



GRONINGEN
AIRPORT EELDE

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage (m.e.r.)
Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage (m.e.r.)
Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

Colofon

Opdrachtgever : Groningen Airport Eelde
Bestemd voor : 
Auteur(s) : 
Datum : 21 juni 2017
Kenmerk : ehgg170609.NRD/pF/pH/kd

Opgesteld door : Advanced Decision Systems Airinfra BV
Adres : Bagijnhof 80
Plaats : 2611 AR Delft
Telefoon : +31 (0)15 - 215 00 40
E-mail : info@adecs-airinfra.nl
Web : www.adecs-airinfra.nl
KvK nummer : 08092107

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

Afkortingen en symbolen

BG	Bevoegd Gezag
GAE	Groningen Airport Eelde
Cie. m.e.r.	Commissie m.e.r.
GA	General Aviation
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IFR	Instrument Flight Rules
LHB	Luchthavenbesluit
m.e.r.	Milieueffectrapportage. De m.e.r.-procedure wordt gevolgd om tot het MER te komen.
MER	Milieueffectrapport. Het document waarin de milieueffecten beschreven worden.
RBML	Regelgeving voor Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
LT	Lokale tijd
VFR	Visual Flight Rules
VKA	Voorkeursalternatief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Te nemen besluiten	6
1.3	M.e.r.-beoordelingsplicht en m.e.r.-procedure.....	6
1.4	Procedure vaststellen LHB	7
2	Kader, referenties, VKA en autonome ontwikkelingen	11
2.1	Beleidskader	11
2.2	Ruimtelijk kader	12
2.3	Voorgenomen activiteit	12
2.4	Uitgangspunten en randvoorwaarden.....	13
2.5	Referentiesituatie en VKA	16
2.6	Autonome ontwikkelingen	18
3	MER: aanpak	20
3.1	Te onderzoeken milieueffecten.....	20
	Bijlage A : Aantallen luchtvaartuigbewegingen.....	24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanwege veranderingen in regelgeving én veranderingen ten aanzien van het gebruik, de exploitatie en ontwikkeling van de luchthaven neemt Groningen Airport Eelde (GAE) NV, de exploitant van de luchthaven, het initiatief tot het aanvragen van een luchthavenbesluit (LHB). Het LHB dient het beoogd gebruik voor onbepaalde tijd (zichtjaar 2026) te reguleren en ruimte te bieden aan de voorziene groei van het verkeer op de luchthaven.

Hiervoor is het nodig dat de huidige vergunning, de Omzettingsregeling luchthaven Eelde uit 2012, wordt aangepast aan actuele uitgangspunten en beleid voor het gebruik en de ontwikkeling van de luchthaven. Dit kan alleen op basis van een economische en verkeerskundige onderbouwing van de voorziene ontwikkeling (de *voorgenomen activiteit*) en op basis van nader onderzoek naar de effecten hiervan op het milieu. Dit laatste gebeurt in de vorm van een milieueffectrapportage (m.e.r.), een procedure die leidt tot een milieueffectrapport (MER).

De aanvraag van het LHB omvat zodoende de volgende onderdelen:

1. Een economische onderbouwing van de te vergunnen activiteit (vervoersprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de exploitatie van de luchthaven en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven).
2. Een milieueffectrapport (MER).

Ten behoeve van de m.e.r. worden in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) de actuele uitgangspunten voor de gewenste ontwikkeling van GAE weergegeven. Tevens geeft deze notitie de scope aan van het onderzoek naar de milieueffecten (referentiesituaties, voorkeursalternatief (VKA), te onderzoeken effecten).

Regelgeving

Vanaf 1 november 2009 is de Wet Regelgeving voor Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (wet RBML) van kracht. Om het nieuwe stelsel van bepalingen voor burgerluchthavens toe te kunnen passen op GAE zijn bestaande bepalingen uit de Wet luchtvaart voor de afhandeling van luchtverkeer op GAE (Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Eelde, 15 mei 2001) in 2012 omgezet (Omzettingsregeling Luchthaven Eelde, 3 juli 2012). Hiermee is GAE onder het nieuwe wettelijk kader gebracht, op grond waarvan een nieuw (LHB dient te worden genomen waarbij het vergunningskader wordt geactualiseerd.

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken aparte luchthavencapaciteit te reserveren. Met de aanvraag van het LHB beoogt de exploitant deze aparte luchthavencapaciteit te borgen. Hiervoor dient het vergunningskader te worden bijgesteld.

Besluitvorming

De provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo zijn de aandeelhouders van GAE NV. In 2016 hebben zij een strategische verkenning laten uitvoeren van het ontwikkelperspectief van de luchthaven. Deze verkenning heeft niet alleen betrekking op de continuïteit van GAE NV als onderneming, maar ook op de sociaal-maatschappelijke en economische betekenis van de luchthaven voor de regio Noord-Nederland. Een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) van verschillende scenario's maakt hier deel van uit. In december 2016 hebben de aandeelhouders (op basis van deze verkenning) besloten in de verdere ontwikkeling van de luchthaven te investeren ten behoeve van de ontwikkeling van de regio. Een goede luchtverbinding zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en daarmee voor meer werkgelegenheid. Deze keuze is mede ingegeven door de uitkomst van een maatschappelijke consultatie onder ondernemers in en inwoners van de noordelijke provincies: 86% van de respondenten ondersteunt de optie 'investeren'.

Naar aanleiding van de keuze door de aandeelhouders om structureel te investeren in de ontwikkeling van GAE hebben ondernemers in de regio zich verenigd in het GRQ Business Network ter versterking van het ondernemersklimaat in samenhang met een functionele luchthaven die de bereikbaarheid van Noord-Nederland waarborgt.

De keuze om te investeren in groei zal leiden tot een verandering in de milieueffecten ten opzichte van de huidige vergunning. In het MER worden de gevolgen van de voorziene verkeersontwikkeling onderzocht, inclusief de gevolgen van een aantal recente ontwikkelingen alsook de gevolgen van de door de exploitant gewenste ontwikkeling (VKA).

Operationele ontwikkelingen

Sinds 1 oktober 2016 stationeert UMCG haar Mobiel Medisch Team op de luchthaven in plaats van op het helikopterdek van het UMCG in de gemeente Groningen. Deze vorm van medisch (maatschappelijk) luchtverkeer leidt tot een verandering in de milieueffecten in Groningen én in de omgeving van GAE ten opzichte van de huidige vergunning (de omzettingsregeling).

Vanwege een structurele afname van het gebruik van de dwarsbaan is de exploitant voornemens de dwarsbaan, start- en landingsbaan 01 – 19, voor het starten en landen van luchtvaartuigen buiten gebruik te stellen. De baan blijft fysiek intact en blijft in gebruik voor het taxiën van vliegtuigen naar de hoofdbaan. Deze wijziging van gebruik van infrastructuur dient in de vergunning te worden verwerkt. Door deze wijziging vervallen de bijbehorende vliegroutes en circuits, wat doorwerkt in de verdeling van geluidbelasting.

