Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk:

IENW/BSK-2024/122986

Bijlage(n)
2

Datum 14 mei 2024
Betreft Advies van de Commissie m.e.r. over de mer-beoordeling Groningen Airport Eelde

Geachte voorzitter,

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna Commissie) over de mer-beoordeling voor het aan te vragen luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (hierna GAE). Het advies is als bijlage bij deze brief opgenomen.

GAE heeft het voornemen om een aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen bij het bevoegd gezag voor deze procedure i.c. de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voordat ik besluit over het luchthavenbesluit, moet er eerst beoordeeld worden of een milieueffectrapport opgesteld moet worden. Dit heet een mer-beoordeling. Een milieueffectrapport moet opgesteld worden als het voornemen van GAE kan leiden tot belangrijke gevolgen voor het milieu. Het onderzoeksresultaat van GAE is vastgelegd in een zogeheten aanmeldnotitie (hierna: notitie). Aan de Commissie is gevraagd de notitie te beoordelen op juistheid en volledigheid van de milieu-informatie.

De Commissie concludeert dat de notitie voldoende onderbouwt dat het voornemen van GAE geen belangrijke milieugevolgen heeft, met uitzondering van twee onderwerpen:

- De gevolgen van de verruimde openingstijden zijn onvoldoende in beeld, het gaat om geluidhinder in de nacht en/of slaapverstoring.
- De meest actuele inzichten (blootstellings-responsrelaties) voor het berekenen van ernstige geluidhinder en slaapverstoring zijn niet gebruikt. Hetzelfde geldt voor hinder van vliegtuiggeluid in cumulatie met andere bronnen.

Vervolg
In een brief van het ministerie van IenW aan GAE zal worden gevraagd om de notitie op deze onderwerpen aan te vullen. Op basis van deze aangevulde informatie wordt vervolgens besloten of er wel of niet een milieueffectrapport opgesteld moet worden. De Kamer wordt uiterlijk voor het ter inzage leggen van het ontwerp luchthavenbesluit geïnformeerd over de mer-beoordelingsbeslissing.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Kenmerk:
IENW/BSK-2024/122986

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

Advies voor de mer-beoordeling

23 april 2024 / projectnummer: 3809









1 Advies voor de mer-beoordeling

Groningen Airport Eelde (hierna: GAE) wil het gebruik van de luchthaven op een aantal punten wijzigen. Hiervoor is een luchthavenbesluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat nodig. In het luchthavenbesluit legt de minister het gebruik van de luchthaven en de daarmee samenhangende beperkingen aan het ruimtegebruik eromheen vast. GAE wil:

- de dwarsbaan 01-19 gebruiken als taxibaan;
- de openingstijden verruimen naar de nachtperiode, van 06:30 uur tot 23:00 uur naar 06:00 uur tot 00:00 uur. Deze verruimde tijden mogen alleen gebruikt worden door groot commercieel passagiersverkeer[1];
- het toestaan van een actuele vlootmix met ruimte voor andere vliegtuigtypen en groei voor maatschappelijk verkeer[2].

De doelstelling is om de wijzigingen te laten passen binnen de 'geluidsruimte' die nu beschikbaar is voor de luchthaven.
Voordat de minister besluit over het luchthavenbesluit, moet de minister eerst beoordelen of een milieueffectrapport opgesteld moet worden. Dit heet een mer-beoordeling. Een milieueffectrapport moet opgesteld worden als het voornemen kan leiden tot belangrijke gevolgen voor het milieu. Het onderzoeksresultaat van GAE is vastgelegd in een zogeheten aanmeldnotitie[3] (hierna: notitie). De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie) gevraagd de notitie te beoordelen.

In dit advies spreekt de Commissie zich uit of de notitie volledige en juiste informatie bevat om te kunnen beoordelen of het voornemen kan leiden tot belangrijke gevolgen voor het milieu. GAE stelt dat het voornemen niet tot belangrijke gevolgen kan leiden. De Commissie heeft getoetst of deze conclusie terecht is. Ze heeft daarbij gelet op[4] de:

- beschreven kenmerken van het voornemen;
- locatie van het voornemen;
- kenmerken van de potentiële gevolgen.

