

**Aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet
voor het luchtvaarterrein Eelde**

(met toelichting en bijlagen A,C, E en G)



DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelezen de brief van 12 mei 1992 (nr. 07.355.2.093) van de NV Groningen Airport Eelde met betrekking tot de aanwijzing van het luchtvaartterrein Eelde, waarin wordt verzocht om verlenging van de baan 23-05 van 1.800 meter naar 2.500 meter;

Gelezen de brief van 28 november 1995, waarin de NV Groningen Airport Eelde het Milieu-effectrapport aanbiedt aan het Bevoegd Gezag en zij tevens melding maakt van het feit dat zij voornemens is af te zien van nachtelijk gebruik van het luchtvaartterrein;

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354), de artikelen 24 en 27 van de Luchtvaartwet en de artikel 2 van het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart;

Gelet op de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen van 17 december 1998;

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie van 29 april 1997 (nr. 97.2293);

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van 07 oktober 1997 (nr. 97.4724);

Gezien de adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage van 18 augustus 1997 (nr. 97.3871);

BESLUIT:

Paragraaf 1: Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. proefvlucht: vlucht die wordt uitgevoerd ter beproeving van de eigenschappen en goede werking van een luchtvaartuig of voor de levering van bewijs van het voldoen aan de luchtwaardigheidsvoorschriften;
- b. lesvlucht: vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen;
- c. oefenvlucht: solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid;
- d. circuitvlucht: vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen.

Artikel 2

1. Aangewezen wordt luchtvaartterrein Eelde, gelegen in de gemeente Tynaarlo, gelegen in de provincie Drenthe, ten behoeve van de NV Groningen Airport Eelde, hierna te noemen exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Eelde behoren de percelen en perceelsgedeelten, die met opgave van kadastrale aanduidingen als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder a, van de Luchtvaartwet, zijn aangegeven op de kaart, opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit. De grens van het luchtvaartterrein is op deze kaart aangegeven in coördinaten volgens het stelsel van de Rijksdriehoekmeting.
3. De in het tweede lid bedoelde percelen en perceelsgedeelten zijn onder vermelding van de gegevens bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet, aangegeven op de lijsten, opgenomen in bijlage B, behorende bij dit besluit.

Artikel 3

Het luchtvaartterrein Eelde wordt aangewezen voor het openbare burgerlijke luchtverkeer.

Artikel 4

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, ruimten ter beschikking, indien deze nodig worden geacht voor de van rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer, alsmede in verband met de handhaving van de geluidszones.
2. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond op het luchtvaartterrein ter beschikking voor de plaatsing en instandhouding van hulpmiddelen ten behoeve van de veilige uitvoering van het luchtverkeer, alsmede voor hulpmiddelen ten behoeve van de handhaving van de geluidszones.
3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van luchtvaartuigen, luchtpassagiers, goederen en post, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, te betalen door degenen die de afhandeling verzorgen.

Paragraaf 2: Situatie op en rond het luchtvaartterrein en het daarbij behorende gebruik van het luchtvaartterrein.

Paragraaf 2.1: Situatie op en rond het luchtvaartterrein.

Artikel 5

1. Het plan in hoofdzaak, bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met vijfde lid.
2. Op het luchtvaartterrein zijn de volgende verharde banen gelegen:
 - a baan 23-05, gelegen in de geografische richting 52 met een lengte van 2.500 meter en een breedte van 45 meter;
 - b baan 19-01, gelegen in de geografische richting 9 met een lengte van 1.500 meter en een breedte van 45 meter.
3. De in het tweede lid, onder a, bedoelde baan 23-05 is voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E en de in het tweede lid, onder b, bedoelde baan 19-01 is ingedeeld onder codenummer 3 en codeletter C, als bedoeld in bijlage 14, deel 1, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna te noemen: Verdrag van Chicago). Het banenstelsel is met de daarbij behorende verharde rijbanen aangegeven op de kaart, opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.
4. De bij de in het tweede lid bedoelde banen behorende aan- en uitvliegroutes welke ten grondslag hebben gelegen aan de berekening van de geluidszones, zijn aangegeven op de kaarten, opgenomen in bijlagen C1 en C2, behorende bij dit besluit.
5. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Eelde en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen is opgenomen in bijlage D, behorende bij dit besluit. In bijlage D is tevens opgenomen de beschrijving van de ontwikkelingen die tot de vaststelling van de in artikel 5, eerste lid, onder a en b, bedoelde geluidszones aanleiding geven. De toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelastingscontouren, die ten grondslag liggen aan de in artikel 5 bedoelde geluidszones, zijn eveneens opgenomen in bijlage D.