Het aantal luchtvaartuigbewegingen in de categorie les- en oefenvluchten is in de afgelopen jaren als gevolg van de economische crisis afgenomen maar zal in de periode tot en met het zichtjaar 2026 naar verwachting toenemen. In het algemeen neemt het gebruik van jetvliegtuigen voor les- of oefenvluchten toe. Met het oog op de bedrijfseconomische ontwikkeling van de luchthaven en de regionale werkgelegenheid is het daarom wenselijk dat les- en trainingsverkeer met jetvliegtuigen op de luchthaven mogelijk wordt.

Op GAE werken bedrijven, kennisinstellingen en overheden samen aan de ontwikkeling van een dronehub: een test- en ontwikkelingsfaciliteit voor dronetechnologie. Zij ambiëren hier een eerste testlocatie te realiseren voor de integratie van normaal vliegverkeer met onbemande vliegtuigen in een door de luchtverkeersleiding gecontroleerd luchtruim in Nederland. Dat hierbij sprake is van een voor ander (lucht)verkeer en de directe leefomgeving veilige activiteit, is van fundamenteel belang. Voor de initiatiefnemers staat veiligheid voorop, maar ze zoeken ook mogelijkheden voor toekomstige innovatieve ontwikkelingen.

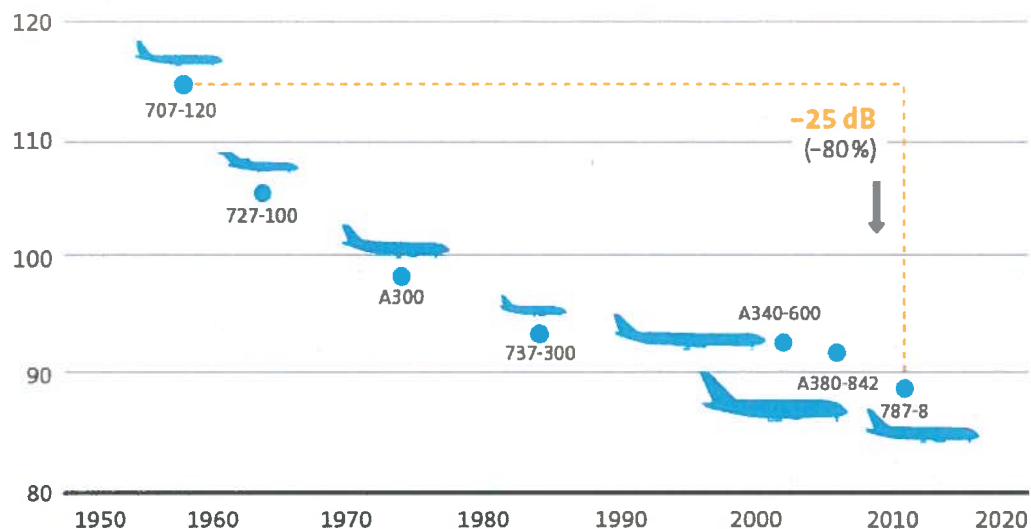
Met het oog op de keuze van de aandeelhouders van GAE om te investeren in de groei van de luchthaven en gezien het streven van de exploitant om deze groei te bewerkstelligen door de markt beter te benutten en te bedienen, is het wenselijk dat een LHB de randvoorwaarden schept voor verdere economische ontwikkeling. De effecten van voorziene wijzigingen in het gebruik en de exploitatie van de luchthaven ten dienste van een groter marktaandeel en een gezonde bedrijfsvoering worden in het kader van de m.e.r. onderzocht.

Duurzame ontwikkeling

Dankzij (technologische) innovaties zoals verbeterde motoren en alternatieve brandstoffen zijn vliegtuigen in de afgelopen decennia zuiniger en stiller geworden (zie figuur 1). Nieuwe materialen, zoals bepaalde composieten, maken het mogelijk om vliegtuigen lichter en daarmee zuiniger te maken. Ten opzichte van de jaren zestig van de vorige eeuw gebruiken jetvliegtuigen nu bijvoorbeeld 70 procent minder brandstof en zijn ze 80 procent stiller.

Luchthavens stimuleren luchtvaartmaatschappijen ook om stiller en zuiniger te vliegen. Zo wordt er door GAE gebruik gemaakt van glijvluchten, waarbij met name grote vliegtuigen met verminderd motorvermogen de landingsbaan naderen. Dit leidt tot een besparing van brandstof, minder uitstoot van CO₂ en minder lawaai. Verder onderzoekt de luchthaven ook de mogelijkheid van taxiën op één motor naar het platform, wat eveneens minder brandstof kost. In de toekomst zullen innovaties zoals onbemand vliegen (o.a. drones) en vliegtuigen met een elektrische aandrijving de luchtvaart minder milieubelastend maken.

Ook neemt de luchthaven verschillende initiatieven om de CO₂-voetafdruk van de luchthaven zelf te verlagen en zet de exploitant in op de aanleg van een zonnepark – meer dan 77.000 zonnepanelen op het middenterrein van de luchthaven – door een private investeerder. De opbrengst van de zonnepanelen staat gelijk aan een gemiddeld elektriciteitsverbruik van 5.500 huishoudens. Een deel van de opgewekte stroom wordt door de luchthaven afgenomen in de ontwikkeling naar een duurzamer bedrijfsvoering.



Figuur 1 Afname geluidsproductie van de grote luchtvaart tot 2010 (Bron: BDL, 2015).

1.2 Te nemen besluiten

Luchthavenbesluit (LHB)

In het LHB worden de ruimtelijke indeling en het gebruik van de luchthaven, en de grenswaarden vastgelegd. De grenswaarden definiëren de milieuruimte waarbinnen een luchthaven moet opereren. Verder worden in het LHB regels voor het gebruik van de luchthaven opgenomen, zoals de openingstijden. Tot slot bevat het LHB regels voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van een luchthaven. Deze komen tot uitdrukking in een beperkingengebied waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden met het oog op de geluidbelasting, de externe veiligheid en eisen ten behoeve van de vliegveiligheid (o.a. obstakelvlakken en vogelaantrekkende activiteiten).

Bestemmingsplan

De regels van het LHB voor de ruimtelijke ordening van de omgeving rond een luchthaven gelden voor de gemeenten waarvan het grondgebied door een beperkingengebied wordt bestreken. Gemeenten nemen deze regels en beperkingen op in bestaande of toekomstige bestemmingsplannen.

Het LHB geldt dan als voorbereidingsbesluit¹ in de zin van de Wet ruimtelijke ordening.