Wat staat in de notitie?

In de notitie staat dat GAE verwacht dat het totaal aantal vliegbewegingen toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie van 69.100 naar 71.639. Het aantal maatschappelijke vliegbewegingen neemt toe, net als die van het klein vast verkeer. De luchthaven verwacht minder passagiersvluchten.

De notitie concludeert dat er geen negatieve gevolgen optreden voor de omliggende Natura 2000-gebieden[5], het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en beschermde soorten als gevolg van verstoring (geluid, optisch) en stikstofdepositie. De geluidscontour wordt kleiner, terwijl er geen toename van visuele verstoring plaatsvindt in natuurgebieden die daar gevoelig voor zijn. De stikstofdepositie neemt ten opzichte van de referentiesituatie niet toe.

---

1 Ook wel groot handelsverkeer genoemd.
2 Maatschappelijk verkeer omvat vliegbewegingen van de trauma- en politiehelikopter en overige medische vluchten zoals donorvluchten.
3 Mer-beoordeling t.b.v. luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde, adecs airinfra consultants, 29 december 2023.
4 Waarbij op gelet moet worden bij mer-beoordeling staat in de Europese Richtlijn 2011/92/EU, inclusief de wijzigingen door Richtlijn 2014/52/EU.
5 Zuidlaardermeergebied, Leekstermeergebied, Fochteloërveen, Norgerholt en Drentsche Aa-gebied.

De notitie stelt verder dat het effect van de wijzigingen op geluid beperkt is en op externe veiligheid zeer beperkt is. De berekende effecten van geluid en externe veiligheid (contouren) vallen binnen de afspraken die nu al gelden. Op de luchtkwaliteit- en emissies en ruimtelijke ordening zijn er geen negatieve effecten te verwachten, aldus de notitie. Op basis daarvan is de conclusie van de notitie dat de voorgenomen wijzigingen niet tot belangrijke milieugevolgen zullen leiden.

Wat zijn conclusies van de Commissie?

De notitie stelt dat het voornemen geen belangrijke milieugevolgen veroorzaakt. Voor de gevolgen voor natuur vindt de Commissie dat de notitie deze conclusie voldoende onderbouwt. Voor enkele andere punten constateert de Commissie echter dat de notitie niet voldoende informatie bevat om deze conclusie te kunnen trekken. Het is dan ook op basis van de notitie niet uit te sluiten dat het voornemen tot belangrijke milieugevolgen leidt. Het gaat om de volgende punten:

- De gevolgen van de verruimde openingstijden zijn onvoldoende in beeld, het gaat om geluidhinder in de nacht en/of slaapverstoring.
- De meest actuele inzichten (blootstellings-responsrelaties) voor het berekenen van ernstige geluidhinder en slaapverstoring zijn niet gebruikt. Hetzelfde geldt voor hinder van vliegtuiggeluid in cumulatie met andere bronnen. Waarom deze gegevens toch van toepassing zouden zijn is niet onderbouwd.

Aansluiting milieuonderzoek bij besluit

Voor de goede orde merkt de Commissie op dat zij niet kon nagaan of het voornemen overeenstemt met het (concept) mer-beoordelingsbesluit of luchthavenbesluit. Deze besluiten zijn namelijk nog niet beschikbaar. Ze beveelt aan om eventuele uitgangspunten en (beschermende) maatregelen die volgen uit de notitie, vervolgonderzoeken en/of een eventueel milieueffectrapport (MER) op te nemen in het luchthavenbesluit.

Vlootmix en aantal vliegbewegingen

De notitie gebruikt een actuele en realistische mix van vliegtuigtypen voor de berekeningen. De notitie loopt niet vooruit op de inzet van stille typen vliegtuigen. Wanneer die wel worden ingezet passen er mogelijk meer vliegbewegingen binnen dezelfde geluidruimte. De Commissie constateert dat het geen onderdeel is van het voornemen om een maximum aantal vliegbewegingen vast te stellen. Omdat het concept-luchthavenbesluit nog niet beschikbaar is heeft de Commissie niet kunnen nagaan of de notitie op dit punt de belangrijke milieueffecten van het luchthavenbesluit weergeeft.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar conclusies toe.

Aanleiding mer-beoordeling

De wijzigingen die GAE wil doorvoeren vallen onder categorie D6.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage: "de wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijzigingen van de vliegroutes". Daarom moet de minister van Infrastructuur en Waterstaat eerst besluiten of een milieueffectrapport (MER) gemaakt moet worden. Dit is het geval als er belangrijke milieugevolgen van het voornemen te verwachten zijn. Op basis van het advies van de Commissie kan de minister besluiten of er een MER nodig is, al dan niet na het aanvullen van de aanmeldnotitie. Daarna besluit de minister over het Luchthavenbesluit GAE.

Omzettingsregeling

Voor GAE geldt op dit moment de omzettingsregeling.[6] Met de huidige regeling of referentiesituatie wordt in de notitie en dit advies deze omzettingsregeling bedoeld. De regeling legt onder andere de gebruiksruimte van GAE vast (middels grenswaarden voor geluid in handhavingspunten) en andere regels met betrekking tot het gebruik van de luchthaven, zoals de tijdstippen waarbinnen gevlogen mag worden.

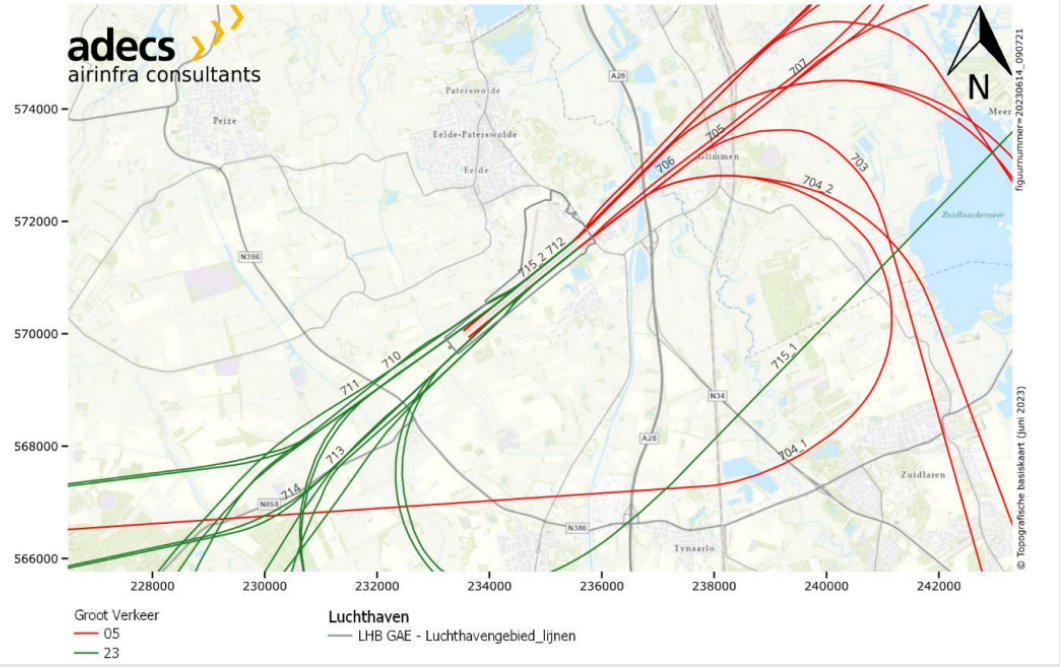
Wetgeving van toepassing op dit voornemen

Voor deze aanvraag en de mer-beoordeling is de wetgeving zoals die gold vóór 1 januari 2024 van toepassing (zoals de Wet milieubeheer), en niet de huidige wetgeving (met name de Omgevingswet). Dit omdat de notitie is ingediend voordat de Omgevingswet op 1 januari 2024 van kracht werd.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van milieueffectrapporten. Ook kan ze een advies geven over een aanmeldnotitie voor een mer-beoordeling. De Commissie stelt voor ieder advies een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over de mer-beoordeling.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3809 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.