Artikel 6

Rond het luchtvaartterrein gelden de volgende geluidszones:

- a. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50 en 55 Ke. Deze geluidszone met bijbehorende contouren zijn aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E, behorende bij dit besluit.;
- b. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 47 bkl en met de geluidscontour behorende bij de waarde 57 bkl. Deze geluidszone met bijbehorende contouren is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage G, behorende bij dit besluit.

Paragraaf 2.2: Voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein.

Artikel 7

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 6, onder a en b, bedoelde geluidszones de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones te voorkomen.

Artikel 8

1. De exploitant doet noch laat door luchtvaartuigen gebruiken:
 - a van maandag tot en met vrijdag in de periode van 23.00 uur tot 06.30 uur plaatselijke tijd: banen 23-05 en 19-01;
 - b op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen in de periode van 23.00 uur tot 07.30 uur plaatselijke tijd: banen 23-05 en 19-01;
 - c in de periode, niet zijnde de daglichtperiode plaatselijke tijd: baan 19-01.
2. De gezagvoerder gebruikt niet:
 - a van maandag tot en met vrijdag in de periode van 23.00 uur tot 06.30 uur plaatselijke tijd: banen 23-05 en 19-01;
 - b op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen in de periode van 23.00 uur tot 07.30 uur plaatselijke tijd: banen 23-05 en 19-01;
 - c in de periode, niet zijnde de daglichtperiode plaatselijke tijd: baan 19-01.
3. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten zijn ingezet, indien een onmiddellijke start of landing is vereist.
4. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële verkeersvluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden.
5. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële verkeersvluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
 - a een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting, of
 - b extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.
6. In het geval van een omstandigheid als bedoeld in het vierde en vijfde lid laat de exploitant het luchtvaartterrein gebruiken met inachtneming van het gestelde in artikel 7.

Artikel 9

1. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proef-, les- danwel oefenvluchten, met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg vindt plaats van maandag tot en met zaterdag van 08.00 uur tot 22.00 uur

- plaatselijke tijd en op zon- en officiële feestdagen van 10.00 uur tot 19.00 uur plaatselijke tijd.
2. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van les- danwel oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen is verboden.
 3. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen vindt plaats van maandag tot en met vrijdag van 08.00 uur tot 20.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.
 4. Het aantal circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten, met luchtvaartuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer, bedraagt in totaal per jaar niet meer dan 92.
 5. Ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein Eelde gelden in de periode van 15 april tot 16 september de volgende aanvullende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:
 - a. het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 6 respectievelijk hoofdstuk 10 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, meer bedraagt dan 65 respectievelijk 70,6 dB(A), is verboden:
 1. op maandag tot en met vrijdag;
 2. op zaterdag vóór 09.00 uur en na 18.00 uur;
 3. op zon- en erkende feestdagen vóór 13.00 uur en na 16.00 uur, met dien verstande dat hiervan bij vooraf aangekondigde evenementen gedurende maximaal twee dagen in genoemde periode kan worden afgeweken met toestemming van de exploitant.
 - b. het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 6 respectievelijk hoofdstuk 10 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, minder bedraagt dan 65 respectievelijk 70,6 dB(A), is verboden:
 1. op maandag tot en met vrijdag;
 2. op zaterdag vóór 09.00 uur en na 20.00 uur;
 3. op zon- en erkende feestdagen vóór 10.00 uur en na 20.00 uur.

Paragraaf 3: Nadere voorschriften in verband met de handhaving van de geluidszones.

Artikel 10

Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszones en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften doet de exploitant binnen twee weken na afloop van ieder kwartaal aan de Minister van Verkeer en Waterstaat opgave van die gegevens die daarvoor noodzakelijk zijn.

Artikel 11

Het gebruiksplan, bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet, betreft de periode van 1 april van enig jaar tot 1 april van het daarop volgende jaar.

Paragraaf 4: Slotbepalingen.

Artikel 12

Evaluatie van de milieueffecten van dit besluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer vindt plaats als omschreven in bijlage F behorende bij dit besluit.

