



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota van antwoord

Beantwoording van zienswijzen op voornemen tot aanvraag van een
luchthavenbesluit en notitie reikwijdte en detailniveau luchthaven
Groningen Airport Eelde

Colofon

	Bestuurskern
	Directie Luchtvaart
	Rijnstraat 8 Den Haag
	070-456 6480
Datum	17 januari 2018
Versie	1.0
Status	Definitief
Projectnummer	IENM/BSK-2017/303776

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

1	Inleiding—5
1.1	Voornemen tot aanvraag luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde—5
1.2	Publieksparticipatie—5
1.3	Luchthavenbesluit—6
1.4	Procedure—7
1.5	Advies wettelijke adviseurs—7
1.6	Leeswijzer—7
2	De voorgenomen activiteit en te onderzoeken alternatieven—8
2.1	Referentie, vergelijking alternatieven en verkeersprognoses—8
2.2	Voorgenomen activiteit—11
3	Te onderzoeken effecten in het MER—16
3.1	Geluidsbelasting—16
3.2	Cumulatie—20
3.3	Externe veiligheid—21
3.4	Luchtkwaliteit en klimaat—23
3.5	Gezondheid—25
3.6	Ruimtelijke ordening—26
3.7	Natuur—27
3.8	Verkeer en vervoer—29
3.9	Overige effecten—30
4	Andere relevante aspecten voor het luchthavenbesluit—31
4.1	Levensvatbaarheid en bijdrage economie—31
4.2	Hinderbeperking—33
4.3	Aan- en uitvliegroutes—35
4.4	Drones—37
4.5	Overige relevante aspecten—40
5	Zorgvuldigheid en proces—42
6	Standpunten—44
7	Overig—46
	Bijlage: index bij zienswijzen—48

1 Inleiding

1.1 Voornemen tot aanvraag luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

Op 21 juni 2017 heeft Groningen Airport Eelde (GAE) bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) kenbaar gemaakt dat zij voornemens is een luchthavenbesluit aan te vragen en daarvoor een Milieueffectrapport (MER) op te stellen. Bij de brief heeft de luchthaven een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gevoegd waarin is aangegeven welke onderzoeken uitgevoerd zullen worden ten behoeve van het MER.

Het ministerie van IenW heeft het voornemen tot aanvraag van een luchthavenbesluit en de NRD van 7 september tot en met 5 oktober 2017 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode was het mogelijk zienswijzen in te dienen op het voornemen en de NRD. Verder heeft het ministerie de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) om advies gevraagd. Ook is advies gevraagd aan de wettelijke adviseurs van de ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW).

In dit document reageert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de ingediende zienswijzen en op de uitgebrachte adviezen.

1.2 Publieksparticipatie

De Rijksoverheid is geïnteresseerd in meningen, ideeën en initiatieven vanuit de samenleving en zoekt de samenwerking met zoveel mogelijk andere partijen op. De Rijksoverheid streeft naar heldere, beter begrepen en maatschappelijk gedragen besluiten bij plannen en projecten voor de realisatie van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Om dit te bereiken wordt publieksparticipatie ingezet. Op het platform publieksparticipatie <http://www.platformparticipatie.nl/> vindt u informatie over projecten waarbij u kunt participeren, nu of in de toekomst.

Gerichte vragen

Om zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces voor het luchthavenbesluit voor GAE mee te kunnen nemen, is een ieder uitgenodigd om in de periode van 7 september tot en met 5 oktober 2017 te reageren op de kennisgeving van GAE en de NRD voor het MER. Daarvoor is gevraagd:

- Welke aandachtspunten heeft u voor het verdere proces?
- Welke aspecten mogen volgens u niet ontbreken in het milieuonderzoek?

Aard en aantal zienswijzen

In totaal zijn 44 zienswijzen binnengekomen binnen de gestelde termijn. De onderstaande tabel geeft een overzicht van het type participant en de herkomst van de 44 participanten.

Categorie Plaats	Buurt- en bewonersvereniging	Individuele inspreker(s)	Overheden	Natuur- en milieustructuurorganisaties	Overige Belangenorganisaties	Totaal
Yde	0	3	0	0	1	4
Glimmen	1	7	0	0	0	8
Eelde	0	9	0	1	0	10
Haren	0	1	1	0	0	2
Schipborg	0	1	0	0	0	1
Veendam	0	0	0	1	0	1
Zevenhuizen	0	1	0	0	0	1

Borgercompagnie	0	0	0	0	1	1
Onnen	1	1	0	0	0	2
Norg	0	2	0	0	0	2
Bunne	0	1	0	0	0	1
Vries	0	2	0	0	0	2
Donderen	0	4	0	0	0	4
Assen	0	0	0	1	0	1
Lieveren	0	1	0	0	0	1
Eelderwolde	0	1	0	0	0	1
Paterswolde	0	1	0	0	0	1
Groningen	0	1	0	0	0	1
Totaal	2	36	1	3	2	44

Tabel: Overzicht ingediende zienswijzen met daarbij de herkomst van de indieners van zienswijzen (per plaats,) en het type indieners (individu dan wel bepaald soort organisatie)

Beantwoording van de zienswijzen

Het ministerie hecht eraan richting indieners van zienswijzen een goede verantwoording te geven hoe het met de ingediende zienswijzen wordt omgegaan. Dit document rapporteert daarover en geeft tevens een beeld hoe met de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs wordt omgegaan. De Directie Participatie van het Ministerie van IenW heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de reacties geanalyseerd en beantwoord.

Daar waar de zienswijzen aandachtspunten voor het proces en suggesties voor het milieuonderzoek betroffen is dit van een reactie voorzien. Bij uitspraken over dan wel bij het innemen van een standpunt ten aanzien van de wenselijkheid van ontwikkeling van de luchthaven heeft het ministerie daar kennis van genomen. Er is gekozen voor een bundeling naar thema's en vervolgens is aangegeven hoe met deze thema's is omgegaan. Deze aanpak zorgt voor een integraal overzicht voor de indieners van de zienswijzen, geeft inzicht in de inhoud van alle zienswijzen en de reactie van het ministerie daarop. De individuele zienswijzen worden niet afzonderlijk behandeld. In de volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de verschillende thema's. In de bijlage bij dit document is een verwijzing opgenomen naar de paragrafen waar op de verschillende zienswijzen wordt ingegaan.

1.3

Luchthavenbesluit

In de Wet luchtvaart (artikel 8.1, lid 3) is de luchthaven GAE aangemerkt als een luchthaven van nationale betekenis. In de Luchtvaartnota¹ heeft het Rijk hiervoor een nadere onderbouwing gegeven. Om een (burger)luchthaven van nationale betekenis te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Hierin worden grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer (waaronder de openstellingstijden) opgenomen. Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met (1) de geluidbelasting, (2) de externe veiligheid van het luchtverkeer en (3) de vliegveiligheid. Het ministerie is bevoegd gezag voor het vaststellen van een luchthavenbesluit voor de luchthaven GAE. Bij de vaststelling van een luchthavenbesluit zal een afweging worden gemaakt op aspecten als economie, veiligheid en milieu. Daarnaast hecht het ministerie aan regionaal bestuurlijk

¹ Luchtvaartnota Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie, april 2009

draagvlak voor het besluit. GAE is initiatiefnemer voor het aanvragen van een luchthavenbesluit.

1.4 Procedure

Het ministerie onderscheidt vier fasen in het proces om te komen tot het luchthavenbesluit voor GAE:

Fase 1: Initiatief en reikwijdte en detailniveau

Deze fase start met de melding van de initiatiefnemer aan het ministerie, dat hij voornemens is een luchthavenbesluit aan te vragen. Tegelijkertijd dient hij een NRD in bij het ministerie voor het op te stellen MER. Daarop legt het ministerie het voornemen en de NRD ter inzage en wordt advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. en aan de wettelijke adviseurs. De fase wordt afgerond met een advies van het ministerie, dat is gebaseerd op de ingebrachte adviezen en zienswijzen, over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER en met nadere eisen ten aanzien van 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 economische onderbouwing en een berekening van de diverse beperkingengebieden met betrekking tot de vliegveiligheid. Deze fase eindigt met een formele aanvraag van het luchthavenbesluit door de initiatiefnemer inclusief de onderbouwing daarvan. Tijdens de analysefase zal het bevoegd gezag de analyses (voor)toetsen. Daarbij laat zij zich bijstaan door onafhankelijke onderzoekers.

Fase 3. Opstellen luchthavenbesluit

Deze fase start na de aanvraag van de initiatiefnemer voor een luchthavenbesluit. Het bevoegd gezag stelt daarna een ontwerp luchthavenbesluit op en brengt deze in procedure (vragen van zienswijzen, vragen van advies aan Commissie voor de m.e.r. (vrijwillig) en wettelijke adviseurs over het opgestelde MER en in voorhang aanbieden van het ontwerpbesluit bij Eerste en Tweede Kamer). Reacties worden verwerkt in het definitieve luchthavenbesluit en deze wordt voor advies naar de Raad van State gestuurd. Een eventueel 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. Voor luchthaven GAE wordt fase 1 met deze nota van antwoord en een door het ministerie op te stellen advies, gebaseerd op de ingediende adviezen en zienswijzen, afgerond.

1.5 Advies wettelijke adviseurs

Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) heeft als reactie op de NRD aangegeven dat zij deze bekijkt vanuit de invalshoeken landschap (vanuit een cultuurhistorisch perspectief), cultureel erfgoed en archeologie. Vanuit deze invalshoeken heeft zij geen opmerkingen aangezien de veranderingen een beperkte ruimtelijke weerslag lijken te hebben. Ook is het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) om advies gevraagd. Deze heeft aangegeven dat de adviesrol van het ministerie van EZK is komen te vervallen.

1.6 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden de belangrijkste thema's uit de ingediende zienswijzen en adviezen beschreven, van een reactie voorzien en wordt aangegeven hoe het ministerie met de zienswijzen en adviezen is omgegaan.

2 De voorgenomen activiteit en te onderzoeken alternatieven

2.1 Referentie, vergelijking alternatieven en verkeersprognoses

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Referentie en vergelijking alternatieven

- In de vergelijking van de effecten van het initiatief van GAE (horizon 2026) dienen deze te worden afgezet tegen de effecten die zijn berekend ten behoeve van de aanwijzing 2001, de prognose 2015 (Adecs rapport uit 2005), de omzettingsregeling en het huidige werkelijke gebruik (situatie 2016). (21, 26)
- Opnemen evaluatie van mate waarin de huidige geluidsruimte is benut. (21, 26)
- De referentiesituatie zou moeten worden gedefinieerd op basis van wat er werkelijk op GAE plaatsvindt. (21, 26)
- Naast de door de initiatiefnemer voorgestelde referentiesituatie stel ik voor de huidige situatie op de luchthaven als tweede referentiesituatie op te nemen. (24)
- Wij pleiten er voor in de m.e.r. het feitelijke gebruik en de actuele milieusituatie te hanteren als referentiesituatie. (28, 29)
- Wij verlangen dat het verschil tussen de geluidhinder van het huidige gebruik van de luchthaven en de in het Aanwijzingsbesluit vergunde geluidhinder beschreven wordt. (29, 32)
- Om een juist inzicht te verkrijgen over de effecten die het gevolg zullen zijn van het huidige voornemen, dienen de thema's met dezelfde diepgang en in dezelfde eenheden, zoals kosteneenheden, beschreven te worden als in het eerder genoemde milieueffectrapport. (24)
- In het MER moet de '*nulsituatie (autonome ontwikkeling)*' worden gedefinieerd als het werkelijke gebruik van de luchthaven over de laatste jaren. (21, 26).
- Wij stellen voor in het MER een meest milieuvriendelijk variant op te nemen die uitgaat van een bescheidener groei van het vliegverkeer. (28)
- Onderzoeksgebied boven Noordenveld van 10x10 km uitbreiden in verlengde start-landingsbaan en specifiek overlast/hinder/gezondheidsschade/economische schade boven/langs kern Norg onderzoeken. (23)

Invoerset

- De getallen uit de verkenning kunnen geen basis zijn voor het MER. Een objectieve en onafhankelijke prognose is nodig. (21, 26)
- Bij de prognoses moet de gebruikelijke telmethoden worden gehanteerd zoals het CBS dit doet (exclusief transit). (21, 26)
- Het effect van het verplaatsen van vluchten naar Lelystad op de prognoses moet in het MER worden meegenomen, evenals de extra CO2 uitstoot als gevolg van de tussenlandingen. (21, 26)
- Om de verschillen tussen de Lufthansa verkeersprognose en de geactualiseerde prognose duidelijk zichtbaar te maken dienen beide prognoses in tabelvorm met elkaar te worden vergeleken. (24)
- Er dient een goede verklaring te komen hoe de aantallen vliegtuigbewegingen van de autonome ontwikkeling en voorkeursalternatief tot stand zijn gekomen. Een precieze verwijzing naar de bron van de Lufthansa cijfers ontbreekt. Hoe de exploitant zijn inschattingen heeft gemaakt dient te worden verklaard. (24)

- Wij verlangen dat de huidige vergunning – d.w.z. het Luchthavenbesluit GAE - niet wordt gebaseerd op de prognoses van Lufthansa en Intervistas maar wordt aangepast aan het feitelijk gebruik en de meer realistische prognoses zoals opgenomen in het SEO rapport " Beoordeling van het strategisch plan van Groningen Airport Eelde, Amsterdam, januari 2014, gemaakt in opdracht van de Noordelijke Rekenkamer door R. Lieshout en op het recentere vervolg onderzoek door SEO " Second opinion strategische verkenning GAE" Amsterdam, november 2016. (29, 32)
- Wij verlangen een realistische actualisatie van de gehanteerde verkeersprognose. Wij verlangen een realistische verkeersprognose, waarin ook rekening gehouden wordt met de voorziene opening van Lelystad als overloop van Schiphol en vooral met de Klimaatafspraken in Parijs waarin afgesproken is om te komen tot een beperking van broeikasgassen. (29, 32)
- Wij verlangen dat het aantal luchtvaartuigbewegingen dat op dit moment op GAE plaats vindt toegevoegd wordt aan dit overzicht. (29, 32)
- De vervoersprognoses moeten door een onafhankelijke partij worden beoordeeld/ gecorrigeerd. (21, 26)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 21, 23, 24 , 26, 28, 29, 32

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- De Commissie voor de m.e.r. stelt dat de effecten van het voornemen niet alleen moet worden vergeleken met wat op grond van de huidige vergunning (de Omzettingsregeling Luchthaven Eelde) mogelijk is, maar ook met de huidige feitelijke situatie (bij voorkeur de effecten van het meest recente gebruiksjaar).
- De Commissie beschouwt de situatie waarbij slechts beperkt wordt geïnvesteerd (in het NRD aangeduid als autonome ontwikkeling), niet als een vergelijkings- of referentiepunt voor het voornemen, maar eventueel wel als een alternatief.
- De Commissie adviseert de verdeling van de vliegbewegingen per vliegtuigtype en helikoptertype op dezelfde wijze en even gedetailleerd voor de referentie, de huidige situatie en het voornemen te specificeren. Daarbij moet duidelijk worden gemaakt hoe passagiersaantallen zich vertalen naar vliegbewegingen.
- Met betrekking tot de verkeersprognose stelt de commissie dat (de onderbouwing van) de groei in het MER moet worden opgenomen als vertrekpunt voor het te onderzoeken voornemen. Daarbij moet aandacht besteed worden aan de onzekerheden in de verwachte groei, als onderbouwing voor de verkeersmix. Daarbij adviseert de Commissie om in het MER, waaronder bij de alternatievenvergelijking, aandacht te besteden aan de gevoeligheid van de effecten voor de omvang van het voornemen.

ANTWOORD

Referentiesituatie en vergelijking alternatieven

- In de NRD staat beschreven dat de effecten van de voorgenomen activiteit worden vergeleken met de huidige vergunde ruimte (de Omzettingsregeling Luchthaven Eelde). Deze omzettingsregeling dient als referentiesituatie.
- Het ministerie adviseert GAE om de milieueffecten ook te vergelijken met de huidige situatie/het huidige gebruik.
- In lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r. adviseert het ministerie om de situatie waarin beperkt wordt geïnvesteerd (in het NRD aangeduid als autonome ontwikkeling) niet in beeld te brengen als vergelijkingspunt voor het voornemen. Voorts adviseert zij de luchthaven de situatie waarin beperkt wordt

geïnvesteed als alternatief in beeld te brengen ofwel in het MER te motiveren waarom dit geen te kiezen alternatief is.

- De omvang van het studiegebied wordt per milieuaspect bepaald door de reikwijdte van de te verwachten effecten. De studiegebieden in het MER zijn vergelijkbaar met in eerdere milieuonderzoeken gehanteerde studiegebieden. Indien tijdens het onderzoek blijkt dat significante milieueffecten zich uitstrekken buiten de studiegebieden dan zullen deze worden vergroot.

Invoerset

- In oktober 2016 hebben de aandeelhouders van GAE² de resultaten van de strategische verkenning naar de toekomst van de luchthaven gepubliceerd. Op basis van de resultaten hebben de aandeelhouders gekozen voor het investeringsalternatief waarbij wordt ingezet op groei van het commerciële verkeer. Onderdeel van de strategische verkenning is onder andere een analyse van het passagierspotentieel uitgevoerd door Lufthansa Consulting.
- In het NRD staat beschreven dat de verkeersprognose uit dit onderzoek wordt gebruikt als basis voor het MER. Omdat er inmiddels enkele wijzigingen hebben plaatsgevonden in de verkeersontwikkeling, wordt de prognose geactualiseerd. Deze wijzigingen worden in het MER toegelicht.
- In aanvulling hierop adviseert het ministerie GAE om de keuze voor een verkeersprognose te motiveren in de economische onderbouwing die wordt opgesteld en inzichtelijk te maken hoe de verkeersprognose in aantallen passagiers zich vertaalt in vliegtuigbewegingen. Daarbij vraagt het ministerie aandacht te besteden aan de aard en typen vliegtuigbewegingen en dit op dezelfde wijze te specificeren voor de referentie, de huidige situatie en de voorgenomen activiteit. Van belang is dat de ontwikkeling van Lelystad hierin is meegenomen. Indien in de prognoses transitpassagiers zijn meegenomen, verzoekt het ministerie de luchthaven dit inzichtelijk te maken.
- Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. adviseert het ministerie de luchthaven in het MER aandacht te besteden aan de onzekerheden in de verwachte groei, als onderbouwing voor de verkeersmix en daarbij de gevoeligheid van de effecten voor de omvang van het voornemen in beeld te brengen.
- De mondiale klimaatafspraken hebben geen betrekking op de verkeersprognoses van individuele luchthavens. Het effect van de voorgenomen activiteit op CO₂ uitstoot wordt zoals in de NRD aangegeven onderzocht.
- Het ministerie laat de economische onderbouwing waarvan de gehanteerde verkeersprognose onderdeel uitmaakt toetsen door een externe onafhankelijke onderzoeker. Deze onderzoeker betreft bij zijn toets ook andere rapporten over de ontwikkeling van de luchthaven.

² De provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo.

2.2 Voorgenomen activiteit

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Groei commercieel verkeer

- Voornemen onvoldoende onderbouwd, effecten werkgelegenheid niet bekend. (7)
- Betrek het SEO rapport³ bij het op te stellen MER. (21, 26)
- Neem de Omzettingsregeling luchthaven Eelde integraal over in het LHB en wacht tot 2019 met wijzigingen omdat dan de impact van Lelystad bekend wordt. (12)
- Ambitie groei is in NRD niet onderbouwd en moet onafhankelijk getoetst worden. (19)
- In het onderzoek ontbreekt het negatieve werkgelegenheidseffect in MKBA uit 2016 voor recreatie/toerisme/horeca. (23)
- Verzoek om een compleet nieuwe MKBA als second opinion voor deze groeistrategie, die uitgaat van een verdubbeling in reizigers. (23)
- verzoek de overheid zich in het kader van het gevraagde luchthavenbesluit grondig te bezinnen op de keuze voor dit 'Vlucht Vooruit'-scenario, met name vanwege de wijze waarop dat tot stand is gebracht. (31)
- Wij verlangen een realistische beschrijving van de gevolgen van de voorziene opening van Lelystad als overloop luchthaven van Schiphol op de bereidheid van Low Cost carriers om vanaf GAE te vliegen; mede gezien het feit dat vakantievluchten nu frequent een tussenlanding elders in Nederland maken om de toestellen gevuld te krijgen. (29,32)
- Ten aanzien van het voorkeursalternatief verlangen wij een degelijke analyse van de huidige luchtvaartmarkt; gebaseerd op werkelijk behaalde passagiersaantallen – volgens CBS cijfers – dus zonder passagiers die op een andere luchthaven uitstappen. (29, 32)
- Welke mogelijkheden ziet GAE voor regelmatig luchtvrachtverkeer t.b.v. noordelijke bedrijven? (44)

Traumahelikopter/maatschappelijk verkeer:

- In de aanwijzing is reeds rekening gehouden met 1400 vliegbewegingen voor maatschappelijk helikopterterverkeer. De initiatiefnemer moet kwantitatief aantonen welke veranderingen optreden in de omgeving van GAE die niet gedekt worden door de huidige vergunning (de omzettingsregeling). (24)
- Vraagt om strenge regels gebruik traumahelikopter tussen 7.00 en 23.00 uur. (15)
- Er dient te worden geborgd dat er nu en in de toekomst capaciteit zal zijn die uitsluitend ten dienste zal staan van vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken. (24)
- Wij hebben geen bezwaar tegen de stationering van de traumaheli op GAE. We verlangen een onderbouwing waarom de traumaheli niet zou passen binnen de huidige geluidsvergunning mede gezien de afname van o.m. het lesverkeer. (29,32)
- Verzoek borgen aparte ruimte traumahelikopter in het MER af te wegen. (33)
- Omdat de traumaheli extra geluidshinder geeft wordt ervoor gekozen om deze geluidshinder buiten de vliegveldnormen te houden zodat het vliegveld meer geluid mag produceren. Dit is misbruik maken van de regelgeving en zou als onbehoorlijk bestuur kunnen worden aangemerkt. (35)
- Door het vastleggen van aparte grenswaarden van de geluidsbelasting voor traumaverkeer worden deze losgekoppeld van de geldende geluidsnormen voor de luchthaven. Hierdoor worden de normen van de geluidsbelasting

³ SEO: Beoordeling strategische verkenning luchthaven Eelde, november 2016

voor GAE verruimd. (37)

- Maak geen gebruik van de mogelijkheid voor aparte grenswaarden in geluidbelasting gezien de toename in geluid. (40)
- Het instellen van aparte grenswaarden voor de operatie van de traumaheli vinden wij daarom niet alleen zeer wenselijk, maar ook essentieel om onnodige overlast zoveel mogelijk te beperken. (41)
- Welke soorten en hoeveel helicoptervluchten (van ambulance, politie én..?) kunnen bij dag en bij nacht de komende tien jaar redelijkerwijs worden verwacht? (44)

Buiten gebruik stellen baan 01-19:

- Beschreven en berekend moet worden wat de milieueffecten zullen zijn van dit voornemen. (24)
- Door de voorgenomen sluiting van de korte baan zal het aantal starts en landingen op de verlengde baan die voor ons de meeste overlast veroorzaakt toenemen. (41)

Nut en noodzaak verruimde openingstijden

- Het verruimen van de openingstijden zal in de Notitie moeten worden onderbouwd door: het aantonen van de nut en noodzaak van het verruimen van de openingstijden; het opnemen van een evaluatie van het gebruik van de luchthaven in de vroege en late uren; het opnemen van een afweging van het belang van vroege en late vluchten enerzijds tegen het nadeel van het bekorten en verstoren van de nachtrust van omwonenden anderzijds. (22)
- Nut en noodzaak van ruimere openingstijden moeten worden aangetoond/economisch onderbouwd. (21, 23, 24, 26)
- Uitvoeren van een evaluatie van het gebruik van de luchthaven in de vroege en late uren. (21, 26)
- Een afweging van het belang van vroegere/latere vluchten tegen het nadeel van de nachtrustverstoring voor de omwonenden dient plaats te vinden. (21, 26)
- Geen noodzaak tot verruimen openingstijden (15)
- GAE moet eerst aantonen dat groei van reizigersvervoer reëel is en *vervolgens* laten zien dat verruiming van openingstijden noodzakelijk is voor die substantiële groei. (19)
- Maatschappelijk en economisch belang uitbreiding van openingstijden nagaan. (28, 29)
- Wij verlangen een onderbouwing van de noodzaak van verkorting van de slaaperperiode van omwonenden en een serieuze afweging van de gezondheidseffecten hiervan tegen het belang dat de luchthaven beoogt te bereiken met de voorgestelde extensie regelingen. (29, 32)
- Verzoek verruiming openingstijden niet toe te kennen gezien de impact op de nachtrust en de geringe bezetting. (33)
- De slaap van de omwonenden neemt af vanwege de aanpassing van de openingstijden, terwijl enkele uren verlengde opening niet bijdraagt aan aansluiting op de 24 uren economie. (35)
Verzoek om de openingstijden te handhaven zoals deze nu gelden en hiervoor geen ontheffingen, anders dan in noodgevallen te verlenen. (37)
- Tegen verruiming openingstijden gezien gevolgen voor camping die bedoeld is voor de rustzoekende kampeerder. (38)
- Verruiming openingstijden en uitbreiding extensieregeling moet worden onderzocht. Ook omdat nut en noodzaak niet is aangetoond. (41)

Nut en noodzaak uitzonderingsregeling

- In de uitzonderingsregeling zal exact moeten worden aangegeven welke soorten speciale evenementen het betreft (met een welomschreven definitie) en de aantallen vluchten en passagiers per evenement. Het belang van deze vluchten/passagiers moet worden afgewogen tegen het belang van het voorkomen van nachtrustverstoring van de duizenden inwoners in de

dorpen onder de aan- en afvliegroutes. (21, 26)

- Vanuit welk maatschappelijk belang het noodzakelijk is om 10 vluchten per jaar buiten de extensietijd toe te staan en hoe zich die eventuele maatschappelijke meerwaarde tot maatschappelijke gevolgen als de verstoring van de nachtrust van omwonenden? (33)
- Om tegemoet te komen van het verzoek van GAE zou een aantal van 5x per jaar kunnen worden opgenomen waarbij toestemming wordt verleend om in uitzonderlijke gevallen vliegtuigen 1 uur na sluitingstijd te laten vertrekken. Hiermee wordt voorkomen dat de extensieregeling wordt misbruikt voor reguliere vluchten. Deze beperking is dan inclusief de gewenste uitbreiding voor vluchten t.b.v. speciale evenementen. (37)

Nut en noodzaak les- en oefenvluchten

- Het opnemen van een afweging van het belang van uitbreiding van lesvluchten versus de nadelen voor omwonenden en het milieu. (22)
- Het opnemen van een afweging van het belang van les- en oefenvluchten met straalvliegtuigen tegen het nadeel voor de omwonenden en voor het milieu. (22)
- Het voornemen om les- en trainingsverkeer met jetvliegtuigen mogelijk te maken heeft hevige gevolgen en dient goed onderbouwd te worden. (24)
- Wij stellen voor om het toestaan van lessen met jetvliegtuigen als separate aanvraag te beschouwen. Hiervoor zou in onze ogen een locatie-m.e.r. passender zijn. (28, 29)
- Zorgen over lesvluchten met jetmotoren in verband met onevenredig hoge geluidshinder en fijnstofuitstoot. (35)
- Welke soorten en aantallen les-, oefen- en proefvluchten met straalvliegtuigen (in welke gewichtsklassen?) zouden de komende tien jaar te verwachten zijn? (44)
- In het MER dient onderzocht te worden welke alternatieve luchthavens er zijn (waar de overlast geringer is) voor oefenen met jetvliegtuigen. (21, 26)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 7, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 41, 44

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- De Commissie beschouwt de onderbouwing van de doelen die GAE wil realiseren als essentiële informatie voor het meewegen van het milieubelang.
- Gezien de grote impact van nachtelijke vliegtuigbewegingen op de geluidsbelasting en het leefklimaat vindt de Commissie het belangrijk om de gewenste extensie- en uitzonderingsregeling en het te verwachten aantal politie- en spoedeisende vluchten goed te onderbouwen, met name voor de nachtperiode. Ook het uitvoeren van trainingsvluchten met jetvliegtuigen moet worden onderbouwd.
- De Commissie acht het noodzakelijk om de effecten van iedere deelactiviteit afzonderlijk in beeld te brengen.