Figuur 1: Startroutes groot verkeer GAE (bron: notitie).

[6] Omzettingsregeling luchthaven Eelde van 07-11-2015 (in 2015 zijn enkele definities aangepast, in werking getreden 1 augustus 2012).

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar conclusies toe. Wanneer de tekst in een kader staat, betekent het dat de notitie op dat onderdeel onvoldoende informatie bevat.

2.1 Beschrijving van de kenmerken van het voornemen

Voornemen

GAE wil in het nieuwe luchthavenbesluit enkele wijzigingen doorvoeren ten opzichte van de huidige regeling. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- het gebruik van de dwarsbaan 01-19 als taxibaan;
- de verruiming van de openingstijden naar de nachtperiode, van 06:30 uur tot 23:00 uur naar 06:00 uur tot 00:00 uur. Deze verruimde tijden mogen alleen gebruikt worden door groot commercieel passagiersverkeer;
- het toestaan van een actuele vlootmix met ruimte voor andere vliegtuigtypen en groei voor maatschappelijk verkeer.

GAE wil de inrichting en voorzieningen van de luchthaven niet wijzigen. Het gaat alleen om de manier en de tijden waarop ze worden gebruikt. De voorgenomen ontwikkelingen van het bedrijventerrein Bravo[7] en de ontwikkeling van waterstofinfrastructuur op de luchthaven zijn geen onderdeel van het voornemen.

Vlootmix en aantal vliegbewegingen

De notitie laat het verschil zien tussen het aantal vliegbewegingen per segment in de voorgenomen situatie en de referentiesituatie (zie tabel 1 van dit advies). Business jets, klein vast verkeer (zoals het lesverkeer) en de inzet van de helikopter (trauma en overig) nemen toe in de voorgenomen situatie, net als het totaal aantal vliegbewegingen. Het aantal vliegbewegingen van het handelsverkeer en overig groot verkeer neemt af ten opzichte van het aantal vliegbewegingen in de referentiesituatie.

Scenario	Handels-verkeer	Overige Groot	Biz-Jets	Klein vast verkeer	Helikopter Trauma	Helikopter Overig	Totaal
Referentiesituatie	6.910	1.284	630	58.626	1.400	250	69.100
Voorgenomen situatie	2.444	772	2.205	62.003	3.500	715	71.639
Verschil	**-4.466**	**-512**	**1.575**	**3.377**	**2.100**	**465**	**2.539**

Tabel 1: aantallen vliegbewegingen per verkeerssegment (bron: notitie).

Hinder van vliegbewegingen is incidenteel en een piekbelasting. Deze hinder wordt daardoor als hinderlijker ervaren dan een constante geluidbelasting. Het aantal vliegbewegingen is daarom een belangrijke factor bij het bepalen van de geluidhinder. De notitie geeft geen inzicht in de mogelijke toename van vliegbewegingen bij gelijkblijvende (gemiddelde)

[7] Business park Bravo is een plan voor een nieuw bedrijventerrein op de luchthaven. Het gaat om een terrein van 10 tot 15 hectare, vooral voor bedrijven die aan luchtvaart gerelateerd zijn. De aanvraag van een wijziging van het omgevingsplan is in voorbereiding.

geluidsbelasting door de inzet van schonere of stillere vliegtuigtypen. Het aantal vliegbewegingen wordt (onder andere) beperkt door de beschikbare geluidruimte. De geluidsberekeningen gaan deels uit van vliegtuigtype Boeing 737 MAX die relatief minder geluid produceert. De berekeningen gaan deels ook uit van de inzet van vliegtuigtype Boeing 737-800 die relatief meer geluid produceert. Er bestaan al meer nieuwe typen (zoals de Airbus A320 neo 'new engine option') die minder geluid veroorzaken in dezelfde categorie.