1.3 M.e.r.-beoordelingsplicht en m.e.r.-procedure

M.e.r.-beoordelingsplicht

Op de ontwikkeling van het luchthavengebied is de m.e.r.-beoordelingsplicht volgens het Besluit m.e.r. van toepassing.

¹ Een voorbereidingsbesluit is een verklaring van de gemeenteraad waarin staat dat een bestemmingsplan voor het betreffende gebied wordt voorbereid.

Activiteiten besluit onderdeel D categorie 6.2

Dit betreft de wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes of de wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes waarbij de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer.

De lengte van de hoofdstart- en landingsbaan bedraagt 2.500 meter, de lengte van de dwarsbaan is 1.500 meter. De dwarsbaan met bijbehorende procedures en circuits wordt in de aanvraag van het LHB buiten gebruik gesteld. 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.

Keuze uitvoering m.e.r.-procedure

Vanwege de te verwachten milieueffecten en veranderingen in beperkingengebieden is ervoor gekozen om de m.e.r.-beoordelingsprocedure over te slaan en direct een m.e.r.-procedure te doorlopen. Met het doorlopen van een m.e.r.-procedure wordt de zorgvuldigheid van de milieuonderzoeken gewaarborgd.

Voor het te nemen LHB en de m.e.r.-procedure heeft GAE NV de rol van initiatiefnemer en heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) de rol van bevoegd gezag (BG).

M.e.r.-procedure

De voor het LHB te doorlopen m.e.r.-procedure ziet er als volgt uit:

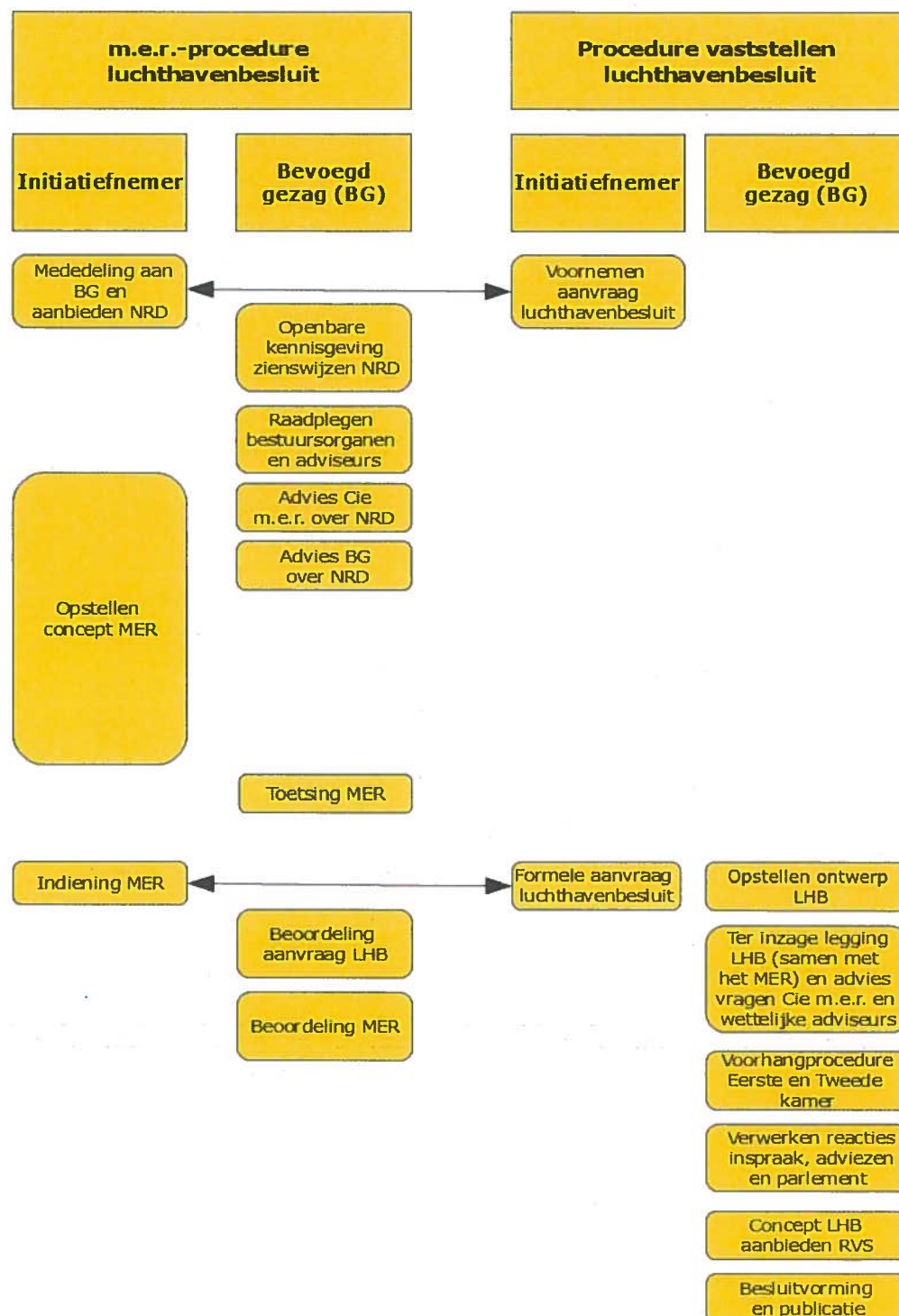
1. Mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag (middels een brief) en het toesturen van de NRD. Het bevoegd gezag bevestigt de ontvangst van het verzoek.
2. Openbare kennisgeving van het voornemen door het bevoegd gezag (inclusief terinzagelegging van de NRD).
3. Raadplegen adviseurs en betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau.
4. Facultatief: advies Cie. m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau.
5. Opstellen en publicatie nota van antwoord op binnengekomen zienswijzen.
6. Advies van BG over reikwijdte en detailniveau op basis van inspraak en advies.
7. Opstellen concept MER en overige onderzoeken en voorleggen aan BG ter toetsing.
8. Verwerking bevindingen toetsing en opstellen definitieve MER en overige onderzoeken.
9. Indiening MER en overige onderzoeken en aanvraag voor een LHB bij het BG.
10. Beoordeling MER en beoordeling aanvraag van het LHB door het BG.

1.4 Procedure vaststellen LHB

De procedure die leidt tot een LHB ziet er als volgt uit:

1. Opstellen ontwerp-LHB door het bevoegd gezag en agendering in ministerraad om in te stemmen met de voorhangprocedure en het versturen van het ontwerpbesluit naar de Raad van State.

2. Terinzagelegging ontwerp-LHB en verzoek om advies van de wettelijk adviseurs en de Commissie voor de m.e.r.
3. Voorhangprocedure parlement.
4. Verzamelen zienswijzen en adviezen en opstellen van reactie hierop.
5. Verwerken reacties vanuit inspraak, adviezen en parlement.
6. Advisering Raad van State over het ontwerp LHB.
7. Verwerken advies Raad van State, vaststellen van het LHB en publicatie daarvan in het Staatsblad.
8. Mogelijkheid van rechtstreeks beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.



Figuur 2 Overzicht m.e.r.-traject en het LHB.

Planning

Het streven van GAE is om in december 2017 het LHB aan te vragen. Om die reden zal parallel aan de terinzagelegging van de NRD gestart worden met de onderzoeken voor het MER. Eventuele aanpassingen naar aanleiding van de terinzagelegging van het NRD worden later in het m.e.r.-traject verwerkt. De planning van het traject ziet er als volgt uit:

Stap	Planning
Terinzagelegging NRD	September 2017
Nota van antwoord opstellen	2017
Advies BG over reikwijdte en detailniveau (inclusief aanbieden nota van antwoord)	2017
Uitvoeren onderzoeken voor aanvraag LHB door initiatiefnemer	Mei tot en met december 2017
Aanvraag LHB inclusief onderbouwende onderzoeken door initiatiefnemer	December 2017
Opstellen ontwerp LHB door BG	1 ^e halfjaar 2018

2 Kader, referenties, VKA en autonome ontwikkelingen

2.1 Beleidskader

Luchtvaartnota

In 2009 is de Luchtvaartnota door het parlement vastgesteld. Hier wordt over GAE het volgende gesteld:

Groningen Airport Eelde heeft ruimte om zich verder te ontwikkelen als luchthaven, die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van met name Noord-Nederland. Daarmee draagt de luchthavenontwikkeling op Eelde bij aan (1) de regionale gebiedsontwikkeling, zoals de ambities rond Energy Valley, (2) het voorzien in de vraag naar vluchten naar vakantiebestemmingen vanaf Eelde en (3) behoud van de functie van opleidingscentrum voor verkeersvliegers (met Instrument Flight Rules (IFR)). Groningen Airport Eelde huisvest het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers voor groot handelsverkeer in Nederland. [...] De concurrentiepositie van de luchthaven kan verbeterd worden door verlenging van de start- en landingsbaan. Hierdoor stijgen de mogelijkheden voor de luchthaven om een bijdrage te leveren aan de regionale bereikbaarheid en de regionaal-economische ontwikkeling. Het Rijk heeft in het kader van de aandelenoverdracht en beëindiging van de subsidierelatie met de luchthaven en de aandeelhouders (de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo) afgesproken de baanverlenging te financieren en in de aanwijzing op te nemen.

Strategisch plan

Op 15 februari 2012 geeft de Raad van State groen licht voor de baanverlenging. Met de in april 2013 verlengde start- en landingsbaan kan GAE zich ontwikkelen tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland. Een belangrijke randvoorwaarde vormt de groei van het aantal passagiers- en luchtvaartuigbewegingen. In het strategisch plan "Werelden verbinden" (2013) geeft de exploitant aan om deze reden op een termijn van tien jaar vooral het segment vakantievluchten en stedentrips te willen vergroten en voor het bedrijfsleven belangrijke verbindingen en verbindingen met hub-luchthavens te willen ontwikkelen.

Strategische verkenning

Om de invloed van verschillende ontwikkelingen na 2013 op het in het strategisch plan van de exploitant voorziene groeipad te kunnen vaststellen, starten de aandeelhouders van de luchthaven in 2016 een onafhankelijke strategische verkenning naar het ontwikkelperspectief van de luchthaven op middellange termijn (tot 2026). Deze verkenning omvat:

- een analyse van de luchtvaartmarkt en in het bijzonder het passagierspotentieel;
- een analyse van het businessmodel van GAE NV;
- een verkenning naar de maatschappelijk toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland en kansen om die te vergroten en te verdiepen;
- een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Maatschappelijke kosten en baten van drie toekomstscenario's – Afbouwen, Continueren en Investeren – zijn in kaart gebracht. Uit de verkenning blijkt dat er voldoende marktpotentieel is voor de luchthaven

om te groeien in het passagiersvervoer, met name in de segmenten zomervakanties, stedentrips en vluchten met kleine toestellen (*feeders*) naar hub-luchthavens. De aandeelhouders stemmen in december 2016 in met het beleidsalternatief 'Investeren - Internationale toegangspoort voor Noord-Nederland'.

Volgens dit beleidsalternatief wordt de verkeersontwikkeling op de luchthaven actief ondersteund en gestimuleerd. Het accent ligt op het verbinden van de luchthaven met internationale hubs, het faciliteren van stedentrips en inkomend toerisme. De aandeelhouders financieren de noodzakelijke capaciteitsinvesteringen, dragen zorg voor de financiering van een routeontwikkelingsfonds en zijn actief betrokken bij het bevorderen van activiteiten op en rondom de luchthaven. Ook dekken zij de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang ("NEDAB"). Hiervoor stellen zij in totaal € 46 miljoen beschikbaar. Op basis van dit beleid wordt een groei voorzien van circa 100.000 tot 200.000 passagiersbewegingen, een toename van de maatschappelijke waarde van de luchthaven met € 30 tot € 54 miljoen, en een toename van de werkgelegenheid met netto 75 tot 136 arbeidsplaatsen. Dit op een termijn van tien jaar vanaf 2017.

2.2 Ruimtelijk kader

Omgevingsvisie provincie Drenthe

In de actualisatie van de door de provincie Drenthe opgestelde Omgevingsvisie uit 2014 is het volgende opgenomen over GAE:

In de Luchtvaartnota van het Rijk (2009) is Groningen Airport Eelde aangewezen als luchthaven van nationale betekenis. Dit biedt de luchthaven de ruimte zich verder te ontwikkelen als luchthaven die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van vooral Noord-Nederland. Wij zien de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde als een belangrijke bijdrage aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Een sterke luchthaven verbindt de regio beter met internationale en intercontinentale netwerken. Bovendien draagt de luchthaven bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De verlenging van de start- en landingsbaan zal er toe leiden dat de positie van de luchthaven verder wordt versterkt. Wij vinden het van belang dat de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde gepaard gaat met zo min mogelijk overlast en milieuschade. Wij ondersteunen dan ook de ambitie van Groningen Airport Eelde om zich te ontwikkelen tot duurzame, groene luchthaven en voorloper te worden bij het ontwikkelen en toepassen van duurzame innovaties in de luchtvaart. Wij vinden verder dat de ontwikkeling van de luchthaven ruimtelijk goed moet worden ingepast, waarbij het gehele gebied duurzaam en kwalitatief hoogwaardig wordt ingericht. Voor dit gebied ontwikkelen we in samenwerking met de luchthaven en andere belanghebbenden een integrale en samenhangende ontwikkelingsvisie.

2.3 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit waarop het LHB betrekking heeft, betreft de in het VKA (Zie 2.5 Alternatieven) voorziene ontwikkeling.

2.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

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. Verkeersprognoses worden zo nodig en zo mogelijk geactualiseerd. Ook worden voor de aanvraag van een LHB relevante operationele ontwikkelingen en inzichten benoemd als uitgangspunten en randvoorwaarden voor de m.e.r..

Actualisering verkeersprognose

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. Omdat er inmiddels wijzigingen zijn ten opzichte van deze prognose, wordt deze geactualiseerd. Dit wordt in het MER toegelicht.

In het beleidsalternatief 'Investeren - Internationale toegangspoort voor Noord-Nederland' wordt met het oog op de gewenste uitbreiding van het aantal verbindingen uitgegaan van de realisatie van één aansluiting op een hub-luchthaven en het aantrekken van één low-cost carrier. Sinds september 2016 is de aansluiting op een internationale hub-luchthaven (Kopenhagen) een feit. De exploitant verwacht in de toekomst meer verbindingen met luchthavens toe te kunnen voegen aan de inmiddels gerealiseerde verbinding met Kopenhagen. Mogelijke nieuwe verbindingen worden meegenomen in de verkeersprognose van het VKA.

Aparte grenswaarden voor maatschappelijk verkeer

Vanaf 1 oktober 2016 stationeert UMCG haar Mobiel Medisch Team op de luchthaven GAE. De traumaheli verleent dag en nacht assistentie en hulp aan slachtoffers bij ongevallen en incidenten in de drie noordelijke provincies, de kop van Overijssel en aan de grenszijde in Duitsland. Vanwege het maatschappelijk belang en de onvoorspelbaarheid van de vluchten van de traumaheli voorziet de wetgeving in de mogelijkheid om de geluidbelasting van dit soort vluchten v.w.b. de handhaving in aparte grenswaarden te kunnen vaststellen. Dit geldt ook voor andere maatschappelijke vluchten, zoals donor- en politievluchten, die eveneens niet van belang zijn voor de exploitatie van de luchthaven.

In de huidige vergunde ruimte is geen rekening gehouden met de stationering van de traumaheli op de luchthaven en de hiermee gepaard gaande dag- en nachtoperatie. De exploitant stelt voor dit gebruik in het nieuwe LHB en het onderliggende MER-onderzoek mee te nemen; voor de handhaving van de geluidbelasting van maatschappelijk verkeer wordt voorgesteld aparte grenswaarden te hanteren.

Om de aparte grenswaarden te kunnen vaststellen, worden in de voor het MER onderzochte alternatieven de luchtvaartuigbewegingen ten behoeve van maatschappelijke vluchten apart inzichtelijk gemaakt. Binnen de vast te stellen grenswaarden worden zowel het totaal als het aandeel commercieel en het aandeel spoedeisend/politie gepresenteerd.

Groei door bereikbaarheid en aantrekkingskracht

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. Een belangrijke randvoorwaarde voor de economische ontwikkeling van de luchthaven, en voor toename van het aantal passagiers- en luchtvaartbewegingen in het bijzonder, is het kunnen benutten van de markt en het kunnen bedienen van marktpartijen op een wijze die concurrerend is met andere (regionale) luchthavens. GAE moet een aantrekkelijke luchthaven kunnen zijn. Om beter aan te kunnen sluiten op Europese netwerken ten gunste van de uitbreiding van het lijndienstverkeer, om luchtvaartmaatschappijen en aan de luchthaven gelieerde bedrijvigheid beter te kunnen faciliteren, om ook in de toekomst lesverkeer en oefen- en proefvluchten te kunnen accommoderen en om de maatschappelijke functie van GAE naar behoren te kunnen vervullen, stelt de exploitant een aantal operationele wijzigingen voor. Een goede uitgangspositie, waartoe een gelijk speelveld met andere regionale luchthavens mede behoort, vormt een belangrijke voorwaarde voor een duurzame economische ontwikkeling van GAE.

Voorgestelde operationele wijzigingen

- › Aanpassing van de openingstijd van de luchthaven naar 06.00 Lokale Tijd (LT) op alle dagen van de week, inclusief officiële feestdagen. Gezien het besluit van de aandeelhouders om volop te investeren in GAE en gezien de ambitie om meer internationale bestemmingen en betere verbindingen te realiseren, is het noodzakelijk dat GAE de vliegoperatie laat aansluiten op de werking van een internationale 24-uurseconomie en de hiermee gepaard gaande internationale vliegverkeersstromen. Uitgaande van toekomstige stationering van vliegtuigen zal ten opzichte van de huidige openingstijden (6.30 LT op ma t/m vrij en 7.30 LT in het weekend en op feestdagen) vooral sprake zijn van enkele vertrekkende vliegtuigen.
- › Onder bepaalde weersomstandigheden of vanwege technische mankementen kunnen vertraagde vliegtuigen bij uitzondering na sluitingstijd aankomen op de luchthaven. Door gebruik te maken van de extensieregeling, zoals benoemd in Artikel 4 van de Omzettingsregeling luchthaven Eelde, kunnen vliegtuigen binnen 1 uur na sluitingstijd alsnog landen. De extensieregeling voorziet echter niet in het weer zo snel mogelijk laten vertrekken van dit vliegtuig. De exploitant stelt voor de extensieregeling zo uit te breiden dat het vliegtuig binnen dit uur ook weer kan vertrekken. Passagiers die reizen vanaf GAE kunnen dan alsnog hun bestemming bereiken en de luchtvaartmaatschappij wordt in staat gesteld een vliegtuig de volgende ochtend vanaf een andere, voor dat vliegtuig geplande luchthaven te laten vertrekken.
- › Om de maatschappelijke functie beter te kunnen vervullen is er vanuit de exploitant de wens om binnen de extensietijd een uitzonderingsregeling voor speciale evenementen (voetbalwedstrijden in Europees verband of gelijksoortige evenementen) in te voeren. Dit betreft maximaal 10 vluchten op jaarbasis.
- › GAE accommodeert lesverkeer van vliegscholen en wil dit blijven doen. Sinds 2017 is een tweede vliegschool op de luchthaven actief. Om deze functie te kunnen blijven vervullen, is er mede in het licht van voortschrijdende technologie (stillere jetvliegtuigen) de wens om bepaalde beperkingen voor het lesverkeer wat betreft gewicht, vliegtuigtype en proefvluchten aan te passen dan wel te laten vervallen. De exploitant voorziet geen behoefte aan aanpassing van de nu geldende lestijden.

