



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

Aangetekend

Onnen, 6 januari 2025

Betreft: Bezwaar tegen Mer-beoordelingsbeslissing ter voorbereiding op het Luchthavenbesluit Eelde (kenmerk IENW/BSK-2024/293498, Staatscourant nr. 40078 d.d. 5 december 2024)

Geachte heer Madlener,

De Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (hierna: VOLE), gevestigd te Haren, optredend namens haar leden, tekent hierbij bezwaar aan tegen de bovenvermelde Mer-beoordelingsbeslissing, omdat zij door deze beslissing, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in haar belang wordt getroffen.

I VOORTVARENDE BESLUITVORMING

VOLE heeft belang bij een spoedige totstandkoming van een nieuw Luchthavenbesluit. Dit belang is uitvoerig uiteengezet in het beroep door VOLE tegen het niet tijdig vaststellen van het Luchthavenbesluit voor Eelde (d.d. 25 juni 2021¹ en nader stuk d.d. 27 juli 2021². De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: De Afdeling) heeft in haar uitspraak van 23 maart 2022³ dit belang bevestigd.

“De omstandigheid dat VOLE erbij gebaat is om bij de voorbereiding van het besluit haar standpunt naar voren te brengen, maakt niet dat zij geen belang heeft bij een voortvarende besluitvorming.”

II MER IN PLAATS VAN MER-BEOORDELING

VOLE staat op het standpunt dat niet volstaan kan worden met een Mer-beoordeling, omdat het

¹ <https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2021-06-25-Beroep-tegen-niet-tijdig-vaststellen-Luchthavenbesluit-voor-Eelde.pdf>

² <https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2021-07-27-Nader-stuk-n.a.v.-verweerschrift-Beroep-ABRvS-m.b.t.-Luchthavenbesluit.pdf>

³ <https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RVS:2022:835>

voorgenomen gebruik van de luchthaven tot aanzienlijke milieugevolgen zal leiden. In de hoofdstukken III tot en met V lichten wij toe waarom aanzienlijke milieugevolgen verwacht worden of ten minste niet uitgesloten kunnen worden. Indien niet eerder dan naar aanleiding van zienswijzen, bezwaar of beroep wordt geconcludeerd dat niet had kunnen worden volstaan met een Mer-beoordeling en alsnog een Mer moet worden opgesteld, zal dit leiden tot onnodige vertraging in de procedure van de totstandkoming van een Luchthavenbesluit. Een later in de procedure op te stellen Mer zal immers tot een herhaling van een aantal procedurestappen leiden. Om deze reden heeft VOLE een rechtstreeks belang bij een voorbereidingsbesluit met de verplichting tot het opstellen van een Mer in deze fase van de procedure. Bij brieven van 15 oktober 2023⁴ en 8 december 2023⁵ heeft VOLE u reeds meegedeeld, niet te kunnen instemmen met een beslissing om te volstaan met een Mer-beoordeling.

III ONJUISTE REFERENTIE

De Mer-beoordeling 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 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 Luchthavenbesluit is de eerste gelegenheid om de Omzettingsregeling bestuursrechtelijk te toetsen. De Omzettingsregeling bevat namelijk substantiële wijzigingen ten opzichte van de Aanwijzing van 15 mei 2001 (laatst gewijzigd op 19 februari 2010), zie hiervoor ook **voetnoten 1 en 2**:

1. De Omzettingsregeling staat uitwisseling van geluidsruimte toe tussen grote en kleine luchtvaart. Op de luchthaven Eelde heeft dit geleid tot een aanzienlijke toename van vliegbewegingen van de kleine luchtvaart, met name voor wat betreft de circuitvluchten voor lesvliegtuigen.
2. Het aantal handhavingpunten van de geluidszones is teruggebracht van de 44 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 geluidszones ter plaatse van het circuit.
3. Als gevolg van de invoering van de Regeling burgerluchthavens zijn de weegfactoren waarmee de berekende geluidbelasting tussen 7 en 8 uur, tussen 18 en 19 uur en tussen 20 en 23 uur wordt vermenigvuldigd ten opzichte van de factoren in het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart nadeliger geworden voor omwonenden. De weekendweegfactor voor de drukste 6 maanden van het gebruiksjaar is niet teruggekomen in de Regeling burgerluchthavens. Deze bescherming tegen geluidhinder is derhalve bij het van kracht worden van de Omzettingsregeling vervallen.

De Afdeling heeft in haar uitspraak van 23 maart 2022, onder punt 5.2 deze rechtsonzekere situatie bevestigd:

⁴ 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

⁵ <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>

“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.”

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 uit de berekeningen (2005) blijkt, die aan de basis van de Aanwijzing liggen. Door het ontbreken van handhavingspunten in het circuit wordt dit in de handhaving gemist. Zie hiervoor **voetnoot 5** en het daarbij aangeboden rapport “Geluidhinder door de kleine luchtvaart rond Groningen Airport Eelde”⁶, opgesteld door Dr. Ir. Pieter Sijsma /Advanced AeroAcoustics (PSA3), d.d. 6 december 2023.

IV HET VOORNEMEN

Het voornemen van de Luchthaven omvat verder de volgende wijzigingen ten opzichte van de Omzettingsregeling:

1. Ruimte voor in totaal circa 71.639 vliegtuigbewegingen in 2033.
2. Gewijzigd baangebruik: Gebruik van baan 01-19 met een operationele lengte van 1.500 meter als taxibaan in plaats van start- en landingsbaan.
3. Aanpassing van de vlootmix.
4. 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.
5. 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.
6. Gebruik van een luchthavengebied met ruimte voor bovenstaand gebruik van de start- en landingsbaan.

Deze 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 Luchthavenbesluit) de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan van 2.100 meter of meer, sowieso een Mer moet worden opgesteld.

V ONVOLLEDIGE TOETSING DOOR COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

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 Luchthavenbesluit. 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

⁶ https://www.vole.nl/wp-content/uploads/2025/01/2023-12-06-PSA3_Geluidhinder_Kleine_Luchtvaart_GAE.pdf

gevolgen van het voornemen op geluidhinder en/of slaapverstoring door de verruiming van de openingstijden onvoldoende aan bod komt in de Mer-beoordeling.

Bij de aanvraag voor het Luchthavenbesluit (kenmerk DIR.024.015 d.d. 18 juli 2024) heeft 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:

1. Bijl. C. Toelichting verruiming openingstijden ten behoeve van aanvraag Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde.
2. 03_Brief IenW Uitgangspunten LHB met bijlage - 20221227.pdf.
3. 08_ANP_data_v2.3+r71_regionaalv1.1.

Na de aanvraag zijn de volgende documenten ingediend:

4. 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:

5. 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.
6. Aanvulling op meldnotitie mer-beoordeling luchthaven Groningen Airport Eelde (Adecs, kenmerk ehgg240821/sM/kd, versie 1.0 d.d. 29 augustus 2024). Betreft Doc29+NORAH versus NRM.

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 Luchthavenbesluit is meegestuurd. De Commissie heeft derhalve niet hierover kunnen adviseren en 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.

Daarnaast heeft de Commissie in haar advies blijkbaar het eigen advies⁷ op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau⁸ vergeten. De Commissie adviseert daarin (p. 8) om voor de General Aviation (kleine luchtvaart) 5 dB(A) bij de berekende geluidsbelasting 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 2018⁹ adviseert u 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.”

De luchthaven heeft dit advies genegeerd.

⁷ <https://commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3229/a3229rd.pdf>

⁸ <https://commissiemer.nl/projectdocumenten/00002705.pdf>

⁹ <https://www.platformparticipatie.nl/groningen-airport-eelde-oud/voornemen+16/relevante+documenten+23/haandlerdownloadfiles.ashx?idnv=1849296>

VI TENSLOTTE

De luchthaven Eelde heeft het voornemen tot aanvraag voor een Luchthavenbesluit 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.

VII CONCLUSIE

Indien niet eerder dan naar aanleiding van zienswijzen, bezwaar of beroep wordt geconcludeerd dat niet had kunnen worden volstaan met een Mer-beoordeling en alsnog een Mer moet worden opgesteld, zal dit leiden tot **onnodige vertraging** in de procedure van de totstandkoming van een Luchthavenbesluit. Door zo'n vertraging worden de belangen van omwonenden geschaad. Om deze reden heeft VOLE een rechtstreeks belang bij een voorbereidingsbesluit met de verplichting tot het opstellen van een Mer in deze fase van de procedure.

Op grond van het aangevoerde komen wij tot de conclusie dat de bestreden beslissing in de huidige vorm niet in stand kan blijven en verzoeken wij u om de beslissing in die zin te wijzigen dat alsnog een Mer dient te worden opgesteld.

Met vriendelijke groet,
namens Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Ir. J. Wittenberg
Voorzitter

W.A.M. Wortel
penningmeester