De notitie[8] stelt dat de combinatie van vlootmix en het aantal vliegbewegingen bepaalt dat de contouren kleiner worden. De Commissie constateert dat de omzettingsregeling en het voornemen geen maximum stellen aan het aantal vliegbewegingen. Wanneer stillere typen ingezet worden, kan het zijn dat er binnen de beschikbare geluidruimte meer vliegbewegingen mogelijk zijn dan waar nu mee is gerekend.

2.2 Locatie van het voornemen

De locatie van de luchthaven zelf wijzigt niet, ook zijn er geen materiële wijzigingen voorzien.

Goedgekeurde projecten in omgeving

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

In de notitie staat dat het BAG-bestand[9] 2023 is gebruikt voor geluidsberekeningen. Het is onduidelijk of uit deze versie van het BAG ook de panden zijn meegenomen waarvoor een omgevingsvergunning is verleend maar die nog niet zijn gebouwd.

De Commissie constateert dat de notitie niet inzichtelijk maakt of ook panden zijn meegenomen waarvoor al wel een vergunning is verleend, maar die nog niet gebouwd zijn. Daarmee geeft de notitie geen inzicht in de aantallen en effecten op (nieuwe) woningen.

2.3 Kenmerken van de mogelijke gevolgen

2.3.1 Geluid

De notitie laat zien dat de geluidcontouren in de voorgenomen situatie binnen de contouren van de referentiesituatie vallen. De contouren gaan uit van gemiddelde waarden, terwijl geluidhinder ook beïnvloed kan worden door het aantal vliegbewegingen (zie paragraaf 2.1 van dit advies) en de verruiming van de openingstijden. Uit de notitie blijkt dat het aantal

8 Op pagina 12 van de notitie staat: "de reden van het kleiner worden van de contouren in het verlengde van de baan is een combinatie van de toegepaste vliegtuigtypen, die voor de voorgenomen situatie (zichtjaar 2033) over het algemeen stiller zijn, en de aantallen luchtvaartuigbewegingen binnen deze typen (Afname van het aantal luchtvaartuigbewegingen met groot (handels)verkeer)."

9 BAG staat voor 'Basisregistratie adressen en gebouwen'.

vliegbewegingen toeneemt in de verruimde gebruiksperiode, een verruiming die geheel valt in de nachtperiode (extra activiteiten tussen 23.00 uur tot 00.00 uur en tussen 06.00 uur en 06.30 uur). De Commissie heeft hierover een aantal opmerkingen.

Gevolgen verruimde openingstijden op geluidhinder nacht en/of slaapverstoring

Geluidhinder in de nachtperiode kan leiden tot slaapverstoring, wat gezondheidseffecten kan hebben. Bij deze effecten in de nachtperiode gaat het in ieder geval om:

- **Vliegbewegingen in de nacht:** Bijlage 4[10] suggereert dat alleen de traumahelikopter in de nacht vliegt. Uit de aantallen vliegbewegingen blijkt dat er ook andere vliegbewegingen in de nachtperiode zijn.[11] De notitie gaat niet in op de milieueffecten van de helikoptervluchten (trauma en overig), het is niet duidelijk of die voldoende zijn meegenomen in de berekeningen van L_{night}.[12,13] Uit de notitie blijkt niet in hoeverre bij de beschouwingen rekening is gehouden met het geluid van taxiënde vliegtuigen, eventuele run-ups en eventueel proefdraaien op de locatie.
- **Afhandeling passagiers**: Het geluid van bagageafhandeling en wegverkeer zal ook buiten de tijden vallen waarbinnen gevlogen mag worden (dus verder in de nachtperiode). Dit kan mogelijk tot extra hinder of slaapverstoring leiden. De notitie stelt dat het aantal vliegbewegingen met groothandelsverkeer afneemt. Ook stelt de notitie dat de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen situatie lager zal zijn dan de Omzettingsregeling (pagina 24 van de notitie). De notitie gaat echter niet in op de verdeling van het verkeer en het afhandelen van passagiers over de dag en/of nacht en de mogelijke gevolgen die dat kan hebben. De Commissie verwacht dat het verschil in hinder beperkt zal zijn, maar de notitie gaat er niet op in.
- **Concentratie van vluchten in het weekend:** Ook in de weekenden worden in het voornemen de openingstijden verruimd. In de Omzettingsregeling[14] is voor de weekenden nog sprake van een hoger beschermingsniveau voor de omgeving ter bewaking van de (slaap-)rust. De notitie laat niet zien wat de effecten van deze verandering zijn op de geluidhinder in de omgeving.
- **Concentratie van vluchten in de vakantieperiode:** Het valt te verwachten dat in de zomerperiode het verruimde deel van openingstijden, de nachtperiode, meer gebruikt wordt voor vakantievluchten dan in de winter. De notitie behandelt deze concentratie van vliegbewegingen in de vakantieperiode niet. Dit is wel relevant omdat in de drukkere vakantieperioden de hinder van passagiersvluchten behoorlijk kan toenemen ten opzichte van de referentiesituatie.
- **Piekgeluiden:** Ook de piekgeluidniveaus (L_{max}) in de vroege nachtperiode tussen 23.00 en 00.00 uur zijn van belang voor de eventuele verstoring van de nachtrust van omwonenden. De notitie geeft onvoldoende inzicht in de aantallen piekgeluidniveaus en de hoogte daarvan in de woonomgeving van de luchthaven. In de notitie is niet behandeld dat in de zomerperiode waarschijnlijk meer in de nachtperiode gevlogen wordt (wanneer omwonenden slapen met ramen open).

---

10 4 Bijlage Verkeersanalyse 2022 – vlootmix 2033, bladzijde 5.

11 Zowel handelsverkeer (passagiersvluchten) als general aviation (GA groot).

12 De verhouding dag/avond/nacht is 68/20/12%. Deze cijfers zijn gebaseerd op de huidige verdeling (2022). Zie pagina 5 van bijlage 4.

13 L_{night} geeft een gemiddelde geluidbelasting aan voor de nachtperiode. Dat is het gemiddelde in decibel dB(A) tussen 23 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends.

14 Uit de omzettingsregeling: Het gebruik of doen gebruiken van de luchthaven is niet toegestaan: van maandag tot en met vrijdag in de periode van 23.00 tot 06.30 uur: banen 23-05 en 19-01; op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen in de periode van 23.00 tot 07.30 uur: banen 23-05 en 19-01.

Actuele inzichten voor het berekenen van ernstige geluidhinder en slaapverstoring

Voor het berekenen van de ernstig gehinderden en slaapverstoorden wordt het omgevingslawaai in geluidbelasting uitgedrukt, dit wordt een blootstelling-responsrelatie genoemd. Bij het berekende aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden is in de notitie uitgegaan van de blootstelling-responsrelatie die in 2002 bepaald is voor Schiphol[15]. Een belangrijk bezwaar tegen het gebruik van deze blootstelling-responsrelatie is dat GAE een ander type luchthaven is. De aantallen vliegtuigen en het type vliegtuigen van Schiphol zijn niet vergelijkbaar met GAE. De notitie legt niet uit waarom de die relatie van Schiphol ook representatief is voor GAE.

Het onderzoek 'Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020' bepaalt andere blootstelling-responsrelaties voor (meer) vergelijkbare luchthavens.[16] De notitie motiveert niet waarom andere relaties die zijn bepaald bij regionale luchthavens niet beter passen bij GAE[17], zoals Rotterdam.[18,19] De notitie licht niet toe wat de gevolgen van deze keuze zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een gevoeligheidsanalyse.

Hetzelfde onderzoek[16] geeft de respons op vragen voor ernstige slaapverstoring voor GAE. In dat onderzoek staat dat 32 respondenten aangeven ernstige slaapverstoring te ondervinden. Dit aantal is niet terug te vinden in de notitie.

Actuele inzichten voor het bepalen van cumulatie van geluid

Op basis van onderzoek is komen vast te staan dat de hinderbeleving van vliegtuiggeluid sterk is toegenomen in de afgelopen jaren, wat ertoe geleid heeft dat de regelgeving op het gebied van cumulatie van geluid en de rekenregels worden aangepast.[20] De notitie noemt de Omgevingswet maar gaat niet concreet in op deze belangrijke ontwikkeling in het beoordelen van cumulatief geluid.

