



Provinciale Staten van Groningen

REACTIENOTA

Reacties op de zienswijzen op het ontwerp-Luchthavenbesluit voor het helidek op het UMCG

Datum: 19 maart 2025

Achtergronden

Gedeputeerde Staten van Groningen hebben op 24 november 2024 het ontwerp van het Luchthavenbesluit (LHB) voor het helidek op het UMCG vastgesteld. Dit ontwerp heeft van 2 oktober 2024 tot en met 13 december 2024 ter inzage gelegen. Gedurende die periode kon eenieder zienswijzen inbrengen.

Tijdens de terinzagelegging zijn door 2 omwonenden zienswijzen ingediend.

De deelonderwerpen van de zienswijzen zijn navolgend samengevat weergegeven en van een reactie voorzien.

Wij hebben begrip voor de ervaren geluidshinder van omwonenden van het UMCG. Het landen en weer opstijgen van de helikopters is zeer goed te horen in de dicht bevolkte omgeving van het ziekenhuis. Helaas kunnen we hier geen maatregelen voor treffen. In de reactie op de zienswijzen wordt daarop een toelichting gegeven.

INDIENER 1

A.1 De indiener ervaart veel geluidhinder, vooral door de zwaardere helikopters en ook doordat er, meest in de zomermaanden, veel gevlogen wordt, tot wel 12 keer per dag.

Reactie:

Wij erkennen dat geluidhinder kan worden ondervonden. Een bepaalde mate van geluidhinder is niet uit te sluiten door de relatieve dichtheid van Nederland (in de zin van nabijheid van geluidbronnen en woningen), maar ook omdat hinder een subjectieve component heeft en de beleving daarvan per situatie en persoon verschilt. Dat is voor alle geluidbronnen zo. De wetgeving gaat, met als doel ontoelaatbare geluidhinder te voorkomen en beperken, uit van gemiddeld te achten hinderniveaus en geeft daarvoor grenzen aan. Veelal is er een grens waaronder de geluidhinder als niet ontoelaatbaar wordt aangemerkt én een grens waarboven het geluid als ontoelaatbaar wordt aangemerkt. Geluid van luchthavens wordt (vanuit Europese regelgeving) beoordeeld met de jaargemiddelde dosismaat L_{den} (uitgedrukt in dB(A)). Binnen deze dosismaat wordt geluid in de nachtperiode 10 dB strenger beoordeeld als in de dagperiode en geluid in de avond 5 dB strenger. In de Nederlandse wetgeving ligt de grens waaronder het geluid van luchthavens als toelaatbaar wordt aangemerkt bij 48 dB(A). De grens voor ontoelaatbaar geluid is gelegd boven 70 dB(A). De grens van 70 dB(A) wordt door het helidek op het UMCG bij geen enkele woning overschreden. Een beperkt aantal woningen kan worden blootgesteld aan een geluidbelasting die iets hoger ligt dan 56 dB(A). Hieraan kunnen geen gevolgen worden verbonden¹. Omdat geluid van luchthavens geen piekgeluiden veroorzaakt (piekgeluiden zijn geluiden waarvan de sterkte in een zeer korte tijd sterk toeneemt waardoor een schrik-effect op kan treden, zoals bij vallen van een laadklep of slaan tegen een metalen oppervlak), is hiervoor in de wetgeving geen beoordelingskader opgenomen.

Voor HEMS-helikopters is er het wettelijke uitgangspunt dat deze altijd en overal (mits veilig) moeten kunnen landen en opstijgen. Ter uitwerking hiervan geldt bij de aan te houden grenzen voor geluid van luchthavens dat aan overschrijdingen als gevolg van vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening, geen gevolgen worden verbonden (Wet luchtvaart artikel 8.45). Ook is het zo dat het verbod op te stijgen van en te landen op een aangewezen luchthaven niet geldt voor helikopters die

¹ Besluit burgerluchthavens art. 12.

worden gebruikt voor spoedeisende hulpverlening (Besluit burgerluchthavens art. 20 sub m jo. Wet luchtvaart artikel 8a.50 lid 1). Gelet op het voorgaande kunnen aan deze zienswijze geen gevolgen worden verbonden.

A.2 Het feit dat de helikopter altijd 2 keer overvliegt zorgt dat je na 40-45 minuten weer wakker wordt en de REM-slaap verstoord wordt. Hiermee kost ieder uitrukken zeker een uur nachtrust. Dit kan nog langer zijn met een helikopter van buiten Groningen. Dit geldt ook voor meerdere bewoners.

Reactie:

In aanvulling op de reactie op zienswijze A.1 moeten wij aangeven dat aan verschillen in individuele beleving van de hinder geen gevolgen kunnen worden verbonden. Hiermee kan deze zienswijze geen gevolgen voor het te nemen besluit hebben.

A.3 Er is geen patroon en ook geen limiet op de vluchten. Dit zorgt voor onvoorspelbaarheid en onveiligheid, ook als de helikopter er een of meerdere nachten niet is, want er is altijd het sluimerende, latente gevoel en wetenschap dat het zomaar weer kan zijn.

Reactie:

Wij erkennen dat het vliegpatroon onvoorspelbaar is. Het is een gegeven dat alleen wordt gevlogen als dat ten behoeve van spoedeisende hulpverlening noodzakelijk is. Aan deze zienswijzen kunnen geen gevolgen voor het besluit worden verbonden.

A.4 De aanvliegroute is pal over een drukbevolkte woonwijk. Is uitgerekend hoeveel schade dit berokkent, in de zin van emotionele-, psychische- en gezondheidsschade, maar ook financiële schade door verminderde productiviteit overdag?

Reactie:

De in deze zienswijze aangegeven vormen van schade zijn impliciet verbonden aan de mate van geluidhinder, die wel is beoordeeld. Omdat de mate van hinder niet ontoelaatbaar is, zijn deze vormen van schade (zoals gebruikelijk) niet nader beoordeeld. Aan deze zienswijze kunnen geen gevolgen worden verbonden.

A.5 Mag het iets sneller kunnen uitrukken ten opzichte van een ambulance opwegen tegen het structureel aantasten van de gezondheid van een grote groep mensen in een woonwijk? Volgens de indiener weegt dit in de nacht niet op.

Reactie:

Gelet op hetgeen in de reacties op de voorgaande zienswijzen is aangegeven kunnen aan deze zienswijze geen gevolgen voor het LHB worden verbonden.

A.6 De Zondagswet wordt met voeten getreden

Reactie:

De Zondagswet geeft bij het verbod gerucht te verwekken de randvoorwaarde 'zonder strikte noodzaak' aan. Bij het verstoren van de openbare rust door arbeid is de randvoorwaarde 'zonder genoegzame reden' aangegeven. Bij HEMS-vluchten (zie de definitie hiervan in het LHB) gaat het per definitie om een maatschappelijke noodzaak. Aan deze zienswijzen kunnen daardoor geen gevolgen worden verbonden.

A.7 Specifiek het nachtvliegen levert overlast, dit neemt het gevoel van veiligheid weg, waardoor de slaap wordt verstoord, wat negatieve gevolgen heeft voor geest en lichaam. Dubbel- of tripple-glas en oordoppen bieden geen oplossing. Met klem wordt verzocht geen vergunning te verlenen voor nachtvluchten, bijvoorbeeld minimaal tussen 00:00 en 06:00 uur, tot elektrisch vliegen mogelijk is.

Reactie:

Vanwege artikel 8.45 van de Wet luchtvaart kunnen aan deze zienswijze geen gevolgen worden verbonden.

A. INDIENER 2

B.1 Is er bewust voor gekozen de procedure en informatie over het LHB vrij juridisch in te steken en is overwogen meer burgerparticipatie toe te passen?

Reactie:

Het LHB heeft primair tot doel de beperkingengebieden voor geluid, externe veiligheid en vlieghoogte vast te stellen. Zoals in de reactie op zienswijze A.1 is aangegeven kunnen de vluchten met de HEMS-helikopters niet worden beperkt. Omdat het hier gaat om een omzetting naar aanleiding van gewijzigde wetgeving hebben we geen aanleiding gezien voor meer burgerparticipatie, naast de uniforme openbare voorbereidingsprocedure.

B.2 In het integraal VTH-jaarprogramma 2023 is aangegeven dat er nog geen duidelijkheid was over het benodigde aantal vluchten. In het LHB is geen aantal benodigde vluchten vastgesteld, wat in andere vluchten doorgaan wel het geval is. Waarom is dat niet gedaan en zou dit niet alsnog opgenomen moeten worden?

Reactie:

Het LHB regelt de doorwerking van het gebruik van de luchthaven naar de omgeving. Voor geluid wordt daarbij gerekend met een jaargemiddelde geluidbelasting. De geluidbelasting is niet alleen afhankelijk van het totaal aantal vluchten, maar ook van de verdeling van de vluchten over de dag, avond- en nachtperiodes (vluchten in de nachtperiode wegen immers 10 dB zwaarder mee dan vluchten in de dag en vluchten in de avond 5 dB zwaarder), de vliegrichting en de verdeling over de verschillende typen helikopters. Hiermee is het totaal aantal vluchten per jaar geen geschikte maat voor de mate van hinder. Daarbij speelt ook dat ingevolge hetgeen in de reactie op zienswijze A.1 is aangegeven, geen beperkingen kunnen worden gesteld aan het aantal vluchten. Aan deze zienswijze worden geen gevolgen verbonden.

B.3 De contouren in de kaarten die van toepassing zijn na het vervangen van de helikopters (kaarten 3 en 4) lijken hetzelfde, is dat zo, en zoja, waarom is er dan sprake van dezelfde kaarten? En is het gezien de betere geluidprestaties van het nieuwe type helikopter niet logisch de toegestane geluidbelasting te verlagen?

Reactie:

De contouren op de kaarten 3 en 4 zijn niet gelijk: de contouren van kaart 4 zijn kleiner dan die van kaart 3. Hiermee is de geluidbelasting die na vervanging van de helikopters kan worden veroorzaakt lager.

B.4 Er is een maximum UAW van 10.000 kg aangegeven, terwijl het gewicht van de NH90 helikopter van de kustwacht daarboven ligt. Is dit een bewuste afweging en kan in de praktijk worden beoordeeld of aan het LHB wordt voldaan?

Reactie:

De NH90 helikopter landt niet op het UMCG. De grootste helikopter die op het UMCG landt is de AW189 van de kustwacht, met een MTOW (Maximum take-off weight) van 8.300 kg. Hierdoor is er geen strijd met het LHB.