ANTWOORD

- Omdat het voornemen van luchthaven GAE bestaat uit verschillende deelactiviteiten en in lijn met diverse zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. adviseert het ministerie GAE om nut en noodzaak van elke deelactiviteit afzonderlijk te onderbouwen. Ook vraagt IenW aan GAE de effecten van elke deelactiviteit afzonderlijk te onderzoeken.

Groei commercieel verkeer

- Voor het aspect economie zijn voor het ministerie drie zaken relevant voor het 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 (o.a. de effecten op werkgelegenheid). Uit deze economische onderbouwing volgt de invoerset die uitgangspunt is voor alle onderzoeken die in het kader van het MER.
- Het ministerie vraagt de luchthaven de genoemde zaken te onderzoeken in haar economische onderbouwing en hierbij ook rekening te houden met het effect van de opening van luchthaven Lelystad.
- Indien in de prognoses transitpassagiers zijn meegenomen, verzoekt het ministerie de luchthaven dit inzichtelijk te maken.
- Zoals aangegeven onder "invoerset: (paragraaf 2.1) wordt de economische onderbouwing getoetst door een onafhankelijk onderzoeker. Deze toetsers betrekt ook andere relevante rapporten (zoals het genoemde SEO rapport) in zijn toets.
- Uitbreiding van luchtvrachtverkeer is geen onderdeel van het voornemen van de luchthaven.

Traumahelikopter/maatschappelijk verkeer

- Sinds 1 oktober 2016 is het Mobiel Medisch Team van het UMCG op luchthaven Eelde gestationeerd. De Wet luchtvaart⁴ maakt het mogelijk aparte grenswaarden in te stellen voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken. GAE dient zijn aanvraag voor aparte grenswaarden/gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer te onderbouwen en de effecten van het maatschappelijk verkeer in beeld te brengen. Op grond van de aanvraag van het luchthavenbesluit zal het bevoegd gezag daarna een afweging maken of aparte grenswaarden worden vastgesteld.
- In de NRD staat reeds beschreven dat de vliegtuigbewegingen ten behoeve van maatschappelijke vluchten apart inzichtelijk worden gemaakt in het MER om aparte grenswaarden te kunnen vaststellen. Daarbij wordt uitgegaan van prognoses voor het gebruik.
- Naast de gebruiksruimte die nodig is voor maatschappelijk verkeer dient ook de gebruiksruimte voor het overig verkeer te worden bepaald evenals de totale gebruiksruimte.

Buiten gebruik stellen baan 01-19

- Zoals beschreven in de NRD is het buiten gebruik stellen van dwarsbaan 01-19 als start- en landingsbaan onderdeel van het voornemen. Hierdoor komen de bijbehorende vliegroutes en circuits te vervallen. Dit werkt door in de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving.
- De effecten hiervan worden in het MER onderzocht. Het buiten gebruik stellen van baan 01-19 moet worden onderbouwd.

Nut en noodzaak verruimde openingstijden

- Diverse zienswijzen haken in op de verruiming van de openingstijden. In de NRD staat als onderdeel van de voorgenomen activiteit een verruiming van de openingstijden van 6.30 naar 6.00 uur op maandag t/m vrijdag en van 7.30 naar 6.00 uur in weekenden en op feestdagen.
- De nut en noodzaak van verruiming zal in de economische onderbouwing en het MER worden beschreven. Onderdeel daarvan is ook het aantonen van concrete vraag bij maatschappijen en een onderbouwing waarom het wenselijk is deze vluchten buiten de huidige openingsuren uit te voeren. Daarbij kan zoals enkele

⁴ Artikel 8.44 lid 2

insprekers aangeven ook het gebruik aan de randen van de dag de afgelopen jaren worden betrokken. Ook eventuele kosten van een verruiming van de openingstijden (o.a. voor de luchtverkeersleiding) dienen inzichtelijk te worden gemaakt.

- Het ministerie vraagt de luchthaven ook de effecten van deze deelactiviteit op de geluidsbelasting afzonderlijk inzichtelijk te maken in het MER rapport. Daarbij verzoekt ze de luchthaven op basis van nut en noodzaak en de effecten een expliciete afweging te maken over verruiming van de openingstijden. Vervolgens zal het bevoegd gezag een afweging maken zodra de aanvraag voor een luchthavenbesluit is ingediend.

Nut en noodzaak uitzonderingsregeling

- De NRD geeft aan dat het invoeren van een uitzonderingsregeling voor vluchten gerelateerd aan speciale evenementen binnen de extensietijd tussen 23.00 en 24.00 uur onderdeel is van de voorgenomen activiteit. Het gaat om maximaal 10 vluchten op jaarbasis.
- Het ministerie adviseert de luchthaven goed te motiveren in welke maatschappelijke behoefte wordt voorzien met deze uitzonderingsregeling en waarom er op dit moment niet in deze behoefte wordt voorzien. Ook het aantal vluchten dient gemotiveerd te worden.
- Het ministerie verzoekt de luchthaven in het MER een beschrijving op te nemen van de effecten van de uitzonderingsregeling. Op grond van de aanvraag van het luchthavenbesluit zal het bevoegd gezag daarna een afweging maken over de uitzonderingsregeling.

Nut en noodzaak les- en oefenvluchten

- Ten opzichte van de huidige vergunning wil de luchthaven een verruiming van de mogelijkheden voor les- en oefenvluchten door het lessen met jetvliegtuigen toe te staan.
- In aanvulling op de onderbouwing die in het NRD beschreven staat adviseert het ministerie GAE om ook inzicht te geven in de gronden waarop in het verleden het lessen met jetvliegtuigen is verboden met een motivering waarom deze gronden volgens de luchthaven nu niet meer van toepassing zijn. Ook de aantallen en het soort lesvluchten dienen te worden gespecificeerd.
- De vraag aan de luchthaven is om ook voor deze deelactiviteit afzonderlijk de milieueffecten op onder andere geluid, externe veiligheid en eventueel luchtkwaliteit (als er significante effecten te verwachten zijn) in beeld te brengen en op basis daarvan een afweging te maken of het opheffen van een verbod onderdeel zou moeten zijn van de aanvraag. Een separate aanvraag is niet nodig.
- Het onderzoeken van andere locaties voor deze activiteit in het MER is niet nodig, omdat dit een voorgenomen activiteit is van GAE en andere locaties buiten haar verantwoordelijkheid vallen.
- Op grond van de aanvraag van het luchthavenbesluit zal het bevoegd gezag daarna een afweging maken over de les- en oefenvluchten.

3 Te onderzoeken effecten in het MER

3.1 Geluidsbelasting

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Te onderzoeken effecten

- In het MER dient te worden onderzocht wat de effecten van de wijziging van de grenswaarden in de handhavingpunten voor de Lden-contouren zijn. (21, 26)
- geluidscontouren, zonder afkap, in Lden (55, 58, 60, 65 Lden), KE (groot verkeer, 35, 40, 45, 50, 55 KE), bkl (klein verkeer, 47 bkl), dB(a) cumulatie met overige geluidsbronnen (40 tot 65 dB(A) in stappen van 5 dB(A). Zowel de contouren op kaart als weergegeven in oppervlakten binnen de contouren. (21, 26)
- Aantallen geluidbelaste woningen in schillen, potentiële aantallen ernstig gehinderden in schillen (20 KE tot 60KE in stappen van 5 KE, 40, 45, 47, 50, 55, 60 bkl, 50, 55, 58, 60, 65 Lden). (21, 26)
- In de MER rapportage dienen de gevolgen van de toename van de geluidsvolume te worden opgenomen. (9)
- Welke toename geluidsoverlast in Noordenveld door slechts gebruik hoofdbaan? (23)
- Welke toename overlast door lessen met jetvliegtuigen? (23)
- De milieueffectrapportage zal moeten uitwijzen hoeveel geluidwinst het buiten gebruik stellen van baan 01-19 oplevert. Eventuele andere effecten dienen – zo mogelijk kwantitatief - eveneens te worden beschreven. (25)
- Naast de bijdrage aan de geluidbelasting dient tevens het effect op het aantal (ernstig)gehinderden van elke aanpassing van de operationele randvoorwaarden afzonderlijk te worden gepresenteerd. (24)
- Oppervlakte binnen de 60, 55, 50, 45, 40, 35, 30, 25, 20 Ke-contouren(km²) (24)
- Woningen en geluidsgevoelige gebouwen binnen 50, 45, 40, 35, 30, 25, 20 Ke- contouren (aantal) (24)
- Ernstig gehinderden binnen 50, 45, 40, 35, 30, 25, 20 Ke-contouren (aantal) (24)
- Aantal slaapverstoorden binnen 30, 40, 45, 50, 55 en 60 dB(A) L-evening contouren (aantal) (24)
- Ik vraag u rekening te houden in de MER met de Europese jurisprudentie dat geluid door burengerucht geldt van 7:00uur tot 22:00uur. (34)
- Aanpassen van de Milieu Effect Rapportage, aangezien de geluidsbelasting (trilling door lucht en grond) groter is geworden door de baanverlenging; in de situatie voor de baanverlenging was de geluidsbelasting aanmerkelijk geringer. (42)
- Hoe komen de geluidscontouren te liggen als alle verkeer wordt afgewikkeld via baan 05-23? (44)
- Alle berekeningen (o.a. aantallen ernstig gehinderden) presenteren in een zodanig gedetailleerde vorm dat verificatie van de uitkomsten mogelijk is. (24)
- Zolang niet onomstotelijk is bewezen dat één handhavingpunt aan het begin en één handhavingpunt aan het eind van de start- en landingsbaan voldoende is om de geluidsruijme exact vast te leggen, dient om voldoende te kunnen handhaven in het LHB te worden teruggekeerd naar de oorspronkelijke 44 handhavingpunten. (24)

Lden versus Ke

- Om effecten voor wat betreft geluid vergelijkbaar te maken dienen voor de referentiesituatie, de autonome ontwikkeling en het voorkeursalternatief deze effecten te worden weergegeven in Lden en gesplitst te worden in de effecten van groot en klein verkeer en weergegeven in resp. KE en bkl. (21, 26)
- Er moet worden aangetoond dat de 35 Ke-geluidzone en/of 47 Bkl-geluidzone zoals vastgelegd in de aanwijzing, gelijk is aan de gebruikruimte vastgelegd in grenswaarden in de handhavings-punten in het verlengde van de start- en landingsbaan. (24)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 9, 21, 23, 24, 25, 26, 34 , 42, 44

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R. :

- Breng de totale geluidbelasting van alle vliegbewegingen in kaart, dus inclusief de belasting veroorzaakt door vliegbewegingen van de politie of het mobiele medische team van het UMCG. Maak verschuivingen in de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie en de referentie inzichtelijk, bijvoorbeeld op basis van verschilkaarten en/of door verschuivingen in aantallen blootgestelden per klasse in tabelvorm te presenteren.
- Breng de effecten voor de ernstige geluidhinder en de ernstige slaapverstoring in beeld voor de gecumuleerde blootstelling aan de grote burgerluchtvaart, helikopters en General Aviation in Lden vanaf 40 dB(A). Doe dit voor ernstige slaapverstoring voor de blootstelling aan het nachtelijke geluid van de grote burgerluchtvaart en helikopters in Lnight vanaf 30 dB(A).
- De Commissie adviseert om voor de berekening van de geluidhinder van General Aviation 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
- Het is naar het oordeel van de Commissie niet zinvol en bovendien verwarrend om de geluidbelasting zowel met de oude maat voor vliegtuiggeluid (Ke) als met de nieuwe maat (Lden) te presenteren. Ze adviseert om uitsluitend nog de nieuwe maat te hanteren.

ANTWOORD

Te onderzoeken effecten

- In het MER wordt de geluidsbelasting die gepaard gaat met het gebruik van de luchthaven in beeld gebracht voor zowel de referentiesituatie (de Omzettingsregeling luchthaven Eelde), de huidige situatie als voor de totale voorgenomen activiteit.
- In lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en diverse ingekomen zienswijzen adviseert het bevoegd gezag ook om voor de verschillende deelactiviteiten waaruit de voorgenomen activiteit bestaat de gevolgen voor de geluidbelasting afzonderlijk in beeld te brengen. Dit betreft het buiten gebruik stellen van baan 01-19, het toestaan van het lessen met jetvliegtuigen, de verruiming van de openingstijden, de uitzonderingsregeling voor maatschappelijke vluchten en uitbreiding van de extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur met de mogelijkheid dat vliegtuigen die te laat binnenkomen als gevolg van mankementen nog kunnen vertrekken.
- Het geluid wordt op verschillende afstanden van de luchthaven berekend en vertaald naar geluidscontouren. De eenheid hiervoor is de Europese standaard voor lawaai: Lden (Level Day-Evening-Night). Voor de luchthaven GAE worden in elk geval de wettelijk voorgeschreven 70, 56, 48 dB (A) Lden contouren bepaald. Binnen de contouren wordt het aantal geluidgevoelige objecten (zoals

woningen) bepaald en vervolgens op basis van een zogenoemde dosis-effectrelatie het aantal ernstig gehinderden. Op pagina 22 van de NRD wordt het gehele onderzoeksprogramma voor het MER weergegeven. Ook het aantal geluidgevoelige objecten en aantal ernstig gehinderden per geluidsklasse buiten de wettelijke contouren wordt tot een niveau van 40dB(A) L_{den} in beeld gebracht. Dit om omwonenden inzicht te geven in de (mogelijke) hinder van de luchthaven buiten de in het luchthavenbesluit vast te leggen geluidscontouren.

- Het ministerie verzoekt de luchthaven, conform de aanpak in het MER bij andere luchthavens van nationale betekenis, de berekeningen voor het General Aviation verkeer apart in beeld te brengen inclusief contouren. Door General Aviation en groot verkeer ook apart te berekenen en 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.
- Naast de gehele geluidbelasting die gepaard gaat met het gebruik van de luchthaven wordt ook als onderdeel daarvan de geluidbelasting in de nacht in beeld gebracht voor de referentie, de voorgenomen activiteit (elke deelactiviteit afzonderlijk) en de huidige situatie. Dit wordt gedaan door de L_{night} geluidbelasting te bepalen voor vluchten die plaatsvinden tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Dit zal worden gedaan tot aan het niveau van de 30dB(A) L_{night} contour.
- De baanverlenging heeft reeds plaatsgevonden op basis van het besluit Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde. Deze is omgezet in de Omzettingsregeling luchthaven Eelde. De baanverlenging maakt dus reeds deel uit van de referentiesituatie, de huidige situatie en de voorgenomen activiteit.
- In het MER wordt de methodiek voor de geluidberekeningen uiteengezet. Door GAE zijn prognoses gedaan over het aantal vliegtuigen, het type vliegtuigen, de momenten van de dag waarop ze vliegen etc. Al deze aannames samen vormen de zogeheten "invoerset" voor het MER. Op basis van de invoerset worden geluidberekeningen gedaan. De geluidbelasting wordt daarbij berekend in L_{den} volgens het "Voorschrift voor de berekening van de L_{den} -geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens" of kortweg het L_{den} -rekenvoorschrift. Het rekenvoorschrift houdt rekening met het geluid per geluidscategorie⁵, de tijdsduur van de vliegtuigpassage en het tijdstip.

L_{den} versus K_e

- In de vergelijking van de alternatieven worden de berekeningen conform het rekenvoorschrift en in lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r. uitgevoerd in dB(A) L_{den} en dB(A) L_{night} en niet berekend voor een andere geluidmaat.
- In 2012 zijn reeds de volgens de Wet luchtvaart in het Aanwijzingsbesluit geldende geluideenheden K_e en BKL omgezet in de geluideenheid L_{den} in de omzettingsregeling. De in de aanwijzing vastgestelde geluidscontouren (35 K_e en 47 BKL) gelden nog steeds als beperkingengebied voor het thema geluid.
- Ten aanzien van de vraag om aandacht te besteden aan de geluidscontouren in L_{den} ten opzichte van de huidige geluidscontouren in K_e adviseert het ministerie GAE om in het MER de huidige ruimtelijke ordeningscontouren in K_e af te zetten tegenover de L_{den} contouren van de referentiesituatie en de alternatieven.
- Bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit zal onderzocht worden welke handhavingspunten opgenomen dienen te worden nabij de luchthaven.
- Het luchthavenbesluit bevat voor het luchthavenluchtverkeer in ieder geval:
 - één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt
 - en één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} .

⁵ In het rekenvoorschrift zijn vliegtuigtypen ingedeeld in geluidscategorieën.

3.2 Cumulatie

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Ook in het MER de geluidseffecten meenemen buiten de officiële openingstijden in de uren vooraf en achteraf van het starten en landen van vliegtuigen, zoals inspecteren van de baan met brandweerwagens, het verjagen van vogels, het opstarten van auxiliary power unit, het opstarten en taxiën van vliegtuigen en het uitvoeren van onderhoud buiten openingstijden. (16)
- Cumulatie van geluid waaronder weg-, rail-, industrie en luchtvaartverkeer onderzoeken. Bij luchtverkeer dienen ook meegerekend te worden het verkeer van Lelystad en overige vliegverkeer dat over het studiegebied voor geluid vliegt. (24)
- Ik vraag u de hinder effecten van nachtelijke geluidproductie van de maaiers van de grasdrogerijen mee te nemen in het MER onderzoek. (34)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 16, 24, 34

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- De commissie adviseert bij de effectbepaling rekening te houden met de combinatie met andere plannen en projecten (cumulatie).
- De commissie adviseert de effecten voor de ernstige geluidhinder en de ernstige slaapverstoring in beeld te brengen voor de gecumuleerde blootstelling aan de grote burgerluchtvaart, helikopters en General Aviation in Lden vanaf 40 dB(A).

ANTWOORD

- In het MER wordt aandacht besteed aan de cumulatie van geluid van het vliegverkeer van de luchthaven.
- De totale geluidsbelasting van alle vliegtuigbewegingen wordt in het MER in kaart gebracht, (dus van grote burgerluchtvaart, helikopters en klein verkeer samen) vanaf een niveau van 40 dB(A) in Lden en voor het aantal slaapgestoorden vanaf 30 dB(A) in Lnight.
- Tevens worden de cumulatieve effecten van de geluidsbronnen luchtvaart, wegverkeer, railverkeer en bedrijvigheid berekend.
- Daarnaast vraagt het ministerie de luchthaven kwalitatief aandacht te besteden aan mogelijke geluidseffecten buiten de officiële openingsuren.

3.3 Externe veiligheid

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- plaatsgebonden risicocontouren 10-5, 10-6, 10-8 op kaart. (21, 26)
- Berekening van FN-curven voor groepsrisico. Aantallen woningen binnen de plaatsgebonden risicocontouren. (21, 26)
- De bijdragen aan het groepsrisico van de baankoppen, de soorten bewegingen en de verschillende vliegtuigcategorieën. FN-diagram met groeps grootten van 1, 3, 5, 10, 20, 40, 100, 200, 400 en 1000 slachtoffers. (21, 26)
- Groepsrisico FN curve over de range 0 tot 10^3 fatalities tonen. (24)
- Stuk/bepaling over te vervoeren (gevaarlijke) stoffen door vrachtverkeer ontbreekt. (36)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 21, 24, 26, 36

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- Geef de ligging van de contouren aan op een kaart.
- Inventariseer risicovolle bedrijven binnen de 10-8 PR-contour en geef ze aan op een kaart.
- Maak verschuivingen ten opzichte van de referentie inzichtelijk, bijvoorbeeld op basis van verschilkaarten en/of door verschuivingen in aantallen blootgestelden in tabelvorm te presenteren.

ANTWOORD

- Het externe veiligheidsbeleid voor luchthavens is erop gericht de risico's in verband met potentiële vliegtuigongevallen voor mensen in de omgeving te beperken. In het MER worden de risico's met betrekking tot de externe veiligheid in beeld gebracht. Externe veiligheid heeft betrekking op mogelijke ongevallen tijdens een start of een landing van een vliegtuig en de kans dat daarbij slachtoffers vallen onder aanwezigheid op de grond. Er wordt onderscheid gemaakt naar plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico gaat over het minimale beschermingsniveau voor de inwoners van een bepaald gebied. Er wordt dan gekeken naar de kans per jaar dat een persoon op de grond, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een vliegtuigongeval. Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte op de grond (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een vliegtuigongeval. Het groepsrisico is dus een maatstaf voor de verwachte omvang van een vliegcrash.
- Bepalende factoren voor de externe veiligheid bij GAE zijn de ligging van de baan, de aan- en uitvliegroutes ten opzichte van woonbebouwing en de aard en omvang van het luchtverkeer. Op basis van deze inputgegevens vinden berekeningen plaats in het MER voor de wettelijke 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren. Ook de niet-wettelijke 10-7 en 10-8 plaatsgebonden risicocontouren worden berekend.
- De ligging van deze contouren wordt in het MER voor de voorgenomen activiteit gepresenteerd en vergeleken met de omzettingsregeling en de huidige situatie. Het ministerie vraagt de luchthaven daarbij de effecten van elke deelactiviteit afzonderlijk inzichtelijk te maken voor zover er significante effecten te verwachten zijn.
- Ook wordt voor alle alternatieven de oppervlakte van de contouren gegeven en wordt het aantal woningen en – op grond van het advies van de Commissie voor de m.e.r. – de ligging daarvan binnen de contouren gepresenteerd.

- Op grond van het advies van de Commissie voor de m.e.r. vraagt het ministerie de luchthaven risicovolle bedrijven binnen de 10^{-8} PR-contour te inventariseren en ze weer te geven op een kaart.
- Ook wordt de Fn-curve voor het groepsrisico berekend, geplot en weergegeven in de tabel voor de voorgenomen activiteit, de omzettingsregeling en de huidige situatie.
- Tenslotte wordt het externe veiligheidsrisico als gevolg van de aanvoer en opslag van vliegtuigbrandstof in beeld gebracht.

3.4 Luchtkwaliteit en klimaat

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Luchtkwaliteit

- In de Notitie moet worden opgenomen dat de luchtkwaliteit een structurele wegingsfactor is. (22)
- achtergrondemissies lucht, emissies GAE en geuremissies. Emissies voor de stoffen NO_x, SO₂, CO, CO₂, VOS, fijn stof (PM₁₀), benzeen, PAK. (21, 26)
- achtergrondconcentraties, immissies door GAE, toetsing aan vigerende wettelijke toetsingskader. Voor de stoffen SO₂, NO₂, PM₁₀, CO, CO₂, benzeen, lood en ozon. Toetsing aan vigerende wettelijke normen (incl. Europese normen). Isoconcentratiecontouren voor 98-percentiel voor NO_x, CO, CO₂, PM₁₀ en geur op kaart. (21, 26)
- De initiatiefnemer kan nu aantonen dat dat omwonenden en het milieu in bredere omtrek aan minder emissies van verontreinigende stoffen en geluid zullen worden blootgesteld als gevolg van stillere en zuinigere motoren en dat dit geen loos verhaal is. (24)
- De criteria voor luchtkwaliteit zodanig presenteren en aanvullen met verontreinigende stoffen (zoals benzeen, lood, SO₂, NH_x, Ozon, CO), emissies, deposities, en immissies dat een directe vergelijking met de uitkomsten in de rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit (v&w503gae.rap) mogelijk wordt. (24)
- Wat is de fijnstofuitstoot bij het opstijgen? (35)

Klimaat

- Het verruimen van de mogelijkheden van een luchthaven zou getoetst moeten worden aan de effecten voor het streven van klimaat neutraliteit. (1)
- Voorstel om aanvraag te toetsen aan Klimaatakkoord ivm gewenste toename uitstoot CO₂, stikstof, fijnstof en ultrafijnstof. (23)
- Wij stellen voor dat in het MER duidelijk wordt gemaakt wat de totale (extra) CO₂ uitstoot is van het voorgenomen beleid c.q. de te onderzoeken varianten en dat duidelijk wordt gemaakt welke overheid 'eigenaar/ is van deze toename, gelet op de door de overheden nagestreefde CO₂ beleidsdoelen. (28, 29)
- Wij verlangen in het MER een behandeling van de klimaateffecten van de luchtvaart op GAE inclusief een schatting van het verschil in emissies van onder meer broeikasgassen tussen het geheel opheffen van de luchthaven en de gevolgen van het gepresenteerde voorkeursalternatief. (29, 32)
- Zou het, gezien de vitale belangen van leefomgeving, milieu en klimaat, niet zeer eigentijds zijn wanneer GAE zijn 'marktpartijen' op deze belangen zou wijzen en hen zou aanmoedigen om vooral gebruik te maken van minder omgevingsbelastende vervoersmodaliteiten? (44)
- Wanneer, hoe en in welke mate zullen specifieke maatregelen t.b.v. een 'groene' en 'duurzame' luchthaven (glijvluchten, stillere/schonere toestellen, alternatieve brandstoffen, elektrische motoren) daadwerkelijk en merkbaar effect gaan sorteren? (44)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 1, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 32, 35, 44

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- Beschrijf de effecten van de emissies van het weg- en luchtvaartverkeer op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂, ook onder de grenswaarden.
- Geef voor andere stoffen die in de zienswijzen worden genoemd, zoals SO₂,

Pb en CO, een kwalitatieve beschouwing van de te verwachten maximale concentratie. Stem de berekeningen zoveel mogelijk af op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.

- Presenteer de resultaten van de berekeningen in de vorm van kaarten met concentratiecontouren en presenteer vergelijkingen bij voorkeur in de vorm van verschilbelastingkaarten.
- Geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen. Geef aan of kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden.
- Beschrijf indicatief de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof.
- Geef aan waar de emissies ontstaan (proefdraaien, starten, taxiën, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc.) en hoe belangrijk ze zijn. Projecteer (verschuivingen in) geurcontouren op het studiegebied en leg een koppeling tussen de geurbelasting en aanwezige en geprojecteerde woningen/blootgestelden. Geef op basis daarvan aan of er sprake is van geurhinder en hoe daarmee wordt omgegaan.
- Beschrijf de ambities van GAE op het gebied van gezondheid, milieu, klimaat of duurzaamheid op een toetsbare manier en geef aan welke concrete maatregelen worden voorzien om die ambities te realiseren en welk effect daarvan wordt verwacht.

