



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Groningen Airport Eelde

Postbus 50  
9765ZH Paterswolde

**Bestuurskern**

Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
Leefomgeving

**Kenmerk**

IenW/BSK-2024/174966

Datum 18 juni 2024  
Betreft Verzoek om aanvulling mer-beoordelingsnotitie  
Groningen Airport Eelde

Geachte [REDACTED],

Op 23 april is het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie) uitgebracht over uw aanmeldnotitie voor de aanvraag van een luchthavenbesluit van de Groningen Airport Eelde (hierna: GAE). Mede op basis van het advies van de Commissie concludeert het bevoegd gezag voor de mer-beoordeling (hierna bevoegd gezag) dat de aanmeldnotitie (hierna: notitie) van 29 december 2023 onvoldoende informatie bevat om een mer-beoordelingsbeslissing te kunnen nemen. U wordt verzocht om de aanmeldnotitie op de volgende onderwerpen aan te vullen:

- De gevolgen van de verruimde openingstijden: een beschrijving van het vliegverkeer/vliegtuiggeluid gedurende de dag en het jaar.
- Een berekening van ernstige geluidhinder en slaapverstoring op basis van de actuele inzichten (blootstellings-responsrelaties).
- Een berekening van de hinder van vliegtuiggeluid in cumulatie met andere bronnen.
- Een beschrijving van de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van GAE.
- Nadere toelichting van de referentiesituatie.

Daarnaast zijn er nog enkele aanbevelingen voor de vervolgbesluitvorming. U wordt geadviseerd om daarvoor de volgende onderwerpen te onderzoeken:

- de mogelijke toename van hinder als gevolg van het kleine verkeer (waaronder lesverkeer) ten opzichte van het gewijzigde Aanwijzingsbesluit. Immers, met de inwerkingtreding van de Omzettingsregeling is er één gebruikruimte op de luchthaven ontstaan voor al het verkeer. Daarmee is de maximale geluidbelasting van de luchthaven gereguleerd. In de praktijk is het echter mogelijk om binnen de gebruikruimte meer klein verkeer te accommoderen ten koste van groot verkeer.
- de effecten van maatregelen om die hinder te voorkomen of te verminderen in beeld te brengen.

Deze zijn geen onderdeel van de mer-beoordeling omdat daarvoor de bestaande omzettingsregeling als referentiesituatie voor de milieueffecten geldt. De onderzoeken zijn wel relevant voor de besluitvorming over het Luchthavenbesluit (LHB). Daarover heeft het ministerie u ook geïnformeerd per brief van 14

december 2021 (IENW/BSK-2021/291985). Het ministerie laat het aan u om hierover informatie op te nemen in de mer-beoordeling dan wel separaat in de aanvraag van het Luchthavenbesluit.

**Bestuurskern**  
Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
Leefomgeving

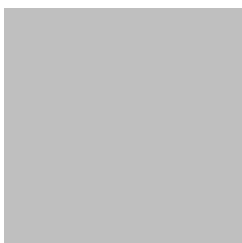
Zodra de aanvulling op de mer-beoordeling is ontvangen zal het bevoegd gezag beoordelen of een formele mer-beoordelingsbeslissing genomen kan worden. Wanneer, op basis van deze aanvullingen, blijkt dat aanzienlijke milieueffecten niet uit te sluiten zijn dan moet voor het luchthavenbesluit alsnog een milieueffectrapport opgesteld worden alvorens een aanvraag voor een luchthavenbesluit ingediend kan worden. Wanneer in de aanvulling aangetoond kan worden dat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn dan kan GAE haar aanvraag voor een luchthaven besluit bij IenW indienen. Na de toets op de aanvulling kan het bevoegd gezag de mer-beoordelingsbeslissing nemen en aan u kenbaar maken.

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2024/174966

Namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Hoogachtend,

De directeur-generaal Milieu en Internationaal,



## **Gevraagde Aanvullingen mer-beoordelingsnotitie GAE**

Hieronder volgen de tekortkomingen waarover aanvullingen noodzakelijk zijn om te kunnen komen tot een oordeel. Deze tekortkomingen zijn geformuleerd op basis van het advies van de Commissie<sup>1</sup>.

**Bestuurskern**  
Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
Leefomgeving

### **1. De gevolgen van de verruimde openingstijden: Een beschrijving van het vliegverkeer/vliegtuigeluid gedurende de dag en het jaar.**

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2024/174966

GAE heeft in de notitie de gezondheidseffecten hinder en slaapverstoring in beeld gebracht voor de aangevraagde activiteit. Echter, het ministerie neemt de aanbevelingen van de Commissie over betreft de gevolgen van de verruiming van de openingstijden. Het is op basis van de notitie niet mogelijk om de gevolgen van de verruiming van de openingstijden in de nacht en vroege ochtend bij woningen/geluidsgevoelige objecten, ernstig gehinderden en slaap verstoorden te vergelijken met de referentiesituatie. De notitie geeft aan dat de geluidsniveaus in de voorgenomen situatie binnen de grenzen van de referentiesituatie vallen. Echter, het aantal vliegbewegingen en de uitbreiding van de openingstijden kunnen de geluidshinder beïnvloeden, vooral 's nachts. Om de impact van de vliegbewegingen gedurende verruimde openingstijden voldoende te kunnen beoordelen is het noodzakelijk om de volgende aanvullingen te doen:

- Vliegbewegingen in de nacht: Bijlage 4 van de notitie geeft de indruk dat alleen de traumahelikopter 's nachts vliegt, maar uit de gegevens blijkt dat er ook andere vliegbewegingen zijn. Het is onduidelijk of de milieueffecten van deze helikoptervluchten voldoende zijn meegenomen in de berekeningen van geluidsniveaus. Het ministerie ziet geen waarde in het vermelden van het geluid van taxiënde vliegtuigen, run-ups, of proefdraaien op de locatie. Omdat het geluid van taxiënde vliegtuigen en run-ups worden overstemd door het geluid van startende en landende vliegtuigen. Het proefdraaien valt in de omgevingswet onder industrielawaai en is daarom onderdeel bij de toetsing voor een omgevingsvergunning. Hierdoor is het proefdraaien niet relevant bij het totstandkoming van een LHB. Desalniettemin, kan een toelichting hierover in de notitie voor verheldering zorgen.
- Afhandeling passagiers: Het geluid van bagageafhandeling en wegverkeer kan buiten de reguliere vliegereen plaatsvinden, wat mogelijk extra hinder of slaapverstoring veroorzaakt. Hoewel de notitie aangeeft dat het aantal vliegbewegingen met groothandelsverkeer afneemt en dat de verkeer aantrekkende werking lager zal zijn dan bij de Omzettingsregeling, wordt niet besproken hoe het verkeer en de passagiersafhandeling over dag en nacht verdeeld zullen worden en wat daarvan de mogelijke gevolgen zijn.
- Concentratie van vluchten in het weekend: Met dit voornemen worden ook de openingstijden in het weekend verruimd. Welke effecten dit heeft op geluidshinder is niet beschreven in de notitie. De Omzettingsregeling houdt een hoger beschermingsniveau in voor de omgeving in het weekend, maar dit wordt niet meegenomen in de analyse.
- Concentratie van vluchten in de zomer- en winterperiode: De notitie negeert de mogelijke toename van hinder tijdens drukke zomerperiode, waarin verwacht kan worden dat er meer nachtvluchten zullen zijn vanwege vakantieverkeer. Dit wordt niet behandeld in de notitie, hoewel

<sup>1</sup> <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p38/p3809/a3809bd.pdf>

het relevant is omdat passagiersvluchten tijdens deze periodes aanzienlijk kunnen toenemen ten opzichte van de referentiesituatie.

- **Piekgeluiden:** Ook de piekgeluidniveaus ( $L_{max}$ ) in de vroege nachtperiode tussen 23.00 en 00.00 uur zijn van belang voor de eventuele verstoring van de nachtrust van omwonenden. De notitie geeft onvoldoende inzicht in de aantallen piekgeluidniveaus en de hoogte daarvan in de woonomgeving van de luchthaven. Ook dient in de notitie de rustperiode te worden beschreven op basis van de tijd tussen de piekmomenten. In de notitie is niet behandeld dat in de zomerperiode waarschijnlijk meer in de nachtperiode gevlogen wordt.
- De effecten tussen de voorgenomen situatie t.o.v. de referentie per rekenmodel: In de notitie is aangegeven dat een deel van de verschillen in geluidbelasting tussen referentie en voorgenomen situatie te verklaren is door het verschil in rekenmethode. Hierdoor is het moeilijk de effecten tussen referentie en voorgenomen situatie te beoordelen. Om de effecten te kunnen beoordelen is een vergelijking tussen Doc29/NORAH referentie en Doc29/NORAH voorgenomen situatie noodzakelijk. Daarmee zijn de effecten te vergelijken en neemt de onduidelijkheden op dit punt weg.

**Bestuurskern**  
Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
Leefomgeving

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2024/174966

## **2. Een berekening van ernstige geluidhinder en slaapverstoring op basis van de meest actuele inzichten (blootstellings-responsrelaties)**

De notitie gebruikt een blootstelling-responsrelatie (hierna: bs-relatie) die in 2002 is vastgesteld voor Schiphol<sup>2</sup> om het aantal ernstig gehinderden en slaap verstoorden te berekenen voor Groningen Airport Eelde (GAE). De Commissie heeft hier bezwaar op omdat GAE een ander type luchthaven is met verschillende aantallen en types vliegtuigen dan Schiphol. De Commissie is van mening dat het onderzoek 'Relaties vliegtuiggeluid - hinder en slaapverstoring 2020'<sup>3</sup> relaties biedt die meer geschikt zijn voor vergelijkbare regionale luchthavens, zoals Rotterdam. Het onderzoek waar de Commissie naar verwijst is uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM geeft in de conclusies van dit onderzoek niet aan welk relatie een geschikte benadering is voor GAE. Daarom ziet het ministerie geen wetenschappelijk onderbouwt aanleiding om te oordelen dat de blootstelling-responsrelatie van Rotterdam geschikter is voor GAE. Wel is het ministerie eens met de Commissie dat het gebruik van de Schiphol-relatie niet wordt gemotiveerd in de notitie. Ook het effect van deze keuze wordt niet toegelicht. Hiervoor dient GAE van meerdere bs-relaties de effecten in beeld te brengen (bijv.: Schiphol, Rotterdam en de WHO-curven). Dit geeft dan een bandbreedte, waar duiding aan kan worden gegeven.

## **3. Een berekening van de hinder van vliegtuiggeluid in cumulatie met andere bronnen**

In de notitie wordt hinder van vliegtuiggeluid in cumulatie met andere bronnen niet concreet behandeld. Terwijl hinderbeleving van vliegtuiggeluid sterk is toegenomen in de afgelopen jaren. Dit heeft ertoe geleid dat de regelgeving op gebied van cumulatie van geluid en de rekenregels worden aangepast<sup>4</sup>. De notitie

<sup>2</sup> De Schiphol Blootstellings-Responsrelatie uit 2002, kortweg GES2002. RIVM-rapport 630100001/2004

<sup>3</sup> RIVM-rapport 2022-0007, met erratum d.d. 02-06-2023, Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020. Civiele en militaire vliegvelden in Nederland | RIVM.

<sup>4</sup> De rekenregels voor cumulatief geluid worden aangepast, hetgeen er toe leidt dat de bijdrage van luchtvaartgeluid ca. 10 dB hoger is dan cf. de bestaande rekenregels, zie Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van

noemt de Omgevingswet maar gaat niet concreet in op deze belangrijke ontwikkeling in het beoordelen van cumulatief geluid. Op basis van deze nieuwe inzichten kan plaatselijk de leefkwaliteit worden bepaald ten aanzien van veranderde hinderbeleving van vliegtuiggeluid in cumulatie met ander activiteiten. Indien er plannen zijn voor nieuwe woningbouwlocaties, ziet het ministerie graag dat dan ook wordt gekeken wat de mogelijke effecten zijn van vliegtuiggeluid in cumulatie met nieuwe woningbouwlocaties. Omdat cumulatie van geluid een onderdeel is van afweging om nieuwbouw toe te staan of niet.

**Bestuurskern**  
Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
Leefomgeving

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2024/174966

#### **4. Een beschrijving van ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van GAE**

De notitie beschrijft niet de ontwikkelingen in de omgeving die al zijn goedgekeurd, maar nog niet gerealiseerd. Denk aan ontwikkelingen waar dit voornemen invloed op kan hebben zoals op nieuwe omwonenden door woningbouw in kernen die nabij liggen zoals Eelde, Yde, Donderen of Glimmen.

In de notitie staat dat het BAG-bestand<sup>5</sup> 2023 is gebruikt voor geluidsberekeningen. Het is onduidelijk of uit deze versie van het BAG ook de panden zijn meegenomen waarvoor een omgevingsvergunning is verleend maar die nog niet zijn gebouwd. In de notitie dient inzichtelijk te worden gemaakt of ook panden zijn meegenomen waarvoor al wel een vergunning is verleend, maar die nog niet gebouwd zijn.

Daarbij is het van belang om specifiek inzicht te geven in de ruimtelijke ontwikkelingen voor de volgende punten: gevolgen geluid in ruimtelijke ordening voor de verschillende geluidscontouren, de gevolgen voor de externe veiligheid in ruimtelijke ordening, gevolgen van de veiligheidsvlakken en overige beperkingengebieden (o.a. gebieden met hoogtebeperkingen voortkomend uit EASA CS-ADR-DSN, gebieden met hoogtebeperkingen vanwege CNS-apparatuur, beperkingengebieden in verband met vogels, beperkingengebieden in verband met lasergebruik, beperkingengebieden in verband met windturbines, toetsing veiligheidsvlakken aan bestaande en nieuwe objecten).

#### **5. Nadere toelichting van de referentiesituatie**

In een mer-beoordelingsnotitie worden de effecten van het voornemen vergeleken met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het voornemen niet wordt gerealiseerd. Concreet houdt dit in dat de referentiesituatie en som is van de vergunde situatie (de omzettingsregeling) en autonome ontwikkeling.

In de aanmeldnotitie van GAE wordt de omzettingsregeling als de referentiesituatie aangehouden, zonder autonome ontwikkeling. Als motivatie voor deze keuze wordt aangegeven dat de autonome ontwikkeling het voornemen is. Deze motivatie dient nader te worden toegelicht met een beschrijving welk invloed het zal hebben voor de beoordeling als de autonome ontwikkeling was meegenomen in de referentiesituatie. Uit de motivatie moet blijken dat deze keuze

---

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 19 maart 2021 tot wijziging van de Omgevingsregeling vanwege het opnemen van regels met het oog op de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen (Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet), art. 3.25 lid 3 en art. 17.3.

<sup>5</sup> BAG staat voor 'Basisregistratie adressen en gebouwen'

voor de referentiesituatie niet leidt tot een onderschatting van de effecten van het voornemen.

**Bestuurskern**  
Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
Leefomgeving

## **6. Aanbevelingen voor de vervolgbesluitvorming**

Omwonendenvereniging VOLE is kritisch over de stelling dat de Omzettingsregeling van 3 juli 2012 (kenmerk: IENM/BSK-2012/109658) 1 op 1 is omgezet vanuit het gewijzigde Aanwijzingsbesluit. Dat heeft te maken met de invoering van de Wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens' (RBML) uit 2008. Hierin is geregeld dat de geluidsruimten van grote en kleine luchtvaart worden samengevoegd en dat er voor het reguleren van het gehele verkeer handhavingspunten komen te liggen op 100 m van de uiteinden van de baan en bij aaneengesloten woonbebouwing op of in de nabijheid van de 56 Lden contour. Omdat er geen sprake was van aaneengesloten woonbebouwing op of in de nabijheid van de 56 Lden contour zijn in het geval van GAE alleen handhavingspunten vastgelegd op de koppen van de start- en landingsbaan. Het geluid onder het oefencircuit is daarmee niet meer apart gereguleerd. Naar het oordeel van VOLE is het mogelijk dat de geluidsbelasting in het oude bkl-gebied 4 à 5 dB(A) hoger is dan wat men maximaal kon verwachten op grond van de bkl-invoerset.

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2024/174966

Vanwege de signalen van VOLE is aan GAE op 14 december 2021 een brief (kenmerk: IENW/BSK-2021/291985) gestuurd met het verzoek om maatregelen toe te passen waardoor de hinder en geluidbelasting verminderd kan worden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het reduceren van verkeer in de nachtperiode (23-07 uur) als ook om het verminderen van de impact aan de randen van de dag en in het geval van GAE de impact van de lesactiviteiten. Deze maatregelen worden al toegepast en worden waar mogelijk in het LHB vastgelegd. De milieugevolgen van de implementatie van de omzettingsregeling zijn geen onderdeel van de mer-beoordeling omdat de mer-beoordeling uitgaat van de omzettingsregeling als referentiesituatie. Toch is het benoemen en het onderbouwd in beeld brengen van de effecten van de maatregelen die GAE heeft genomen ter voorkoming of vermindering van deze mogelijke toename in hinder in de notitie of in de aanvraag voor het Luchthavenbesluit noodzakelijk voor het vervolg.