Onder lesverkeer wordt verstaan: alle activiteiten die te maken hebben met de bevoegdheid om te mogen of te kunnen vliegen. Het leren vliegen, maar ook het geldend houden van het brevet, oefenen, trainen en het omscholen naar een ander type vliegtuig, hoort hier bij. Omdat lesverkeer met jetvliegtuigen nu niet is vergund, vraagt GAE ook het lessen met jetvliegtuigen toe te staan. De huidige generatie jetvliegtuigen is in veel gevallen stiller dan propellervliegtuigen. Op GAE gestationeerde piloten die verplicht zijn tweemaal per jaar hun bekwaamheid aan te tonen hoeven dan niet meer naar Duitsland of België uit te wijken. Opheffing van het verbod op oefen- en proefvluchten met jetvliegtuigen is ook wenselijk vanwege de voorziene uitbreiding van activiteiten van op GAE gevestigde bedrijvigheid, zoals de verkoop en het onderhoud van een zakenjet voor afnemers in heel Europa. Kopers dienen hiervoor een omscholingstraining te volgen. Daarnaast wil de exploitant graag de mogelijkheid hebben om in beperkte mate tegemoet te komen aan de marktvraag voor vervolgopleidingen en omscholing om met bepaalde, nieuwe typen vliegtuigen te kunnen vliegen ('type rating'). In Nederland is hiervoor behoefte aan beperkte capaciteit om adequaat en snel in te kunnen spelen op de behoefte aan nieuwe piloten.

Buitengebruikstelling dwarsbaan als landingsbaan

Ongewijzigd ten opzichte van de huidige vergunning blijven:

- › het luchthavengebied;
- › de baanlengte en de configuratie van de hoofdbaan;
- › de routestructuur van de vliegtuigroutes vanuit de hoofdbaan (luchtruim).

Er zijn geen wijzigingen in het luchthavengebied, zoals aangegeven in figuur 3, de ligging en omvang van de hoofdbaan (start- en landingsbaan 05 – 23) en de vliegroutes en circuits vanaf de hoofdbaan ten opzichte van de huidige vergunning (de omzettingsregeling). De dwarsbaan, start- en landingsbaan 01 – 19, wordt echter buiten gebruik gesteld. Door deze wijziging vervallen de bijbehorende vliegroutes en circuits.



Figuur 3 Luchthavengebied GAE (2017)

2.5 Referentiesituatie en VKA

In het kader van het MER worden ten opzichte van een referentiesituatie (Omzettingsregeling Luchthaven Eelde) effecten van een nulsituatie (de autonome ontwikkeling) en een VKA op verschillende milieuaspecten onderzocht en in beeld gebracht. Voor alle onderzoeken geldt het zichtjaar 2026.

Referentiesituatie

De Omzettingsregeling Luchthaven Eelde geeft de huidige vergunde ruimte en is de referentiesituatie waarmee alternatieven worden vergeleken.

In 2012 zijn de volgens de Wet luchtvaart in het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Eelde geldende geluideenheden Ke en BKL omgezet in de geluideenheid L_{den} (Omzettingsregeling Luchthaven Eelde). In de omzettingsregeling zijn grenswaarden gesteld aan de geluidbelasting. Dit gebeurt aan de hand van zogenaamde handhavingspunten. Een handhavingspunt is de locatie waar de geluidbelasting van het luchtverkeer niet hoger mag zijn dan de vastgestelde waarde.

De in de aanwijzing vastgestelde geluidscontouren (47 Ke en 35 Ke) gelden nog steeds als beperkingengebied voor het thema 'geluid'. In de omzettingsregeling zijn dus geen L_{den} -

beperingengebieden voor GAE vastgesteld. De omzettingsregeling gaat uit van hetzelfde aantal luchtvaartuigbewegingen op GAE als het aanwijzingsbesluit.

Om de berekening van milieueffecten in de referentiesituatie vergelijkbaar te maken met de berekening van milieueffecten van het VKA, en deze te laten voldoen aan de meest recente inzichten in de ontwikkeling van de luchthaven, zijn enkele technische aanpassingen gedaan die effect hebben op de bepaling van de grenswaarden in de handhavingspunten. Dit betreft:

- › de spreidingsgebieden rond vliegroutes o.b.v. werkelijke radartracks uit de periode januari 2014 tot en met februari 2017;
- › de vliegtuiggeluids- en prestatiegegevens volgens Appendices versie 13.3²;
- › rekening houdend met de startprocedures (NADP) die de respectievelijke vliegmaatschappijen hanteren.

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.

Voorkeursalternatief (VKA)

Het VKA wordt gebaseerd op gegevens uit de analyse van de luchtvaartmarkt en in het bijzonder het passagierspotentieel (Lufthansa Consulting) die deel uitmaakt van het Beleidsalternatief 'Investeren' uit de strategische verkenning. De invulling van de commerciële luchtvaartuigbewegingen wordt afgestemd op dit passagierspotentieel, maar ingevuld op basis van de meest recente inzichten (zoals de realisatie van extra verbindingen met buitenlandse luchthavens). De invulling van de segmenten klein verkeer en maatschappelijk verkeer is gebaseerd op inschattingen van de exploitant.

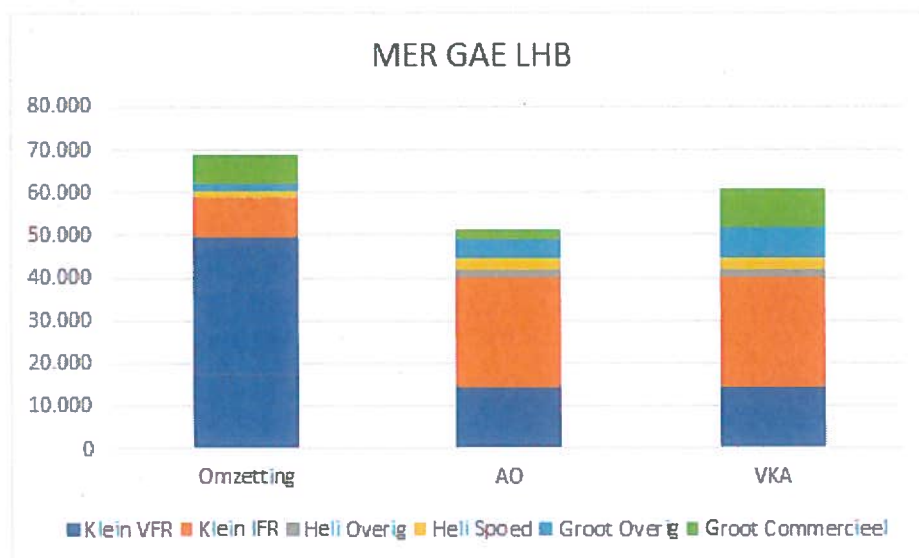
Naast de ontwikkeling van het verkeer zijn enkele andere aanpassingen van belang voor de opbouw van het VKA. Om de bijdragen aan de geluidbelasting van deze aanpassingen inzichtelijk te maken zullen enkele varianten van het VKA worden berekend om inzicht te geven in de effecten van:

- › de aanpassing van de operationele randvoorwaarden (paragraaf 2.4);
- › de bijdragen van het maatschappelijk verkeer.

In het VKA zijn zowel de operationele randvoorwaarden als het verwachte maatschappelijk verkeer opgenomen.

² Laatste versie van de appendices 13.3 zijn van kracht sinds november 2015. Dit is conform Regeling Burgerluchthavens geldig vanaf 11 mei 2017.

In onderstaande figuur is een grafische vergelijking van de aantallen luchtvaartuigbewegingen per verkeerssegment gegeven.



Figuur 4 Grafische vergelijking van het aantal luchtvaartuigbewegingen per verkeerssegment.

2.6 Autonome ontwikkelingen

In deze paragraaf zijn de activiteiten in het luchthavengebied en in de directe omgeving van de luchthaven beschreven die als autonome ontwikkelingen (tot en met 2026) worden beschouwd in het kader van deze m.e.r.-procedure. Hierover heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden. Deze autonome ontwikkelingen hebben ruimtelijke consequenties of raken de voorgenomen ontwikkelingen op de luchthaven ten aanzien van milieueffecten.

Ontwikkelingen op het luchthaventerrein

- › De gemeente Tynaarlo heeft een omgevingsvergunning verleend voor de aanleg van een grootschalig zonnepark. Het zonnepark is gepland op het middenterrein van GAE. In totaal gaat het om een oppervlakte van ruim 20 hectare met meer dan 77.000 zonnepanelen. Het zonnepark moet op termijn onderdeel worden van een Energy Landscape, een thematisch landschapspark gericht op allerlei vormen van groene energieproducten.
- › 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.
- › Aan een Europees verkoop- en maintenancebedrijf voor kleine propeller- en jetvliegtuigen is een vergunning verleend voor de bouw van een verkoop-, onderhoud- en stallingshangar. Dit gebouw komt naast de passagiersterminal en op de grens van land- en luchtzijde (landside en airside) te staan.

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.
- › De parkeerterreinen op het voorterrein van de luchthaven worden samengevoegd en de toegangsweg wordt hieromheen gelegd. Bezoekers en passagiers worden zo direct naar het parkeerterrein geleid; alleen het OV en taxi's mogen tot voor de passagiersterminal rijden.

Ontwikkeling woonlocaties en bedrijventerreinen

- › Gemeente Tynaarlo heeft verschillende plannen voor (her)ontwikkeling van nieuwe woonlocaties en bedrijventerreinen in de omgeving van de luchthaven. Het gaat onder meer om Ter Borch, Donderen, Groote Veen, Paterswolde (woonontwikkelingen), Centrumvisie Vries, en Businesspark Eelderwolde – Ter Borch (bedrijventerrein). Afhankelijk van de fase waarin de besluitvorming zich bevindt, worden de plannen als autonome ontwikkeling in het MER opgenomen en worden de gevolgen onderzocht en beschreven.

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.

3 MER: aanpak

In het MER worden verschillende typen milieueffecten in kaart gebracht van de ontwikkeling die GAE doormaakt en van de richting waarin GAE zich mogelijk ontwikkelt, zie paragraaf 3.1. In de omzettingsregeling zijn grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten gegeven. Deze bepalen de grenswaarden in punten op 100 meter aan de kop van de start- en landingsbanen. In de referentiesituatie (Omzettingsregeling Luchthaven Eelde) moet het verkeer tot het zichtjaar worden afgewikkeld binnen deze grenzen.

De milieueffecten van een nulsituatie (autonome ontwikkeling) en een VKA worden onderzocht, beschreven en vergeleken met de referentiesituatie. Het VKA is het enige alternatief voor het te nemen LHB gezien de door de exploitant en de aandeelhouders voorziene ontwikkeling van de luchthaven.

Gevoeligheidsanalyse

Om de lezer inzicht te geven in de gevoeligheid van geluids- en externeveiligheidscontouren wordt een zogeheten gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. De te analyseren gevoeligheden worden tijdens de m.e.r.-procedure vastgelegd.

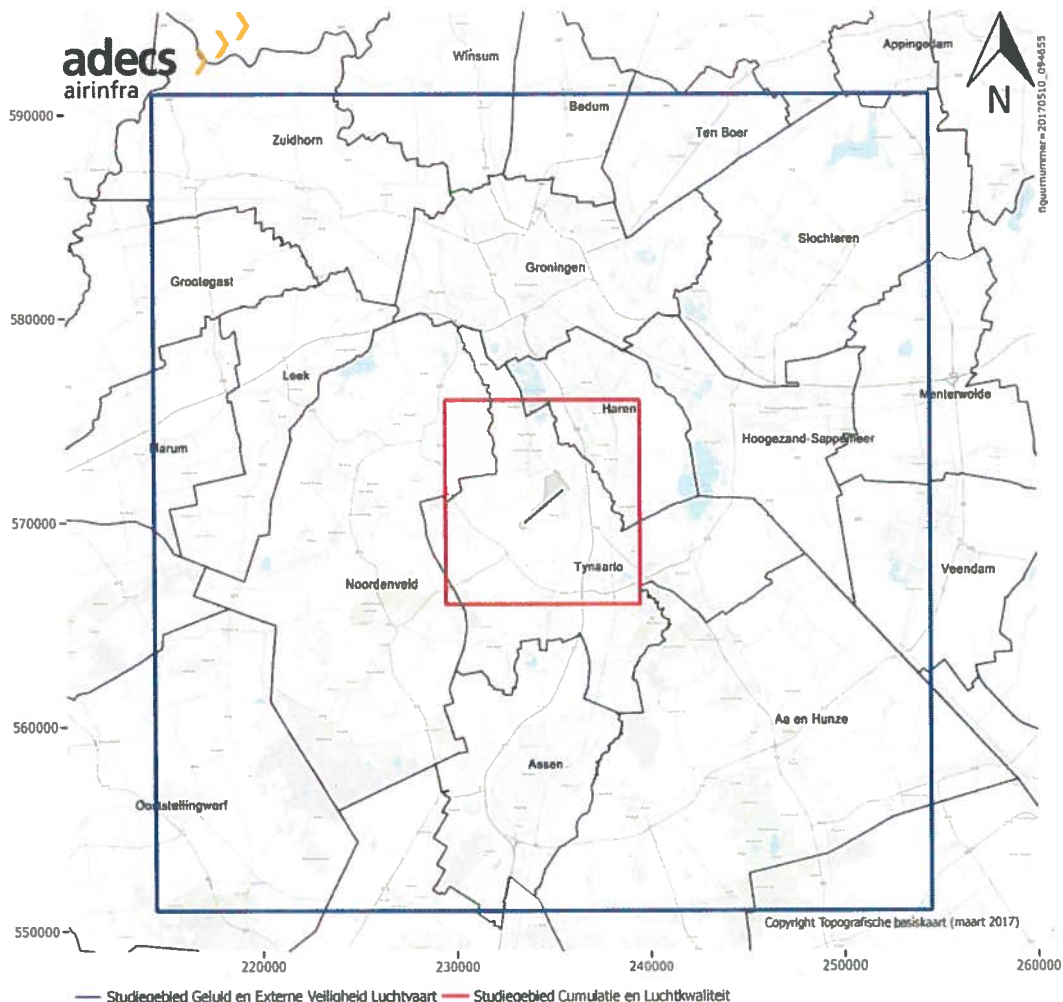
3.1 Te onderzoeken milieueffecten

Het MER beschrijft en vergelijkt de milieueffecten die relevant geacht worden op basis van deze notitie en het advies van het bevoegd gezag en de commissie m.e.r. Ook worden zienswijzen op de NRD meegenomen bij de vaststelling van het definitieve beoordelingskader.

