 8 nautische mijlen in beide verlengdes van de start- en landingsbaan te bestrijken, maar een gebied dat een brede strook vormde ten zuidoosten van en parallel aan de baan. Voor toelichting zie 'Hoe Airport Eelde de

[35] https://raad.tynaarlo.nl/documenten/Brief-Groningen-Airport-Eelde-Aandeelhouders-versie-20-april-2023-met-bijlagen.pdf, bijlage 5

waarheid lijkt te manipuleren.'[36]

120. Na een tumultueus verlopen CRO+-avond op 18 januari 2024 werd de directe omgeving geherdefinieerd, de resultaten opnieuw berekend en versie 1.1 d.d. juni 2024 gepubliceerd (zie bijlage 12 bij het Ontwerp LHB). Door de herschikking van de 'directe omgeving' waren nog slechts 109 deelnemers over. Daarvoor moest de nieuwe 'directe omgeving' worden verschoven en uitgebreid tot 35 postcodegebieden in plaats van de oorspronkelijke 22. Vanwege de verschuiving zijn in de 13 postcodegebieden die in beide versies onder de directe omgeving vielen veel meer deelnemers beschikbaar dan in de 22 nieuw gekozen postcodegebieden. Dit moet geleid hebben tot een erg scheve verdeling van het aantal deelnemers per postcodegebied in de nieuwe 'directe omgeving'. Bureau Kantar wil geen inzage geven in haar bronbestand.

121. Behalve op de keuze van de directe omgeving (gerepareerd in versie 1.1 van het Kantar-onderzoek) is veel aan te merken op de methode, de statistische bewerking en de wijze van rapporteren.

122. Prof. Dr. M.A.J. van Duijn (hoogleraar Statistiek RUG) zet veel vraagtekens bij opzet en uitvoering van het onderzoek en concludeert dat de vragenlijst de indruk wekt ontworpen te zijn om het draagvlak positief te beïnvloeden (bijlage 2). Haar bijdrage dient integraal als deel van onze zienswijze te worden beschouwd.

123. Prof. C.A.J. Vlek (em. hoogleraar omgevingspsychologie RUG) fileert in zijn evaluatie de onderzoeksvraagstelling en heeft zwaarwegende kritiek op het snelle, online karakter van het onderzoek onder niet geïnformeerde respondenten (bijlage 3). Zijn bijdrage dient integraal als deel van onze zienswijze te worden beschouwd.

124. Concluderend kan gesteld worden dat het (zogenaamde) draagvlakonderzoek uit methodologisch en statistisch oogpunt een zware onvoldoende verdient en de conclusies met betrekking tot het draagvlak in de nabije omgeving voor de activiteiten van de luchthaven ongefundeerd zijn. Zeker daar waar het de verruiming van de openingstijden betreft. Het onderzoek kan daarom geen rol te spelen in de afwegingen voor het LHB.

125. U heeft de exploitant van de luchthaven gevraagd om ter voorbereiding op het Luchthavenbesluit de gewenste ontwikkeling van de luchthaven samen met de belanghebbenden in de regio te verkennen. Het participatieverslag (bijlage 12 bij het ontwerp LHB) kan het best worden samengevat als een verslag van de propaganda en lobbyactiviteiten van GAE. Onmiskenbaar heeft GAE veel energie en tijd gestoken in de lobby bij die partijen die welwillend staan tegenover het opgeblazen verhaal over de economische en maatschappelijke betekenis van de luchthaven.

126. Kritische maatschappelijke organisaties die herhaaldelijk gevraagd hebben om een onderbouwing van deze vermeende economische en maatschappelijke betekenis kregen geen antwoord en worden in het participatieverslag negatief afgeschilderd.

[36] https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/03/Hoe-Airport-Eelde-de-waarheid-lijkt-te-manipuleren-1.pdf

Een voorbeeld hiervan vindt u op p. 10 en p. 24 waar de beweegredenen van Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) geridiculiseerd worden. VOLE zou

> *"geen dialoog willen voeren over de strategische onderwerpen en liever naar de rechter te gaan"*

VOLE heeft de exploitant van de luchthaven verteld geen behoefte te hebben aan herhaling van propaganda, maar graag antwoorden wil op concrete vragen over de overtreding van wet en regelgeving (o.a. m.b.t. de lesvluchten); de actuele milieuproblemen zoals uitstoot van CO2, stikstof, fijnstof; en het overtreden van de natuurvergunning. De onderwerpen die er voor omwonenden werkelijk toe doen, wil de exploitant van de luchthaven niet met omwonenden bespreken.

127. Dat de exploitant van de luchthaven voor kritische geluiden wegloopt, blijkt ook uit het afzeggen door de exploitant van de luchthaven van de deelname aan een bijeenkomst met de Vereniging Plaatselijk Belang Glimmen op 4 december 2023.

128. Het participatieverslag leunt zwaar op de bevindingen van de Commissie Regionaal Overleg (CRO). Onvermeld blijft dat VOLE (een vereniging die sinds 1992 de belangen van omwonenden behartigt) uit de CRO wordt geweerd. De 'Regeling die de samenstelling van de CRO regelt'[37] artikel 8 bepaalt :

> "In de commissie worden, naast de onafhankelijke voorzitter, in ieder geval de volgende aantallen leden benoemd:
> [….]
> e: "voor de omwonenden van de luchthaven, twee vertegenwoordigers."

VOLE als grootste belangenbehartiger van omwonenden wordt echter geweerd met de onnavolgbare redenering dat zij een vereniging is van omwonenden en geen vereniging van vertegenwoordigers van omwonenden. De huidige CRO is onjuist samengesteld en handelt daarmee in strijd met de letter en de bedoelingen van de regeling. In de toelichting op de Regeling CRO staat (onder 7) de opdracht van de commissie:

> *"erop toe te zien dat de belangen van alle betrokkenen daadwerkelijk – en zo goed mogelijk – worden behartigd"*

VOLE heeft herhaaldelijk bij de CRO-voorzitter en de exploitant van de luchthaven aangegeven dat de belangen van de omwonenden in de CRO niet worden behartigd.

129. Geconcludeerd kan worden dat aan de minimale eisen voor participatie van de omwonenden van de luchthaven niet is voldaan. Het participatietraject was een farce.

# XIII OVERIG

## 130. CUMULATIEVE EFFECTEN

Bij de beschrijving van de cumulatieve milieueffecten (lucht, geluid, veiligheid) van het voornemen zijn geen effecten meegenomen van het voorgenomen Bravo-bedrijventerrein en de voorgenomen OV-hub binnen de grenzen van de luchthaven (zoals aangegeven op bijlage 1 van het Ontwerp-LHB). Tevens wordt geen aandacht gegeven aan taxiën, run-ups, proefdraaien en bagage-afhandeling.

[37] 'Regeling die de samenstelling van de CRO regelt'

## 131. MILITAIR MEDEGEBRUIK

Militair medegebruik wordt niet in het LHB geregeld, maar bij ministeriële regeling. Milieueffecten van militair medegebruik zijn niet beschreven in het ontwerp LHB. Een beperking van het aantal vliegbewegingen voor militair medegebruik wordt niet in het vooruitzicht gesteld. Onbeperkt medegebruik wordt derhalve met het LHB in principe mogelijk binnen de beschikbare geluidruimte. Deze wijziging ten opzichte van de Omzettingsregeling geeft rechtsonzekerheid bij omwonenden.

## 132. EXTERNE VEILIGHEID

De modelroutes die zijn gebruikt voor de berekeningen van de externe veiligheid komen niet overeen met de werkelijk gevlogen routes.

## 133. WATERKWALITEIT

In Drenthe en Groningen wordt niet voldaan aan de (dwingende) doelen van de Kaderrichtlijn Water. In deze richtlijn zit niet alleen een achteruitgangsverbod, maar ook een verplichting om te komen tot herstel van de waterkwaliteit. Meer vliegbewegingen en een vervuilende vliegschoolvloot helpen niet bij het halen van die doelen. De Mer-beoordelingsnotitie heeft geen aandacht besteed aan de effecten van het vliegverkeer op de waterkwaliteit. U bent eindverantwoordelijk voor het halen van de KRW-doelen. De deadline hiervoor is 2027. Uit de tussentijdse evaluatie die in december 2024 is uitgekomen blijkt dat deze doelen bij lange na niet in Nederland worden gehaald. Een infractieprocedure of boete vanuit Brussel, omdat Nederland handelt in strijd met Europese regels, komt op uw conto.

## 134. DRINKWATERVOORZIENING

*"**Artikel 2. (van de Drinkwaterwet)***
*lid 1 Bestuursorganen dragen zorg voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening.*
*lid 2 Bij de uitoefening van bevoegdheden en toepassing van wettelijke voorschriften door bestuursorganen geldt de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening als een **dwingende reden van groot openbaar belang**."*

Drinkwaterbedrijven hebben gewaarschuwd voor de effecten van slechte waterkwaliteit én dat er steeds meer tekorten aan drinkwater komen als er geen nieuwe bronnen worden aangeboord. De WMD (drinkwatervoorziening vanuit De Punt in Drenthe) verzorgt drinkwater voor de provincies Groningen en Drenthe, een deel van Friesland en een deel van Overijssel. De provincie Drenthe is vanuit haar verantwoordelijkheid bezig om te onderzoeken hoe de Drentsche Aa als één van de potentiële bronnen voor drinkwatervoorziening kan worden gebruikt. Op dit moment kan dat niet, omdat de waterkwaliteit te slecht is. Een programma wordt opgezet om de kwaliteit te verbeteren. Extra vliegbewegingen en vervuilende motoren doorkruisen de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening in het Drentsche Aa-gebied, terwijl openbare drinkwatervoorziening geldt als een dwingende reden van groot openbaar belang. Uit het ontwerp LHB blijkt niet dat dit uw aandacht heeft.

# XV CONCLUSIE

Op grond van het aangevoerde komen wij tot de conclusie dat het ontwerp LHB niet in de huidige vorm kan worden vastgesteld. Gezien de wijzigingen in het gebruik van de luchthaven en het feit dat aanzienlijke milieugevolgen verwacht worden of ten minste niet uitgesloten kunnen worden, zijn wij in de overtuiging dat een Mer dient te worden opgesteld. De verruiming van de openingstijden is, om redenen hiervoor aangegeven, voor ons niet acceptabel. Ter bescherming van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven is tevens het opnemen van meer handhavingspunten noodzakelijk.