Het voornemen maakt het mogelijk om in de nachtperiode te vliegen. De L_{den}-berekening[21] kent voor geconcentreerde seizoensactiviteiten geen (straf)correctie in de hinderbeleving. Hierdoor is het des te belangrijker om nadrukkelijk ook te kijken naar de veranderde beleving van luchtvaartlawaai in cumulatie met andere activiteiten. Dit kan door de leefkwaliteit ter plaatse te bepalen op basis van deze nieuwe inzichten.

---

15 De Schiphol Blootstellings-Responsrelatie uit 2002, kortweg GES2002. RIVM-rapport 630100001/2004.

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

17 Dat is ook de aanbeveling van het RIVM rapport uit 2022.

18 Eindhoven en Maastricht lijken minder van toepassing. Eindhoven omdat daar ook grote militaire vliegtuigen landen en stijgen. Maastricht omdat daar ook oude, lawaaiige AWACS- vliegtuigtypen die veel geluid produceren van het naburige Geilenkirchen zijn meegenomen.

19 Een belangrijk aandachtspunt bij Rotterdam is het toepassingsbereik (tot 51,5 dB L_{den}). Mogelijk kan de formule gebruikt worden tot 60 dB(A) omdat de lijn vrijwel lineair door blijft lopen, met ongeveer de steilheid van de curves voor Eindhoven en Maastricht. De notitie verwijst naar de versie van het RIVM-rapport van februari 2023. Maar in juni 2023 is een correctie op het rapport doorgevoerd, die relevant is voor dit punt.

20 De rekenregels voor cumulatief geluid worden aangepast, hetgeen er toe leidt dat de bijdrage van luchtvaartgeluid ca. 10 dB hoger is dan cf. de bestaande rekenregels, zie Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 19 maart 2021 tot wijziging van de Omgevingsregeling vanwege het opnemen van regels met het oog op de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen (Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet), art. 3.25 lid 3 en art. 17.3.

21 L_{den} staat voor Level day-evening-night. Het is een Europese maat om (gemiddelde) geluidbelasting door omgevingslawaai over een etmaal uit te drukken.

De Commissie concludeert dat de gevolgen van het voornemen op geluidhinder en/of slaapverstoring door de verruiming van de openingstijden in de nacht onvoldoende aan bod komt in de notitie. Specifiek gaat het om:

- vliegbewegingen in de nacht;
- afhandeling van passagiers;
- concentratie van vluchten in het weekend;
- concentratie van vluchten in de vakantieperiode;
- piekgeluiden.

De onderbouwing van de berekeningen van ernstige hinder, slaapverstoring en luchtvaartgeluid in cumulatie met andere geluidbronnen zijn niet gebaseerd op de meest actuele inzichten.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER
De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep
Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
ir. Frank Elbers
prof. dr. ir. Jacco Hoekstra
ir. Ferry Koopmans
Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)
ing. Rob Vogel
ir. Harry Webers (voorzitter)

Besluiten waarvoor deze aanmeldnotitie wordt opgesteld
Mer-beoordeling, als voorbereidingsbesluit op het Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde.

Waarom wordt hiervoor een aanmeldnotitie opgesteld?
Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Dit project valt onder de regelgeving van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024). Voor deze procedure volgt daarom nog uit onderdelen C en D van de bijlage bij het voormalige Besluit milieueffectrapportage dat een MER vereist is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project D6.2 “de wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijzigingen van de vliegroutes”.
Voor deze activiteit moet een mer-beoordeling plaats vinden. In deze beoordeling staat de vraag centraal of het voornemen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Als dit het geval is, moet een MER gemaakt worden. Bij de beoordeling dienen de selectiecriteria uit bijlage III van de Europese Mer- richtlijn gehanteerd te worden.

Bevoegd gezag besluit
Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit
Groningen Airport Eelde.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?
De aanmeldnotitie is niet ter inzage gelegd, daarom heeft het bevoegd gezag de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3809 in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl