

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Bijlage[n]

Zaaknummer: 1658605

-

Behandeld door

Doorkiesnummer

Vries

N. Schipper-Simonis

0592 - 26 66 62

1 april 2025



Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Participatie
o.v.v. Groningen Airport Eelde
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

gemeente Tynaarlo

Onderwerp: Zienswijze ontwerp Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

Geachte heer/mevrouw,

U heeft een ontwerp ter inzage gelegd voor het Luchthavenbesluit voor Groningen Airport Eelde (hierna: GAE). Hiertegen hebben wij binnen de gestelde termijn een pro forma zienswijze ingediend. Wij hebben van u de gelegenheid gekregen de inhoud van de zienswijze aan te vullen voor 4 april 2025. Met deze brief voldoen wij hieraan.

Onze zienswijze richt zich op verschillende onderwerpen, een aantal inhoudelijke en een aantal procedurele. Hierna leest u per onderwerp wat onze zienswijze is.

Economie

GAE biedt bijzondere mogelijkheden voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland en kan daardoor kansen bieden voor lokale economische groei en internationale connectiviteit. De ambitie om het aantal passagiers van toeristische vluchten te laten groeien van 225.000 naar 350.000 per jaar, door middel van verruiming van de openingstijden, zou van invloed kunnen zijn op het versterken van de marktpositie en een verminderde afhankelijkheid van subsidies.

Een financieel zelfstandiger luchthaven betekent minder behoefte aan publieke middelen om de bedrijfsvoering in stand te houden. Dit kan de lasten voor overheden verlichten en eventuele ruimte creëren voor andere investeringen binnen de regio.

De verruiming van de openingstijden zou daarnaast 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 een evenwicht zijn met de bredere maatschappelijke impact. Een toename van vliegbewegingen kan gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de omgeving, wat op zijn beurt weer invloed kan hebben op het economische vestigingsklimaat. Het is van belang dat de ontwikkelingen rond GAE in balans blijven met de belangen van inwoners, bedrijven en het milieu.

Geluid

Het verheugt ons dat uit de geluidsonderzoeken naar voren komt dat er meer ruimte komt in de omgeving van de luchthaven voor woningbouw. In het ontwerp is de keuze gemaakt geen beperkingen op te leggen voor woningbouw tussen de 48 en 56 Lden contour en de beoordeling over wat mogelijk is bij de gemeente neer te leggen als bevoegd gezag.

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

Wij verwonderen ons wel over de benadering daaromtrent in de MER-notitie "*Uit een inventarisatie op basis van de Omgevingsvisies van de omliggende gemeenten Tynaarlo, Groningen en Noordenveld volgt dat geen grootschalige woningbouw verwacht wordt binnen de getelde Lden/Lnight-contouren*".

In dat gebied mochten immers voorheen geen grootschalige woningbouwontwikkelingen plaatsvinden omdat de ruimte daarvoor in het Luchthavenbesluit op dat moment nog niet was te voorzien. Het zou dus heel bijzonder zijn geweest als wij in onze omgevingsvisie een dergelijke ontwikkeling wél hadden meegenomen.

In onze gemeente is bijvoorbeeld in en nabij het dorp Yde een meermaals geuite wens om woningen te bouwen naar voren gebracht, met name ook ten behoeve van huisvesting en binding van de volwassen geworden jeugd en senioren aan dit dorp. Deze tekst suggereert dat onze gemeenteraad hierover een keuze had ten tijde van vaststelling van de omgevingsvisie en staat daarmee haaks op wat wij steeds richting inwoners hebben gecommuniceerd. Wij zouden het op prijs stellen als de suggestie dat dit een gemeentelijke keuze was uit de tekst wordt verwijderd.

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 kunnen we aan de hand hiervan onderscheid 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.

Verder constateren wij dat de gehanteerde rekenmethode voor geluid leidt tot een bijzondere situatie. In de toelichting op het besluit zijn berekeningen opgenomen voor Lden (etmaal) en voor Lnight. De 40 dB Lnight contour lijkt bijna gelijk te vallen met de 48 dB Lden contour. Dit valt overigens pas op als de Mer-notitie erbij wordt gehaald. De afbeelding met de nachtelijke geluidscontour zit namelijk alleen in de notitie en niet in de toelichting op het besluit en de kaarten in de bijlage, terwijl de kaart met de contouren van de Lden hier wel in is opgenomen.

Een verschil van 8 dB is een fors verschil. Het gaat om bijna drie keer een verdubbeling van de hoeveelheid geluid. Dit verschil wordt niet verklaard. Gezien het lagere niveau van het achtergrondgeluid 's nachts en de zekerheid dat onze inwoners het geluid 's nachts eerder als hinderlijk zullen ervaren als ze proberen (in) te slapen, vinden wij een uitleg hiervan belangrijk. Wij gaan er vanuit dat uw constatering juist zijn, het gaat hier immers om een algemeen aanvaarde rekenmethode. Om te kunnen beoordelen wat de nieuwe contouren betekenen voor de mogelijkheden voor woningbouw met name in en nabij het dorp Yde en de overige gebieden die nu niet langer binnen die contour lijken te liggen, is voor ons van belang dat zowel onze inwoners als wij als overheid begrijpen hoe dit zit en de impact hiervan kunnen inschatten. Dit heeft invloed op de gemeentelijke ruimtelijke beoordeling op welke plekken rond de luchthaven sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het geval dat wij woningen willen toevoegen. In een rapport van GGD GHOR uit 2022 lezen wij dat de WHO sterk aanbeveelt om geluidsniveaus van vliegverkeer te reduceren tot 40 dB Lnight (tussen 23.00-07.00 uur). Bij deze advieswaarden blijkt volgens het rapport gemiddeld 10% ernstige geluidhinder op te treden en 11% ernstige slaapverstoring. Mocht er dus in de praktijk een groter gebied zijn waar de geluidsbelasting hoger is 's nachts, dan is dat voor onze ruimtelijke afwegingen relevant.

In de stukken is ook aandacht besteed aan de verstoring van de nachtrust als gevolg van het oprekken van de tijden waarbinnen mag worden gestart en geland op de luchthaven. Daarbij is een vergelijking gemaakt met de eerder uitgevoerde onderzoeken bij Schiphol en Rotterdam-Den Haag-Airport. Deze vergelijkingsmethode roept de vraag op of dit vergelijkbaar is nu het achtergrondgeluid in de Randstad aanmerkelijk verschilt van het achtergrondgeluid op het platteland en in de dorpen in Noord Drenthe en Zuid Groningen. In het rapport van GGD GHOR uit 2022 lezen we dat toen dat rapport werd opgesteld het percentage omwonenden dat overlast ervaarde van de luchthaven bij Rotterdam niet vergelijkbaar was met het percentage bij luchthaven GAE. Wij verzoeken u toe te lichten waarom een verstoring door het toevoegen van nachtvluchten bij GAE dan wel vergelijkbaar is. Wij maken ons zorgen over de gevolgen van de verruiming van de openingstijden voor onze inwoners. De onderzoeksrapporten

die aan het ontwerpbesluit ten grondslag zijn gelegd overtuigen ons op dit moment niet dat de gezondheid en nachtrust van onze inwoners voldoende zijn gewaarborgd.

Hoogtebeperkingen

De zone rond de luchthaven waarbinnen een hoogtebeperking geldt voor bouwen en voor bomen en struiken lijkt breder te zijn geworden. Als we bijvoorbeeld kijken in het middendeel dan strekt de 30 meter hoogtebeperking verder dan eerder het geval was. Dit wordt niet toegelicht en levert wel een beperking op voor de betrokken grondeigenaren omdat op deze gronden bijvoorbeeld al volwassen bomen staan. Wij willen graag toegelicht krijgen waarom de verbreding nodig is, terwijl het luchthavenbesluit juist uitgaat van meer inzet van kleinere vliegtuigen.

Daarnaast lijkt op kaart 5L in de bijlagen bij het ontwerpbesluit de contour van de hoogtebeperking verkeerd te zijn ingetekend. Deze ligt namelijk aan de noordwestkant dicht bij de baan dan aan de zuidoostkant, terwijl op alle andere kaarten het midden van de baan ook het midden van de contour is. Een juiste kaart is belangrijk bij latere verwerking in ons omgevingsplan.

Overigens hechten wij eraan dat in het geval geconstateerd wordt dat een boom te hoog is geworden en dat maatregelen nodig zijn, in goed overleg met de grondeigenaar besloten wordt welke maatregel het meest passend is op die plek.

Vogelaantrekkende werking

Rondom de luchthaven moet op grond van artikel 17 van het ontwerpbesluit een gebied van 6 kilometer (kaart 6 van de bijlagen bij het ontwerpbesluit) worden vrijgehouden van nieuwe activiteiten met een vogelaantrekkende werking.

In het ontwerpbesluit is toestemming voor specifiek benoemde activiteiten in deze zone alleen mogelijk nadat uit een studie is gebleken dat de nieuwe activiteiten geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. In de toelichting op artikel 17 van het ontwerpbesluit wordt aanvullend verwezen naar de mogelijkheid in de Wet Luchtvaart dat de Minister een verklaring van geen bezwaar afgeeft. Uit de tekst van artikel 8.9 lid 3 van de Wet Luchtvaart blijkt dat in dat geval het risico op een toename van de vogelaantrekkende werking bij de afweging over het afgeven van een verklaring van geen bezwaar wordt betrokken. Hier lijkt dus wel degelijk een mogelijkheid te zijn dat de verklaring wordt afgegeven als er wel een toename is van het risico. Hoe kansrijk een aanvraag voor een dergelijke verklaring is en wat hierin de verdere afweging is blijkt niet uit de toelichting. De gemeente krijgt dus de verantwoordelijkheid om erop toe te zien dat deze studie wordt verricht en moet de uitkomsten ook toetsen, maar de gemeente kan aanvragers niet vooraf informeren wat de kansen zijn voor honorering van een aanvraag als uit de studie blijkt dat er enige toename is van het risico. Dat staat haaks op de eisen die de Algemene wet bestuursrecht aan de overheid stelt bij afhandeling van vergunningaanvragen.

Daarbij komt dat de luchthaven is gelegen in een gebied waarin veel Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied ligt, waaronder Natura2000 gebieden. In het ontwerpbesluit gaat het nadrukkelijk om nieuwe ontwikkelingen in de zone van 6 kilometer. Hiermee wordt elke natuurontwikkeling in dit deel van het NNN-gebied geblokkeerd, terwijl in onze gemeente op verschillende plekken wordt gewerkt aan de aanleg van natuur in dit soort gebieden. Dit vinden we lastig want daarmee wordt ontwikkeling van natuur, bedoeld om onze Natura2000 gebieden te versterken, belemmerd. Maar ook de aanleg van nieuwe natuur buiten de 6 kilometerzone aan de zuidkant van het Zuidlaardermeergebied (dat een Natura2000 vogelrichtlijngebied is) zal ongetwijfeld gevolgen hebben voor het vogelaantrekkend karakter van het Zuidlaardermeergebied zelf, dat voor een deel in de 6 kilometerzone ligt. Is dit dan ook een activiteit waarop hier wordt gedoeld? Onduidelijk is hoe we deze zone van 6 kilometer moeten interpreteren. Gaat het uitsluitend om activiteiten in deze zone of ook om activiteiten daarbuiten die gevolgen hebben voor de vogels in deze zone.

Onduidelijk is ook wat u bedoelt met 'natuur' onder artikel 17 lid 1 onder d van het ontwerpbesluit. Welke ontwikkelingen vallen hieronder en vereisen een onderzoek? Gaat het hier om grootschalige ontwikkelingen of valt hieronder bijvoorbeeld ook de aanleg van landschapselementen in bestaand agrarisch gebied of een kleinschalig landschapsherstelplan in een dorp vlakbij de luchthaven? Maar ook artikel 17 lid 1 onder b: welke omvang viskwekerij wordt bedoeld, moeten wij bij iedere hobbymatige viskweker met extramurale opslag vragen om een onderzoek te laten uitvoeren? Dit soort dingen vinden juist vaak plaats in het buitengebied, een groot deel van de 6 kilometerzone is buitengebied. In het buitengebied vinden wij de kwaliteit van de leefbaarheid en de versterking van de biodiversiteit belangrijk.

Procedureel en algemeen

In de toelichting op het ontwerpbesluit is aangegeven dat binnen een nog nader te bepalen termijn de bevoegde overheden de normen die voortvloeien uit het nieuwe luchthavenbesluit moeten overnemen in omgevingsplannen. Er ligt op dit moment veel druk op gemeenten om woningen te bouwen. Dit vraagt veel inzet van de ruimtelijke afdelingen binnen gemeenten. De vraag is hoe realistisch het is van gemeenten te vragen om nu prioriteit te geven aan de aanpassing van het omgevingsplan vanwege het vaststellen van een luchthavenbesluit.

Naast aanpassing van het omgevingsplan vraagt u ook extra inzet van de gemeenten voor bijvoorbeeld het toetsen van onderzoeksrapporten. Ook vindt u dat onze inwoners en bedrijven kosten moeten gaan maken voor onderzoeken die nodig zijn voor de veiligheid in relatie tot de luchthaven. Wij zijn uiteraard groot voorstander van veiligheid voor gebruikers van de luchthaven, maar missen hier de balans tussen het belang van de ontwikkeling en exploitatie van de luchthaven en het belang van de omwonenden en ondernemers in de omgeving van de luchthaven. Omwonenden die meer dan anderen te maken hebben met omgevingsgeluid moeten ook nog extra kosten maken als zij bij hun woning of bedrijf een bepaalde ontwikkeling willen realiseren. Hoewel het gelukkig gaat om een beperkt aantal soorten ontwikkelingen, doet dit niets af aan het feit dat dit zich scheef verhoudt tot het principe dat 'de veroorzaker/vervuiler betaalt'.

Tot slot vinden wij het zeer bijzonder én ingewikkeld dat dit besluit nu voorligt in ontwerp terwijl de onderzoeken en gesprekken lopen omtrent het inzetten van burgerluchthavens, waaronder GAE, waar jachtvliegtuigen (F35's) mogen starten en landen. In het ontwerp besluit wordt bijvoorbeeld de geluidscontour rond de luchthaven kleiner, terwijl niet uitgesloten kan worden dat de uitkomst van een keuze rond de F35 leidt tot een grotere geluidscontour rond de luchthaven. Wat doet dit met de omwonenden en hun gevoel dat zij te maken hebben met een betrouwbare rijksoverheid?

Conclusie

Vanuit economisch belang erkennen wij de potentie in de groei van het aantal vluchten en hiermee de eventuele versterking van de financiële zelfstandigheid van de luchthaven, evenals de eventuele positieve effecten op de bredere economische factoren. Tegelijkertijd echter blijft het van belang dat er een goede balans wordt gewaarborgd tussen economische ontwikkeling en maatschappelijke impact. Verruiming van de openingstijden levert naar onze mening niet die juiste balans op.

Wij hebben zoals wij hiervoor hebben toegelicht, nog veel vragen over ruimtelijke gevolgen van het voorgenomen besluit. De antwoorden op deze vragen vinden wij niet in de stukken die ter inzage liggen. Op basis van wat er nu ter inzage ligt maken wij ons zorgen over de gevolgen voor onze inwoners en over de beperkingen die het besluit op kan leveren voor natuur- en andere ontwikkelingen. Ook procedureel hebben wij opmerkingen en vragen.

Wij verzoeken u hierop te reageren en waar nodig de ter inzage liggende stukken hierop aan te passen.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders

P. Koekoek
gemeentesecretaris

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

Deze brief is digitaal geparafeerd en daarom niet ondertekend.