ANTWOORD

Luchtkwaliteit

- Het MER zal de emissies als gevolg van het luchtverkeer (stikstof, fijnstof, vluchtige organische stoffen) in kaart brengen en de gevolgen daarvan op de (lokale) luchtkwaliteit, flora en fauna. Daarbij zal getoetst worden (aan de hand van berekeningen) aan de grenswaarden (concentratie) van NO₂ en PM 10 zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast zal getoetst worden aan de grenswaarde die per 2015 geldt voor PM 2,5. Tevens zullen indicatief de effecten van het voorgenomen besluit op de luchtconcentraties roet/elementair koolstof inzichtelijk gemaakt worden. Het effect op luchtkwaliteit vormt dus een structurele wegingsfactor en het ministerie vraagt de luchthaven dit ook zo in het MER op te nemen.
- Ook ten aanzien van geur sluit het ministerie zich aan bij de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r en vraagt zij de luchthaven de geurbelasting met bijbehorende contouren in beeld te brengen.

Klimaat

- In het NRD staat beschreven dat luchthavens luchtvaartmaatschappijen stimuleren om stiller en zuiniger te vliegen. Zo wordt er door GAE gebruik gemaakt van glijvluchten, waarbij met name grote vliegtuigen met verminderd motorvermogen de landingsbaan naderen. Dit leidt tot een besparing van brandstof, minder uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) en minder lawaai. Verder onderzoekt de luchthaven ook de mogelijkheid van taxiën op één motor naar het platform, wat eveneens minder brandstof kost.
- Ook neemt de luchthaven verschillende initiatieven om de CO₂ voetafdruk van de luchthaven zelf te verlagen en zet de exploitant in op de aanleg van een zonnepark — meer dan 77.000 zonnepanelen op het middenterrein van de luchthaven.
- Voor het luchthavenbesluit wegen alleen de lokale milieueffecten mee in de besluitvorming. Gezien het internationale karakter worden afspraken over CO₂ reductie op Europees en mondiaal niveau gemaakt. Wel brengt de luchthaven de uitstoot van CO₂ ter in beeld. Hierbij vraagt het ministerie de luchthaven te specificeren voor welk gedeelte van de vlucht dit wordt gedaan.
- Het ministerie vindt het belangrijk dat de luchthaven een beschrijving van haar ambities op het gebied van duurzaamheid opneemt in het MER.

3.5 Gezondheid

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- In NRD opnemen dat ingegaan wordt op de (eventuele) relatie tussen de gezondheidsaspecten van omwonenden en het gebruik van de luchthaven. (22)
- onderzoek in het MER de nachtrustverstoring en de medisch/psychologische gevolgen ervan voor alle leeftijdscategorieën waaronder (kleine) kinderen en ouderen. (21, 26)
- Diepgaand onderzoek naar gezondheid en hinderbeleving. (21, 26)
- In het MER dienen de gevolgen van koolwaterstof in land-tuinbouwgewassen voor de omwonenden te worden opgenomen. (9)
- Gezondheid en hinder graag breed onderzoek daar luchtvervuiling schadelijk is voor nieren en groter risico op hersenbloeding, kanker, astma en bv hartfalen. (zie onderzoeken RIVM). (23)
- Verstoring nachtrust in voorstel zeer schadelijk, dus graag onderzoeken. (23)
- Dat het thema gezondheid en hinderbeleving minder diepgaand onderzoek vereist is voorbarig en ongefundeerd. Dit thema dient grondig te worden onderzocht. (24)
- Onderzoek de gezondheidsrisico's voor direct omwonenden van kerosinedampen. (34)
- Wat is het effect van slaapdeprivatie door ochtendvluchten? (35)
- In het MER dient aandacht te worden besteed aan de gevolgen van het verstoren van de nachtrust (gezondheid van omwonenden) (42)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 9, 21, 22, 23, 24, 26, 34, 35, 42

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R. :

- De Commissie adviseert voor de beschrijving van de gezondheidseffecten uit te gaan van de meest actuele curves voor ernstige hinder en ernstige slaapverstoring.
- Breng de effecten voor de ernstige geluidhinder en de ernstige slaapverstoring in beeld voor de gecumuleerde blootstelling aan de grote burgerluchtvaart, helikopters en General Aviation in Lden vanaf 40 dB(A). Doe dit voor ernstige slaapverstoring voor de blootstelling aan het nachtelijke geluid van de grote burgerluchtvaart en helikopters in Lnight vanaf 30 dB(A).

ANTWOORD

- Zoals reeds aangegeven in de paragrafen over geluid en cumulatie wordt het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden voor de totale geluidsbelasting van luchtvaart in beeld gebracht (dus van grote burgerluchtvaart, helikopters en klein verkeer samen) vanaf een niveau van 40 dB(A) in Lden en voor het aantal slaapgestoorden vanaf 30 dB(A) in Lnight.
- Tevens worden de cumulatieve effecten van de geluidsbronnen luchtvaart, wegverkeer, railverkeer en bedrijvigheid berekend.
- Vervolgens worden de effecten op de gezondheid van de omwonenden in beeld gebracht. In de NRD staat beschreven dat er op het gebied van gezondheid geen diepgaand onderzoek nodig is, omdat dit aspect in beperkte mate wijzigt. Het ministerie vraagt de luchthaven dit nader te motiveren en te onderbouwen.

3.6 Ruimtelijke ordening

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Ontwikkeling Norderduinen en nieuwbouw Norg e.o. meegewogen nu ? (23)
- Naast de nieuwbouwwoningen de zelfde criteria hanteren voor bestaande woningen. (24)
- Ik vraag u om ook de ontwikkelingen, woonlocaties en bedrijventerreinen in de andere omringende gemeenten rond GAE te beschrijven en niet alleen die van de gemeente Tynaarlo. (34)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 23, 24, 34

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- Presenteer de contouren voor geluid, vliegveiligheid, externe veiligheid en vogelbeheer op duidelijke topografische kaarten waarop relevante functies en bestemmingen herkenbaar zijn aangegeven.
- Ga in op de consequenties voor ruimtelijke ordening, ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtegebruik binnen deze contouren.
- Breng vastgestelde en goedgekeurde nieuwbouwplannen ook in beeld binnen de geluidcontouren van 40 dB(A) Lden en 30 dB(A) Lnight en binnen de 10-8 PR-contour. Gebruik deze plannen bij de berekeningen van de milieueffecten van het voornemen.
- Maak apart inzichtelijk welke veranderingen in effecten komen door veranderingen in het vliegverkeer en welke effecten door ruimtelijke ontwikkelingen.

ANTWOORD

- In het luchthavenbesluit worden beperkingengebieden vastgelegd met daarbinnen een ruimtelijk beleid wat wel en niet is toegestaan:
 - Geluidcontouren van 48, 56 en 70 dB(A) Lden;
 - Contouren ter aanduiding van het 10⁻⁵- en 10⁻⁶-plaatsgebonden risico;
 - Contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
 - Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;
 - Contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding;
 - Een gebied van 6 kilometer rondom de verharde start- en landingsbaan met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik;
 - Een laserstraalvrij gebied.
- In het MER worden deze contouren berekend en wordt ingegaan op de consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling binnen deze contouren. Daarbij wordt gekeken naar zowel nieuwe als bestaande objecten. Specifieke locaties worden dus meegewogen voor zover ze binnen deze contouren liggen.
- Ook worden de vastgestelde en goedgekeurde nieuwbouwplannen binnen de geluidcontouren van 40 dB(A) Lden en 30 dB(A) Lnight en binnen de 10-8 PR-contour in beeld gebracht.
- Het ministerie vraagt de luchthaven om het advies van de commissie voor de m.e.r. op dit punt over te nemen en daarbij de veranderingen in effecten als gevolg van het vliegverkeer enerzijds en de effecten van veranderingen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen apart in beeld te brengen.

3.7 Natuur

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- Een opsomming van alle natuurgebieden en ontwikkelingen in het MER is een vereiste om te verzekeren dat alle relevante natuurontwikkelingen worden meegenomen. (21, 26)
- In de Notitie moet worden opgenomen dat de belang van de natuur een structurele wegingsfactor is. (22)
- effecten op het totale Drentsche Aa-gebied onderzoeken (landschap, natuur, stilte, duisternis, waterkwaliteit etc.) door de (hoogte) van aanvliegroutes en het mogelijk verruimen van openingstijden aan de randen van de nacht. (10)
- Naast Fochteloërveen onderzoek doen naar (extra) schade aan natuur, natuurontwikkeling en natuurbeleving in de bijzondere natuur in een straal van 20 km rondom Norg. (23)
- Wij verzoeken om de verschillende varianten ook te beoordelen op de effecten op de stiltegebieden Fochteloërveen, Leekstermeer en het Drentse Aa gebied. (28, 29)
- Wij achten meer natuuronderwerpen relevant dan alleen het Fochteloërveen genoemd in de NRD. (29, 32)
- Voor de gebieden Fochteloërveen, Zuidlaardermeer, Landgoederenzone Eelde Paterswolde Drentse A, Noordse veld en de bossen van Norg is 10x10 kilometer een te beperkt onderzoeksgebied en daarom verlangen wij dat het studiegebied wordt vergroot zodat het ook deze gebieden geheel omvat. (29, 32)
- Wij verzoeken u om ook de effecten van een toename van emissies- ten opzichte van de situatie op dit moment - op natuur gebieden als het Noordse Veld, de zandverstuiving bij Zeegse te beoordelen. (29, 32)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 10, 21, 22, 23, 26, 28, 29, 32

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- Bepaal het studiegebied op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand. Geef de beschermde gebieden in het studiegebied aan op kaart en vermeld de grondslag van de bescherming. Beschrijf alvorens de gevolgen voor natuur in beeld te brengen eerst de ingreep-effectrelaties.
- Ga na of Natura 2000-gebieden mogelijk door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Geef voor deze gebieden:
 - de relevante instandhoudingsdoelstellingen voor habitats en soorten;
 - de omvang en kwaliteit van de relevante habitattypen en leefgebieden van soorten;
 - de actuele populatieomvang van (vogel)soorten en of deze zich onder of boven de instandhoudingsdoelstelling bevindt.
- Onderzoek de gevolgen voor Natura 2000-gebieden, rekening houdend met externe werking en met cumulatie. Houd bij vogels rekening met pendelbewegingen tussen foerageergebieden en slaapplaatsen. Breng de eventuele (cumulatieve) effecten van emissies in beeld.
- Laat zien hoeveel ontwikkelingsruimte uit het Programma Aanpak Stikstof voor de depositie-toename door dit voornemen nodig is, hoeveel ontwikkelingsruimte daadwerkelijk is gereserveerd en hoe de te reserveren ruimte is bepaald. Geef aan hoe ermee wordt omgegaan als niet voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is.
- Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000-gebied, moet een Passende beoordeling worden opgesteld. Onderzoek daarin dan of de zekerheid kan worden verkregen dat het

- project de natuurlijke kenmerken van die gebieden niet aantast.
- Beschrijf voor het Natuurnetwerk Nederland in het studiegebied of en zo ja hoe de 'wezenlijke kenmerken en waarden' ervan door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Ga ook in op de (toekomstige) ecologische verbindingzones en de beoogde functie daarvan. Geef aan hoe met een eventuele kwaliteitsvermindering wordt omgegaan.
 - Breng in beeld in hoeverre leefgebieden voor weidevogels en voor akkervogels uit de Omgevingsverordening 2016 van de provincie Groningen worden aangetast en of het om een significante afbreuk van de waarde van het leefgebied kan gaan.
 - Beschrijf welke beschermde soorten in het studiegebied te verwachten zijn voor zover ze door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Geef aan waar deze soorten voorkomen, of het voornemen afbreuk kan doen aan de gunstige staat van instandhouding en of realisatie van het voornemen leidt tot de overtreding van verbodsbepalingen. Breng (indien aan de orde) mitigerende maatregelen in beeld.
 - Ga specifiek in op de gevolgen van maatregelen in het vogelbeheergebied voor de (lokale) staat van instandhouding van beschermde soorten, indien relevant ook in samenhang beschouwd met beheer(s)maatregelen in omliggende gebieden.

ANTWOORD

- In het MER worden de effecten op de verstoring en depositie in Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland en weidevogelgebieden en beschermde flora en fauna onderzocht.
- Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. vraagt het ministerie aan GAE om het studiegebied vast te stellen op basis van de reikwijdte van de maximale te verwachten effectafstand.
- Het ministerie adviseert de luchthaven om de effecten voor elk van de beschermde gebieden en soorten binnen het studiegebied apart te beschrijven en daarbij het advies van de Commissie voor de m.e.r. op het punt natuur integraal over te nemen en in het MER op te nemen dat de effecten op natuur een structurele wegingsfactor vormen.

3.8 Verkeer en vervoer

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- In het MER dient te worden onderzocht wat de verkeersintensiteiten zijn, wat de problemen zijn met de huidige aansluiting van de toegangsweg en wat de effecten van een rotonde op zijn om de omgeving. (21, 26)
- Het argument dat het thema bereikbaarheid en verkeer minder diepgaand onderzoek vereist is voorbarig en ongefundeerd. Dit thema dient grondig te worden onderzocht (24)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 21, 24, 26

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- De Commissie vraagt de huidige en toekomstige verkeerscijfers in beeld te brengen en te laten zien of de verkeersbewegingen van en naar de luchthaven in combinatie met andere ontwikkelingen in het studiegebied leidt tot knelpunten voor het verkeer of het milieu en welke mogelijkheden er zijn om eventuele knelpunten op te lossen.
- Ook verzoekt de Commissie de verkeerscijfers op grond van de aantallen en de herkomst/vervoerswijze van de aankomende en vertrekkende reizigers te onderbouwen.

ANTWOORD

- Het ministerie vraagt de luchthaven het advies van de Commissie voor de m.e.r. over te nemen en de huidige en toekomstige verkeerscijfers in beeld te brengen en te laten zien of de verkeersontwikkelingen in combinatie met andere ontwikkelingen in het studiegebied leiden tot knelpunten. Indien dit het geval is vraagt het ministerie de luchthaven de mogelijkheden aan te geven om eventuele knelpunten op te lossen.
- Het verzoek is verkeerscijfers te onderbouwen op basis van herkomst en bestemming en de vervoerswijze van aankomende en vertrekkende passagiers.

3.9 Overige effecten

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- De onderwerpen waterhuishouding, landschap, cultuurhistorie en bodem dienen grondig te worden onderzocht. (24)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 24

ANTWOORD

- Het ministerie vraagt de luchthaven nader te motiveren en te onderbouwen waarom er geen diepgaand onderzoek nodig is op deze aspecten.

4 Andere relevante aspecten voor het luchthavenbesluit

4.1 Levensvatbaarheid en bijdrage economie

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Financiering

- er is door geen enkele betrokken partij tot nu toe onderzoekmatig bewijs geleverd voor de stelling dat de luchthaven Eelde zou behoren tot de essentiële infrastructuur van het noorden. (1)
- er is geen enkel onderzoekmatig bewijs voor de stelling dat de luchthaven van belang is voor de noordelijke economie en werkgelegenheid; eerder is het zo, dat de financiering van de luchthaven als een molensteen om de halzen van de aandeelhouders (lokale/ regionale overheden) hangt. (1)
- Een objectieve toetsing door een onafhankelijke partij is vereist van de financiële onderbouwingen en de gevolgen van de doorberekening van de kosten van de LVNL. (21, 26)
- Het terugbetalen van de afkoopsom a 3 miljoen in verband met het verbod op oefen en proefvluchten met grote toestellen dient onderdeel te zijn van de economische onderbouwing ten behoeve van het Luchthavenbesluit. (21, 26)
- de toelaatbaarheid /houdbaarheid van de diverse bijdragen uit overheidsmiddelen (staatssteun) zoals, de € 46 mln., de aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen, etc. moeten worden onderzocht door deze staatssteun ter toetsing voor te leggen aan de Europese Commissie. (21, 26)
- Wij verlangen dat wordt nagegaan of de overheden en/of de luchthaven hebben voldaan aan de Richtsnoeren 2014 voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen 2014/C 99/03 en of de EC deze staatssteun goedkeurt. (21, 26)
- Kosten luchtverkeersleiding meenemen in de economische onderbouwing. (21, 26)
- Indien elementen van het voornemen leiden tot een financiële opbrengst dient die bij iedere aanpassing te worden berekend en gepresenteerd. (24)
- Wat zijn GAE's vooruitzichten wanneer het bedrijf ondanks de thans toegezegde overheidssteun rond 2026 tóch weer tekort schiet in exploitatieresultaten en eigen vermogen? (44)
- Welke soorten en kosten van 'niet-economische diensten van algemeen belang' (NEDAB) zijn te verwachten en hoe zouden deze kostenposten zich de komen tien jaar ontwikkelen? (44)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 1, 21, 24, 26, 44

ANTWOORD

- Eind 2016 hebben de aandeelhouders van GAE (de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo) besloten te investeren in de verdere ontwikkeling van de luchthaven.
- In de NRD geeft GAE aan dat de verkeersontwikkeling op de luchthaven ondersteund en gestimuleerd wordt door haar aandeelhouders. In totaal is het voornemen van de aandeelhouders volgens de NRD om € 46 miljoen beschikbaar te stellen.

- Als onderdeel van de aanvraag voor een luchthavenbesluit stelt luchthaven GAE een economische onderbouwing op. Het ministerie vraagt GAE hierin onder andere het effect van de publieke investeringen op de bedrijfseconomische haalbaarheid en de macro economische effecten zoals werkgelegenheid in beeld te brengen. De vooruitzichten voor de luchthaven rond 2026 komen uit deze onderbouwing naar voren.
- Het ministerie laat de economische onderbouwing toetsen door een onafhankelijk onderzoeker.
- Het beschikbaar stellen van financiële middelen voor de luchthaven is een keuze van de provincies Groningen en Drenthe en gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo. Zij dienen hierbij de Europese mededingingsregels, waaronder die over staatssteun in acht te nemen. Door de overheden zelf zal moeten worden nagegaan of er bij de door hen voorgenomen financiële bijdragen sprake is van staatssteun. Voor zover er sprake is van staatssteun dient door hen te worden nagegaan op welke wijze de staatssteun geoorloofd kan worden verstrekt. Daarbij moeten ook de genoemde richtsnoeren in acht worden genomen. Het ministerie vraagt de luchthaven in haar economische onderbouwing te motiveren in hoeverre voorgenomen bijdragen door de aandeelhouders aan de luchthaven in overeenstemming met de staatssteunregels kunnen worden verstrekt.
- Een terugbetaling van de vergoeding die de luchthaven heeft ontvangen voor het verbod op het lessen met grote vliegtuigen hoeft niet in de economische onderbouwing te worden opgenomen, aangezien de looptijd van de overeenkomst 'beëindiging subsidierelatie Staat/Groningen Airport Eelde N.V.' reeds is verstreken. Wel adviseert het ministerie GAE in aanvulling op de onderbouwing die in het NRD beschreven staat te motiveren wat er veranderd is sinds het sluiten van de overeenkomst waarom het lessen met jetvliegtuigen nu wel zou moeten worden toegestaan.
- Het ministerie verzoekt de luchthaven kwalitatief aandacht te besteden aan de impact van een eventuele wijziging in de huidige bekostigingssystematiek voor de luchtverkeersleiding.

4.2 Hinderbeperking

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- In het MER moet worden aangegeven welke afspraken en instructies voor vliegers er zijn om de hinder voor de omgeving tot een minimum te beperken. (21, 26)
- Het MER dient een beschrijving te geven van de resultaten van de inspanningen om de geluidsbelasting en de geluidhinder van de lesvliegtuigen zoveel mogelijk te beperken. (21, 26)
- Aanleg van bossages rondom het vliegveld (liefst op een aardenwal) en een geluidswal rondom het platform kunnen overlast voorkomen. (35)
- Ik vraag u om nu vervolg onderzoek uit te voeren op het onderzoek "De kwaliteit van de leefomgeving rond GAE" uit 1999 uitgevoerd door TNO. (34)

Stillere vliegtuigen

- Voor het MER dient onderzoek te worden gedaan naar het effect van "stillere" jetvliegtuigen voor lesverkeer en het effect van oefen- en proefvluchten met jetvliegtuigen. (21, 26)
- De milieuwinst als gevolg van het stiller worden van vliegtuigen moet niet worden opgevuld met de mogelijkheid van meer vliegverkeer maar ten goede komen aan de omgeving, door het inkrimpen van de geluidruimte van de luchthaven. (21, 26)
- Gebruikers van GAE zouden slechts met die type toestellen mogen vliegen, die met nieuwe technologieën zijn ontwikkeld. Oudere types versneld uitfaseren. (36)
- Zou het uit consideratie met allerlei omwonenden, gebruikers en recreanten in de wijde vliegveldomgeving niet een 'kwestie van beschaving' zijn om er met spoed voor te zorgen dat de KLS (en evt. andere vliegscholen) gaat vliegen met aanzienlijk stillere toestellen? (44)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 21, 26, 34, 35, 36, 44

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- Beschrijf (de effectiviteit van) mogelijke maatregelen waarmee de milieugevolgen van het voornemen kunnen worden verminderd.

ANTWOORD

Hinderbeperking

- In de NRD beschrijft de luchthaven dat GAE luchtvaartmaatschappijen stimuleert om stiller en zuiniger te vliegen. Zo wordt er door GAE gebruik gemaakt van glijvluchten, waarbij met name grote vliegtuigen met verminderd motorvermogen de landingsbaan naderen. Dit leidt tot een besparing van brandstof, minder uitstoot van CO₂ en minder lawaai.
- Het ministerie vraagt de luchthaven in lijn met het advies van de Commissie om maatregelen te beschrijven waarmee de milieugevolgen kunnen worden verminderd en hierbij in te gaan op de potentiële effecten.
- In het MER worden de gevolgen voor de leefomgeving als gevolg van de voorgenomen activiteit uitvoerig onderzocht. Een vervolgonderzoek op het onderzoek van TNO is dus niet noodzakelijk.

Stillere vliegtuigen

- De luchthaven beschrijft in de NRD dat dankzij (technologische) innovaties zoals verbeterde motoren en alternatieve brandstoffen zijn vliegtuigen in de afgelopen

decennia zuiniger en stiller geworden. Nieuwe materialen, zoals bepaalde composieten, maken het mogelijk om vliegtuigen lichter en daarmee zuiniger te maken. Ten opzichte van de jaren zestig van de vorige eeuw gebruiken jetvliegtuigen nu bijvoorbeeld 70 procent minder brandstof en zijn ze 80 procent stiller.

- Het ministerie verzoekt GAE in het MER inzichtelijk te maken welke aannames ten aanzien van de vloot zijn gedaan en te onderbouwen waarom deze aannames realistisch zijn (als onderdeel van de gehele invoerset). Ook vraagt zij de luchthaven aan te geven welke mogelijkheden zij ziet om het gebruik van stille vliegtuigen te stimuleren.
- In het MER zal inzichtelijk worden gemaakt welke geluidruimte de luchthaven nodig heeft om haar voorgenomen activiteit te kunnen uitvoeren.

4.3 Aan- en uitvliegroutes

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- waarom stijgen en landen passagierstoestellen niet altijd in dezelfde richting op (niet meer over Glimmen)? Er kan een uitzondering worden gemaakt voor ongunstige wind boven een bepaalde windkracht. (11)
- Stoppen tweede aanvliegeroute is niet fair, omdat dit leidt tot meer hinder onder de overblijvende aanvliegeroute. (13)
- Vraagt om strenge regels aanvliegerouten. (15)
- Wij stellen voor om binnen de in het MER te onderzoeken varianten ook te variëren met vliegroutes, waarbij in ieder geval vliegroutes worden onderzocht die de Natura 2000-gebieden en/of stiltegebieden mijden. (28, 29)
- Verdere groei van het groot commercieel verkeer onwenselijk. Onderzoek de gevolgen voor de omwonenden van de aanvliegeroute. (41)

Circuit jetvliegtuigen

- Jetvliegtuigen gebruiken een traject buiten de bebouwing van Eelde - Paterswolde. (40)

Vliegroutes traumaheli

- Traumahelikopter bij terugvliegen niet over aanvliegeroute boven Glimmen laten vliegen, zodat enige spreiding in overlast ontstaat. (13)
- Vliegroute traumahelikopter in noordwaartse richting aanpassen: aan westzijde van Eelde vliegt de traumaheli altijd aan de buitenzijde van het Eelderdiepje en aan de oostzijde hanteert de traumaheli de A28 als traject. (40)
- Het (laag)vliegen van de traumahelikopter over woonkernen beperken als dit kan en in het MER expliciet aan de orde stellen. (41)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 11, 13, 15, 28, 29, 40, 41

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- De Commissie adviseert eventuele afwijkingen in de toekomstige start- en landingsroutes ten opzichte van de huidige routes en van de routes die zijn gebruikt bij het opstellen van de omzettingsregeling in 2016 in beeld te brengen.
- Daarbij vraagt ze om aan te geven waarom en hoe die wijzigingen, met name die tussen de huidige en toekomstige routes, tot stand zijn gekomen en op welke wijze de vliegveiligheid, de activiteiten met drones en de milieugevolgen daarbij een rol hebben gespeeld.

ANTWOORD

- In de zienswijzen van participanten en het advies van de commissie voor de m.e.r. komen een aantal argumenten en aandachtspunten naar voren ten aanzien van de gepresenteerde routestructuur in de NRD. De besluitvorming over een eventuele wijziging van de routestructuur maakt formeel geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit: de vertrek- en naderingsroutes zijn niet vastgelegd in het luchthavenbesluit.
- Niettemin, zoals de Raad van State in zijn uitspraak van 7 december 2011, zaaknr. 200909551/1/R1, inzake het Aanwijzingsbesluit Lelystad Airport van 16 oktober 2009 heeft aangegeven, moet het bevoegd gezag zich in zijn afwegingen ten aanzien van het luchthavenbesluit baseren op een reëel beeld van de effecten van het vliegverkeer langs de te hanteren vliegroutes. Dit

impliceert dat de routestructuur en de daarmee samenhangende milieueffecten eenduidig moeten vaststaan alvorens het bevoegd gezag een luchthavenbesluit kan nemen. Dit is vooral van belang voor de in het luchthavenbesluit te benoemen beperkingengebieden.

- GAE heeft in de NRD als uitgangspunt opgenomen dat de routestructuur van de vliegroutes en circuits vanuit de hoofd baan ongewijzigd blijft. Door het buiten gebruik stellen van de dwarsbaan, start- en landingsbaan 01-19 komen de bijbehorende vliegroutes en circuits te vervallen.
- Het ministerie verzoekt GAE om – in lijn met de Commissie voor de m.e.r. – eventuele afwijkingen in de toekomstige start- en landingsroutes ten opzichte van de huidige routes en van de routes die zijn gebruikt bij het opstellen van de omzettingsregeling in beeld te brengen, en om aan te geven waarom en hoe deze tot stand zijn gekomen en op welke wijze de vliegveiligheid, de activiteiten met drones en de milieugevolgen daarbij een rol spelen. Het ministerie verzoekt daarbij ook de specifieke opmerkingen uit de zienswijzen te betrekken.
- In de reacties zijn opmerkingen gemaakt over de vliegroutes van de traumahelikopter. Het ministerie verzoekt de luchthaven om te verkennen of er optimalisaties mogelijk zijn in de routes voor de traumahelikopter om daarmee eventuele hinder te beperken. Het ministerie merkt daarbij wel op dat gelet op het spoedeisende karakter de traumahelikopter bij vertrek zo snel als mogelijk op de ongevalslocatie moet kunnen komen. Het is in eerste instantie aan de luchthaven, luchtverkeersleiding en de operator van de traumahelikopter om te verkennen of verlegging van de routes haalbaar en uitvoerbaar is. Daarbij moet ook gekeken worden in hoeverre per saldo hinder wordt voorkomen en/of sprake is van eventuele verplaatsing van de hinder.
- De huidige routestructuur en vliegprocedures zijn door de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Defensie vastgelegd in de Regeling luchtverkeersdienstverlening conform artikel 5.11, Wet luchtvaart en zijn gepubliceerd in de Nederlandse Aeronautical Information Publication (AIP; Luchtvaartgids). Indien uit de MER een wens voor een aanpassing of wijziging van de routestructuur naar voren komt dan zal dit nader moeten worden uitgewerkt door de luchthaven en/of Luchtverkeersleiding Nederland in een voorstel tot wijziging van de vliegroutes en -procedures. Dit voorstel zal, na beoordeling door de ILT, door IenW en Defensie moeten worden goedgekeurd, waarna de AIP en mogelijk ook de Regeling moeten worden aangepast.
- In de zienswijzen komen tot slot aandachtspunten naar voren gerelateerd aan de handhaving. De ILT houdt toezicht op de verplichting van de gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de voorschriften die gelden voor de vertrek- en naderingsroutes en procedures. Met de Beleidsregel handhaving vertrekprocedures luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam wordt aangegeven dat de ILT tolerantiegebieden hanteert om vast te stellen of de vertrekprocedures waaraan de gezagvoerders zich moeten houden, correct worden uitgevoerd. De Wet luchtvaart verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden.

4.4 Drones

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- hoe wordt de privacy gewaarborgd als er met drones met camera's gevlogen wordt? (4)
- De gevolgen voor de omgeving en het milieu van een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie op GAE dient onderzocht te worden in het MER. (21, 26)
- In het MER dient onderzocht te worden welke alternatieve locaties er zijn voor een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie, waar de overlast geringer is. (21, 26)
- In het MER en/of de economische onderbouwing dient duidelijk te worden wat de taak is van de luchtverkeersleiding is m.b.t. een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie en of de kosten hiervan in rekening worden gebracht bij de exploitant. (21, 26)
- Bij vaststellen van de risico's meenemen dat het risico op controleverlies en neerstorten nu nog te groot is bij gebruik van drones. (16)
- Uitleg opnemen over wat de betekenis is van een hub voor drones. Passage in NRD geeft namelijk aan dat het om een testlocatie gaat. (16)
- Bevreemding dat de plannen voor een testlocatie voor drones niet van invloed zijn op het luchthavenbesluit. (16)
- Als het drones testcentrum gerealiseerd wordt binnen het voorziene luchthavengebied, moet dat in het luchthavenbesluit meegenomen worden om zowel bemand als onbemand verkeer te accommoderen. Dit is ook aangegeven door de ILT. Op basis hiervan dient GAE het aanvragen van activiteiten met drones in het luchthavenbesluit op te nemen. (16)
- De effecten van drones op de leefomgeving opnemen in het MER, onder andere het vaststellen van de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour, de risico's van de gebruikte energiebronnen, geluidsoverlast van wezenlijk ander geluid dan van reguliere vliegtuigen en verlies van privacy van door met camera's uitgeruste drones. (16)
- hoe wordt de veiligheid van omwonenden en reizigers gegarandeerd als drones en vliegtuigen zo dicht bij elkaar in de buurt kunnen komen. (16)
- Duidelijk maken wat de benodigde randvoorwaarden (zoals veiligheidscertificaten en een verklaring veilig gebruik luchtruim) en ruimtelijke kaders zijn en of het gebruik van drones ook onder vliegbewegingen valt of niet. (16)
- In het MER een limiet stellen aan het gebruik van drones voor uitsluitend onderzoek en testfaciliteiten. (16)
- Onduidelijk is wat de gevolgen voor omwonenden zijn van de voorgenomen ontwikkeling van een 'dronehub'. (19)
- Pas als ondubbelzinnig bewezen dat het testen van drones veilig kan, kan het worden toegepast op vliegvelden met normaal verkeer. (24)
- We stellen voor om het initiatief voor een testcentrum als separate aanvraag te beschouwen. Hiervoor zou in onze ogen een locatie-m.e.r. passender zijn. (28, 29)
- Het plaatsen van een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie kan ook in het buitengebied. Hier heb je geen volledige luchthaven voor nodig om te exploiteren. (30)
- Wij verlangen dat een concretere omschrijving van de ontwikkeling van de dronehub en verwachten dat de effecten van het testen van drones in het MER opgenomen worden.
- Het experimenteren met drones op en luchthaven levert veiligheidsrisico's op. Deze experimenten kunnen wat betreft veiligheid beter plaatsvinden op meer remote areas waar geen verstoring door vliegverkeer bestaat. (35)
- Aangezien het vliegen met drones binnen de huidige wetgeving niet is toegestaan zal, voordat hiervoor toestemming wordt verleend, uitgebreid onderzoek moeten worden gedaan naar de voorwaarden. (37)
- Het gebruik van camera's en het vliegen boven en nabij bewoonde- en natuurgebieden zal verboden moeten blijven. (37)

- Vooraf grondig onderzoeken welke veiligheidsrisico's dit voor het overige vliegverkeer en voor de omgeving kan opleveren. (41)
- Verdere uitbreiding van de activiteiten van de luchthaven zoals nu omschreven in het voornemen zullen een onomkeerbare aantasting betekenen van onze leefomgeving. (41)
- Aan welke soorten en aantallen onbemande dronevluchten kan/moet worden gedacht? (44)
- Welke soorten en maten van milieubelasting door dronevluchten zouden te verwachten zijn? (44)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 4, 16, 19, 21, 24, 26, 28, 29, 30, 35, 37, 41, 44

ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.:

- De Commissie geeft aan dat het MER duidelijk moet maken waarom en onder welke voorwaarden drones op Groningen Airport Eelde moeten worden gefaciliteerd.
- Beschrijf het beleidskader en de wettelijke eisen die gelden voor het gebruik van drones.
- Geef in het MER zo goed mogelijk aan welke type vluchten worden voorzien en om welk type drones het gaat. Geef aan welke randvoorwaarden aan het gebruik zullen worden gesteld, wat de risico's en te verwachten effecten zijn en hoe het gebruik zal worden gestuurd met het oog op het beheersen van die risico's en effecten. Beschrijf ook hoe de effecten van deze activiteit gemonitord zullen worden en hoe hierover zal worden gerapporteerd.

ANTWOORD

- In haar NRD beschrijft GAE dat bedrijven, kennisinstellingen en overheden samenwerken aan de ontwikkeling van een dronehub: een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie. Zij ambiëren hier een eerste testlocatie te realiseren voor de integratie van normaal vliegverkeer met onbemande vliegtuigen in een door de luchtverkeersleiding gecontroleerd luchtruim in Nederland. In de NRD onderstreept de luchthaven dat de veiligheid voor haar voorop staat.
- In de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen is een uitzonderingspositie gecreëerd voor luchthaven Eelde om in het gecontroleerde luchtruim (CTR) vluchten uit te voeren waarbij geëxperimenteerd kan worden met de integratie van op afstand bestuurde luchtvaartuigen met bemande luchtvaart in gecontroleerd luchtruim. Dit is nodig om deze gewenste integratie in de toekomst, op een luchthaven die zich hier qua aard en omvang voor leent, mogelijk te maken.
- Hierbij geldt de eis dat deze operaties worden uitgevoerd door gecertificeerde drone operators, die gebruik maken van gekeurde drones en professionele piloten. En ook deze operaties moeten voldoen aan de SERA-verordening⁶.
- De luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft zich achter dit initiatief geschaard, omdat deze luchthaven in gecontroleerd luchtruim zich er qua aard en omvang van de operaties aldaar het best voor leent.
- Het ministerie vraagt de luchthaven in lijn met het advies van de Commissie in het MER op te nemen waarom en onder welke voorwaarden de experimenten met drones op Eelde kunnen worden gefaciliteerd met daarbij een beschrijving

⁶ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281)

van het beleidskader en de regelgeving die van toepassing is. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan de typen vluchten en typen drones.

- Daarbij vraagt zij de luchthaven om inzichtelijk te maken wat de risico's en te verwachten effecten zijn en hoe het gebruik zal worden gestuurd met het oog op het beheersen van die risico's en effecten. Onderdeel hiervan is aandacht te besteden aan de monitoring en rapportage.
- Voor het luchthavenbesluit is het van belang om te motiveren hoe de veiligheid van de voorgenomen activiteiten van de luchthaven, zoals de groei van het groot commercieel verkeer, het toestaan van het leszen met jetvliegtuigen etc. geborgd wordt gegeven de uitzonderingspositie die is gecreëerd in de regelgeving voor de experimenten met drones.

4.5 Overige relevante aspecten

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Brandweerkazerne

- Nut en noodzaak van een nieuwe brandweerkazerne is vooralsnog niet aangetoond. (21, 26)

Inspraak routeontwikkelingsfonds

- Verzoek uitspraak te doen of wettelijke inspraak op Route Development Fund voor inwoners ivm de milieueffecten noodzakelijk is, nu stuurgroepleden in Regio Groningen-Assen daar zonder inspraak € 2,5 mio hebben verstrekt. (23)

Militair medegebruik

- In het MER dient de mogelijkheid tot beëindiging van militaire medegebruik van de luchthaven (uitgezonderd noodsituaties) te worden onderzocht. (21, 26)

Schade

- Verzoek om duidelijk schadeprotocol waarbij alle benadeelden ruimhartig worden gecompenseerd voor de nadelige gevolgen voor het woongenot en waardevermindering van hun eigendom die het gevolg zijn indien het plan van uitbreiding zijn uitwerking krijgt. (17)

Zweefvliegen

- verzoek bij de uitwerking van de uitbreiding rekening te houden met de bestaande activiteiten van de Noord Nederlandse Zweefvliegclub. (18)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 17, 18, 21, 26

ANTWOORD

Brandweerkazerne

- De afweging om wel/niet te investeren in een nieuwe brandweerkazerne wordt gemaakt door de exploitant. In deze afweging speelt het ministerie geen rol.

Inspraak routeontwikkelingsfonds

- De keuze voor het ontwikkelingsfonds is gemaakt door de aandeelhouders. Zij moeten hierover verantwoorden in Raden en Staten. Het ministerie is daar niet bij betrokken.

Militair medegebruik

- Het ministerie heeft navraag gedaan bij Defensie over het militair medegebruik. Defensie wil ook in de toekomst gebruik maken van GAE. Daarom ziet het ministerie geen aanleiding om het militaire medegebruik te beëindigen en de effecten hiervan te onderzoeken.

Schade

- Op dit moment is niet te zeggen of er als gevolg van de voorgenomen luchthavenontwikkeling en het te nemen luchthavenbesluit sprake zal zijn van waardeverandering van onroerende goederen, ook niet per specifiek aspect. De Wro voorziet in de mogelijkheid om indien er sprake is van zogenaamde planschade, deze te verhalen. De Wet luchtvaart (artikel 8.74 jo 8.31) voorziet

eveneens in de mogelijkheid om schade ten gevolge van het luchthavenbesluit te claimen (nadeelcompensatie).

Zweefvliegen

- Het ministerie geeft dit als aandachtspunt mee aan de luchthaven.

5 Zorgvuldigheid en proces

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- De voornemens van de luchthaven om de openingstijden te verruimen, lessen met straalvliegtuigen toe te staan en ook drones toe te staan moeten worden afgewogen tegen de belangen van de omgeving. (22)
- In de Notitie moet worden opgenomen dat het belangen van de inwoners van o.a. de gemeente Haren een structurele wegingsfactor is. (22)
- Verzoek omstandigheden (o.a. in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau) te scheppen opdat in het uiteindelijke Luchthavenbesluit de belangen van de inwoners, de natuur en het milieu aan de hand van een helder en inzichtelijk afwegingskader op een zorgvuldige wijze kunnen worden afgewogen tegen de overige in het geding zijnde belangen (o.a. economisch belang van de luchthaven Groningen Airport Eelde). (22)
- Op welke wijze weegt de MER de balans tussen ecologie en economie binnen deze aanvraag? (23)
- Wat is de waarde van een niet-representatieve steekproef (de publieksconsultatie van de aandeelhouders over de toekomstscenario's)? (24)
- Verzoek groei- en uitbreidingsambitie kritisch te beoordelen. (28, 29)
- Verzoek de voorgenomen ambities van GAE zorgvuldig te bestuderen wat betreft de juistheid van de prognoses en af te wegen tegen de belangen van de omwonenden wat betreft geluidoverlast en slaapverstoring (extensieregels en toelaten les- oefen- en proefvluchten met jets); de kwaliteit van de natuurgebieden; de gevolgen effecten op het klimaatbeleid. (29)
- Is het maatschappelijk belang zo zwaarwegend dat daarvoor extra hinder moet worden geaccepteerd? Afweging moet worden gemaakt op basis van een MKBA. (31)
- Wij verlangen dat de nadelige effecten van les- en trainingsverkeer met jetvliegtuigen op het leefklimaat voor mens en dier zorgvuldig afgewogen worden tegen het financiële belang van de luchthaven. (29,32)
- Aangezien GAE zelf opdracht geeft tot het opstellen is het wenselijk de uitkomsten van de MER door een onafhankelijke instantie te laten valideren. (37)
- Omwonenden bij de plannen betrekken, zodat op een eenvoudige manier constructieve feedback kan worden verkregen (niet alleen informeren). (35)
- De Rijksoverheid dient zo laagdrempelig mogelijk te communiceren, zodat een breed publiek wordt bereikt en voor maatschappelijk draagvlak. (36)
- Voordat normen worden aangepast in een LHB dienen nauwkeurig en onafhankelijk de effecten hiervan te worden onderzocht. Hierbij dienen de omwonenden en de bewoners en gemeenteraden van de betrokken gemeentes, t.w. Tynaarlo, Noordenveld, Groningen en Haren te worden betrokken. (37)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 22, 23, 24, 28, 29, 31, 32, 35, 36, 37

ANTWOORD

- Het ministerie hecht zeer aan een zorgvuldig en een transparant proces. Dit heeft het ministerie tot nu toe vormgegeven door het voornemen van de luchthaven voor het aanvragen van een luchthavenbesluit tezamen met de NRD te publiceren en gedurende een periode van 4 weken ter inzage te leggen.

- Voorts heeft ministerie advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. is door de Commissie voor de m.e.r. met een persbericht openbaar gemaakt. Het ministerie geeft met deze nota van antwoord een reactie op de ingediende zienswijzen en adviseert daarmee de luchthaven over de aanpak van het milieuonderzoek op basis van de adviezen en zienswijzen. Alle documenten in dit kader worden openbaar gemaakt en gepubliceerd op de website van de directie Participatie.
- GAE zal naar verwachting in 2018 een aanvraag voor het luchthavenbesluit indienen bij het ministerie inclusief alle onderbouwende documenten (zoals het MER en een economische onderbouwing). Voor het ministerie is breed (bestuurlijk) draagvlak voor alle onderdelen van de voorgenomen activiteit in de regio een zeer belangrijke voorwaarde bij het in behandeling nemen van een aanvraag voor een luchthavenbesluit voor GAE. Het ministerie zal op basis van de aanvraag een afweging maken over de inhoud van het ontwerp luchthavenbesluit. In deze afweging spelen onder andere de effecten op geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en natuur en het belang van de omwonenden (inclusief de inwoners van de gemeente Haren) een belangrijke rol.
- De aangeleverde economische onderbouwing zal in dat kader op plausibiliteit worden getoetst door een onafhankelijk onderzoeker, de resultaten hiervan zullen openbaar gemaakt worden en mede ter inzage gelegd worden. Het berekeningen voor het MER zullen in opdracht van het ministerie door een extern bureau worden gevalideerd. Ook zal het MER| worden aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. voor een onafhankelijk advies. Dit advies wordt door de Commissie voor de m.e.r. openbaar gemaakt met een persbericht.
- Bij het openbaar maken van het ontwerp luchthavenbesluit zal het ministerie alle onderbouwende documenten eveneens openbaar maken. Procedureel worden dan de volgende stappen gezet: (1) Het ontwerp luchthavenbesluit en het MER worden ter inzage gelegd om zienswijzen te vragen, (2) Er wordt advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. op het opgestelde MER, (3) Het ontwerp luchthavenbesluit wordt voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer en (4) Er wordt advies gevraagd aan de Raad van State over het ontwerp luchthavenbesluit (5). Het ministerie stelt op basis van adviezen en zienswijzen het luchthavenbesluit vast, waarna het wordt gepubliceerd. Het besluit voor GAE staat open voor beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.
- De uitkomsten van de publieksconsultatie zijn onderdeel van het besluitvormingsproces van de aandeelhouders (de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo) waarin het ministerie van IenW geen rol speelde. Voor hetluchthavenbesluit is een nieuwe procedure gestart.

6 Standpunten

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

- borg de leefbaarheid, rust en stilte, vooral in de nacht. (1)
- tegen uitbreiding in verband met afname welzijn omwonenden en toename luchtvervuiling (2)
- voor de uitbreiding van de openingstijden, zodat de luchthaven meer mogelijkheden heeft en in verband met de positieve effecten op bereikbaarheid. (4)
- toenemende geluidsoverlast verwacht als gevolg van ruimere openingstijden (3)
- Vliegtuigen vliegen te laag over (5)
- Wil geen uitbreiding vliegverkeer (5)
- Tegen uitbreiding openingstijden, vooral voor voetballers (5, 7)
- Geen bezwaren tegen traumahelikopter UMCG en drones (5)
- Voor ontwikkeling luchthaven in verband met positief effect op economie (6)
- Tegen uitbreiding in verband met geluidsoverlast en de grote investering die gemoeid is (8, 9)
- Maakt bezwaar tegen het voorgenomen gebruik van drones (9)
- Ondersteunt het aangekondigde MER-onderzoek naar alle effecten van dit Luchtvaartbesluit GAE. (10)
- Bezwaar tegen landen van passagiersvliegtuigen via de bebouwde kom van Glimmen (11)
- Bezwaar tegen vervroeging van de openingstijd naar 6.00 uur. (11)
- Bezwaar tegen uitbreiding lesverkeer, omdat dit maatschappelijk ongewenst is. (13, 15)
- Bezwaar tegen uitbreiding openingstijden in verband met verstoring (nacht)rust en omgeving. (14)
- Bezwaar tegen evenementsvluchten. (15)
- De procedure faalt als er geen regelgeving over drones in het luchthavenbesluit en de MER wordt opgenomen. (16)
- Verruiming openingstijden leidt tot het schaden van belangen omwonenden. (19)
- Bezwaar tegen groei lesvluchten, vanwege toename geluidshinder. (19)
- Bezwaar tegen naïeve gang van zaken die niet spoort met recente ontwikkelingen en inzichten. (20)
- Extensieregeling niet verruimen ivm schade voor nachtrust. (23)
- Geen oefenvluchten op Eelde (27)
- Geen problemen met vakantievvluchten zoals ze er nu zijn. (27)
- Geen miljoenen stoppen in de luchthaven. (27)
- Bezwaar tegen de m.e.r. als instrument om economische expansie te regelen. (28, 29)
- De te stellen kaders dienen zoveel mogelijk uit te gaan van het redelijkerwijs zoveel mogelijk voorkomen van hinder en schadelijke milieueffecten, zowel in de directe omgeving als in bredere zin. (28, 29)
- Wij vinden uitbreiding van de openingstijden vanuit het oogpunt van voorkomen van hinder voor zowel omwonenden als voor de directe nabijgelegen natuurgebieden Ongewenst. (28, 29)
- Schrikt van voornemen om testvluchten, typering van nettoestellen toe te staan, omdat dit leidt tot meer hinder en daling huizenprijzen. (30)
- Over twee jaar vertrekt de vlucht naar Kopenhagen, omdat dan de subsidie stopt. (30)
- Het overleg met omwonenden functioneert gebrekkig. (31)
- Wij maken bezwaar tegen de toename van Groot Overig en Groot

- Commercieel verkeer met bijna tienduizend luchtvaartbewegingen. (29, 32)
- Wij maken er bezwaar tegen dat € 46 miljoen wordt uitgegeven aan milieu en klimaatschadelijke activiteiten. (29, 32)
 - Jammer dat ik vanuit de achtertuin de sportvliegtuigen niet meer kan zien landen en stijgen als gevolg van buitengebruikstelling van de korte baan. (34)
 - Het inrichten van de omgeving in overleg met de bewoners voorkomt veel ergernis. (35)
 - Economische motieven dienen ten alle tijde ondergeschikt te blijven aan leefbaarheid, milieu en veiligheid. (36)
 - Maakt bezwaar tegen het voornemen, omdat met het vliegtuig lawaai een kernwaarde van de camping (een rustige plek en een rustige omgeving) wordt bedreigd en aangetast en daarmee inkomen en vermogenspositie. (38)
 - Tegen uitbreiding gezien overlast en aantasting gezondheid. (39)
 - Maakt bezwaar tegen het toestaan van lessen met jetvliegtuigen in verband met toename overlast. (41)
 - Tegen het verruimen van de openingstijden, mede gezien het feit, dat er circa 90% van de openingstijd geen vliegbewegingen zijn en er dus geen noodzaak is om onze nachtrust te laten verstoren. (42)
 - Omwille van de veiligheid, tegen het vliegen met drones. (42)
 - Als ik zo mijn financiën spendeer, zal ik steeds opnieuw een "suikeroom" nodig hebben of ik ga failliet. (42)
 - Pleit voor een status quo voor het vliegveld als maximum. (43)
 - Tientallen miljoenen euro's die voor deze plannen gereserveerd staan, investeren in een ambitieuze verduurzaming van het woon- en werkmilieu in het Noorden. (43)
 - Het resultaat van het voornemen dient dus in ieder geval te zijn: minder geluidbelasting, minder geluidruimte, minder gehinderden, minder ernstig gehinderden, en minder slaapverstoringen. (24)
 - Het opheffen van deze beperking leidt niet alleen tot ernstige geluidshinder voor direct omwonenden, maar strekt zich uit tot de wijde omtrek van de luchthaven en leidt tot verhoogt risico vogelaanvaringen. (37)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 41, 42, 43

ANTWOORD

- Het ministerie heeft kennisgenomen van deze zienswijzen.

7

Overig

ARGUMENTEN EN BELANGEN UIT ZIENSWIJZEN:

Metten

- Afgezien of het gevraagde bewijs geleverd wordt, dienen daarna nog altijd de berekende geluidbelastingen ondersteund te worden door op voldoende plaatsen een openbaar toegankelijke automatische geluidmeetpost met registratie te installeren. (24)
- Ten aanzien van het behalen van de milieunormen de daadwerkelijke geluidsproductie meten (dus niet een berekende norm). (36)

Gedragcode lesvliegtuigen

- Het zou helpen als er een gedragscode voor lesvliegtuigen zou worden opgesteld, en op de naleving zou worden gecontroleerd en daarover openbaar gerapporteerd (datzelfde geldt ook voor de traumaheli). (31)

Informatievoorziening

- Gebrek aan openheid en toegankelijkheid en informatievoorziening vanuit de exploitant in zijn algemeenheid. Op de website van GAE ontbreekt een duidelijk informatiekanaal voor omwonenden (31)

Luchtvaartnota

- Wij verlangen een onafhankelijke evaluatie van wat in de praktijk in de acht hier opvolgende jaren terecht is gekomen van de passage in de luchtvaartnota over Eelde ten aanzien van de regionale gebiedsontwikkeling, zoals de ambities rond Energy Valley, (2) het voorzien in de vraag naar vluchten naar vakantiebestemmingen vanaf Eelde en (3) behoud van de functie van opleidingscentrum voor verkeersvliegers (met Instrument Flight Rules (IFR)). (29,32)

CITATEN UIT ZIENSWIJZEN: 24, 29, 31, 32, 36

ANTWOORD

Metten

- In de wet- en regelgeving is geen rol weggelegd voor het meten van geluidsbelasting. Metingen zijn namelijk aan beperkingen onderhevig: ze kunnen door vele factoren (omgevingslawaai, weer, wind, etc.) beïnvloed worden. Dit tast de rechtszekerheid van belanghebbenden, zowel de luchtvaartsector als omwonenden, aan. Juist vanwege deze beperkingen is er in de luchtvaartwetgeving bij het vaststellen van geluidsruimte voor een luchthaven en bij de handhaving daarvan, voor gekozen om dat te doen op basis van 'berekende' geluidsbelasting.
- In de geluidsberekeningen wordt wel rekening gehouden met de uitkomst van metingen. De geluidsbelasting voor iedere vliegtuigbeweging wordt berekend op basis van geluidsmetingen die plaatsvinden onder strikte omstandigheden die door de internationale regels worden bepaald. Deze geluidskarakteristieken zijn eveneens op grond van daartoe strekkende procedures door certificeringsinstanties bepaald.
- Daarnaast kunnen metingen rondom de luchthaven inzicht bieden in de daadwerkelijke geluidbelasting en kunnen ze dus als informatiemiddel zinvol zijn. Dit is een verantwoordelijkheid van de exploitant.

Gedragscode lesvliegtuigen

- De uitvoering van vluchten vanaf GAE dient plaats te vinden conform het wettelijk kader, gevormd door Hoofdstuk 8 (Titel 8.4) van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Eelde (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens.
- De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet erop toe dat deze regelgeving wordt nageleefd en brengt hier jaarlijks verslag over uit in een handavingsrapportage. Een extra gedragscode is dus niet nodig.

Informatievoorziening

- Het ministerie zal dit als aandachtspunt aan de luchthaven meegeven.

Luchtvaartnota

- Een dergelijke evaluatie is geen onderdeel van de procedure voor een luchthavenbesluit.

Bijlage: index bij zienswijzen

Num mer	Naam	Zienswijze beantwoord bij:
1	Participant	3.4, 4.1, 6
2	Participant	6
3	Participant	6
4	Groningen Congres Bureau	4.4, 6
5	Participant	6
6	Participant	6
7	Participant	2.2, 6
8	Participant	6
9	Participant	3.1, 3.5, 6
10	Overlegorgaan Nationaal Park Drentsche Aa	3.7, 6
11	Participant	4.3, 6
12	Participant	2.2
13	Participant	4.3, 6
14	Participant	6
15	Participant	2.2, 4.3, 6
16	Participant	3.2, 4.4, 6
17	Participant	4.5
18	Noord Nederlandse Zweefvliegclub	4.5
19	Participant	2.2, 4.4, 6
20	Participant	6
21	Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde	2.1, 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 3.7, 3.8, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5
22	Gemeente Haren, College van Burgemeester en Wethouders	3.4, 3.5, 3.7, 5
23	Participant	2.1, 2.2, 3.1, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 5, 6
24	Participant	2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.8, 3.9, 4.1, 4.4, 5, 7
25	Participant	3.1
26	Participant	2.1, 2.2, 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 3.7, 3.8, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5
27	Participant	6
28	Natuur en Milieufederatie Drenthe	2.1, 2.2, 3.4, 3.7, 4.3, 4.4, 5, 6
29	Participant	2.1, 2.2, 3.4, 3.7, 4.3, 4.4, 5, 6, 7
30	Participant	4.4, 6
31	Participant	2.2, 5, 6, 7
32	IVN afdeling Eelde-Paterswolde	2.1, 2.2, 3.4, 3.7, 5, 6, 7
33	Participant	2.2
34	Participant	3.1, 3.2, 3.5, 3.6, 4.2, 6

35	Participant	2.2, 3.4, 3.5, 4.2, 4.4, 5, 6
36	Participant	3.3, 4.2, 5, 6, 7
37	Participant	2.2, 4.4, 5
38	Boscamping Langloërduinen	2.2, 6
39	Participant	6
40	Participant	4.3
41	Participant	2.2, 4.3, 4.4, 6
42	Participant	3.1, 3.5, 6
43	Participant	6
44	Participant	2.2, 3.1, 3.4, 4.1, 4.2, 4.4