

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk Zaaknummer: 1726356	Bijlage[n] -
Behandeld door N.Y.D. Schipper	Doorkiesnummer 0592 - 26 66 62	Vries 18 november 2025	

Aan: Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak
t.a.v.
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Onderwerp: aanvullend beroepschrift Luchthavenbesluit GAE

Geachte heer, mevrouw,

Op 28 oktober 2025 heeft het Ministerie van I&W het Luchthavenbesluit voor Groningen Airport Eelde (hierna: GAE) gepubliceerd. Hiertegen hebben wij binnen de gestelde termijn een pro forma beroepschrift ingediend. Wij hebben van u de gelegenheid gekregen gronden aan te vullen voor Met deze brief voldoen wij hieraan.

GAE biedt bijzondere mogelijkheden voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland en kan daardoor kansen bieden voor lokale economische groei en internationale connectiviteit. De verruiming van de openingstijden zou kansen kunnen creëren voor economische groei, zoals bijvoorbeeld een beter vestigingsklimaat voor bedrijven, het creëren van extra werkgelegenheid en een grotere aantrekkelijkheid van de regio voor investeerders. Hoewel de potentiële economische groei en financiële zelfstandigheid voor GAE belangrijk zijn, moet er wat ons betreft wel een acceptabel evenwicht zijn met de bredere maatschappelijke impact en (daarmee) andere belangen. Wij vinden het van belang dat de ontwikkelingen rond GAE zoals die mede door het luchthavenbesluit worden gefaciliteerd in balans blijven met de belangen van inwoners, bedrijven en het milieu. Het Luchthavenbesluit GAE heeft ons niet overtuigd dat sprake is van deze balans.

Ons beroep richt zich op verschillende onderwerpen, hierna leest u per onderwerp onze beroepsgronden.

Verruiming openingstijden
Behoeftte onvoldoende aangetoond

In de MER is onderbouwd dat de verruiming van de openingstijden leidt tot hogere inkomsten voor de luchthaven. De luchthaven kan daarmee in 2033 komen tot een passagiersaantal van 350.000 in plaats van 300.000. Zonder de verruiming van de openingstijden wordt echter ook verwacht dat, weliswaar op een later moment, 350.000 passagiers per jaar kunnen worden vervoerd. In de MER staat ook dat de luchthaven kostendekkend kan werken bij 200.000 tot 225.000 passagiers. Duidelijk is dat meer passagiers meer inkomsten opleveren. Maar verruiming van de openingstijden betekent ook dat er extra personeelskosten zijn. De informatie in de MER toont ons inziens onvoldoende aan wat desondanks de meerwaarde en/of noodzaak is voor de ruimere openingstijden. In de motivering van het luchthavenbesluit vinden we dit ook niet terug.

In de motivering van het besluit wordt gesteld dat de verruiming van de openingstijden leidt tot een toename van de verbondenheid van Noord-Nederland ten opzichte van een situatie zonder verruiming van de openingstijden. Dit is omdat daarmee meer vluchten kunnen worden aangeboden en vluchten naar meer bestemmingen. Het gaat hier om commercieel passagiersvervoer en vervoer dat start en

<i>Postadres</i>	<i>Bezoekadres</i>	<i>Website</i>	<i>Bankrelaties</i>
Postbus 5, 9480 AA Vries	Kornoeljeplein 1, Vries	www.tynaarlo.nl	IBAN: NL02BNGH0285079050
			IBAN: NL05BNGH0285079093 (belastingen en leges)
<i>Telefoonnummer</i>	<i>Faxnummer</i>	<i>E-mail</i>	BIC: BNGHNL2G
[0592] 26 66 62	[085] 20 84 923	info@tynaarlo.nl	

eindigt in de nacht. Waarom dit de verbondenheid zou verbeteren en of dit (meer vluchten, maar start of landing in de nachtelijke uren) is wat passagiers willen blijkt niet uit het besluit.

Al met al zijn wij van mening dat niet voldoende onderbouwd is dat de economische sprong door de verruiming van de openingstijden opweegt tegen de belangen van onze inwoners.

Geluid

In het luchthavenbesluit zijn minder ruime geluidscontouren vastgelegd dan voorheen. Wij zijn er blij mee dat, in lijn met de uitgangspunten van de Omgevingswet, nu gekozen is voor meer vrijheid voor de gemeente in de beoordeling of woningbouw binnen de 48 Lden contour kan plaatsvinden. Tegelijk betekent aanvullende woningbouw iets voor de vluchtroutes. Hierop zijn wij in gesprekken met de luchtvaartschool en de luchthaven herhaaldelijk gewezen.

Maar een nadere bestudering van het luchthavenbesluit leidt tot zorgen over dit ook in de praktijk ruimere sturingsmogelijkheden oplevert. Bij de verruiming van de openingstijden van de luchthaven is gerekend met etmaal- en nachtgemiddelden. Dat zegt onvoldoende over het daadwerkelijke geluidsniveau, het piekgeluid, in deze periode. Die daadwerkelijke geluidsniveaus zijn relevant om te beoordelen of sprake is van een evenredige toedeling van functies aan locatie (etfal), het uitgangspunt om te beoordelen of woningbouw mogelijk is.