Met vriendelijke groet,
namens Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Ir. J. Wittenberg
voorzitter

W.A.M. Wortel
penningmeester

## Bijlagen

Bijlage 1. Geluidhinder door het kleine verkeer
Bijlage 2. Bevindingen over het Kantar-draagvlakonderzoek, door Prof. dr. M.A.J. van Duijn
Bijlage 3. Evaluatie KANTAR-draagvlakonderzoek (uitbreiding) activiteiten Groningen Airport Eelde (GAE), door em. Prof. C.A.J. Vlek

# Bijlage 1

# Geluidhinder door het kleine verkeer

# Pieter Sijtsma

# Geluidhinder door het kleine verkeer

**Pieter Sijtsma, 16 maart 2025**

## Samenvatting

Het verkeer van kleine propellervliegtuigen, lesvliegtuigen vooral, is een grote bron van geluidhinder rondom Groningen Airport Eelde. Het ontwerp-luchthavenbesluit en de daarbij gepubliceerde documenten bieden geen duidelijkheid over de hinder die daarvan te verwachten is en geen garantie tegen mogelijke extra hinder. Eigen analyse maakt aannemelijk dat:

a) er significant meer geluidhinder te verwachten is dan volgens het laatste volledige MER (1995),
b) dat het ontwerp-luchthavenbesluit (evenals de vigerende Omzettingsregeling) ruimte biedt voor een aanzienlijke toename van het kleine verkeer, wanneer het grote commerciële verkeer achterblijft bij de prognose.

## Inhoud

Definities ..... 2
1 Achtergrond ..... 2
1.1 Raad van State ..... 2
1.2 Verkeersprognose ..... 2
1.3 Referentiesituatie ..... 3
1.4 Doc29 ..... 3
2 Behoeftestelling ..... 3
3 Prognose vs. referentie ..... 4
3.1 Lden-contouren berekend met NRM ..... 4
3.2 Het VFR-verkeer ..... 5
3.3 De modelcontour van het VFR-circuit ..... 5
3.4 De nieuwe officiële Lden-contouren (berekend met Doc29) ..... 6
3.5 Eigen Lden-berekening onder het VFR-circuit ..... 7
3.6 Opmerking over de startrol ..... 9
4 Handhavingspunten ..... 9
4.1 Aandeel klein verkeer in HH-punten ..... 9
4.2 Het gebruik van modelroutes ..... 10
4.3 Het gebruik van radar data ..... 10
5 Overige punten ..... 10
5.1 Specifieke maatregelen voor het kleine verkeer ..... 10
5.2 Bodemdemping ..... 10
5.3 Loodhoudende brandstof ..... 11
6 Conclusies en aanbevelingen ..... 11
6.1 Conclusies ..... 11
6.2 Aanbevelingen ..... 11
7 Referenties ..... 12

# Definities

| | |
|---|---|
| ADS-B | Automatic Dependent Surveillance–Broadcast |
| ANP | Aircraft Noise and Performance |
| Bkl | Belastingeenheid kleine luchtvaart |
| Doc29 | Geluidsberekeningsvoorschrift volgens Ref. 1* |
| groot verkeer | Alle vliegverkeer behalve klein verkeer |
| HH-punt | Handhavingspunt |
| IFR | Instrument Flight Rules |
| IFR-verkeer | Vliegverkeer dat de IFR-routes volgt |
| invoerset | Prognose van jaarlijks vliegverkeer, gebruikt voor geluidhinderstudies en bepaling van grenswaarden in HH-punten (ook grenswaardenscenario genoemd) |
| Ke | Kosteneenheid |
| klein verkeer | Propellervliegtuigen die volgens H6 of H10 van ICAO Annex16 (Ref. 2) gecertificeerd zijn[1] |
| LHB | Luchthavenbesluit |
| MER | Milieueffectrapport |
| NPD | Noise-Power-Distance |
| NRM | Nederlandse rekenmethode (voor vliegtuiggeluid) |
| nsf | Nachtstraffactor |
| proxy | ANP-data met bijbehorende referentie (EASA-recordnummer) |
| RBML | Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens |
| SEL | Sound Exposure Level |
| VFR | Visual Flight Rules |
| VFR-verkeer | Klein verkeer dat de VFR-routes volgt |

* *voor referenties (Ref.) zie pagina 12*

# 1 Achtergrond

## 1.1 Raad van State

In haar uitspraak van 23 maart 2022 (Ref. 3) heeft de Raad van State vastgesteld dat de vigerende Omzettingsregeling te weinig bescherming biedt tegen geluidhinder. Dit vanwege de uitruilmogelijkheid tussen groot en klein verkeer.

Klachten over geluidhinder rond GAE betreffen vrijwel uitsluitend het kleine verkeer. Van een LHB wordt daarom verwacht dat omwonenden een duidelijke en adequate bescherming daartegen krijgen.

## 1.2 Verkeersprognose

Als voorbereiding voor het LHB heeft GAE een verkeersprognose (Ref. 4) opgesteld voor 2024-2033, met als uitgangspunt het feitelijke verkeer van 2022. De prognose bevat 62.584 vliegtuigbewegingen klein verkeer, uitgesplitst naar geluidscategorie en naar dagdeel, maar niet naar IFR, VFR-circuit en overig VFR.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie (Ref. 5) is een update gemaakt van de verkeersprognose, voor zowel het grote als het kleine verkeer. Zonder toelichting is voor het kleine verkeer een update gemaakt naar 62.754 bewegingen en een iets andere verdeling over de geluidscategorieën. Er werd geen uitsplitsing gemaakt naar dag/avond en naar IFR/VFR-circuit/VFR-overig.

[1] Deze vliegtuigen hebben een maximaal startgewicht van 8618 kg. Binnen NRM wordt een maximum van 6000 kg gehanteerd. Feitelijk maakt dat weinig uit, want er zijn weinig propellervliegtuigen tussen 6000 en 8618 kg.

In de later gepubliceerde berekeningsrapportage (Ref. 6) staan details over de definitieve prognose, die gebruikt wordt als "invoerset". Het aantal bewegingen klein verkeer is nu 62.154. De verdeling over de geluidscategorieën is opnieuw gewijzigd en lijkt weer sterk op de oorspronkelijke GAE-prognose. Van de vliegtuigbewegingen van het kleine verkeer zijn er 10.508 volgens IFR, er zijn 31.222 circuitbewegingen en 20.424 overige VFR-bewegingen. Deze verdeling is niet uitgesplitst naar geluidscategorie. Er is ook weer een verdeling over de dagdelen. Deze is wel per categorie.

### 1.3 Referentiesituatie

In Ref. 5 worden de milieueffecten van de prognose (de nieuwe invoerset) vergeleken met een referentiesituatie. Hiervoor is de Omzettingsregeling gekozen die van kracht werd in 2012. De grenswaarden in de HH-punten van de Omzettingsregeling zijn berekend met een invoerset die in 2005 gedefinieerd was (de "prognose 2015"; Ref. 7) en waarmee toentertijd nieuwe grenswaarden en geluidscontouren berekend werden voor de Bkl (voor het kleine VFR-verkeer) en de Ke (voor het overige verkeer). De Bkl-invoerset bestond uit 49.626 vliegtuigbewegingen, verdeeld over "terrein" en "overland".

De "prognose 2015" was weer een update van de invoerset van het laatste volledige MER in 1995.

Ref. 5 is bedoeld om de wetgever ervan te overtuigen dat de milieueffecten van de prognose waarop het LHB gebaseerd is geen verslechtering betekenen t.o.v. het laatste volledige MER, met andere woorden dat er geen nieuw MER nodig is. Dat betekent dat de geluidscontouren[2] uit het laatste MER maatgevend zouden moeten blijven voor wat er te verwachten is na vaststelling van het LHB.

### 1.4 Doc29

Vanaf de vaststelling van het LHB zal Doc29, in plaats van het tot nu toe gebruikte NRM, gebruikt worden voor de berekening van de geluidbelasting. De officiële Lden-contouren en de grenswaarden in de HH-punten in het LHB worden daarom berekend met Doc29.

Doc29 wordt door de opstellers van deze zienswijze niet geschikt geacht voor het kleine verkeer, zoals verwoord in de internetconsultatie (Ref. 8), hier toegevoegd als Bijlage 1.

Cruciaal is de omzetting van de invoerset naar Doc29. Deze is niet eenduidig. In NRM bestaan de invoersets uit geluidscategorieën. Doc29, zoals in Nederland geïmplementeerd, gaat uit van concrete vliegtuigen (EASA-recordnummers) die gekoppeld worden aan "proxy's", d.w.z. ANP-tabellen met bijbehorende representatieve vliegtuigmodellen (EASA-recordnummers). Het verschil in certificatieniveau tussen een vliegtuig en zijn proxy wordt opgeteld bij de tabelwaarden.

In Tabel 4 van Ref. 6 is te lezen hoe de NRM-invoerset omgezet is naar Doc29. In de NRM-invoerset worden per geluidscategorie een aantal vliegtuigtypes (ICAO-codes) geïdentificeerd en elk daarvan wordt gekoppeld aan een ANP-tabel, onder vermelding van de correcties op de tabelwaarden. Recordnummers worden niet genoemd.

## 2 Behoeftestelling

Voor de omgeving zijn de volgende vragen van belang:

1. Hoe verhoudt zich de geluidbelasting van de nieuwe invoerset (de prognose 2024-2033) tot de geluidbelasting zoals die in kaart gebracht was in het laatste MER? Klopt het dat de hinder nergens toeneemt?
2. Biedt het ontwerp-LHB, in het bijzonder de nieuwe HH-punten daarin, voldoende bescherming tegen andere scenario's dan de prognose 2024-2033?

[2] Van de Bkl-waarden moet dan 3 Bkl afgetrokken worden vanwege de -3 Bkl maatregel die in 2000 inging.

De beantwoording van deze vragen wordt gedaan in de volgende twee hoofdstukken. De focus ligt daarbij op het kleine VFR-verkeer (het voormalige Bkl-verkeer), omdat dat de meeste hinder veroorzaakt.

Ad 1: Deze vraag wordt vertroebeld door het feit dat er vroeger, onder het Aanwijzingsbesluit, veel bewegingen klein verkeer op het circuit waren die meegerekend werden met de grote luchtvaart, waarvoor de Ke van toepassing was. Als de laatste landing van een lesvlucht onder IFR-condities gedaan werd, werd de gehele lesvlucht, inclusief circuitvluchten met touch-and-go's, tot de grote luchtvaart gerekend. Zo kon de geluidhinder onder het circuit veel groter zijn dan volgens het MER. Daarmee had het MER van 1995 toen al weinig meer te maken met de praktijk. Met de Omzettingsregeling werd deze situatie feitelijk voortgezet, maar dan zonder de verplichting van een IFR-landing.

Ad 2: Een realistisch scenario is het volgende: Lelystad Airport gaat open voor de grote commerciële luchtvaart. Het aantal passagiers op GAE blijft ver achter bij de prognose, mede door de opening van Lelystad Airport. Schiphol wil aandeelhouder van GAE worden en financieel bijspringen, maar alleen onder de voorwaarde dat GAE stopt met het beleid om het lesverkeer niet uit te breiden. De KLM Flight Academy leidt immers te weinig piloten op en de vliegscholen van Lelystad moeten ook ergens naar toe.

