

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

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

Ministerie IenM, directie Participatie
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

RE: Zienswijze aanvraag Luchthavenbesluit GAE en Notie Reikwijdte en Detailniveau

Onnen/Glimmen, 4-10-2017

Geachte mevrouw, mijnheer

Hierbij treft u aan de zienswijze van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) op de aanvraag Luchthavenbesluit door Groningen Airport Eelde en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Politiek/bestuurlijke belangenverstrengeling en eenzijdige afwegingen

Groningen Airport Eelde wordt bestuurd door haar aandeelhouders: de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo. De politieke en bestuurlijke verantwoordelijkheden van deze overheden komen keer op keer in conflict met de rol als aandeelhouder. De luchthaven is altijd verlieslatend geweest en wordt in leven gehouden met een gestage stroom overheidsgeld. De overheden rechtvaardigen de verliesafdekking en investeringssubsidies met de veronderstelde 'economische betekenis' van de luchthaven. Deze betekenis is echter -behalve m.b.t. het beperkte aantal arbeidsplaatsen- nooit aangetoond. 98% van de passagiers zijn vakantiegangers. Er is vrijwel geen zakelijk verkeer. De verliesafdekking komt ten goede aan de luchtvaartmaatschappijen¹ en vakantiegangers. Het geld verdwijnt uit de regio. Zouden de lijndienstmaatschappijen niet betaald worden, dan zouden ze niet vliegen. Met de dalende trend in de chartermarkt zou dit leiden tot het sluiten van de luchthaven. Dat is voor de noordelijke bestuurders 'ondenkbaar'. Na de moeizaam bevochten baanverlenging die € 25 miljoen kostte en in 2012 gereed kwam, zou sluiting van de luchthaven een te groot politiek gezichtsverlies opleveren. De Minister van Infrastructuur Mw. Schultz drukte het zo uit: *"We moeten het Noorden ook wat gunnen, ze hebben het al zo moeilijk."*

Keer op keer werden met overheidsmiddelen aanzienlijke investeringen gedaan (vertrekhal, baanverlenging en recentelijk het besluit om tot 2027 € 46 miljoen te investeren) met als 'belofte' dat de luchthaven daarna voldoende passagiers zal trekken om uit de rode cijfers te komen. De baanverlenging heeft geen passagiers extra opgeleverd. Het aantal vluchten is zelfs gedaald. In hun streven de luchthaven overeind te houden, doen de aandeelhouders voorstellen die op gespannen voet staan met de belangen van de omgeving. De belangen als aandeelhouder wringen met het algemeen belang.

¹ Zo ontvangt Nordica die de lijn naar Kopenhagen exploiteert dit jaar een bijdrage van € 1.450.000,- (bron: GAE, Exploitatie- en investeringsbegroting 2017)

De luchthaven ligt in de directe omgeving van de dorpen Glimmen, Onnen, Yde, Eelde, Donderen, Bunne en Norg (de dorpen die onder de aan- en uitvliegroutes liggen²). De luchthaven grenst direct aan de landgoederenzone Eelde-Paterswolde en de ecologische hoofdstructuur (NNN), het Nationaal Park Beek- en Esdorpenlandschap Drentsche Aa. Ten westen ligt het uitgestrekte natuurgebied De Onlanden (1230 ha.) en ten zuiden en oosten de Natura 2000-gebieden het Fochteloërveen (2500 ha.) en het Zuidlaardermeer-gebied (660 ha. natuur). De economie van het gebied leunt in belangrijke mate op het aantrekkelijke woonmilieu, natuurontwikkeling, recreatie en toerisme.

Het belang van de omgeving, de rust voor de inwoners, de natuur, recreatie en toerisme worden ondergeschikt gemaakt aan de belangen van de luchthaven. Van een expliciete afweging van deze belangen is geen sprake.

De voornemens van de luchthaven om de openingstijden te verruimen, lessen met straaltoestellen toe te staan en drones toe te staan, zijn niet afgewogen tegen de belangen van de omgeving. Hoewel het Rijk het bevoegd gezag is inzake het luchthavenbesluit, hebben ook de regionale overheden een verantwoordelijkheid in het handhaven van een goed leefmilieu voor mens en dier, de ontwikkeling van natuur en toerisme etc. De regionale overheden falen in hun taak deze belangen af te wegen vanwege hun betrokkenheid als aandeelhouder bij de luchthaven. Overigens kunnen ook vraagtekens geplaatst worden bij de rol van de staatssecretaris van I&M die het luchthavenbesluit neemt en tevens verantwoordelijk is voor het ontwikkelen en bewaken van het voor dit gebied zo belangrijke Natuurnetwerk Nederland en de Natura-2000 gebieden.

Het voornemen

Het voornemen van de luchthaven is gepubliceerd op de website [‘Platform Participatie’ van de Rijksoverheid](#) onder het tabblad ‘voornemen’:

- Aparte grenswaarden instellen voor de operatie van de traumahelikopter;
- Buiten gebruik stellen van de korte start- en landingsbaan;
- Verruiming van de openingstijden van 6.30 uur naar 6.00 uur;
- Uitbreiding van de extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur met de mogelijkheid dat vliegtuigen die door technische mankementen of weersomstandigheden te laat binnenkomen binnen dit uur ook weer kunnen vertrekken;
- Invoeren van een uitzonderingsregeling voor vluchten gerelateerd aan speciale evenementen binnen de extensietijd tussen 23.00 en 24.00 uur. Het gaat om maximaal 10 vluchten op jaarbasis;
- Mogelijk maken van het lessen met jetvliegtuigen.

In de brief van GAE aan de Staatssecretaris wordt in aanvulling hierop ook melding gemaakt van het voornemen een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie te realiseren *“voor de integratie van normaal vliegverkeer met onbemande vliegtuigen in een door de luchtverkeersleiding gecontroleerd luchtruim in Nederland”*.

Het voornemen zoals genoemd door het platform Participatie van het Rijk wijkt dus af van het voornemen van GAE.

Beoordelingskader

Tot 2001 betaalden de aandeelhouders - waaronder het Rijk- jaarlijks het exploitatietekort. In 2001 trok het Rijk zich terug als aandeelhouder en werd GAE gecompenseerd voor de Rijksbijdrage in de

² Ernstige verstoring van de rust wordt ervaren door plm. 15.000 inwoners van de dorpen Glimmen (1300), Onnen (750), Noorderlaren (550) Yde (780), Eelde (6700), Donderen (370), Bunne (130) en Norg (4000). In totaal wonen 45.000 mensen in de onmiddellijke invloedssfeer van de luchthaven: Haren (20.000), Eelde-Paterswolde (11.000), Norg (4000), Vries-Donderen (4000), Zuid- Midlaren (5000).

verliesafdekking met fl. 9 mln. (€ 4,3 mln.). Daarnaast ontving GAE € 21 mln. voor de baanverlenging, € 2,3 mln. voor het afwateringssysteem en € 3 mln. als compensatie voor het verbod op les-en oefenvluchten met straaltoestellen. Voorts betaalde het Rijk tot 2008 de tekorten op de luchtverkeersleiding van gemiddeld € 3 mln. per jaar. Dit alles kwam boven op de verliesbijdrage van de regionale aandeelhouders van € 10,2 mln. in de periode 2003-2013.

Deze bijdragen werden gerechtvaardigd met het argument dat GAE na baanverlenging geen exploitatietekort meer zou hebben doordat het aantal passagiers en vliegbewegingen aanzienlijk zouden stijgen.

Zoals door de critici voorspeld, is het aantal passagiers niet noemenswaardig gestegen. Op GAE waren over de afgelopen 5 jaar gemiddeld 172.000 passagiersbewegingen per jaar. In de afgelopen 10 jaar schommelde het rond de 130.000 passagiersbewegingen (bron CBS³). De laatste jaren waren er dus per jaar gemiddeld 86.000 passagiers/tickets, ofwel 235 passagiers gemiddeld per dag. Voor 98% zijn dit vakantiegangers. De bijdrage aan “de bereikbaarheid van het Noorden” zoals de motivatie van de overheidsbijdragen luidt, is dus vrijwel nihil. Ter vergelijking station Groningen verwerkt per dag 20.000 reizigers. Op de A28 en A7 rijden gemiddeld per dag 190.000 auto's naar Groningen.

Het aantal vliegbewegingen nam - in tegenstelling tot de prognoses- af van 50.000 rond 2001 tot 15.000 in 2016. De geluidruimte in de vigerende vergunning (Omzettingsregeling 2012) is gebaseerd op de prognose die ten grondslag lag aan het Aanwijzingsbesluit van 15 mei 2001⁴. Er werd uitgegaan van 658.200 passagiersbewegingen en 69.000 vliegbewegingen (invoergegevens voor de geluidruimte). Het werkelijk gehaalde aantal passagiersbeweging in 2016 bedroeg derhalve slecht 23% van de prognose. Het aantal werkelijke vliegbewegingen (overlandbewegingen) was 9.626 en dus slechts 14% van de prognose. Terreinbewegingen (lesvluchten) daalden van 55.000 naar 15.000. De geluidruimte zou dientengevolge aanzienlijk moeten worden beperkt. Een luchthavenbesluit legt immers beperkingen op aan de omgeving die gerechtvaardigd moeten worden door realistische en objectief getoetste invoergegevens. Een evaluatie van de mate waarin de geluidruimte is benut is niet aangekondigd. Dit is wel noodzakelijk om een goede afweging te kunnen maken tussen de door GAE geclaimde geluidruimte en de belangen van de omgeving. Wij zien met belangstelling deze evaluatie in het milieueffectrapport tegemoet.

GAE baseert haar ‘voornemens’ op de uitkomsten van de ‘strategische verkenning’ die de aandeelhouders in 2016 hebben laten maken. De nu gehanteerde ‘prognoses’ door Lufthansa Consulting blijven wederom steken in wensdenken zoals we dat ook zagen bij de prognoses van Buck t.b.v. het Aanwijzingsbesluit.