De belangenafweging is onvoldoende

Wij maken ons zorgen om de gevolgen die het vliegen op tijden voor 6.30 uur (op doordeweekse dagen) en na 23.00 uur (de hele week) en de activiteiten die aansluitend hierop buiten de openingstijden plaatsvinden heeft voor de omwonenden. Dit betekent in negatieve zin iets voor hun nachtrust.

Niet onbelangrijk is daarbij de constatering dat de openingstijden betrekking hebben op het moment waarop een vliegtuig de grond raakt of ervan loskomt. Dat betekent dat buiten deze tijden in de nachtelijke uren nog steeds activiteiten plaatsvinden, zoals het aanzetten van motoren, het taxiën van en naar de terminal en andere activiteiten die misschien minder geluid veroorzaken dan het opstijgen en landen zelf, maar ook invloed hebben op het geluidsniveau in de omgeving in de nachtelijke uren.

De rekenmethode die is gebruikt, waarbij een gemiddelde is genomen voor de hele nacht, is ongetwijfeld juist is in de context van de zonering. Toch zijn wij van mening dat dit niet voldoende is voor de totale afweging in het besluit. Bij een belangenafweging van de invloed op de nachtrust gaat het niet om gemiddelden, maar om het moment waarop het piekgeluid plaatsvindt en mensen wakker worden. Het luchthavenbesluit maakt mogelijk dat een vliegtuig landt om 24.00 uur en de volgende ochtend om 6.00 uur weer start. Daartussen zitten nog de activiteiten ter afronding en voorbereiding van de vlucht. En dat kan in het seizoen vaker dan eens per week plaatsvinden.

Een toename van vliegbewegingen, met name in de nachtelijke uren, kan dus gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de omgeving. Wij zien enkel een technische exercitie om te onderbouwen waarom het belang van de omwonenden minder zwaar weegt dan het belang van de luchthaven bij een toename met 50.000 passagiers. Dit terwijl ook zonder die toename volgens de MER-notitie sprake kan zijn van een luchthaven die een positief bedrijfsresultaat laat zien. Wij vinden dat in deze exercitie de belangen van de omwonenden te eenvoudig ondergeschikt worden gemaakt aan het volledig tegemoetkomen aan de ingediende aanvraag. Dit terwijl dit ten koste kan gaan van het draagvlak dat er in de omgeving op dit moment nog bij een relevant deel van onze inwoners is.

Oneigenlijk gebruik mogelijk

Maar ook als u van mening bent dat die afweging voldoende is om het besluit te dragen, zijn wij van mening dat het besluit op een belangrijk punt tekortschiet. Volgens de MER-notitie is het doel van de verruiming van de openingstijden dat hiermee meer vluchten op een dag kunnen worden gemaakt door hetzelfde vliegtuig. De vraag is of dit leidt tot een toename van vluchten of alleen tot een verschuiving.

Het is aan het bevoegd gezag om in een besluit ongewenste neveneffecten te voorkomen. Zo zou bijvoorbeeld een verhouding kunnen worden gekozen hoeveel procent van de vluchten binnen de nachtelijke uren mag starten of landen. Wij zien dit niet terug in het genomen besluit. Het voorhanden zijn van voldoende luchtverkeersleiding is dan weer wel een voorwaarde waaraan moet zijn voldaan voor de openingstijden daadwerkelijk worden verruimd.

Meetpunten

Verder zijn wij teleurgesteld dat geen extra meetpunt is toegevoegd in het gebied ten noordwesten van de luchthaven tussen het dorp Eelde en de luchthaven op dezelfde afstand tot de baan als aan de zuidoostkant bij Yde. Wij zijn blij met het plaatsen van meetpunten in twee van onze dorpen. De meetresultaten geven inzicht wanneer in de dorpen die dicht tegen de luchthaven aan liggen sprake is van overschrijding van geluidsnormen. Als er klachten zouden zijn over geluidsoverlast biedt dit de mogelijkheid om aan de hand hiervan onderscheid te maken tussen daadwerkelijke normoverschrijdingen en klachten die andere oorzaken hebben zoals een lagere meldingsdrempel als gevolg van verstoorde nachtrust.

Om tot een nog beter beeld van vaststelling van de geluidsproductie te komen zien we graag dat er een extra meetpunt aan het gebied wordt toegevoegd in het gebied ten noordwesten van de luchthaven tussen het dorp Eelde en GAE. De tweede baan is al een tijd buiten gebruik. Toch merken we dat in Eelde, aan de noordkant van de baan, bij wind uit het zuidwesten aanzienlijk meer geluid wordt ervaren van vliegtuigen die landen of stijgen. Wij missen in het ontwerpbesluit en de toelichting informatie over hoe dit verschil in windrichting is verwerkt in de geluidcontour/de rekenmethode waarmee tot deze contour is gekomen.

Conclusie

Wij zijn van mening dat in het luchthavenbesluit onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van onze inwoners. Wij verzoeken u daarom het besluit te vernietigen of te laten aanpassen zodat de balans tussen de verschillende belangen beter wordt gevonden.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders

P. Koekoek
gemeentesecretaris

drs. M.J.F.J. Thijsen
burgemeester