Met de huidige toename van het aantal leerlingen aan de KLM Flight Academie, is het al de vraag of het kleine verkeer in 2025 binnen de prognose zal blijven.

# 3 Prognose vs. referentie

## 3.1 Lden-contouren berekend met NRM

In Figuur 2 van Ref. 5 worden Lden-contouren van de referentiesituatie (oude invoerset), zoals berekend met NRM, vergeleken met de prognose (nieuwe invoerset). De nieuwe contouren blijven binnen de oude contouren. Op die manier wordt de conclusie getrokken dat er geen negatieve geluidseffecten zijn[3].

Nu zeggen de Lden-contouren vrijwel niets over de geluidhinder van het kleine verkeer. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat het kleine verkeer door NRM met ongeveer 5 dB onderschat wordt[4]. Zie Bijlage 2. In de geluidsruimte van de huidige HH-punten is het aandeel klein verkeer daardoor hooguit 10%. Omgerekend naar decibel is het effect van het kleine verkeer hooguit 0.5 dB. Vrijwel niets dus. Anders gezegd: zonder het kleine verkeer zouden de Lden-contouren nauwelijks kleiner worden.

**Dit is de grotere paradox van de geluidhinder rond GAE: de geluidsruimte en de Lden-contouren worden vrijwel volledig bepaald door het grote verkeer, maar de hinder wordt vrijwel volledig veroorzaakt door het kleine verkeer. Het vergelijken van Lden-contouren is dus zinloos.**

In dit verband is het goed om een advies uit 2017 (Ref. 9) van de Commissie voor de m.e.r. in herinnering te roepen: "*De Commissie adviseert om voor de berekening van de geluidhinder van General Aviation (GA) 5 dB(A) bij de berekende geluidsbelasting op te tellen alvorens deze te cumuleren met de geluidsbelasting van de grote burgerluchtvaart en van de helikopters en indien daarvan wordt afgeweken inzichtelijk te maken hoe de hinder van dit type verkeer is meegenomen en gekwantificeerd.*" Dit advies wordt nu op geen enkele manier opgevolgd.

[3] De nieuwe invoerset in Ref. 5 wijkt iets af van de uiteindelijke invoerset. Het is onwaarschijnlijk dat dit tot significant andere contouren en dus tot een andere conclusie leidt.
[4] Waar dB staat in deze zienswijze moet dit gelezen worden als dB(A), dus met A-weging.

De onderschatting van 5 dB verklaart ook waarom de 47 Bkl contour niet herkend kan worden in de Lden-contouren. Zie verder Bijlage 2.

## 3.2 Het VFR-verkeer

In deze paragraaf vergelijken we het VFR-verkeer van de oude en de nieuwe invoerset. Van de oude invoerset is dat de Bkl-invoerset uit Ref. 7. Van de nieuwe invoerset is bekend wat de verdeling is over de geluidscategorieën van het totale klein verkeer (VFR en IFR samen) en welk aandeel van het klein verkeer volgens VFR vliegt. Dat laatste is niet bekend per categorie[5]. We nemen daarom aan dat het aandeel VFR per categorie steeds hetzelfde is. Zo vergelijken we de volgende VFR-invoersets:

| | VFR-oud | | VFR-nieuw | |
|---|---|---|---|---|
| Categorie | aantal | nsf | aantal | nsf |
| 1 | 4027 | 1.05 | 2846 | 1.148992 |
| 2 | 1375 | 1.04 | 14790 | 1.246732 |
| 3 | 5105 | 1.05 | 13872 | 1.212742 |
| 4 | 2231 | 1.06 | 1934 | 1.149539 |
| 5 | 10633 | 1.08 | 18204 | 1.255924 |
| 6 | 10179 | 1.07 | 0 | |
| 7 | 6197 | 1.09 | 0 | |
| 8 | 9879 | 1.08 | 0 | |
| totaal | 49626 | | 51646 | |

Twee zaken vallen op:

1. De stilste categorieën, 6 t/m 8, ontbreken in de nieuwe invoerset
2. De nachtstraffactor (nsf) is in de nieuwe invoerset duidelijk groter. (Er wordt vaker ‘s avonds gevlogen.)

Het is intuïtief al duidelijk dat de nieuwe invoerset tot meer geluidhinder leidt. Er zijn immers meer lawaaiige toestellen en meer bewegingen ’s avonds. Met de methode van Bijlage 3 is dit ook te kwantificeren: 3.3 dB meer geluidbelasting onder het circuit en 4.5 dB bij de start. Er zijn natuurlijk kanttekeningen te maken bij de methode en bij de gemaakte aannames, maar het is evident dat de nieuwe situatie meer hinder door VFR-verkeer oplevert dan de referentiesituatie. Aan de Bkl-contouren in het oude MER (zie Appendix A van Bijlage 3) kunnen dus 3 à 4 Bkl opgeteld worden.

**Het oude MER is dus irrelevant als het gaat om het in kaart brengen van de geluidbelasting van het kleine VFR-verkeer. Er is sprake van een significante toename.**

## 3.3 De modelcontour van het VFR-circuit

Aan de irrelevantie van het oude MER kunnen we nog toevoegen dat de modelcontour voor de circuitvluchten verruimd is t.o.v. het voorgeschreven circuit waar vroeger mee gerekend werd. De bijbehorende geluidsbelasting verplaatst dus mee.

De modelroutes voor het VFR-verkeer staan geplot in Figuur 18 van de m.e.r.-beoordelingsnotitie (Ref. 5). Volgens de tekst boven deze figuur komen de routes voort uit een routespreidingsonderzoek uit 2017 (Ref. 10). Echter, in Ref. 10 wordt gesteld dat dit onderzoek geen betrekking had op het VFR-verkeer. Adecs Airinfra, verantwoordelijk voor zowel de m.e.r.-beoordelingsnotitie als het routespreidingsonderzoek, geeft hier een onjuiste voorstelling van zaken.

Het blijft dus onduidelijk waar de routes van Figuur 18 van Ref. 5 op gebaseerd zijn. Wel is duidelijk te zien dat het circuit ruimer is dan het voorgeschreven VFR-circuit uit het AIP-handboek (Ref. 11).

[5] Documenten die hierover informatie bevatten zijn door Adecs Airinfra niet gedeeld met I&W.

In het contra-expertiserapport van het NLR (Ref. 12) is te lezen dat het rechte stuk van het circuit 365 m verder van de startbaan ligt dan het officiële circuit.

Het VFR-modelcircuit beschrijft de kortste variant van het circuit. Er bestaan ook varianten om Donderen en om Glimmen heen (Ref. 11). Dezen worden ook regelmatig gebruikt, vooral als er meerdere vliegtuigen tegelijk in het circuit zijn. Hoe deze varianten terugkomen in de geluidsberekeningen blijft onduidelijk. Te vrezen valt dat alle circuitvarianten gemodelleerd worden door het standaardcircuit.

## 3.4 De nieuwe officiële Lden-contouren (berekend met Doc29)

De omzetting van de met NRM en de oude invoerset berekende 48 dB Lden-contour staat beschreven in Ref. 13. De beschrijving is vrijwel onnavolgbaar. Eerst worden de contouren berekend met NRM. Vervolgens wordt er een "delta" bepaald door een berekening te doen met NRM en Doc29 voor een "situatie die wel met beide methoden berekend kan worden". Deze "delta" wordt vervolgens opgeteld bij de NRM-contouren. Of die optelling betrekking heeft op hindersom of op de Lden staat er niet bij. Wat die "situatie" is wordt ook niet uitgelegd.

Veel belangrijker is de omzetting van NRM naar Doc29 van de *nieuwe* invoerset. De daarmee berekende Lden-contouren zijn een essentieel onderdeel van het LHB en geven inzicht in de geluidhinder van omwonenden. Zoals in paragraaf 1.4 al genoemd, wordt de omzetting beschreven in Tabel 4 van Ref. 6. De NRM-invoerset is omgezet naar ANP-proxy's en correctiefactoren.

**Wat echter ontbreekt is een uitleg waarom de omgezette invoerset gelijkwaardig zou zijn aan de NRM-invoerset.**

*Tabel 1 Nieuwe invoerset klein verkeer*

| verkeer | ICAO | aantal | proxy | correctie | NRM cat | record | hfdstk | Cert | Niveau | cat |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| les | C182 | 770 | CNA182 | -1.30 | 2 | C3212 | 6 | 73.5 | 72.20 | 3 |
| les | DA40 | 2899 | CNA172 | 0.51 | 3 | C60 | 10 | 76.3 | 76.81 | 4 |
| les | DA42 | 13908 | CNA172 | 0.78 | 2 | C60 | 10 | 76.3 | 77.08 | 3 |
| les | TB20 | 6160 | CNA182 | 1.43 | 3 | C3212 | 6 | 73.5 | 74.93 | 3 |
| les | TOBA | 20793 | CNA172 | -1.01 | 5 | C60 | 10 | 76.3 | 75.29 | 4 |
| les | Z42 | 770 | CNA172 | 4.30 | 2 | C60 | 10 | 76.3 | 80.60 | 2 |
| GA klein | C172 | 6261 | CNA172 | -3.64 | 3 | C60 | 10 | 76.3 | 72.66 | 5 |
| GA klein | DA40 | 426 | CNA172 | -5.18 | 3 | C60 | 10 | 76.3 | 71.12 | 4 |
| GA klein | DA62 | 2351 | DHC6QP | 2.48 | 2 | C3008 | 10 | 75.6 | 78.08 | 3 |
| GA klein | P06T | 1115 | CNA172 | -9.10 | 5 | C60 | 10 | 76.3 | 67.20 | 7 |
| GA klein | P28A | 2328 | CNA172 | -0.92 | 4 | C60 | 10 | 76.3 | 75.38 | 4 |
| GA klein | PC12 | 150 | DHC6QP | 1.22 | 3 | C3008 | 10 | 75.6 | 76.82 | 4 |
| GA klein | S22T | 710 | CNA172 | 5.20 | 1 | C60 | 10 | 76.3 | 81.50 | 2 |
| GA klein | SR20 | 1034 | CNA172 | 6.51 | 1 | C60 | 10 | 76.3 | 82.81 | 1 |
| GA klein | SR22 | 1681 | CNA172 | 7.67 | 1 | C60 | 10 | 76.3 | 83.97 | 1 |
| GA klein | TAMP | 448 | CNA172 | -2.46 | 3 | C60 | 10 | 76.3 | 73.84 | 5 |
| GA klein | TWEN | 350 | CNA172 | 0.03 | 3 | C60 | 10 | 76.3 | 76.33 | 4 |
| totaal | | 62154 | | | | | | | | |

Om hier wat grip op te krijgen is een beknopte analyse uitgevoerd op het kleine verkeer, samengevat in Tabel 1. De eerste 5 kolommen (t/m "correctie") komen uit Ref. 6. De herkomst van de

correctiefactoren is niet duidelijk[6]. Ze komen niet overeen met de correcties in het tabblad "Substitutie ICAO" van Ref. 12.

De NRM-geluidscategorie (kolom 6), zoals gekoppeld aan de ICAO-code, komt uit Ref. 15 en is ook te vinden in Refs. 4 en 5. Het recordnummer dat gekoppeld is aan de ANP-proxy's staat in kolom 7 en is afkomstig van Ref. 12. De volgende twee kolommen bevatten het bijbehorende certificatiehoofdstuk (Ref. 1) en -geluidsniveau. De kolom "Niveau" is het certificatieniveau van de proxy plus de correctie. Dat is dus het veronderstelde certificatieniveau bij de betreffende ICAO-code. De laatste kolom is de geluidscategorie die voor dat certificatieniveau van toepassing zou zijn volgens de indelingscriteria van Ref. 15.

We zien in Tabel 2 dat de Doc29 invoerset in relatieve hogere (stillere) geluidscategorieën zit.

*Tabel 2 Geluidscategorieën nieuwe invoerset*

| cat | NRM | Doc29 |
|---|---|---|
| 1 | 3425 | 2715 |
| 2 | 17799 | 1480 |
| 3 | 16694 | 23189 |
| 4 | 2328 | 26946 |
| 5 | 21908 | 6709 |
| 6 | 0 | 0 |
| 7 | 0 | 1115 |
| 8 | 0 | 0 |
| totaal | 62154 | 62154 |

Volgens de methodiek van Bijlage 3 zou de Doc29-invoerset 3.0 dB stiller moeten zijn onder het circuit en 1.70 dB bij de start. Hoe het ook zij, er wordt op geen enkele manier aannemelijk gemaakt dat de Doc29-invoerset gelijkwaardig zou zijn aan de NRM-invoerset, en dus dat de 48 dB Lden-contour een betrouwbaar beeld geeft van de te verwachten geluidhinder door het VFR-verkeer.

Een controle op de juistheid van de Doc29-invoerset en de daarmee berekende Lden-contouren kan gedaan worden door met Doc29 de 48 dB Lden-contour te berekenen t.g.v. het verkeer van 2022. Deze contour moet geheel binnen de officiële (met de invoerset berekende) contour blijven. In de documenten van Adecs wordt het verkeer van 2022 nergens op deze manier in kaart gebracht.

## 3.5 Eigen Lden-berekening onder het VFR-circuit

Met de beschikbare gegevens is de beste benadering die met Doc29 gemaakt kan worden van de Lden onder het circuit:

$$\mathrm{Lden} = 10\log_{10}\left\{\frac{\lambda}{2S}\sum_j N_j\,\mathrm{nsf}_j\,\frac{V_{\mathrm{ref}}}{V_j}10^{(\mathrm{SEL}_j+\mathrm{cor}_j)/10}\right\}.$$

Hierin is $j$ een index die correspondeert met de rijen in Tabel 3, SEL de Sound Exposure Level op 1000 ft, zoals afgeleid uit de NPD-tabellen, $V$ de vliegsnelheid ("True Air Speed") en $V_{\mathrm{ref}}$ de referentiesnelheid (160 kts) bij de SEL-tabelwaarden. Verder is $\lambda = 51646/62154$ het aandeel VFR-verkeer en $S = 31557600$ het aantal seconden in een jaar. Er is door 2 gedeeld omdat twee vliegtuigbewegingen corresponderen met één passage over het circuit.

[6] Documenten die hierover wellicht informatie bevatten zijn door Adecs Airinfra niet gedeeld met I&W.

Om de SEL te bepalen is de stuwkracht bij *level flight* nodig. Deze is uit vliegprofielen (Ref. 12) te halen, evenals de vliegsnelheid. De SEL wordt dan bepaald door te interpoleren/extrapoleren vanuit de NPD-tabel.

Aangezien de NPD-tabellen geluidniveaus bevatten voor zowel *approach* als *departure* zijn er dus twee opties om te interpoleren/extrapoleren. Ook voor vliegprofielen (inclusief horizontale vlieggedeelten) zijn er opties voor nadering en start. De verschillen tussen beide opties zijn samengevat in Tabel 4. Hierin is **V** de vliegsnelheid [kts] en **P** de stuwkracht [lbf of percentage van het maximum]. De SEL-niveaus lopen enorm uiteen tussen beide opties.

*Tabel 3 Nieuwe invoerset inclusief nachtstraffactor*

| ICAO | proxy | cor | N | nsf |
|---|---|---|---|---|
| C182 | CNA182 | -1.30 | 770 | 1.261 |
| DA40 | CNA172 | 0.51 | 2899 | 1.262 |
| DA42 | CNA172 | 0.78 | 13908 | 1.262 |
| TB20 | CNA182 | 1.43 | 6160 | 1.262 |
| TOBA | CNA172 | -1.01 | 20793 | 1.262 |
| Z42 | CNA172 | 4.30 | 770 | 1.261 |
| C172 | CNA172 | -3.64 | 6261 | 1.149 |
| DA40 | CNA172 | -5.18 | 426 | 1.147 |
| DA62 | DHC6QP | 2.48 | 2351 | 1.149 |
| P06T | CNA172 | -9.10 | 1115 | 1.149 |
| P28A | CNA172 | -0.92 | 2328 | 1.150 |
| PC12 | DHC6QP | 1.22 | 150 | 1.439 |
| S22T | CNA172 | 5.20 | 710 | 1.149 |
| SR20 | CNA172 | 6.51 | 1034 | 1.148 |
| SR22 | CNA172 | 7.67 | 1681 | 1.149 |
| TAMP | CNA172 | -2.46 | 448 | 1.150 |
| TWEN | CNA172 | 0.03 | 350 | 1.148 |

*Tabel 4 Level flight SEL-niveaus van ANP proxy's berekend met departure en approach profiel*

| | departure | | | approach | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | V | P | SEL | V | P | SEL |
| CNA172 | 76.1 | 48.4 | 73.96 | 74.6 | 50.3 | 68.18 |
| CNA182 | 81.2 | 368.7 | 73.20 | 78.9 | 331.9 | 67.50 |
| DHC6QP | 89.3 | 34.2 | 74.05 | 76.3 | 25.9 | 71.94 |

Ook de uiteindelijke Lden-waarde verschilt enorm. Bij *departure* krijgen we 47.8 dB en bij *approach* is het 42.5 dB. Een verschil van 5.3 dB dus!

De officiële 48 dB Lden-contour doet vermoeden dat er gekozen is voor de *approach*-optie. Dit lijkt te worden bevestigd in §4.5.2 van Ref. 12, waar gelezen kan worden dat Adecs de horizontale vlieggedeelten van het circuit beschouwt als onderdeel van een nadering.

**Deze ogenschijnlijk onbeduidende keuze heeft grote consequenties[7] voor de uiteindelijke Lden-contouren en dus voor de impact van het LHB.**

[7] Dit heeft te maken met de slechte kwaliteit van de ANP-data voor het kleine verkeer, waarvoor in de internetconsultatie al gewaarschuwd was (Bijlage 1).

In rekenmodellen zoals het Amerikaanse AEDT is het gebruikelijk om de stuwkracht bij *level flight* uit te rekenen door *level flight* te zien als een klimgedeelte met klimhoek nul. Zeker bij circuitvliegen is dit logisch. De weerstand[8] is hetzelfde als bij een gewone klimvlucht, want de vliegsnelheid is vergelijkbaar laag. Bovendien is er geen extra weerstand vanwege vleugelkleppen. Voor het berekenen van het geluid worden daarom ook de *departure*-waarden uit de NPD-tabellen gebruikt. Deze waarden zijn doorgaans lager dan de *approach*-waarden, vanwege het ontbreken van "airframe noise" van de vleugelkleppen.

We zien in Ref. 14 dat de opstellers daarvan de *departure*-geluidstabellen van de CNA182 en de DHC6QP hebben geëxtrapoleerd tot stuwkrachten voor *level flight*. Kennelijk werd er rekening mee gehouden dat *level flight* geassocieerd zou worden met *departure*.

De verschillen in stuwkracht (**P**) tussen *departure* en *approach* in Tabel 4 zijn te herleiden tot verschillen in weerstand, waarbij voor *approach* een klephoek van 10 graden aangenomen lijkt te zijn. Op het rechte stuk van een circuit zijn de kleppen echter normaalgesproken ingetrokken.

Er is dus geen goede reden om de horizontale vlieggedeelten in het circuit te behandelen als onderdeel van de nadering.

### 3.6 Opmerking over de startrol

In de startprofielen van Ref. 12 wordt met een opmerkelijk hoge stuwkracht gerekend tijdens de startrol. Voor de CNA172 gaat het om 141.2% van de maximale stuwkracht, wat onmogelijk juist kan zijn. Het lijkt een rekenkundige truc om de lengte van de startrol te verkleinen. Bij de CNA172 gaat die van 430 m bij 100% stuwkracht naar 305 m bij 141.2%. Bijgevolg is het hele startgedeelte 125 m korter dan wanneer er met 100% gerekend zou worden. De uitstulpingen in de 48 dB Lden-contour zouden dus 125 m langer moeten zijn.

## 4 Handhavingspunten

### 4.1 Aandeel klein verkeer in HH-punten

Bescherming tegen hinder van VFR-verkeer kan gerealiseerd worden met HH-punten. In deze punten geldt dat de jaarlijkse geluidbelasting door de invoerset (plus meteomarge) de maximaal toelaatbare geluidbelasting is (de "grenswaarde"). Een relevante vraag daarbij is: welk aandeel van de grenswaarden is van het kleine verkeer in de invoerset en welk aandeel van het grote verkeer?

Stel bijvoorbeeld dat 20% van het kleine verkeer komt en 80% van het grote verkeer. Als het grote verkeer in de praktijk achterblijft bij de prognose, bijvoorbeeld 40% in plaats van 80%, dan kan het kleine verkeer groeien van 20% naar 60%, verdrievoudigen dus. In dat geval bieden de HH-punten dus niet de gewenste bescherming.

Duidelijkheid hierover kan verkregen worden door in alle HH-punten het percentage klein verkeer van de invoerset bekend te maken. Of de percentages realistisch zijn kan aannemelijk gemaakt worden door de percentages (t.o.v. de grenswaarden) ook vast te stellen voor het verkeer van 2022.

**In de m.e.r.-beoordelingsnotitie en andere Adecs-documenten komt een dergelijke analyse niet voor. Het is dus niet duidelijk in hoeverre andere scenario's dan de prognose mogelijk zijn binnen de geluidsgrenzen.**

De nieuwe HH-punten liggen allemaal op zekere afstand van de modelroute van het VFR-circuit (Figuur 18 van Ref. 5). Het dichtstbijzijnde is zo te zien het HH-punt in Donderen, op ongeveer 450 m afstand van het modelcircuit. Op deze afstand wordt ongeveer 6 dB minder geluidbelasting berekend dan direct onder het modelcircuit. Daarmee is de berekende bijdrage van het VFR-verkeer 4 keer zo

[8] Optelling van geïnduceerde en viskeuze weerstand.

klein als direct onder het modelcircuit. Dus is de bijdrage van het kleine verkeer in dit HH-punt klein[9]. Er is daarmee onvoldoende bescherming tegen scenario's met meer klein verkeer.

## 4.2 Het gebruik van modelroutes

Het is bedenkelijk om voor handhavingsberekeningen VFR-modelroutes te gebruiken die op zodanige afstand liggen van de HH-punten dat de bijdrage van het VFR-verkeer gemarginaliseerd wordt. Door de feitelijke, enorme spreiding van de routes zal het regelmatig voorkomen dat VFR-verkeer vrijwel recht over de HH-punten vliegt, maar dat er gerekend wordt alsof er een zekere laterale afstand (zeg 500 m) is. Daardoor is de feitelijke hinder door VFR-verkeer in de HH-punten aanzienlijk groter en bieden de HH-punten dus slechts schijnbescherming.

In de HH-punten in Glimmen is, door het gebruik van de modelroutes, de bijdrage van het VFR-verkeer sowieso marginaal, terwijl er wel degelijk VFR-verkeer om Glimmen heen is.

Het advies is daarom om extra HH-punten toe te voegen op de modelroute van het VFR-circuit. Alleen zo vergelijk je appels met appels.

Het ministerie van I&W hanteert de richtlijn dat HH-punten binnen de 48 dB Lden-contour moeten liggen (Ref. 17). Wellicht dat een nadere studie naar de juistheid van de Lden-contouren, zoals voorgesteld in paragraaf 3.4, tot een 48 dB Lden-contour leidt die de modelroute van het VFR-circuit omvat. Zo niet, dan wordt geadviseerd om af te wijken van de richtlijn.

## 4.3 Het gebruik van radar data

Het gebruik van modelroutes voor het kleine verkeer is voorgeschreven in de Regeling burgerluchthavens (Ref. 18). Daarmee wordt geen invulling geven aan de Doc29-voorkeur voor radar data. Kennelijk wordt de radar-data van ADS-B transponders ongeschikt geacht. Waarom?

# 5 Overige punten

## 5.1 Specifieke maatregelen voor het kleine verkeer

In de memorie van toelichting bij het RBML (Ref. 19: §§ 1.2.3, 2.5 en 3.2.3) worden strengere geluidseisen ("strenger dan de ICAO") voor de kleine luchtvaart aangekondigd, vooral voor vliegtuigen die veel vliegbewegingen maken (lesvliegtuigen) en beperkingen voor het vliegen op bepaalde dagen of bepaalde tijden van de dag. Waarom is daar niets van terug te vinden in het ontwerp-LHB?

## 5.2 Bodemdemping

In het nieuwe rekenmodel voor helikoptergeluid, NORAH, wordt bodemdemping in rekening gebracht met een moderne methode, waarbij de demping per frequentieband berekend wordt. In Doc29 wordt de bodemdemping berekend met de AIR-5662 methode (Ref. 20). Dit is een frequentie-onafhankelijke methode gebaseerd op metingen aan straalvliegtuigen van ongeveer 60 jaar geleden.

Zowel helikopters als kleine propellervliegtuigen produceren veel geluidsenergie bij lage frequenties, zeg rond 200 Hz. Voor dit soort frequenties is de bodemdemping vrijwel nihil en geeft Doc29 dus een overschatting van de bodemdemping. Hoewel Ref. 1 zegt dat AIR-5662 geschikt geacht wordt voor propellervliegtuigen, laat AEDT de mogelijk open om geen bodemdemping in rekening te brengen voor helikopters en propellervliegtuigen.

Op deze manier bestaat er geen *level playing field* voor propellervliegtuigen en helikopters. Vertaald naar de GAE-situatie: de rijksoverheid biedt de lesvliegtuigen van de KLM meer speelruimte dan de

[9] Uit de losse pols: de Lden-grenswaarde in dit HH-punt is 49.42 dB. Na correctie voor 20% meteo-marge is de verwachte jaarbelasting 48.63 dB. Het Lden-niveau direct onder het circuit als gevolg van VFR-verkeer is ongeveer 46 dB. De bijdrage in het HH-punt is dus 40 dB. Dit is ongeveer 14% van het totaal.

traumahelikopters. Bij de recente ontwikkeling van Doc29 voor regionale luchthavens heeft men de kans laten liggen om de NORAH-methode ook toe te passen op het kleine propellerverkeer.

### 5.3 Loodhoudende brandstof

Het kleine verkeer maakt voor een deel nog steeds gebruik van loodhoudende benzine: Avgas 100LL. De hieraan toegevoegde loodverbinding TEL is zwaar giftig. Het kleine verkeer heeft in het verleden jaarlijks honderden kilo's lood over de omgeving uitgestort. De laatste tijd lijkt het eindelijk de goede kant op te gaan, nu de Socata-toestellen (met loodhoudende benzine) binnen de KFA-vloot worden vervangen door DA40-toestellen (loodvrij). Ook het EU-verbod op de productie en import van TEL in de loop van 2025 helpt mee. Het zou een mooi gebaar naar de omgeving zijn om een datum te noemen waarop de verkoop van Avgas 100 LL definitief zal stoppen.

## 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

- Voor het VFR-verkeer is niet aannemelijk gemaakt dat er geen toename van geluidbelasting is vergeleken met het laatste MER. Integendeel, waarschijnlijk is de geluidbelasting groter.
- Zonder motivatie zijn de vliegroutes van het VFR-verkeer verplaatst t.o.v. de referentie. Het circuit is 365 m ruimer geworden. Wat het effect is op de geluidbelasting door het VFR-verkeer is niet in kaart gebracht.
- Bij de omzetting van de nieuwe invoerset naar Doc29 ontbreekt de motivatie waarom deze qua geluidbelasting (van VFR-verkeer bijvoorbeeld) gelijkwaardig zou zijn. Waarschijnlijk is de geluidbelasting met de Doc29-invoerset aanzienlijk lager.
- Het is dus niet duidelijk of de nieuwe Lden-contouren, met name die van 48 dB, een juist beeld geven van de hinder door het VFR-verkeer.
- Keuzes die gemaakt zijn in de berekeningswijze van de geluidhinder zijn niet duidelijk en niet gemotiveerd. Het gaat om keuzes die de Lden-contouren aanzienlijk kunnen beïnvloeden.
- Het is niet duidelijk of de nieuwe HH-punten bescherming bieden tegen een toename van het VFR-verkeer. Integendeel, het is aannemelijk dat er een aanzienlijke toename in geluidhinder mogelijk is als het grote verkeer achterblijft bij de prognose.

### 6.2 Aanbevelingen

- Stel het LHB niet vast zolang de effecten op de geluidhinder door VFR-verkeer (met afstand het meest overlast gevende verkeer op GAE) niet duidelijk beschreven zijn.
- Breng de VFR-geluidbelasting van de nieuwe invoerset in kaart en vergelijk die met de geluidbelasting van de oude invoerset. De rekenmethode hiervoor is NRM, om een ingewikkelde en niet-verifieerbare omzetting van de oude invoerset naar Doc29 te voorkomen. Vanwege de 5 dB onderschatting door NRM van het geluid van de kleine luchtvaart dienen Lden-contouren vanaf 35 dB geplot te worden.
- Bereken met Doc29 de 48 dB Lden-contour van het verkeer van 2022 en vergelijk die met de nieuwe officiële 48 dB Lden-contour.
- Behandel de horizontale vlieggedeelten in het VFR-circuit (het rechte stuk parallel aan de landingsbaan) als een klimvlucht met klimhoek nul, dus niet als onderdeel van een nadering.
- Bereken met Doc29 en de nieuwe invoerset het aandeel klein verkeer (IFR en VFR separaat) in de HH-punten en vergelijk die met Doc29 berekeningen met het kleine verkeer van 2022.
- Voeg HH-punten toe op de modelroute van het VFR-circuit.

# 7 Referenties


1. ECAC.CEAC Doc 29, 4th Edition, Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports; Volume 2: Technical Guide, 2016.
2. ICAO Annex 16: Environmental Protection - Volume I - Aircraft Noise, 2017
3. https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@130309/202104126-1-r1/ , 23 maart 2022.
4. Verkeersanalyse 2022 als input vlootmix – bijlage bij aanvraag LHB, 16 januari 2023.
5. m.e.r.-beoordeling t.b.v. Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde, Adecs Airinfra, 18 juli 2024.
6. Berekeningsrapportage voor het geluid en externe veiligheid t.b.v. het luchthavenbesluit luchthaven Eelde, Adecs Airinfra, 5 februari 2025.
7. Baanverlenging GAE; Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit, Adecs Airinfra, 2005.
8. https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_regeling_burgerluchthavens_rekenvoorschrift_geluid/b1
9. Advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MER voor GAE, Commissie voor de m.e.r., 2017.
10. Routespreidingsonderzoek Groningen Airport Eelde concept, gae170402.rap, Adecs Airinfra, 12 april 2017.
11. https://eaip.lvnl.nl/web/2024-08-22-AIRAC/graphics/eAIP/EH-AD-2.EHGG-VAC-2.pdf
12. Contra-expertise t.b.v. het luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde; Validatie invoergegevens van geluid- en externe veiligheidsberekeningen, NLR-CR-2023-401, mei 2024.
13. Aanvullingsnotitie verschil Doc.29+NORAH en NRM (m.e.r.-beoordelingsnotitie), Adecs Airinfra, 29 augustus 2024.
14. Doc29 Regionaal – Invoergegevens v1.1.xlsx; Excel database; 6 feb 2023.
15. Indelingslijst voor vliegtuigcategorie toewijzing voor overige burgerluchthavens, NLR-CR-96650 L, Supplement 1 van v13.4, oktober 2022.
16. Appendices van het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart, NLR-CR-2000-564, oktober 2000.
17. Methodiek advies handhavingspunten, Adecs Airinfra, 20 december 2024.
18. https://wetten.overheid.nl/BWBR0026564/2024-07-30
19. Memorie van toelichting bij de RBML, 2006, https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30452-3.html
20. Society of Automotive Engineers: AIR-5662, update to AIR-1751 (2006).


## Bijlagen

Bijlage 1: Doc29 voor kleine propellervliegtuigen, Pieter Sijtsma, 24 mei 2023

https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/03/2023-05-24-Doc29-voor-kleine-propellervliegtuigen.pdf

Bijlage 2: Geluidsruimte voor de kleine luchtvaart, Pieter Sijtsma, 27 oktober 2022

https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/03/2022-10-27-Geluidsruimte-voor-de-kleine-luchtvaart.pdf

Bijlage 3: Geluidhinder Kleine Luchtvaart GAE, Pieter Sijtsma, PSA3, 6 december 2023

https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2023-12-06-PSA3_Geluidhinder_Kleine_Luchtvaart_GAE.pdf

# Bijlage 2

# Bevindingen over het Kantar draagvlakonderzoek

## Prof. dr. M.A.J. van Duijn

**Samenvatting** van mijn bevindingen en aanvullende vragen gevolgd door mijn conclusie over het **Kantar draagvlakonderzoek** op basis van de bijlage in bijlage E van het Participatieverslag regionele verkenning luchthavenbesluit, uitgevoerd op verzoek van de heer J. Schuurmans van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

*Belangrijkste bevindingen*

De **centrale vraag** van het onderzoek is of er draagvlak is voor de huidige activiteiten van vliegveld Eelde en voor eventuele uitbreidingen daarvan onder bewoners in de directe en wijde omgeving. De definitie van deze gebieden was onderwerp van discussie, en heeft tot een aanpassing geleid van de indeling.

De beschrijving van de **uitvoering van het onderzoek** en de benadering van de respondenten is te beperkt om hier een mening over te kunnen formuleren. Het is niet duidelijk hoe 'representatief' (of liever: evenwichtig) de verkregen steekproef is. Het relatief kleine aandeel van bewoners uit de directe omgeving bemoeilijkt vergelijkingen van deze groep met bewoners uit de wijde omgeving.

De **vragenlijst** gaat voornamelijk in op de positieve aspecten van de activiteiten van of in de omgeving van luchthaven Eelde. De vragen over prijsvergelijking en aanbod lijken meer thuis te horen in een marktonderzoek. De vragen over geluidsoverlast zijn beperkt en weinig specifiek; andere negatieve aspecten komen niet aan bod. De laatste vraag naar een eindoordeel 'alles overwegende' suggereert dat in deze vragenlijst alle argumenten voor een afgewogen eindoordeel besproken zijn. De vragenlijst wekt daarmee de indruk ontworpen te zijn om het draagvlak voor de luchthaven positief te beinvloeden.

De **verslaglegging** van de resultaten is eenvoudig, met percentages en grafieken, de vergelijking tussen groepen is beperkt. Of de 'weging' van de respondenten tot grote verschillen heeft geleid in de resultaten kan ik niet nagaan. Het lijkt er niet op, omdat sommige percentages direct na te rekenen zijn (maar andere dan weer niet). Onduidelijk is op welke manier de antwoorden op 'open' (vervolg)vragen geselecteerd zijn in de rapportage.

De keuze om alleen statistisch significante verschillen te rapporteren tussen de onderscheiden groepen (wel/niet vliegers en bewoners uit de directe/wijde omgeving) is niet verstandig, gezien de verschillen in de omvang van deze groepen. Vanwege minder precisie in de percentages of gemiddelden van kleine groepen hebben de toetsen minder onderscheidingsvermogen (ook wel *power* genoemd). Hierdoor kunnen – mogelijk zinvolle of relevante – verschillen niet statistisch significant zijn. De verschillen hadden beter grafisch kunnen worden weergegeven in de rapportage door de percentages van beide groepen af te beelden. Hierdoor krijgt men beter zicht op de grootte van de verschillen.

*Vragen over de steekproefopzet en uitvoering van het onderzoek*

Op welke manier is het onderzoek bij de benaderde steekproef (van 2294) geintroduceerd? Welke informatie is gegeven (opdrachtgever, doel van het onderzoek, type vragen) en hoe is er toestemming gevraagd voor het gebruiken van de onderzoeksgegevens?

Worden huishoudens die in het panel zijn opgenomen (hoe?) vaker benaderd voor deelname aan onderzoek? Is het mogelijk dat respondenten tot hetzelfde huishouden behoren?

Er wordt aangegeven dat de antwoorden gewogen worden naar geslacht en leeftijd. De verdelingen van deze variabelen in de steekproef worden niet gegeven, noch hoe de steek zich verhoudt tot de (algemene) populatie. Vanwege het onderscheid dat gemaakt wordt tussen directe en wijde

omgeving zouden dit zou ook uitgesplitst moeten worden naar deze twee groepen (en evt. naar wel/niet vliegers, al is niet duidelijk waarom dit onderscheid direct relevant is voor het draagvlak). Tot welke verandering in bevindingen de aangepaste definitie van direct en wijde omgeving heeft geleid wordt niet vermeld.

**Conclusie**

**De opzet en uitvoering** van het onderzoek is in mijn ogen **methodologisch en statistisch onvoldoende** om er zwaarwegende conclusies over het draagvlak van luchthaven Eelde uit te kunnen trekken.
De gebruikte steekproef is onevenwichtig, met een te klein aandeel van bewoners in de 'directe omgeving' om betrouwbare en zinvolle uitspraken te doen in vergelijking met de wijde omgeving.
Er is geen informatie over de wijze van benadering van en verstrekte informatie aan respondenten.
De opzet en inhoud van de vragenlijst is niet neutraal en vooral gericht op de positieve aspecten van de luchthaven met weinig aandacht voor de negatieve aspecten.

Prof.dr. M.A.J. van Duijn
Hoogleraar Statistiek Rijksuniversiteit Groningen
Groningen, 3 maart 2025

# Bijlage 3

# Evaluatie KANTAR-draagvlakonderzoek (uitbreiding) activiteiten Groningen Airport Eelde (GAE)


## em. Prof. C.A.J. Vlek

university of groningen
Faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen, Grote Kruisstraat 2/I, 9712 TS Groningen

Van: C.A.J. Vlek
Aan: Bestuur van de Vereniging
Omwonenden Luchthaven Eelde
p.a. dhr J. Schuurmans
schuurmansjan@gmail.com

Groningen, 9 maart 2025

**Betreft: Evaluatie KANTAR-draagvlakonderzoek (uitbreiding) activiteiten Groningen Airport Eelde (GAE)**

Geachte heer Schuurmans,
In reactie op uw verzoek namens het bestuur van VOLE om een vakkundige evaluatie te geven van het door bureau KANTAR in juni 2024 gerapporteerde *draagvlakonderzoek* omtrent de mogelijke uitbreiding van activiteiten – inclusief openstellingstijden – van Groningen Airport Eelde (GAE), laat ik u het volgende weten.

Het verslag van deze in januari 2023 gehouden *on-line* enquête onder bewoners van de 'wijde' en de 'directe' omgeving van GAE laat zich beoordelen tegen de achtergrond van de lange geschiedenis van GAE's ontwikkelingsstrategie en zijn groeiambities vanaf 1984. In deze brief gaat het vooral over KANTAR's *Draagvlakonderzoek GAE* (versie 1.1, juni 2024). Dit wordt besproken aan de hand van veelzeggende citaten, waarbij steeds specifiek commentaar van mijn kant [CAJV] wordt gegeven.

**Uit een en ander kunnen naar mijn oordeel de volgende hoofdconclusies worden getrokken.**

A. De enquête gaat voorbij aan de onvermijdelijk beperkte regionale vraag naar luchtvaartdiensten en de voortdurende verliesgevendheid van de luchthaven. GAE heeft vanaf 1984 op allerlei manieren – maar nog altijd onrendabel – beloofd en geprobeerd zijn regionaal belang en zelfstandigheid waar te maken. Dat hierover aan respondenten geen beknopte vóór-informatie (b.v. via een brochure) is verstrekt, is een ernstige tekortkoming waardoor de gemiddelde respondent waarschijnlijk onvoldoende heeft kunnen beseffen waarop de enquêtevragen precies betrekking hadden.

B. Het gebrek aan informatie over het kennisniveau (nogal verschillend voor 'wijde'en 'directe' omgeving?), de sociaal-economische status en de deelname- versus weigermotieven van potentiële respondenten maakt, tezamen met het 'snelle' *on-line* karakter ("8 minuten invultijd"), dat dit veldonderzoek (te) 'snel en oppervlakkig' is uitgevoerd. Ook lijkt het nogal gemakkelijk om de resultaten 'representatief' te noemen.

C. Het resultatenverslag is vooral gebaseerd op de enquête-antwoorden van (slechts) 967 respondenten uit de 'wijde omgeving' (de drie noordelijke provincies – excl. de directe omgeving van GAE – plus N.-W. Overijssel) tegenover (eveneens slechts) 109 respondenten uit de 'directe omgeving' van het vliegveld, een verhouding van 9 tegen 1. Gegeven het feit dat diverse soorten omgevingsbelasting van GAE vooral neerslaan op de directe omgeving hoeft het niet te verbazen dat de enquêteresultaten overwegend ondersteunend zijn voor hetgeen GAE en de minister van I&W met het luchthavenbesluit voor ogen staat.

D. Het *on-line* veldonderzoek is uitgevoerd in januari 2023, in de winter na ruim twee jaar corona; het was toen buitengewoon rustig op GAE. Er is nadien veel gebeurd (ander kabinet, klimaatbeleid, verduurzaming, oorlogen, energietransitie) waardoor de kennis over en de houding ten aanzien van luchtvaart in het algemeen en GAE in het bijzonder kan zijn veranderd. Het gebrek aan actualiteit van de onderzoeks-resultaten en -conclusies zou kunnen worden verholpen via een (meer) zorgvuldige, 'eigentijdse' replicatie.

E. GAE blijkt, na jarenlang herhaalde en vergeefse groeipogingen, ook nu weer zeer optimistisch te zijn over toekomstige passagiersaantallen en financiële bedrijfsresultaten. Met de voorziene afname van groot vlieg-verkeer en de onwaarschijnlijke groei van *Business Jet*-verkeer zullen de twijfels hierover voortduren.

========== // ==========

**Verslag KANTAR's Draagvlakonderzoek Groningen Airport Eelde** [verder: GAE]
Met behulp van citaten uit 'KANTAR' komen hieronder eerst de vraagstelling en de aanpak van het onderzoek aan de orde. Daarna wordt ingegaan op gerapporteerde onderzoeksresultaten. Mijn 'Commentaar CAJV' bij specifieke vragen en/of resultaten wordt steeds apart aangegeven.

**"Contekst.** GAE wil graag haar activiteiten uitbreiden en daarom weten wat het draagvlak onder de omwonenden is voor de huidige activiteiten en voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten."

**De vraagstelling van dit onderzoek** was als volgt (geciteerd):

*A.* ***Hoe schat regio Noord-Nederland de maatschappelijk waarde van GAE in?***
1. *In hoeverre is men op de hoogte van de activiteiten van GAE?*
2. *Hoe schat men de waarde van de activiteiten van GAE in?*
3. *Wat zou GAE moeten doen om meer bij te dragen aan het maatschappelijk belang?*
4. *Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot de geschatte maatschappelijke waarde van GAE?*

*B.* ***In hoeverre is er draagvlak in regio Noord-Nederland voor de huidige activiteiten van GAE?***
1. *In welke mate vindt men de activiteiten van GAE van voldoende waarde om voort te blijven bestaan?*
2. *Hoe staat men tegenover de duurzame ontwikkelingen rondom het luchthaven?*
3. *Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot het draagvlak voor de activiteiten van GAE?*

***C. In hoeverre is er draagvlak voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE in regio Noord-Nederland?***
1. *In welke mate bestaan er bezwaren tegen een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE?*
2. *In hoeverre vindt men een toename in geluidsoverlast opwegen tegen de voordelen van een toename van activiteiten van GAE?*
3. *Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot het draagvlak voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE?*

**Commentaar CAJV:**
De vragen A1-A3, B1, C1 zullen met en zonder enige kennis van de lange en voortdurend 'veelbelovende' maar feitelijk minder succesvolle voorgeschiedenis van GAE heel verschillend worden beantwoord. Het is dan ook als een ernstig gemis van het KANTAR-onderzoek te beschouwen dat respondenten niet eerst compact en overzichtelijk zijn geïnformeerd (b.v. middels een beknopte brochure) over de voorgeschiedenis en de huidige, voortdurende verliesgevendheid van GAE, alsook over het voortdurende overmatige toekomstoptimisme van GAE's aandeelhouders, zoals onlangs wederom aangegeven door de Noordelijke Rekenkamer (2023, p. 5),[1] waarop door Gedeputeerde Staten van Groningen afhoudend werd gereageerd.[2]

De vragen A4, B3 en C3 lijken 'nogal wiedes'-vragen; natuurlijk zijn er verschillen tussen 'wijde' en 'directe' omgeving. De antwoorden op deze vragen hangen samen met het kennisniveau van respondenten omtrent GAE, de mate waarin zij van GAE gebruik ma(a)k(t)en, in hoeverre zij enig ander voordeel van GAE ondervinden (b.v. werkgelegenheid) en – uiteraard – in hoeverre zij belastende omgevingseffecten van GAE (lawaai, luchtvervuiling, veiligheidsrisico's) ondervinden.

Vraag B2 zal door weinig respondenten negatief worden beantwoord (*"Toch mooi, als ze dit proberen?"*).

---

[1] Noordelijke Rekenkamer (2023). *De toekomst van Groningen Airport Eelde. Een analyse van de (toekomst-) plannen voor Groningen Airport Eelde.* Assen: NRK Groningen/Fryslan/Drenthe.
**Vraag** (p. 6): "2. Hebben de provincies Drenthe en Groningen een valide zicht op de maatschappelijke kosten en baten [-analyse: MKBA] van de luchthaven?" **Antwoord** (p. 6-7): *" De provincies Drenthe en Groningen hebben geen valide zicht op de maatschappelijke kosten en baten van de luchthaven. Het beeld dat zij daarop hebben is verouderd, strookt niet meer met de huidige ontwikkelingen en is optimistisch voor wat betreft de maatschappelijke baten en de ontwikkelingsmogelijkheden van GAE"*

[2] Reactie van Gedeputeerde Staten van Groningen/Drenthe (2023):"**Hoofdconclusie.** *Wij herkennen ons niet in de hoofdconclusie van het* [NRK-] *rapport dat de in 2016 opgestelde MKBA (...) van te optimistische veronderstellingen uit zou gaan om zo voor de volksvertegenwoordigers een aantrekkelijker scenario voor te leggen. Destijds zijn onafhankelijke en op dit gebied toonaangevende bureaus ingehuurd om de plannen te onderbouwen en een MKBA op te stellen. (...).* [Zie de vrijwel identieke Bijlagen 1 en 2 van het NRK-rapport.]

> Vraag C2 lijkt mij nauwelijks behoorlijk te beantwoorden (*"Hoe kan ik dat nou weten?"*). Ook voor beleidsmakers en bestuurders vraag dit om een lastige afweging van 'appels en peren', waarbij de appels door allerlei andere partijen − veelal op afstand van GAE − worden geconsumeerd en de peren voorbehouden zijn aan meer nabije, niet weinig talrijke omwonenden.

**KANTAR's onderzoeksopzet en -methode**
Om het 'regionale' draagvlak te kunnen onderscheiden van het draagvlak in de directe GAE-omgeving zijn personen van 18 jaar en ouder uitgenodigd voor een *on-line* enquête-onderzoek dat circa 8 minuten van hun tijd in beslag zou nemen. Enkele citaten mogen de onderzoeksaanpak verduidelijken:

*"De directe omgeving van GAE is vastgesteld volgens de door de Staat aangewezen aan- en uitvliegroute* [later aangevuld met *"en het lesvliegcircuit"*] *die relevant is voor de uitbreiding van de activiteiten. (...) De wijde omgeving is een gebied met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en de gemeenten Steen-wijkerland, Staphorst, Zwartewaterland en Hardenberg van de provincie Overijssel. Hiervan uitgezonderd zijn de inwoners van de directe omgeving."*

> **Commentaar CAJV**: Op voorhand valt te verwachten dat het totaalbeeld van het 'draagvlak' voor het beoogde Luchthavenbesluit bij de veel afstandelijker respondenten uit de drie noordelijke provincies plus noord-west Overijssel veel meer ten gunste van GAE zal uitpakken dan het draagvlak bij de meer directe omwonenden. Zeer waarschijnlijk hebben verderaf wonenden minder kennis, minder betrokkenheid én minder omgevings-hinder van de luchthaven.
> In het Participatieverslag (Resultatentabel; zie Bijlage dezes) wordt geconcludeerd: *"Er is meer dan voldoende draagvlak voor de ruimere openingstijden, al resteert* [sic] *bij direct omwonenden daarover een zorg vanuit verwachte geluidshinder."* Deze gevolgtrekking is voornamelijk gebaseerd op de mening van verderaf wonende 'regionale' respondenten, die in het onderzoek ver in de meerderheid (9 tegen 1).

***"Respons.*** *Bruto zijn n=2.294 respondenten uitgenodigd. Uiteindelijk hebben n=1.076 respondenten deelgenomen (respons 47%), waarvan n=109 in de directe omgeving en n=967 in de wijde omgeving. De samenstelling van de netto steekproef is vergeleken met de samenstelling van de onderzoekspopulatie op de kenmerken geslacht en leeftijd. Voor afwijkingen hierin is gecorrigeerd door middel van herweging. De uitkomsten kunnen hiermee als representatief worden beschouwd."*

> **Commentaar CAJV**: Er waren dus 967 respondenten uit de wijdere 'regionale' omgeving, dat is bijna 9 x zoveel als de 109 vanuit de directe omgeving. Zo was het niet moeilijk om een "meer dan voldoende draagvlak voor de ruimere openingstijden" vast te stellen. En KANTAR's conclusie dat de uitkomsten als representatief kunnen worden beschouwd lijkt te gemakkelijk. Herweging van steekproefresultaten op grond van geslacht en leeftijd zou moeten worden aangevuld met herweging op basis van sociaal-economische status (SES) en kennis omtrent de huidige situatie en voorgeschiedenis van GAE.

***"Online methode.*** *Voor dit onderzoek is gebruikt gemaakt van een online vragenlijst (CAWI: computer assisted web interviewing). Respondenten ontvingen een e-mail met daarin informatie over het onderzoek en een link naar de online vragenlijst."*

> **Commentaar CAJV**: KANTAR rapporteert niét hoe en met welke aanmoediging potentiële respondenten werden uitgenodigd tot deelname. Eveneens onduidelijk blijft waaróm mensen besloten om wel óf niet mee te doen en in hoeverre gebrek aan kennis en/of betrokkenheid inzake noordelijke luchthavenactiviteiten als weigergrond heeft gegolden. Een meer zorgvuldige replicatie van het veldwerk zou daarom wel eens andere resultaten kunnen opleveren.

***"Vragenlijst.*** *De vragenlijst is opgesteld door Kantar Public in samenspraak met GAE. De invulduur bedroeg ca. 8 minuten."*

> **Commentaar CAJV**: Het schijnt mij toe dat zo'n lijst van 26 vragen over een bij velen onvoldoende bekend, veelomvattend onderwerp onmogelijk binnen tien minuten kan worden beantwoord. Oppervlakkigheid en gemakkelijk meegaan met wat men kan denken dat de bedoeling is ('een beetje positief zijn over GAE?') liggen dan op de loer. Bij elke vraag zou je willen weten wat die vraag bij de respondent oproept en op basis waarvan het antwoord tot stand komt.
>
> Een groot bezwaar van dit (soort) onderzoek is dat veelal wordt gehengeld naar min of meer stellige oordelen, terwijl nauwelijks wordt nagegaan wat respondenten eigenlijk van het onderwerp af weten. In het Draagvlak-onderzoek ontbreekt een behoorlijke 'kennistest' omtrent GAE en zijn moeizame (in 2025 al 95-jarige) voort-bestaan. Daarmee zouden allerlei antwoorden en uitkomsten beter kunnen worden begrepen.

***"Veldwerkperiode.*** *Het veldwerk heeft gelopen van 18 januari t/m 25 januari 2023."*

> **Commentaar CAJV**: Januari 2023 viel midden in de winter, na ruime twee jaar corona, voor GAE en omgeving een bijzonder rustige periode. Intussen is er het een en ander gebeurd (b.v. ander kabinet, klimaatbeleid, verduurzaming, oorlogen, energietransitie) waardoor de opvattingen over luchtvaart en GAE kunnen zijn veranderd. Nieuwste ontwik-keling betreft de sinds december 2023 verhoogde Defensie-inspanningen (*"Meer Ruimte voor Defensie"*). Daardoor is ook GAE in beeld gekomen als mogelijke standplaats voor F-35's, een vooruitzicht dat in de wijde (Noord-Drentse en West-Groningse) omgeving grote zorgen heeft opgeroepen.
>
> Vraag: Zou een (dan tevens beter opgezet) draagvlakonderzoek omtrent de toekomst van GAE anno voorjaar 2025 niet tot beduidend andere, meer 'eigentijdse' resultaten kunnen leiden dan het beeld dat door KANTAR (en GAE zelf) nu op tafel is gelegd?

**KANTAR's Samenvatting van enquêteresultaten** (verslag p. 9)
***"Ruime meerderheid vindt GAE (zeer) belangrijk voor de regio***
*Bijna zeven van de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden GAE (zeer) belangrijk voor de regio (69%). Daarnaast vinden acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland GAE van voldoende waarde voor de regio om te blijven voortbestaan (80%)."*

> **Commentaar CAJV:** Het betreft hier dus vooral de mening van "inwoners van regio Noord-Nederland" exclusief die van de directe GAE-omgeving.

***"De huidige activiteiten worden door een ruime meerderheid gezien als (zeer) belangrijk***
*Voor alle activiteiten van GAE geeft een ruime meerderheid aan deze (zeer) belangrijk te vinden. Het meeste draagvlak is er voor de medische- en donorvluchten en de standplaats van de trauma-helikopter, hiervoor geeft respectievelijk 98% en 97% procent aan dit (zeer) belangrijk te vinden. De lesvluchten en de vestigingsplek voor bedrijven scoren het laagst, voor beiden geeft 59% aan dit (zeer) belangrijk te vinden."*

> **Commentaar CAJV:** In deze opsomming worden het (financieel 'cruciale') commercieel passagiersverkeer en eventueel vrachtverkeer niet genoemd. In enquêtevraag 9 komen ook defensie- en politieverkeer, alsook 'onderwijslocatie' aan de orde, waarover hier niet wordt gerapporteerd.
> In GAE's Participatieverslag (p. 29) staat hierover: *"Voor wat betreft de verkeerssamenstelling ligt er (...) in de toekomst minder nadruk op lesverkeer en meer op commercieel passagiersverkeer (...). Al moet worden genoemd dat het aantal verwachte vliegbewegingen van beide soorten verkeer afneemt."* Zie Bijlage 1.

***"Weinig inwoners op de hoogte van de duurzame strategie***
*Een minderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland is bekend met de duurzame [duurzaamheids-?] strategie van GAE. Zo is iets minder dan een kwart op de hoogte van het zonnepark (23%) en slechts negen procent van het NXT Airport* [gericht op *'Sustainability, Energy, Innovation and Education'*; zie https://www.nxtairport.nl/en/about-nxt-airport/]. *Wel geeft een ruime meerderheid aan de duurzame [verduurzamings-?] plannen van GAE (zeer) belangrijk te vinden."*

> **Commentaar CAJV:** Zie eerdere opmerking over duurzaamheidsvraag B2 hierboven.

***"Als GAE meer bestemmingen aanbiedt, zullen inwoners vaker gebruikmaken van het luchthaven***
*Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen, geven aan dat zij vaker gebruik zullen maken van GAE wanneer zij meer bestemming aanbiedt (82%)."*

> **Commentaar CAJV:** Dit is een typische 'nogal wiedes'-opvatting waarop de toekomststrategie en -beloften van GAE al decennialang zijn afgestemd. Maar geregelde lijnvluchten op Schiphol en andere Europese bestem-mingen zijn niet volhoudbaar gebleken. Voor non-stop vakantievluchten is het passagiersaanbod te beperkt. "Inwoners van regio Noord-Nederland"zijn hiervan minder op de hoogte dan die van de directe GAE-omgeving. Dit KANTAR-enquêteresultaat is dus ietwat bedriegelijk. Zie verder hierover Bijlage 2.

***"Meerderheid positief over verruiming van de openingstijden***
*Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover het verruimen van de doordeweekse openingstijden (63%) en circa één op de zeven (14%) staat hier (zeer) negatief tegenover. Over het ook verruimen van de openingstijden in het weekend is een meerderheid (zeer) positief (58%). Inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen zijn ook vaker (zeer) positief over het ver-ruimen van de openingstijden doordeweeks en in het weekend (68%) dan inwoners die nooit vliegen (32%)."*

> **Commentaar CAJV:** Deze meerderheidsopvatting van "inwoners van regio Noord-Nederland" (excl. die van de directe GAE-omgeving) was te verwachten. Zie commentaar hierboven bij onderzoeksopzet en -methode.

***"Ruim een kwart verwacht meer geluidsoverlast bij verruiming van de openingstijden***
*Van de inwoners van regio Noord-Nederland ervaart tien procent soms geluidsoverlast van GAE en één procent regelmatig. Van de inwoners die geluidsoverlast ervaren, geeft ruim driekwart aan dit zeer acceptabel te vinden (77%). Wel verwacht ruim een kwart van de inwoners die geluidsoverlast ervaren zeker meer geluidsoverlast bij een verruiming van de openingstijden (28%). Ruim vier op de tien verwachten misschien meer geluidsoverlast (43%)."*

> **Commentaar CAJV:** Zeker hier zou je een vergelijking verwachten tussen de "inwoners van regio Noord-Nederland" en die van de directe GAE-omgeving. Die wordt in het verslag bij specifieke vragen wel gemaakt; zie de citaten hieronder. De mening van niet-direct omwonenden is echter overheersend ('9 tegen 1').

**Verder nog uit 'Achtergrond' in het KANTAR-verslag,** niét in Samenvatting; CAJV**]**
[p. 11:] ***"Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vliegen weleens.*** *Bijna twee op de drie (64%) inwoners van Noord-Nederland vliegen voornamelijk voor vakantie [en 29% 'vliegt nooit'; CAJV]. Inwoners van regio Noord-Nederland zijn sterk verdeeld in de voorkeur voor het vliegtuig boven de auto voor een vakantie* ***in Zuid-Europa."***

> **Commentaar CAJV:** KANTAR heeft niét gevraagd vanaf welke luchthaven respondenten die wel eens vliegen gebruik maken c.q. hebben gemaakt.

[p. 13:] *"**Hoe vaak vanaf GAE gevlogen?** Van de inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen [71% dus; CAJV] is bijna een op de drie [30%] in de afgelopen vijf jaar vanaf GAE gevlogen. [En] heeft ruim één op de zes (17%) (...) één keer vanaf GAE gevlogen."*

[p. 12:] ***"Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat de luchtvaart op korte termijn moet verduurzamen."***

[p. 12:] *"Tw**ee op de drie (66%) inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat luchtvaart belangrijk is voor de economie.** De inwoners van regio Noord-Nederland zijn verdeeld over de vraag of vliegtickets goedkoop moeten blijven en of de overheid vliegen moet ontmoedigen."*

[p. 21:] *"Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat GAE een (zeer) belangrijke bijdrage levert aan de regio door een a  antrekkelijk vestigingsklimaat te creëren."*

**Door KANTAR gerapporteerde verschillen in opvatting tussen wijde en directe omgeving**
(citaten van pp. 13, 22, 23, 24, 27, 28)

Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover het verruimen van de doordeweekse openingstijden (63%). Bijna één op de zeven inwoners van regio Noord-Nederland (14%) staat hier (zeer) negatief tegenover.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen zijn vaker (zeer) positief over de verruiming van de doordeweekse openingstijden (73%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (37%).

65% van de inwoners van de directe omgeving en 63% van de inwoners van de wijde omgeving staat (zeer) positief tegenover de verruiming van de doordeweekse openingstijden. 9% van de inwoners van de directe omgeving en 14% van de inwoners van de wijde omgeving staat hier (zeer) negatief tegenover.

Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde geven vaker aan soms geluidsoverlast te ervaren (21%) dan inwoners van de wijde omgeving (9%).

59% van de inwoners van de directe omgeving en 58% van de inwoners van de wijde omgeving staat (zeer) positief tegenover de verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend. 10% van de inwoners van de directe omgeving en 16% van de inwoners van de wijde omgeving staat hier (zeer) negatief tegenover.

Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde geven vaker aan soms geluidsoverlast te ervaren (21%) dan inwoners van de wijde omgeving (9%).

Inwoners van de wijde omgeving vinden het vaker dan inwoners van de directe omgeving (zeer) belangrijk dat Groningen Airport Eelde transportvluchten (65% tegenover 51%) faciliteert.

Inwoners van de directe omgeving hebben in de afgelopen vijf jaar vaker wel eens gevlogen vanaf Groningen Airport Eelde (48%) dan inwoners van de wijde omgeving (29%).

Inwoners in de directe omgeving zijn vaker dan inwoners in de wijde omgeving op de hoogte van de medische- en donorvluchten voor het UMCG (86% tegenover 61%), de standplaats van de traumahelikopter (91% tegenover 73%), lesvluchten (95% tegenover 61%), vestigingsplek voor bedrijven (75% tegenover 44%), vluchten voor defensie en politie (55% tegenover 38%) en onderwijslocatie (61% tegenover 32%).

Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde zijn vaker dan inwoners van de wijde omgeving op de hoogte van het zonnepark (43% tegenover 20%).

> **Commentaar CAJV:** Opmerkelijk genoeg rapporteert KANTAR dat (iets) meer (maar zeker niet minder) inwoners van de *directe* omgeving positief tot zeer positief staan tegenover de verruiming van de doordeweekse openingstijden van GAE dan inwoners van de *wijde* omgeving (65 tegen 63%). Eveneens opmerkelijk is dat de respondenten over 'doordeweeks + weekend' iets minder (zeer) positief zijn (59 tegen 58%). Het zeer geringe verschil tussen 'directe' en 'wijde' omgeving zal statistisch niet of nauwelijks significant zijn. Ook opmerkelijk is dat méér respondenten uit de 'wijde' dan uit de 'directe' omgeving (zeer) negatief staan tegenover de verruiming van openstellingstijden (zo'n 16 versus 10%).
> Deze resultaten gaan in tegen wat men redelijkerwijs zou verwachten (hypothese): in de 'directe' omgeving bestaat meer bezwaar tegen verruimde openstelling dan in de 'wijde' omgeving. KANTAR geeft geen verklaring voor deze tegen-intuïtieve uitkomsten.

Het bovenstaande overziende is mijn hoofdindruk dat bovenstaande samenvatting van de enquêteresultaten voornamelijk betrekking heeft op "inwoners van regio Noord-Nederland". Volgens de onderzoeksopzet horen de inwoners van de directe omgeving (de 'buren') van GAE daar niet bij.

In zijn samenvatting presenteert KANTAR dus overwegend het beeld dat respondenten uit de veel wijdere, waarschijnlijk minder goed geïnformeerde en minder betrokken 'regio Noord-Nederland' van GAE en zijn toekomstplannen heeft. Daarmee lijken de waarschijnlijk beter geïnformeerde en meer betrokken inwoners van de directe GAE-omgeving ietwat in de marge geplaatst. Voor alle respondenten geldt dat enige, beknopte informatievoorziening over het voortdurend moeizame voortbestaan van GAE heeft ontbroken.

Tot zover mijn poging om KANTAR's verslag van het draagvlakonderzoek van ruim twee jaar geleden te doorgronden, samen te vatten en van commentaar te voorzien. Hopelijk heb ik deze beoordeling voldoende zakelijk, informatief en ondersteunend samengesteld.

Met hoogachting en vriendelijke groet,

*C.A.J. Vlek*
[em. hgl. omgevingspsychologie en besliskunde bij de Faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen van de RuG]