SEO Economisch onderzoek heeft de strategische verkenning naar het toekomstperspectief van de luchthaven en de deelonderzoeken die daaraan ten grondslag liggen beoordeeld. De belangrijkste

³ Vliegbewegingen en Passagiersbewegingen luchthaven Eelde, CBS jaartotalen:

	vluchten	passagiers
2007	14 012	135 726
2008	13 134	148 949
2009	13 237	136 044
2010	13 404	122 659
2011	12 538	114 327
2012	11 473	180 812
2013	10 423	176 212
2014	10 449	169 369
2015	9 554	180 879
2016	9 626	152 451

⁴ Buck ‘Economische betekenis Groningen Airport Eelde’ 2005, geactualiseerd in 2009

- 3-

Secretariaat

Postbus 47
9765 ZG Paterswolde
email: info@vole.nl

Woordvoerder

J. Wittenberg (voorzitter)
050-3183360

Postbank

Gironummer 204082
Ver. Omwonenden Luchthaven Eelde
te Vries

conclusies uit [het SEO rapport](#)⁵:

- De verkeersprognoses zijn overschat doordat in de uitgangssituatie is gerekend met 20 procent teveel passagiers. Dit werkt door in de latere jaren. Daarnaast is onvoldoende rekening gehouden met de extra concurrentie die uitgaat van Lelystad Airport;
- Na correctie resteert bij een middelmatige groei, wat wordt beschouwd als het meest plausibel, mogelijk een negatief MKBA-saldo;
- De economische betekenis van de luchthaven is vooralsnog beperkt. Bedrijven profiteren bij Investeren van kortere reistijden, maar er is geen empirische basis voor het veronderstellen van additionele agglomeratie- of vestigingsplaatseffecten.

Wij verzoeken u het gehele SEO rapport bij de milieueffectrapportage te betrekken. De door GAE gehanteerde prognoses moeten door een onafhankelijke partij worden beoordeeld. In aanvulling hierop is - zoals de Staatssecretaris al heeft aangekondigd- een objectieve toetsing door een onafhankelijke partij vereist van de financiële onderbouwing.

Het exploitatietekort over 2016 bedroeg € 2,4 mln. GAE verwacht dat het verlies in 2017 oploopt tot ruim € 4 mln.⁶ De aandeelhouders hebben recentelijk besloten GAE te steunen met € 46 miljoen uit gemeenschapsgeld voor de komende 10 jaar. Het tekort op de Luchtverkeersleiding LVNL bedraagt plm. € 2,4 miljoen per jaar. Dit tekort wordt verrekend via een omslagstelsel en wordt niet langer expliciet vermeld in het LVNL jaarverslag. Desalniettemin gaat er dus € 7 miljoen per jaar naar GAE om de luchthaven open te houden. Gedeeld door het aantal passagiers, komt dit neer op een subsidie van meer dan € 80 per ticket.

De vraag of de overheidsbijdragen niet in strijd zijn met de EU-mededingingsregels moet nog worden beantwoord. Daarvoor moet GAE deze steun eerst aanmelden. Voor zover bekend, is dit - in strijd met de EU-verordening- nog niet gebeurd. De aanloopsteun die de aandeelhouders via GAE aan de luchtvaartmaatschappijen betalen is aanzienlijk meer dan de 'Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen' (2014/C 99/03) van de Europese Commissie) paragraaf 5.2.) toestaan⁷. Dit jaar betaalden de provincie Drenthe en Groningen samen € 3 miljoen aan GAE voor de zogenaamde NEDAB-kosten. Ook deze bijdrage is in strijd met de richtsnoeren. Een voorwaarde voor het nemen van het Luchthavenbesluit door het bevoegde gezag is de toetsing van de economische onderbouwing en derhalve dient ook de toetsing of voldaan wordt aan de EU-mededingingsregels daar deel van uit te maken.

Conclusie beoordelingskader:

- De vervoersprognoses moeten door een onafhankelijke partij worden beoordeeld/gecorrigeerd;
- het SEO rapport moet bij de milieueffectrapportage worden betrokken;
- 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;

⁵SEO: Beoordeling strategische verkenning luchthaven Eelde, november 2016

⁶ Bron: GAE jaarverslag 2016, blz. 7

⁷Punt 150 van de richtsnoeren: "Aanloopsteun mag gedurende maximaal drie jaar tot 50 % van de luchthavengelden voor een route dekken". Nordica ontving meer dan 3 maal het toegestane bedrag aan aanloopsteun.

- 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.

Zienswijze per voornemen:

Hieronder wordt de zienswijze op de voornemens van GAE en de NRD uitgewerkt:

1. Openingstijden
2. Verruiming les-, oefen- en proefvluchten
3. Test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie
4. Overige zienswijzen op de NRD

Ad 1. Openingstijden

GAE wil ruimere openingstijden. Nu is de luchthaven open van ma. t/m vr. open van 6.30-23.00 uur en in de weekenden en feestdagen van 7.30-21.30 uur.

GAE wil alle dagen om 6.00 open tot 23.00. Bovendien wil men voor voetbalsupporters 10 maal per jaar open tot 24.00 uur.

Een blik op de vluchtschema's (bijlage 1) maakt duidelijk dat dit niet nodig is. De aankomsttijden liggen tussen 8.50 en 18.45 uur. De vertrektijden liggen tussen 7.40 en 19.50 uur. Inperking van de openingstijden ligt meer voor de hand. Dit zou bovendien een aanzienlijke besparing opleveren van de kosten voor de luchtverkeersleiding, luchthavenpersoneel, brandweer en veiligheidsdiensten. Mocht er al behoefte blijken aan vroegere of latere vluchten dan moet het belang hiervan worden afgewogen tegen het belang van een ongestoorde nachtrust voor de omwonenden. In het bijzonder in Glimmen en Onnen, Yde, Eelde, Donderen, Bunne en Norg (de dorpen die onder de aan- en uitvliegroutes liggen) komen de vliegtuigen laag over. Dat openingstijden verruimd moeten worden voor voetbalsupporters maakt wel duidelijk dat GAE zich weinig aantrekt van de belangen van de omgeving en elke belangenafweging zoek is.

Conclusie openingstijden:

- Nut en noodzaak van ruimere openingstijden moeten worden aangetoond;
- Een evaluatie van het gebruik van de luchthaven in de vroege en late uren dient plaats te vinden;
- Een afweging van het belang van vroegere/latere vluchten tegen het nadeel van de nachtrustverstoring voor de omwonenden dient plaats te vinden;
- In het kader van het MER dient onderzoek naar de nachtrustverstoring en de medisch/psychologische gevolgen ervan voor alle leeftijdscategorieën waaronder (kleine) kinderen en ouderen voor met name kinderen en ouderen te worden uitgevoerd.
- Voor wat betreft 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.

Ad 2. Verruiming les-, oefen- en proefvluchten

GAE wil een verruiming voor het lesverkeer op de luchthaven. Sinds 2001 is het op GAE verboden

met straaltoestellen les- en oefenvluchten uit te voeren. Het Rijk heeft GAE voor dit verbod gecompenseerd en heeft GAE hiervoor € 3 miljoen betaald (zie

<http://www.vole.nl/downloads/Beeindiging%20Subsidierelatie%20.pdf>)

De reden voor het verbod was dat er onevenredig veel overlast werd veroorzaakt door oefen- en lesvluchten met straalvliegtuigen. Het repeterende karakter van dit soort (circuit)vluchten maakt ze extra storend.

De Luchtvaartnota 2008 geeft aan (p. 72): *“Met het oog op de veiligheid is het nodig dat deze aspirant verkeersvliegers leren vliegen onder Nederlandse omstandigheden met zware propellervliegtuigen. Deze vliegtuigen veroorzaken een relatief grote geluidsbelasting. Het Rijk wil dat de luchthavenexploitant in overleg treedt met de lesscholen en met plannen komt om de geluidsbelasting en de geluidhinder van deze vliegtuigen zoveel mogelijk te beperken.”* Het MER dient een beschrijving te geven van de resultaten van de inspanningen tot nu toe om dit doel te bereiken.

In het kader van het MER dient onderzoek te worden gedaan naar het effect van “stillere” jetvliegtuigen voor lesverkeer ten opzichte van de huidige lawaaige propellertoestellen en ten opzichte van stillere propellertoestellen. Tevens dient onderzoek te worden gedaan naar het effect van oefen- en proefvluchten met jetvliegtuigen ten opzichte van de huidige gangbare types propellervliegtuigen voor oefen- en proefvluchten.

Daarnaast pleit de luchthaven voor opheffing van het verbod op oefen- en proefvluchten met jetvliegtuigen. Het vliegtuigonderhouds- en verkoopbedrijf Cirrus Europe verkoopt en onderhoudt Cirrus straalvliegtuigen die meer dan 2.000 kg (bruto) wegen. Het argument dat GAE hiervoor aanvoert is dat er in de huidige situatie geen omscholingstraining kunnen worden uitgevoerd op GAE.

In het MER (en uiteindelijk het Luchthavenbesluit) dient het belang van één bedrijf (en de inkomsten van GAE) afgewogen tegen het belang van de verstoring voor de omgeving. In de huidige situatie vliegt het Cirrus toestel rondjes boven Glimmen en Onnen, waarbij het laag overkomt en men zich niet aan de aanvliegroute houdt. Door omwonenden wordt dit als zeer storend ervaren. De ervaring heeft geleerd dat klachten hierover niet in behandeling worden genomen of worden afgedaan als “toegestaan”. Het gebied rond GAE is dicht bevolkt⁸. GAE ligt bovendien ingeklemd tussen diverse natuurgebieden en de landgoederenzone Eelde-Paterswolde. Als een bedrijf omscholingstrainingen voor straalvliegtuigen wil geven moet men daarvoor een luchthaven zoeken waar de overlast minimaal is.

Het voornemen van GAE verzuimt te vermelden dat de ontvangen afkoopsom à € 3 miljoen in verband met het verbod op oefen- en proefvluchten met grote toestellen zal moeten worden terugbetaald bij honorering van het voornemen. Dit zal moeten worden onderzocht in het kader van de economische onderbouwing ten behoeve van het Luchthavenbesluit.

Conclusie Verruiming les-, oefen- en proefvluchten:

- 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;
- 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;

⁸ Ernstige verstoring van de rust wordt ervaren door plm. 15.000 inwoners van de dorpen Glimmen (1300), Onnen (750), Noordlaren (550) Yde (780), Eelde (6700), Donderen (370), Bunne (130) en Norg (4000). In totaal wonen 45.000 mensen in de onmiddellijke invloedssfeer van de luchthaven: Haren (20.000), Eelde-Paterswolde (11.000), Norg (4000), Vries-Donderen (4000), Zuid- Midlaren (5000).

- In het MER dient onderzocht te worden welke alternatieve luchthavens er zijn (waar de overlast geringer is) voor oefenen met jetvliegtuigen;
- Het terugbetalen van de afkoopsom dient onderdeel te zijn van de economische onderbouwing ten behoeve van het Luchthavenbesluit.

Ad 3. Test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie

Voor het voornemen om een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie op GAE te vestigen geldt in nog sterkere mate dat dergelijke activiteiten niet thuis horen in het dicht bevolkte gebied rond GAE. Er zijn in Drenthe of Groningen genoeg plekken te vinden waar een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie zonder veel overlast gehuisvest kan worden. Ook dit voornemen getuigt van het naarstig zoeken naar activiteiten waarmee het exploitatieverlies van GAE kan worden beperkt, zonder dat rekening wordt gehouden met de omgeving.

De brief van GAE aan de Staatssecretaris spreekt van “integratie van normaal vliegverkeer met onbemande vliegtuigen in een door de luchtverkeersleiding gecontroleerd luchtruim in Nederland”. Het MER zal duidelijk moeten maken wat met deze ‘integratie’ wordt bedoeld. Tevens dient duidelijk te worden wat de taak is van de luchtverkeersleiding en of de kosten hiervan in rekening worden gebracht bij de exploitant. Onderzocht dient te worden of het gebruik van drones is in te passen in de beschikbare geluidruimte. Voor drones dient geen extra geluidruimte te worden gecreëerd.

Conclusie Test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie

- De gevolgen voor de omgeving en het milieu van een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie op GAE dient onderzocht te worden in het MER;
- In het MER dient onderzocht te worden welke alternatieve locaties er zijn voor een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie, waar de overlast geringer is;
- 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.

Ad 4. Overige zienswijzen op de NRD

Blz.: 7 NRD: *“Ook is vanaf 1 oktober 2016 sprake van stationering op de luchthaven GAE van het Mobiel Medisch Team (traumaheli) van UMCG Ambulancezorg, waardoor het aantal luchtvaartuigbewegingen toeneemt. Hierdoor, en door het laten vervallen van enkele randvoorwaarden en operationele beperkingen uit de huidige vergunning, verandert het gebruik van de luchthaven”.*

De komst van de traumaheli heeft slechts in beperkte mate geleid tot meer helikoptervluchten. Onderhouds-, oefen- en tankvluchten door de traumaheli waren er al op GAE en aannemelijk is dat deze vluchten zijn afgenomen doordat niet meer apart gevlogen wordt voor onderhoud en tanken. In het MER moeten de aantallen helikoptervluchten van de verschillende diensten (van voor en na 2016) worden gespecificeerd in onderhouds-, oefen- en tankvluchten. 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.

Gezien de sterke afname van het aantal lesvluchten door de vliegscholen is de vergunde geluidruimte veel groter dan nodig. Aparte allocatie van geluidruimte voor de traumaheli is aanvaardbaar mits deze niet bovenop de vergunde geluidruimte komt.

Blz. 13 van de NRD vermeldt: *“Om de strategische verkenning, de economische onderbouwing en het MER op elkaar aan te laten sluiten worden getallen voor het luchtverkeer uit de onderzoeken van de strategische verkenning, die aan het MER ten grondslag liggen, geactualiseerd en wordt 2026 als zichtjaar beschouwd”*

“De voor de strategische verkenning gemaakte analyse van de luchtvaartmarkt en in het bijzonder het passagierspotentieel (commercieel verkeer) is afkomstig van Lufthansa Consulting. De verkeersprognose uit dit onderzoek wordt gebruikt als basis voor het MER”

De strategische verkenning weerspiegelt niet meer dan de ambities van GAE, maar deze zijn verre van realistisch. De getallen voor het luchtverkeer uit de strategische verkenning geven - zoals door SEO aangevoerd - een veel te overschat beeld. De getallen uit de verkenning kunnen geen basis zijn voor het MER. Een objectieve en onafhankelijke prognose is nodig. De aandeelhouders hadden er immers alle belang bij de toekomst zo voor te stellen dat GAE na 10 jaar uit de rode cijfers zou zijn. Zonder deze optimistische cijfers zouden de gemeenteraden en Staten immers niet akkoord gaan met de aanzienlijke uitgaven. De opdracht aan de onderzoeksbureaus Lufthansa e.a. was om de gewenste uitkomsten te leveren.

Met name de opening van Lelystad zal grote gevolgen hebben voor Eelde. Een analyse hiervan ontbreekt in de Lufthansa prognose. Zie hiervoor ook de beoordeling door SEO⁹.

Op blz. 14 NRD staat: *“De luchthavenexploitant en de aandeelhouders van GAE NV streven ernaar dat GAE uitgroeit tot een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van Noord-Nederland en tot een luchthaven met een structureel positief bedrijfsresultaat.....”*

De laatste jaren waren er gemiddeld 86.000 passagiers/tickets, ofwel 235 passagiers gemiddeld per dag. Voor 98% zijn dit vakantiegangers. De bijdrage aan *“de bereikbaarheid van het Noorden”* zoals de motivatie voor de bijdragen uit gemeenschapsgeld luidt, is dus vrij wel nihil. Zelfs als de onrealistische prognose zou worden gehaald, is de bijdrage aan *“de bereikbaarheid van het Noorden”* verwaarloosbaar. Ter vergelijking op station Groningen zijn per dag 20.000 reizigers. Op de A28 en A7 rijden gemiddeld per dag 80.000 resp. 110.000 auto's in de richting Groningen. Meer dan 250.000 mensen bereiken dagelijks de stad Groningen. De 235 mensen die via GAE reizen zijn minder dan 0,1%. Is dat *‘een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van Noord-Nederland’*? Alleen al in de bus naar Emmen zit al een veelvoud van het aantal passagiers dat GAE verwerkt.

In het MER moet de bijdrage van GAE aan de bereikbaarheid van het Noorden in het perspectief worden geplaatst van de bijdragen aan de bereikbaarheid met andere vervoerswijzen.

De chartermarkt vertoont een dalende tendens. GAE heeft daarom ingezet op lijndiensten die luchthaven Eelde verbinden met grotere luchthavens. Vooralsnog kost dit veel geld (€ 1,45 mln. alleen al in 2017 voor de lijn naar Kopenhagen). In het MER moet worden gespecificeerd welke bijdragen de diverse luchtvaartmaatschappijen leveren aan een *structureel positief bedrijfsresultaat*. Daarmee kan worden beoordeeld of het streven van de luchthavenexploitant en de aandeelhouders realistisch is en of dit de beperkingen die aan de omgeving worden opgelegd kan rechtvaardigen.

Op blz. 16 van de NRD onder *‘Referentiesituatie’*. *“De Omzettingsregeling Luchthaven Eelde geeft de huidige vergunde ruimte en is de referentiesituatie waarmee alternatieven worden vergeleken.”*

De huidige vergunde ruimte is gebaseerd op prognoses (Buck 2005 en 2009) die zwaar overtrokken waren en nooit zijn gerealiseerd. Een evaluatie hiervan ontbreekt en is niet aangekondigd.

De referentiesituatie zou moeten worden gedefinieerd op basis van wat er werkelijk op GAE plaatsvindt: minder dan 200.000 passagiersbewegingen en een afnemend aantal vluchten (naast de 3 lijndiensten, 14 vakantievluchten per week in de zomer en 5 per week in de winter (zie bijlage 2)). Bij de prognoses moet de gebruikelijke telmethoden worden gehanteerd zoals het CBS dit doet. GAE telt namelijk nog steeds de transitpassagiers mee, waardoor de door GAE opgegeven aantallen 30% te hoog uitkomen. Bovendien moet de milieuwinst als gevolg van het stiller worden van vliegtuigen

⁹ SEO: Beoordeling strategische verkenning luchthaven Eelde, november 2016

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.

In het MER dient te worden onderzocht wat de effecten van de wijziging van de grenswaarden in de handhavingspunten voor de Lden-contouren zijn.

Blz. 17 NRD: *“Nulsituatie (autonome ontwikkeling) De autonome ontwikkeling betreft de ontwikkeling tot en met 2026 binnen de huidig vergunde geluidsgrenzen, zonder dat er investeringen plaatsvinden. De verkeersprognoses voor het segment groot verkeer worden gebaseerd op het eerder ten behoeve van de strategische verkenning uitgevoerde onderzoek van Lufthansa Consulting. Voor het klein verkeer en helikopterverkeer wordt dit gebaseerd op inschattingen van de exploitant.”*

Zoals aangegeven is deze verkeersprognose te rooskleurig. Voor het klein verkeer en helikopterverkeer moet worden uitgegaan van het werkelijk aantal vliegbewegingen. “Inschattingen van de exploitant” zijn in het verleden altijd zeer onbetrouwbaar gebleken.

In het MER moet de ‘nulsituatie (autonome ontwikkeling)’ worden gedefinieerd als het werkelijke gebruik van de luchthaven over de laatste jaren.

Blz. 18 NRD: *“Binnen drie jaar krijgt de luchthavenbrandweer een nieuw onderkomen. De nieuwe brandweerkazerne wordt gebouwd op korte afstand van de start- en landingsbaan zodat gemakkelijker aan wettelijke eisen op het gebied van bereikbaarheid (aanrijtijden) van de baan en het luchthaventerrein kan worden voldaan. Zo wordt het veiligheidsniveau van GAE verhoogd. De passagiersterminal wordt uitgebreid en gemoderniseerd om de voorziene groei met verschillende functies te kunnen accommoderen”.*

Een nieuwe brandweerkazerne en passagiersterminal zijn wel erg voorbarig. Zeker als verwacht mag worden dat na de opening van Lelystad het aantal vluchten en passagiers zal dalen. Bovendien is de financiering van een brandweerkazerne en passagiersterminal staatssteun. Deze is niet is aangemeld en vooralsnog niet goedgekeurd door de EC. In het kader van de economische onderbouwing van het Luchthavenbesluit zal de financiële haalbaarheid van de plannen moeten worden aangetoond. Er mag van worden uitgegaan dat nu ook al *“aan wettelijke eisen op het gebied van bereikbaarheid (aanrijtijden) van de baan en het luchthaventerrein kan worden voldaan”*. Nut en noodzaak van een nieuwe brandweerkazerne is vooralsnog niet aangetoond.

Blz. 19 NRD: *“Infrastructurele ontwikkelingen*

Op termijn zal de toegangsweg naar de luchthaven honderd meter in noordelijke richting worden opgeschoven. Met het oog op een betere aansluiting van de toegangsweg op de doorgaande weg wordt een rotonde aangelegd”.

Volkomen onduidelijk is wat er aan de aansluiting van de toegangsweg mankeert. Het zeer geringe verkeer van en naar GAE verloopt moeiteloos. Het aanleggen van een rotonde is zinloos en overbodig, maar is wel een aanslag op de monumentale laanbeplanting die onderdeel vormt van de aangrenzende landgoederen. 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.

Blz. 19 NRD: *“Natuurontwikkeling*

In 2016 is voor het Fochteloërveen, onderdeel van het Europese Natura 2000-netwerk, een beheerplan vastgesteld. Het Fochteloërveen is 2.600 hectare groot en vooral aangewezen als Natura 2000-gebied vanwege de mogelijkheden voor herstel van actief hoogveen. De natuur in het Fochteloërveen is internationaal van groot belang. Andere natuurontwikkelingen worden, voor zover relevant, meegenomen in het MER. “

Een opsomming van alle natuurgebieden en ontwikkelingen in het MER is een vereiste om te verzekeren dat alle relevante natuurontwikkelingen worden meegenomen.

Blz. 20 NRD: *“De milieueffecten van een nulsituatie (autonome ontwikkeling) en een VKA worden onderzocht, beschreven en vergeleken met de referentiesituatie.”*

Zoals aangegeven moet de nulsituatie (autonome ontwikkeling) uitgaan van het werkelijk gebruik van GAE.

Blz. 22 NRD: *“Een aantal andere milieueffecten vereist minder diepgaand onderzoek omdat deze niet in relevante mate wijzigen. Deze effecten worden direct in het hoofdrapport nader gekwalificeerd.*

- *Bereikbaarheid en verkeer;*
- *Gezondheid en hinderbeleving.”*

Aangezien hinder als gevolg van de activiteiten op de luchthaven voor 15.000 omwonenden van de luchthaven een probleem vormt dient het onderzoek naar gezondheid en hinderbeleving - in afwijking van de NRD- diepgaand te zijn. Niet aan de hand van literatuurgegevens en vuistregels, maar op basis van een belevingsonderzoek in de omgeving van de luchthaven, zodat zowel kwalitatieve als kwantitatieve gegevens in de besluitvorming kunnen worden meegewogen.

Overig:

Kosten luchtverkeersleiding

In de NRD wordt in het geheel geen melding gemaakt van de kosten van de luchtverkeersleiding die over enige jaren aan GAE zullen worden doorberekend. Het kabinet en de Tweede Kamer hebben hiertoe besloten. Hoe dit moet worden ingevoerd wordt nog onderzocht.

De eerder genoemde ingangsdatum van 2020 is door de Staatssecretaris losgelaten, maar over invoering bestaat geen misverstand. De financiële onderbouwing voor de komende 10 jaar staat daarmee op losse schroeven. Deze kostenpost dient in de economische onderbouwing ten behoeve van het Luchthavenbesluit meegenomen te worden.

Extra CO2 uitstoot als gevolg van de tussenlandingen

In de NRD wordt geen aandacht besteed aan het feit dat van de 14 vakantievluchten per week in de zomer er 11 een tussenlanding maken op Eindhoven of Rotterdam of op komend uit Eindhoven of Rotterdam op Eelde een tussenlanding maken (zie bijlage 2). Dit komt doordat de maatschappijen de vliegtuigen op Eelde niet vol krijgen. Deze tussenlandingen kosten € 2.000 aan extra brandstof en landingsrechten en een uur extra vliegtijd. Het is aannemelijk dat de maatschappijen deze kosten en tijd kunnen besparen door de vluchten te verplaatsen naar Lelystad, waar ze de toestellen wel volkrijgen. Het effect hiervan op de prognoses moet in het MER worden meegenomen, evenals de extra CO2 uitstoot als gevolg van de tussenlandingen.

Militaire medegebruik

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

Geluid, lucht en externe veiligheid

In het MER dienen voor geluid, lucht en externe veiligheid ten minste de volgende zaken te worden onderzocht.

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).

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.

De volgende effecten dienen te worden berekend en weergegeven:

- 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.
- 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).
- achtergrondemissies lucht, emissies GAE en geuremissies. Emissies voor de stoffen NOx, SO2, CO, CO2, VOS, fijn stof (PM10), benzeen, PAK.
- 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 NOx, CO, CO2, PM10 en geur op kaart.
- externe veiligheid: plaatsgebonden risicocontouren 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-8} op kaart. Berekening van FN-curven voor groepsrisico. Aantallen woningen binnen de plaatsgebonden risicocontouren.
- De bijdragen aan het groepsrisico van de baankoppen, de soorten bewegingen en de verschillende vliegtuigcategorieën. FN-diagram met groepsgrootten van 1, 3, 5, 10, 20, 40, 100, 200, 400 en 1000 slachtoffers.

Conclusie:

Wij verzoeken u de bovenvermelde punten m.b.t de het voornemen van Groningen Airport Eelde, de daarmee samenhangende milieueffecten en de financiële onderbouwing te onderzoeken en daarvan verslag te doen.

Hoogachtend,

Namens de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE)

Jan Wittenberg
voorzitter

Bijlage 1: vertrek-aankomsttijden GAE (nog niet compleet)
Bijlage 2 vliegschema's

Bijlage 1: Vertrek-aankomsttijden GAE (nog niet compleet)

Flybe naar Southend;

Zo t/m vr	Aankomst	10.00	en	16.50	of	17.10
	Vertrek	10.25	en	17.20	of	17.55

Nordica naar Kopenhagen;

Zo t/m vr	Aankomst	8.50	en	18.45
	Vertrek	9.15	en	19.10

Wizzair naar Gdansk:

Vr en ma	Aankomst	17.50	resp.	17.40
	Vertrek	18.10		

Transavia naar Lanzarote:

Zomer Zo	Aankomst	15.10		
	Vertrek	16.00		
Winter za	Aankomst	18.30		
	Vertrek	8.40		

Transavia naar Mallorca:

zomer wo en zo	Aankomst	12.25	resp.	18.35
	Vertrek	17.30	resp.	19.25

Transavia naar Gran Canaria

Zomer wo	Aankomst	17.45		
	Vertrek	7.45		
winter vr	Aankomst	17.55		
	Vertrek	7.40		

Transavia naar Griekenland (Heraklion)

Zomer ma en vr	Aankomst	15.40	14.25	
	Vertrek	17.00		

Transavia naar Potugal (Faro)

Zomer ma en vr	Aankomst	12.40	19.05	
	Vertrek	19.50		

TUI naar Gran Canaria

Hele jaar zo en wo	Aankomst	15.20		
	Vertrek	16.00		

TUI naar Griekenland(Heraklion)

Zomers do en zo	Aankomst	17.45 of 16.10		
	Vertrek	18.10 of 16.55		

Corendon naar Kos

Zomer di	Aankomst	18.00		
	Vertrek	18.30		

Corendon naar Turkije (Antalya)

Zomer do	Aankomst	9.00	9.50	
	Vertrek	9.50	10.30	

Corendon naar Griekenland (Heraklion)

Zomer vr	Aankomst	15.25	16.00	
	Vertrek	17.00	18.50	

- 12-

Secretariaat

Postbus 47
9765 ZG Paterswolde
email: info@vole.nl

Woordvoerder

J. Wittenberg (voorzitter)
050-3183360

Postbank













Gironummer 204082
Ver. Omwonenden Luchthaven Eelde
te Vries

Bijlage 2 vlieschema's:

Winterseizoen:

Land	Bestemming	Dag(en)	Seizoen	Periode	Luchtvaartmaatschappij	Tussenstop
Denemarken	Kopenhagen	Ma Di Wo Do Vr Zo	Hele jaar	n.v.t.		
Polen	Gdańsk	Ma Vr	Hele jaar	28/03/2016 - 27/10/2017		
		Di Za	Hele jaar	31/10/2017 - 24/03/2018		
Verenigd Koninkrijk	Londen	Ma Di Wo Do Vr Zo	Hele jaar	n.v.t.		
Canarische Eilanden	Gran Canaria	Vr	Winter	05/11/2017 - 25/03/2018		
		Wo Zo	Hele jaar	n.v.t.		Eindhoven
	Lanzarote	Wo Za	Winter	28/10/2017 - 31/03/2018		

Zomerseizoen

Land	Bestemming	Dag(en)	Seizoen	Periode	Luchtvaartmaatschappij	Tussenstop
Denemarken	Kopenhagen	Ma Di Wo Do Vr Zo	Hele jaar	n.v.t.		
Polen	Gdańsk	Ma Vr	Hele jaar	28/03/2016 - 27/10/2017		
		Di Za	Hele jaar	31/10/2017 - 24/03/2018		
Verenigd Koninkrijk	Londen	Ma Di Wo Do Vr Zo	Hele jaar	n.v.t.		
Griekenland	Kreta	Ma Vr	Zomer	14/04/2017 - 27/10/2017		Rotterdam
		Do Zo	Zomer	20/04/2017 - 19/10/2017		Eindhoven
		Vr	Zomer	21/04/2017 - 27/10/2017		Eindhoven
Spanje	Mallorca	Wo Zo	Zomer	18/04/2017 - 31/10/2017		Eindhoven
				23/04/2017 - 01/10/2017		
Canarische Eilanden	Lanzarote	Zo	Zomer	09/04/2017 - 29/10/2017		
	Gran Canaria	Wo Zo	Hele jaar	n.v.t.		Eindhoven
Turkije	Antalya	Do	Zomer	18/04/2017 - 26/10/2017		
Portugal	Algarve	Ma Vr	Zomer	03/04/2017 - 30/10/2017	