Studiegebieden

De omvang van het studiegebied wordt per milieuaspect bepaald door de reikwijdte van de te verwachten effecten. Geluidseffecten en externe veiligheidsaspecten van het luchtverkeer bestrijken bijvoorbeeld een groter deel van de omgeving rond de luchthaven dan de effecten op de luchtkwaliteit. Voor de beoordeling van luchtvaartgeluid en externe veiligheid is voor een studiegebied van 40 bij 40 kilometer gekozen. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit en de cumulatie van geluid is een studiegebied van 10 bij 10 kilometer voldoende. Deze studiegebieden zijn vergelijkbaar met in eerdere milieuonderzoeken gehanteerde studiegebieden.

Indien tijdens het onderzoek blijkt dat significante milieueffecten zich uitstrekken buiten de studiegebieden dan zullen deze in overleg worden vergroot.



Figuur 5 Studiegebieden voor onderzoek naar milieueffecten.

Milieueffecten

Milieueffecten zijn onderwerp van afzonderlijke deelonderzoeken. Deze vormen de technisch-inhoudelijke onderbouwing van het MER. De te onderzoeken milieueffecten zijn:

- Geluid (inclusief slaapverstoring);
- Externe veiligheid;
- Lucht (emissies en luchtkwaliteit);
- Ruimtelijke ordening;
- Natuurbehoud en biodiversiteit.

Natuurbehoud en biodiversiteit

In de nabijheid van de luchthaven liggen zogenaamde Natura 2000-gebieden (o.a. het Fochteloërveen en het Zuidlaardermeer). De voor deze gebieden geldende Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn vragen om een aparte beoordeling. De effecten op de aanwezige Natura 2000-gebieden en de verstoring van de

beschermde soorten zullen in het MER worden onderzocht. Andere natuurontwikkelingen worden, voor zover relevant, ook beoordeeld in het MER.

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.

Onderwerpen waarop de wijzigingen van het luchtverkeer in mindere mate invloed hebben zijn: waterhuishouding, landschap, cultuurhistorie en bodem. Deze onderwerpen worden kwalitatief beschreven in het hoofdrapport.

Beoordeling

In het MER worden de alternatieven op verschillende milieuaspecten (thema's) beoordeeld. In onderstaande tabel staan de thema's en de bijbehorende criteria weergegeven.

Thema	Criteria
Geluid	Oppervlakte binnen de wettelijke voorgeschreven 70, 56 en 48 dB(A) L_{den} -contouren (km ²)
	Oppervlakte binnen de 40 dB(A) L_{den} -contour (km ²)
	Woningen en geluidsgevoelige gebouwen binnen 70, 56, 48 en de 40 dB(A) L_{den} -contouren (aantal)
	Ernstig gehinderden binnen 70, 56, 48 en 40 dB(A) L_{den} -contouren (aantal)
	Aantal slaapverstoorden binnen 30, 40, 45, 50, 55 en 60 dB(A) L_{night} -contouren (aantal)
	Ernstig gehinderden op basis van de cumulatie binnen 55, 60, 65 en 70 dB(A) L_{cum} -contouren (aantal)
Externe veiligheid	Oppervlakte binnen de wettelijke voorgeschreven 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren [km ²]
	Oppervlakte binnen de 10^{-7} en 10^{-8} PR-contouren [km ²]
	Woningen binnen 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} en 10^{-8} PR-contouren
	Groepsrisico $F_n = 10$ personen
Luchtkwaliteit	Totaal Risicogewicht (TRG)
	NO ₂ - jaargemiddelde concentratie
	PM ₁₀ - jaargemiddelde concentratie
	PM ₁₀ - overschrijdingen grenswaarde 24uur-gemiddelde
	PM _{2.5} - jaargemiddelde concentratie
	PM _{0.1} - jaargemiddelde concentratie (ultrafijnstof)*
	Geureenheden luchtvaart (VOS)
	Elementair koolstof (EC)
Natuur	Koolstofdioxide (CO ₂) uitstoot
	Natura 2000-gebied en beschermde natuurmonumenten (verstoring kwalitatief en depositie)

	Natuurnetwerk Nederland en weidevogelgebied (verstoring, kwalitatief)
	Natuurnetwerk Nederland en weidevogelgebied (depositie)
	Beschermde flora en fauna (verstoring, kwalitatief)
	Beschermde flora en fauna (depositie)
Ruimtelijke ordening	Aantal nieuwbouwwoningen binnen de 10 ⁻⁵ PR-contour
	Aantal nieuwbouwwoningen binnen de 10 ⁻⁶ PR-contour
	Aantal woningen binnen de 70 dB(A) L _{den}
	Nieuwbouwwoningen tussen 70 en 56 dB(A) L _{den} -contour (vliegtuiggeluid)
	Nieuwbouwwoningen tussen 56 en 48 dB(A) L _{den} -contour (vliegtuiggeluid)
	Overige beperkingengebieden (communicatie-/navigatie-apparatuur, vogelaantrekkende werking, laservrij gebied, hoogtebeperkingen)
Bereikbaarheid & Verkeer	Kwalitatief
Gezondheid & hinder	Kwalitatief
Bodem	Kwalitatief
Water	Kwalitatief
Cultuurhistorie	Kwalitatief
Landschap	Kwalitatief

* Dit onderwerp is relatief nieuw; of het kwantitatief of kwalitatief kan worden beoordeeld, hangt af van de beschikbare onderzoeksmethoden.

Bijlage A : Aantallen luchtvaartuigbewegingen

Tabel 1 Overzicht van aantallen luchtvaartuigbewegingen.

Type verkeer	Referentiesituaties		
	Omzetting	AO	VKA
Klein VFR	49.626	14.400	14.400
Klein IFR	9.000	25.600	25.600
Heli Overig	250	2.000	2.000
Heli Spoed	1.400	2.720	2.720
Groot Overig	1.914	4.481	7.001
Groot Commercieel	6.910	2.110	9.060



Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
Info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl