



> Retouradres

Groningen Airport Eelde N.V.
T.a.v. ir. J.M. van de Kreeke
PO Box 50
9765 ZH Paterswolde

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Ons kenmerk:

IENM/BSK-2017/311557

Bijlagen:

1. Nota van antwoord op ingekomen zienswijzen
2. Advies Commissie voor de m.e.r.
3. Advies wettelijk adviseur ministerie van OCW

Datum 17 januari 2018
Betreft Advies reikwijdte en detailniveau

Geachte heer Van de Kreeke,

Op 23 juni 2017 heb ik het voornemen tot aanvraag van een luchthavenbesluit (hierna: het voornemen) voor de luchthaven Groningen Airport Eelde (GAE) van u ontvangen. In deze brief (kenmerk: MvdKltb/1 7.dir.054) geeft u aan een Milieueffectrapport (MER) op te stellen ten behoeve van het luchthavenbesluit. Daarvoor heeft u een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld, waarin het onderzoeksprogramma voor het MER is beschreven. In uw brief heeft u het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) verzocht de NRD ter inzage te leggen.

In mijn reactiebrief van 18 juli 2017 (met kenmerk: IENM/BSK-2017/166944) heb ik u geïnformeerd over de formele stappen die worden gezet bij de start van de m.e.r.-procedure en de stappen die nodig zijn om tot het luchthavenbesluit te komen. Hierin heb ik u laten weten dat het ministerie van IenW advies geeft aan luchthaven GAE over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Met deze brief geef ik u dat advies. Tevens geef ik u aan welke eisen het ministerie stelt aan het verdere proces om te komen tot een luchthavenbesluit.

Luchthavenbesluit

Met de inwerkingtreding van de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML, Stb.2009, 561) op 1 november 2009 is in de Wet luchtvaart een nieuw stelsel van bepalingen voor luchthavens, met uitzondering van Schiphol, opgenomen. De RBML bevat een overgangsregeling op grond waarvan het aanwijzingsbesluit van GAE op 3 juli 2012 is vervangen door een omzettingregeling. Dit is een overgangsbesluit tussen het aanwijzingsbesluit dat in het verleden op grond van de Luchtvaartwet is vastgesteld en het eerste luchthavenbesluit dat op grond van de Wet luchtvaart moet worden vastgesteld.

In het luchthavenbesluit worden grenswaarden en regels omtrent het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer (waaronder de openstelling) opgenomen. Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met de geluidbelasting en de externe veiligheid van het luchtverkeer en in verband met de vliegveiligheid.

Het luchthavenbesluit bevat op grond van artikel 9 Besluit burgerluchthavens in ieder geval:

- contouren ter aanduiding van het 10^{-5} - en 10^{-6} -plaatsgebonden risico;
- een geluidcontour van 48 dB(A) L_{den} ;
- een geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} ;
- een geluidcontour van 70 dB(A) L_{den} ;
- contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
- een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;
- indien op de luchthaven of binnen een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig is: contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur;
- indien op de luchthaven een instrumentbaan categorie I, II of III aanwezig is: een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik;
- indien de luchthaven ook buiten de daglichtperiode is geopend: een laserstraalvrij gebied.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum

17 januari 2018

Uitgangspunten procedure luchthavenbesluit

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat treedt op als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit en de m.e.r.-procedure voor GAE en de luchthaven vervult de rol van initiatiefnemer. Het ministerie onderscheidt vier fasen in het proces om te komen tot een luchthavenbesluit voor GAE:

Fase 1: Initiatief en reikwijdte en detailniveau

Deze fase start met de melding van de initiatiefnemer, dat hij voornemens is een luchthavenbesluit aan te vragen. De fase wordt afgerond met een advies van het bevoegd gezag over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER en met nadere eisen over de procedure (bijvoorbeeld over de economische onderbouwing van de voorgenomen luchthavenontwikkeling).

Fase 2: Analyse

In deze fase worden door de initiatiefnemer alle noodzakelijke analyses gedaan, die onderdeel zijn van de aanvraag voor een luchthavenbesluit. Het gaat voor GAE dan in elk geval om het opleveren van een MER, een berekening van de diverse beperkingengebieden met betrekking tot de vliegveiligheid en het opstellen van een economische onderbouwing. Deze fase eindigt met een formele aanvraag van het luchthavenbesluit door de initiatiefnemer inclusief de onderbouwing daarvan.

Fase 3: Opstellen luchthavenbesluit

Deze fase start na de aanvraag van de initiatiefnemer voor een luchthavenbesluit. Het bevoegd gezag stelt daarna een ontwerpluchthavenbesluit op en brengt deze in procedure (zienswijzen, advies wettelijke adviseurs, advies Commissie voor de m.e.r. en voorhangprocedure bij Eerste en Tweede Kamer). Reacties worden verwerkt in het luchthavenbesluit en deze versie wordt vervolgens voor advies naar de Afdeling advisering van de Raad van State gestuurd. Het advies wordt verwerkt en daarna wordt het luchthavenbesluit vastgesteld en gepubliceerd. Het besluit voor GAE staat open voor beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze fase eindigt na het onherroepelijk worden van het luchthavenbesluit.

Fase 4: Evaluatie van het MER

Deze fase betreft het onderzoeken van de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Met deze brief rondt het ministerie fase 1 af en wordt fase 2 gestart. Hieronder schets ik mijn randvoorwaarden voor het vervolg waarbij ik wil benadrukken dat de initiatiefnemer verantwoordelijk is voor de invulling van elk van deze randvoorwaarden.

Datum
17 januari 2018

1. Economische onderbouwing

Voor het aspect "economie" zijn voor het ministerie drie zaken relevant in de afweging om te komen tot een juridisch houdbaar luchthavenbesluit: (1) de verwachte vervoervolumes (marktpotentieel van de luchthaven inclusief nieuwe bestemmingen) (2) bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en (3) maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Bij dit laatste gaat het vooral om de macro-economische effecten van de luchthavenontwikkeling ten opzichte van een nul situatie (met name de effecten op werkgelegenheid en inkomen) en over het zelfstandig marktgenererend effect van de luchthaven. Uit deze economische onderbouwing moet de invoerset volgen die uitgangspunt is voor alle onderzoeken die in het kader van het MER worden uitgevoerd.

Ik ga ervan uit dat in de economische onderbouwing ook wordt ingegaan op de door de publieke aandeelhouders beschikbaar gestelde financiële middelen. Ik wil u daarbij vragen toe te lichten in hoeverre de voorgenomen bijdragen door de aandeelhouders aan de luchthaven marktconform zijn en in overeenstemming met de staatssteunregels worden verstrekt.

Omdat uw voornemen bestaat uit verschillende deelactiviteiten verzoek ik u daarnaast –nut en noodzaak van elke deelactiviteit afzonderlijk te onderbouwen en daarbij ook eventuele kosten te betrekken.

2. Bestuurlijk draagvlak

Breed regionaal en bestuurlijk draagvlak is een belangrijke voorwaarde voor een wijziging van het gebruik van de luchthaven. Ik verwacht dan ook dat u een zorgvuldig proces met relevante stakeholders (overheden, omwonenden en bedrijfsleven) inricht ten behoeve van het zoeken van dit draagvlak. Ik verzoek u bij de aanvraag voor een luchthavenbesluit aan te geven hoe het draagvlak voor de deelactiviteiten waaruit de aanvraag is opgebouwd eruit ziet en welke partijen u in het proces hebt betrokken.

3. Aandachtspunten MER

Zoals aangekondigd in mijn brief van 18 juli jl. heb ik uw voornemen en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd en heb ik advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs van de ministeries van Onderwijs Cultuur en Wetenschap (OCW) en Economische Zaken en Klimaat (EZK). Op basis van de zienswijzen en adviezen kom ik tot enkele (hoofd)punten over de reikwijdte en het detailniveau voor het op te stellen MER. Ik heb deze punten opgenomen in een Nota van Antwoord (zie bijlage 1). Ik verzoek u met deze punten bij het opstellen van het MER rekening te houden. Wat betreft het advies van de Commissie voor de m.e.r. geldt dat het ministerie het advies onderschrijft. Op één punt van de Commissie voor de m.e.r. geef ik u een nadere duiding mee ten behoeve van het MER. De Commissie voor de m.e.r. 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 burgerluchthaven en van de helikopters en indien daarvan wordt afgeweken inzichtelijk te maken hoe de hinder van dit type verkeer is meegenomen en gekwantificeerd.' 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.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Datum
17 januari 2018

In bijlagen 2 en 3 heb ik het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseur van OCW gevoegd.

Invoergegevens geluidberekeningen MER

Naar aanleiding van de geconstateerde fouten in de invoergegevens voor de geluidberekeningen voor het MER Lelystad is het NLR gevraagd om ook de invoergegevens die GAE gebruikt voor de geluidberekeningen voor het MER te analyseren en waar nodig te herstellen. De eventueel herstelde invoergegevens van het NLR worden in opdracht van het ministerie gevalideerd door twee bureaus. Zodra het herstel van de invoergegevens en de validatie daarvan is afgerond, kunt u de geluidberekeningen voor het MER uitvoeren. Ik zal u informeren wanneer dit het geval is.

Second opinion berekeningen en kwaliteitstoetsing MER

Gedurende de uitvoering van het MER laat ik een extern bureau een toets uitvoeren op de door u aan mij te verstrekken conceptberekeningen ten behoeve van het MER. Deze toetsing omvat een verificatie van de aan de vliegoperatie gerelateerde analyses naar geluid en externe veiligheid. Ook laat ik kijken naar de vraag of het concept MER antwoord geeft op hetgeen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgenomen en of het concept MER rekening heeft gehouden met de adviezen die vanuit het bevoegd gezag onder meer in deze brief en vanuit de Commissie voor de m.e.r. in haar advies zijn gesteld. Ik verzoek u medewerking te verlenen aan deze toetsen.

4. Luchtruim

Tot slot is een belangrijke voorwaarde voor het door u voorgenomen gebruik van de luchthaven dat het gebruik inpasbaar is binnen de huidige luchtruimstructuur. Ook moet worden bezien of de beoogde herindeling van het luchtruim enige consequenties heeft voor deze inpassing. Daarom verzoek ik u dit bij LVNL na te gaan en mij hierover in de aanvraag te informeren.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wens u succes met de uitvoering van de verschillende analyses ten behoeve van de aanvraag voor een luchthavenbesluit.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
Namens deze,
DE DIRECTEUR LUCHTVAART

Dhr. drs. R.W. Huyser