Artikel 13

1. Aan degene die door dit besluit schade lijdt of zal lijden wordt op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toegekend, voor zover die schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd.
2. Op de behandeling van het verzoek is het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van overeenkomstige toepassing.
3. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan, terzake het beslissen over het in het eerste lid bedoelde verzoek, mandaat verlenen aan een bestuursorgaan dat, voor zover het de onderhavige aanwijzing van het Luchtvaartterrein Eelde betreft, bevoegd is te beslissen op een verzoek waar het gaat om vergoeding van schade als bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 14

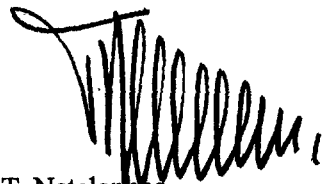
Het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 1 oktober 1959/ nr. TW/14962/Rijksluchtvaartdienst (Stcrt. 1959, 198) wordt hierbij ingetrokken.

Artikel 15

Het onderhavige besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

De plaatsing in de Staatscourant zal geschieden zonder de toelichting op de aanwijzing en zonder de bijlagen. Deze liggen ter inzage bij de gemeenten Tynaarlo en Haren en de provincies Drenthe en Groningen en bij de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



T. Netelenbos

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht een gemotiveerd bezwaarschrift indienen. De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bedraagt zes weken. De termijn vangt aan met ingang van de dag waarop het besluit is gepubliceerd.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en bevat tenminste:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waarop het bezwaar betrekking heeft;
- de gronden voor het bezwaar.

Het bezwaarschrift dient, onder vermelding van 'Luchtvaartterrein Eelde' op de envelop, te worden verstuurd naar het onderstaande adres:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Bezwaar aanwijzing Eelde
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Indieners van een bezwaarschrift zullen in de gelegenheid worden gesteld hun bezwaarschrift mondeling toe te lichten op een hoorzitting.

Indien onverwijlde spoed dat vereist is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in Den Haag. Voorwaarde voor het aanvragen van een voorlopige voorziening is dat een bezwaarschrift is ingediend. Bij de Raad van State is griffierecht verschuldigd.

TOELICHTING - ALGEMEEN.

1 Besluit**1.1 Inleiding**

Het voorliggende besluit op grond van de artikelen 27 en 24 van de Luchtvaartwet vormt een wijziging van het aanwijzingsbesluit ten aanzien van het luchtvaartterrein Eelde d.d. 01 oktober 1959 (Stcrt. 1959, 198). Laatstgenoemd besluit omvatte alleen de aanwijzing van het luchtvaartterrein met kadastrale gegevens, omdat de Luchtvaartwet indertijd nog geen regeling voor het vaststellen van geluidszones bevatte.

Het voorliggende besluit regelt de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein. Tevens omvat het de vaststelling van de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszones behorend bij het tweebanenstelsel. Aangezien de luchthaven gedurende de nachtelijke periode is gesloten is geen zone voor nachtelijk vliegverkeer bijgevoegd.

Het voorliggende besluit wordt genomen in vervolg op het verzoek van de exploitant om een baanverlenging van 1.800 naar 2.500 meter van de baan 23-05 (brief d.d. 12 mei 1992).

Het voorliggende besluit heeft betrekking op:

- a de ligging en lengte van de baan 23-05 alsmede de baan 19-01;
- b het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met de verlengde baan 23-05;
- c de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- d alsmede de geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl en met de geluidscontour van 57 bkl.

De geluidszones zijn aangegeven op de topografische kaarten opgenomen in bijlagen E en G behorende bij dit besluit.

1.2 Plaatsbepaling en motivering van het besluit

Op grond van artikel 18, eerste lid, van de Luchtvaartwet moet het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen. Het onderhavige besluit is in overeenstemming met het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel e (hierna te noemen: het SBL).

In het SBL ligt vastgelegd het rijksbeleid ten aanzien van de luchtvaartterreinen in Nederland. Dit beleid staat in het kader van het onderliggende besluit niet ter discussie. In het onderhavige besluit wordt aan dit beleid overeenkomstig de Luchtvaartwet invulling gegeven. In het SBL staat de baanverlenging als volgt vermeld: (deel e; paragraaf 6.4) 'Voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofdbaan met 700 meter nodig.'

De regering vindt deze verlenging wenselijk. Zij laat echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De reservering van de mogelijkheid tot baanverlenging is gewenst. In een schrijven aan de Raad van Bestuur van 10 januari 1992 (RLD/VI 92.000163) meldde de Minister van Verkeer en Waterstaat dat zij de baanverlenging noodzakelijk achtte voor het toekomstperspectief van de luchthaven en de ontwikkeling van de regio.

In het kader van deze aanwijzing worden nadere beslissingen genomen over de exacte ligging en lengte van de baan 23-05 alsmede de baan 19-01, de omvang en begrenzing van het luchtvaartterrein en de definitieve geluidszones.

De motivering van het onderhavige besluit wordt in deze toelichting gegeven. Dit betreft de hiervoor, onder paragraaf 1.1 genoemde beslissingen.

Voor de onderbouwing van dit besluit zijn voorts met name van belang het aan het besluit ten grondslag liggende Milieu-effectrapport voor de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het luchtvaartterrein. Waar in het navolgende wordt ingegaan op de verwachte milieueffecten als gevolg van de activiteiten, waarop dit besluit betrekking heeft, zij hier in algemene zin verwezen naar het Milieu-effectrapport, alsmede naar het addendum op het MER.

De motivering van het besluit, zoals bedoeld in de artikelen 4.6 en 7.37 van de Wet milieubeheer, is opgenomen in de milieuparagraaf van deze toelichting (paragraaf 6). Ook hier geldt dat uitsluitend wordt ingegaan op die milieueffecten en -maatregelen die zijn terug te voeren op dit besluit en de activiteit waarop het besluit betrekking heeft.

Het evaluatie- en monitoringprogramma behorend bij dit besluit (bijlage F) beschrijft op welke wijze overeenkomstig de Wet milieubeheer de werkelijk optredende milieu- en overige effecten als gevolg van de verlenging van de baan 23-05 zullen worden geëvalueerd.

1.3 *Systematiek aanwijzingsbesluit*

Dit besluit regelt de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein, omvattende de baan 23-05 alsmede de baan 19-01. Tevens omvat het de vaststelling van de geluidszones (Ke en bkl) behorend bij dit banenstelsel.

De geluidszones zijn gebaseerd op het Plan in Hoofdzaak, zoals bedoeld in art. 20, tweede lid, sub d, van de Luchtvaartwet.

Het Plan in Hoofdzaak omvat alle gegevens betreffende het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn.

In het Plan in Hoofdzaak is aangegeven:

- a de ligging van de banen met de daarbij behorende aan- en uitvliegroutes (zie ook bijlagen A en C van dit besluit);
- b een beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen (zie bijlage D en E van dit besluit);
- c de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekeningen van de geluidbelastingscontouren die ten grondslag liggen aan de in deze aanwijzing opgenomen kaarten, zoals bedoeld in art. 20, tweede lid, sub e en f, van de Luchtvaartwet.

De geluidszones zijn met behulp van de vigerende berekeningsvoorschriften berekend op basis van de gegevens van het Plan in Hoofdzaak. Zie ook de bijlage D voor een overzicht van de toegepaste invoergegevens.

Deze aanwijzing omvat voorts voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein, voor de handhaving van de geluidszones en de beperking van vermijdbare hinder als gevolg van het vliegverkeer. Zie daarvoor de handhavingsparagraaf (paragraaf 5) van deze toelichting alsmede de artikelsgewijze toelichting.

1.4 Voorbereidingsprocedure

Op 20 februari 1997 had in het provinciehuis te Assen Bestuurlijk Overleg plaats. Ter bespreking lag een concept van de ontwerp-aanwijzing voor. Bij het Bestuurlijk Overleg waren de betrokkenen bij het aanwijzingsbesluit aanwezig, zijnde vertegenwoordigers van de Ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat, alsmede met vertegenwoordigers van Gedeputeerde Staten van de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenteraden van Haren en de toenmalige gemeenten Vries en Eelde.

Gedurende het Bestuurlijk Overleg werden de volgende zaken vastgesteld:

- a les- en circuitvluchten met vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg zijn niet gewenst in de weekenden en op feestdagen;
- b vluchten ten behoeve van valschermspringen dienen te worden gereguleerd;
- c er komt een administratief systeem voor de handhaving met een gebruiksprogramma;
- d daarnaast zal een computerprogramma worden gebruikt om een en ander te faciliteren;
- e in nader overleg met de regionale bestuurders zal een technisch systeem worden uitgewerkt, dat voldoende vergelijkbaar is met het niet doelmatig te gebruiken FANOMOS;
- f de openingstijden dienen als volgt te worden vastgesteld:
 - maandag tot en met vrijdag: 06.30 uur;
 - zaterdag, zondag en erkende feestdagen: 07.30 uur.

Voordat de ontwerp-aanwijzing voor inspraak, toetsing en advies werd voorgelegd is het eerst aangeboden aan de RPC/RMC. Het advies van de RPC/RMC is uitgekomen op 29 april 1997 (kenmerk RPC 629).

De commissie komt tot een positief advies over de ontwerp-aanwijzing, over de voortzetting van de procedure voor baanverlenging, alsook over de zonering van luchtvaartterrein Eelde.

De belangrijke elementen uit het advies waren:

- a door een aantal aanvullende maatregelen, met name in de sfeer van gebruiksbeperkingen (bijvoorbeeld voor circuitvluchten met groot verkeer) kan een toename van het aantal gehinderden tot op zekere hoogte gecompenseerd worden.
- b een goede handhaving van de geluidszones en andere gebruiksbeperkingen is noodzakelijk. De RPC/RMC vindt het belangrijk dat er een handhavingsvoorschrift beschikbaar is gelijktijdig met de definitieve aanwijzing. De RPC/RMC adviseert om hoge prioriteit te geven aan de invulling van de toezeggingen die tijdens het Bestuurlijk Overleg zijn gedaan op het punt van handhaving.

De terinzagelegging heeft plaatsgevonden van 26 mei 1997 tot 6 juli 1997 op de navolgende plaatsen: de provinciehuizen van de provincies Groningen en Drenthe, de gemeentehuizen van Haren, Vries en Eelde, de Ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat.

De als gevolg van de terinzagelegging ingebrachte zienswijzen zijn ter kennisname gebracht van de Commissie ex art 21 van de Luchtvaartwet en de Commissie voor de m.e.r..

Op 7 oktober 1997 heeft de Commissie ex art 21 van de Luchtvaartwet haar advies over de ingebrachte zienswijzen uitgebracht en vervolgens voor een periode van vier weken ter visie gelegd. De adviezen en overwegingen van de Commissie ex art 21 van de Luchtvaartwet inzake de ingebrachte zienswijzen en van de Commissie voor de milieu-effectrapportage inzake het Milieu-effectrapport zijn verwerkt in onderliggende aanwijzing met bijbehorende bijlagen. De zoneringsprocedure van de luchtvaartterrein Eelde is stilgelegd op 8 januari 1998, toen bekend werd dat de rechtskracht aan het SBL ontvallen was.

In december 1998 is de rechtskracht van het SBL hersteld. Bij behandeling van de herstelwet

(Wet Rechtskracht diverse Planologische Kernbeslissingen) heeft de Tweede Kamer aangegeven dat zo snel mogelijk een nieuwe PKB voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen (het SRKL) opgesteld moest worden.

In dit kader heeft het kabinet met een besluit over baanverlenging willen wachten totdat een gezamenlijke visie was ontwikkeld over de toekomst van de regionale en kleine luchtvaartterreinen.

Op 15 september 1999 is er een hoorzitting geweest voor de betrokken regionale bestuurders over de concept hoofdlijnennotitie SRKL. In de hoofdlijnennotitie SRKL is aangegeven dat voor luchtvaartterrein Eelde zo spoedig mogelijk de lopende procedure voor de vaststelling van de geluidszone zal worden afgerond.

Op verzoek van de ministers van VROM en V&W heeft op 22 september 1999 een overleg met de bestuurders uit de regio plaatsgevonden. Het overleg diende ter voorbereiding van de beslissing over de aanwijzing luchtvaartterrein Eelde, met name de baanverlenging, die genoemde ministers hadden aangekondigd te zullen nemen bij het uitbrengen van de hoofdlijnennotitie SRKL.

Op 12 november 1999 heeft het Kabinet met de baanverlenging ingestemd met dien verstande dat dit gekoppeld is aan het besluit om het circuitvluchten met grote vliegtuigen te beëindigen. Het verlies aan inkomsten hierdoor, van naar verwachting, 0,5 a 1,0 miljoen dat optreedt zal worden gecompenseerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Op 9 maart 2000 hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu invulling gegeven aan het aan de baanverlenging gekoppelde besluit dat is genomen op 12 november 1999. De circuitvluchten ten behoeve van les- en oefenvluchten met grote luchtvaartuigen zullen worden verboden. Het aantal ten behoeve van proefvluchten uit te voeren circuitvluchten, wordt gebonden aan een maximum aantal per jaar. Dit aantal is gelijk aan het aantal in 1999 gevlogen proefvluchten. Het gaat in totaal om 92 vluchten (i.d. 184 vliegtuigbewegingen). Deze gegevens zijn verstrekt door de exploitant.

In het ontwerp-besluit werd de exploitant in het toenmalige artikel 7 opgedragen een voorkeursgebruiksrichting vast te stellen. In het tweede lid werd aangegeven in welke gevallen er van dit preferent baangebruik afgeweken kan worden; de Commissie 28 moet vooraf op de hoogte worden gebracht. Iedere afwijking moet volgens het derde lid openbaar gemaakt worden.

De voorschriften ten aanzien van de voorkeursgebruiksrichting zijn afgeleid uit de aanwijzing voor luchtvaartterrein Schiphol, die beschikt over vijf landingsbanen. Wat betreft de bruikbaarheid van die voorschriften voor luchtvaartterrein Eelde (en andere regionale luchtvaartterreinen) bestaat ten opzichte van het moment van terinzagelegging van de ontwerp-aanwijzing voorschrijdend inzicht. Bij het luchtvaartterrein Eelde gaat het om de verdeling van het gebruik van de baan vanuit het zuiden of vanuit het noorden. Deze verdeling wordt echter geheel bepaald door de geluidszone. Het niet overschrijden van de geluidszone is een harde opdracht. De keuze tussen gebruik van de baan vanuit het noorden of vanuit het zuiden is een instrument om te zorgen dat de geluidsbelasting de geluidszone niet overschrijdt. Baangebruik is daarmee een afgeleide van het blijven binnen de geluidszone. Een voorschrift in de aanwijzing, waarvan afgeweken kan en moet worden om binnen de geluidszone te blijven, dient daarmee geen eigen doel.

Het schrappen van dit artikel heeft geen versmalling van het systeem van handhaving tot gevolg, aangezien de gebruiksrichting een onderdeel vormt van het handhaven van de geluidszone.

1.5 Gemeentelijke herindeling

Op 1 januari 1998 heeft een gemeentelijke herindeling plaatsgevonden. De gemeenten Vries, Eelde en Zuidlaren zijn samengevoegd onder de naam Tynaarlo.

Dit betekent dat de bestuurlijke situatie ten tijde van het Bestuurlijk Overleg en het opstellen van advies ex art 21 LVW een andere is dan ten tijde van het nemen van het definitieve besluit. Dit is niet van invloed geweest op de procedure, maar is wel van belang voor een begrip van het bestuurlijk proces.

2 Achtergronden:

Het onderhavige besluit is een vervolg op de aanvraag van NV Groningen Airport Eelde, zijnde de initiatiefnemer, d.d. 12 mei 1992, waarbij zij een verzoek deed tot de verlenging van baan 23-05 van 1.800 naar 2.500 meter, zijnde een verlenging in zuidwestelijke richting.

Voorheen is reeds midden jaren tachtig een wijzigingsprocedure voor de aanwijzing gestart voor een baanverlenging, inclusief een Milieu-effectrapportage. Deze aanwijzingsprocedure in het kader van de Luchtvaartwet werd in 1985 aangevangen. In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en mede op advies van de Landsadvocaat werd de lopende aanvraag ingetrokken, ten gunste van een nieuwe aanwijzingsprocedure, waarvan het onderhavige besluit het uiteindelijke resultaat is.

In 1991 heeft de Raad van Bestuur van NV Groningen Airport Eelde aan de Minister van Verkeer en Waterstaat het 'Ontwikkelingsperspectief Groningen Airport Eelde' aangeboden, hetgeen een actualisatie betrof van de notitie 'Baanverlenging Groningen Airport Eelde, een economische noodzaak' gedateerd 3 april 1990. In het ontwikkelingsperspectief geeft de luchthaven aan de baanverlenging als een voorwaarde te zien voor het adequaat inspelen op zich wijzigende factoren in de luchtvaart (zie bijlage D).

In het Rijksbeleid ten aanzien van de Regionale Luchtvaartterreinen in Nederland, zoals dat is vastgelegd (alsmede goedgekeurd door het parlement) in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, wordt de wenselijkheid van een dergelijke baanverlenging onderschreven. In een brief aan de Raad van Bestuur heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in januari 1992 meegedeeld de baanverlenging noodzakelijk te achten voor een gunstig toekomstperspectief van luchtvaartterrein Eelde.

Het te nemen besluit tot baanverlenging vereist een nieuw aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Eelde, waarin tevens de verschillende geluidszones van de luchthaven zijn opgenomen. Een dergelijk besluit ten behoeve van een baan van meer dan 1.800 meter is, conform zoals is voorgeschreven in de Wet milieubeheer, een MER-plichtig besluit.

In vervolg op de bovengenoemde aanvraag is vervolgens, zoals is voorgeschreven in de Wet milieubeheer, door de initiatiefnemer een Startnotitie opgesteld, die in april 1993 aan het Bevoegd Gezag, zijnde de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu en de Minister van Verkeer en Waterstaat, werd aangeboden.

In vervolg daarop heeft het Bevoegd Gezag de richtlijnen uitgebracht, waarin werd beschreven welke inhoudelijke eisen aan de milieu-effectrapportage werden gesteld. De richtlijnen werden door het Bevoegd Gezag uitgebracht in oktober 1993.

Het luchtvaartterrein Eelde is daarop (voor de tweede maal) overgegaan tot het opstellen van een milieu-effectrapport, dat in november 1995 aan het Bevoegd Gezag werd aangeboden. In het begeleidend schrijven bij deze aanbieding van het Milieu-effectrapport gaf het luchtvaartterrein Eelde reeds te kennen af te zien van de mogelijkheid om nachtvluchten te accommoderen op het luchtvaartterrein. Ofschoon de nachtvluchten dus wel als alternatief in het MER werden meegenomen, besloot het luchtvaartterrein (op voorhand) geen gebruik te maken van deze mogelijkheid. Het luchtvaartterrein zal derhalve gedurende de nachtelijke periode gesloten zijn.

De Milieu-effectrapportage werd op 22 december 1995 door het Bevoegd Gezag aanvaard, zijnde binnen de daartoe wettelijke vastgestelde termijn van zes weken.

Het onderhavige besluit geeft invulling aan de beleidskaders die door het Bevoegd Gezag zijn vastgesteld ten aanzien van luchtvaartterrein Eelde. In het onderhavige besluit worden derhalve het gebruik alsmede de geluidszonering voor het luchtvaartterrein vastgesteld.

De luchtvaartterrein Eelde is een regionaal luchtvaartterrein en als zodanig voor Noord Nederland een belangrijke infrastructurele voorziening die bijdraagt aan de bereikbaarheid en regionale ontwikkeling van dit landsdeel.

Het luchtvaartterrein vervult een functie voor het accommoderen van het overwegend binnenlands en Europees luchtverkeer.

In 1999 maakten 90.139 passagiers in het lijn- en chartersegment gebruik van de luchtvaartterrein Eelde (exclusief transit), waarvan het overgrote deel charterpassagiers. Daarnaast is luchtvaartterrein Eelde een belangrijke luchthaven voor de General Aviation, waaronder zakenvluchten

Voorts vervult luchtvaartterrein Eelde een belangrijke nationale functie als les- en trainingsluchtvaartterrein voor de opleiding tot verkeersvlieger, niet in de laatste plaats door de vestiging van de KLM-luchtvaartschool (KLS). In het totale aantal vliegtuigbewegingen neemt het lesverkeer een dominante plaats in. De KLS neemt ruim 50.000 vliegtuigbewegingen, met kleine vliegtuigen, voor zijn rekening.

De opleiding tot verkeersvlieger vereist een volwaardig toegeruste regionaal luchtvaartterrein met de mogelijkheid van een groot aantal lesvluchten (met kleine vliegtuigen), waaronder een substantieel aandeel vluchten onder Instrument Flight Rules (IFR).

De huidige kwaliteit van de dienstverlening van de Luchtverkeersleiding Nederland op luchtvaartterrein Eelde en de luchtruimtestructuur bieden hiertoe uitstekende voorwaarden.

In het kader van deze aanwijzing is voor luchtvaartterrein Eelde baanverlenging van 1800 meter tot 2500 meter essentieel, teneinde het draagvlak voor de vervoers- en verkeersfunctie, luchtvaartterreininexploitatie en regionaal economische betekenis te kunnen versterken.

Het rapport "Ontwikkelingsperspectief 1990" van luchtvaartterrein Eelde werd in 1991 door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de regionale overheden geaccordeerd als economische onderbouwing voor de baanverlenging.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in haar brief van 10 januari 1992 aan de Raad van Bestuur van de luchtvaartterrein Eelde bevestigd baanverlenging noodzakelijk te achten voor het toekomstperspectief van de luchtvaartterrein Eelde en de ontwikkeling van de regio. Met het rapport "Ontwikkelingsperspectief 1994", dat thans deel uitmaakt van de Milieu-effectrapportage (MER), geeft NV GAE een actualisering van het rapport "Ontwikkelingsperspectief 1990". Het weerspiegelt de marktvisie van het management van NV GAE vanuit haar eigen commerciële verantwoordelijkheid voor de bedrijfsvoering, op de ontwikkeling van het vervoer, verkeer, financieel-economische resultaten en werkgelegenheidseffecten van baanverlenging, vergeleken met die voor de huidige baanlengte.

Het ontwikkelingsperspectief vormt de basis voor de geluidszones in de aanwijzing. De planhorizon in de ontwikkelingsperspectieven loopt, conform de Richtlijnen MER-luchtvaartterrein Eelde, tot het jaar 2005.

Het Rijk onderschrijft dat baanverlenging tot 2500 meter, noodzakelijk is om te komen tot een grotere benutting van het vervoerspotentieel in het luchtverkeer op middellange afstanden. Het gaat hierbij voornamelijk om charterverkeer met grotere vliegtuigen naar Zuid Europese bestemmingen.

Baanverlenging tot 2500 meter biedt in principe mogelijkheden om een positie binnen delen van de vrachtmarkt op te bouwen, met name op middellange afstanden. Op grond van het marktpotentieel kan luchtvaartterrein Eelde een positie in een aantal niche-markten opbouwen. Doordat niche-markten zich veelal door sterke fluctuaties kenmerken zal het echter naar verwachting moeilijk zijn om een stabiele marktpositie op te bouwen.

Gelet op bovenstaande additionele mogelijkheden zal baanverlenging in de visie van het Rijk een positief effect hebben op de exploitatieresultaten van NV GAE. Dit is mede van belang omdat het beleid van het Rijk is gericht op het bereiken van een grotere bedrijfseconomische zelfstandigheid en hiermee het terugdringen van de bijdragen van het Rijk in de exploitatieverliezen.

In het financieel perspectief geeft NV GAE aan dat het exploitatieresultaat in het jaar 2005 gunstiger zal uitkomen met baanverlenging vergeleken met de huidige baanlengte. Uitgangspunt hierbij is dat de aanlegkosten voor rekening van het Rijk komen.

Een regionaal luchtvaartterrein heeft een positieve uitstraling op voor de regionale economie, onder meer als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven.

Baanverlenging op luchtvaartterrein Eelde zal de kwaliteit van de beschikbare infrastructuur verbeteren en bijdragen aan het imago van de bedrijfsterreinen, met name in het gebied tussen Groningen en Assen, en het stedelijk knooppunt Groningen. Het luchtvaartterrein kan een aantrekkelijker vestigingsplaats worden voor luchtvaartterrein georiënteerde of luchtvaartterrein gebonden bedrijven.

3 Uitbreiding Luchtvaartterrein.

Naar aanleiding van het verzoek van NV Groningen Airport Eelde om de huidige start- en landingsbaan 23-05 te mogen verlengen van 1.800 meter naar 2.500 meter vindt een uitbreiding van het aangewezen luchtvaartterrein plaats. De uitbreiding van de baan 23-05 vindt - gegeven de fysieke, milieuhygiënische en ruimtelijke omstandigheden - plaats in zuidwestelijke richting in het verlengde van baankop 05. De uitbreiding beslaat een oppervlakte van circa 50 hectare.

De grenzen van het luchtvaartterrein worden bepaald door:

- a voorschriften ten aanzien van de veiligheid rond de start- en landingsbanen;
- b het gebied waarbinnen de naderingsverlichting is geplaatst;
- c de protectiegebieden rond het Instrument Landing System (ILS).

Voor de begrenzing van het luchtvaartterrein wordt verwezen naar bijlage A van het onderhavige besluit.

De gronden van Groningen Airpark Eelde BV aan de Burgemeester Legroweg maken geen onderdeel uit van het luchtvaartterrein. Te stellen beperkingen aan de daar op te richten gebouwen in verband met de veiligheid van het luchtverkeer dienen in een bestemmingsplan te worden vastgelegd.

4 Gebruik Luchtvaartterrein.

4.1 *Geluidszones*

De in dit besluit vastgestelde definitieve geluidszones (Ke en bkl) zijn gebaseerd op de prognoses van het plan in hoofdzaak. De invoergegevens hiertoe zijn opgenomen onder bijlage D van deze aanwijzing.

De maximale geluidsgebruikruimte voor luchtvaartterrein Eelde met betrekking tot luchtvaartgeluid wordt weergegeven door de in deze aanwijzing vastgestelde Ke- en bkl-zones.

De geluidszones zijn berekend op basis van de genoemde prognoses en inschattingen van het plan in hoofdzaak omtrent de vervoersomvang (aantallen passagiers en tonnen vracht) en daaruit afgeleid de verkeersomvang (aantal vliegtuigbewegingen), de aard van het verkeer (soorten vliegtuigen en daarmee samenhangend de geluidsproductie) alsmede de verdeling van het verkeer over het etmaal, voor het bkl-verkeer over de week en de diverse bestemmingen.

Voorts is de verdeling van het verkeer over de diverse vliegroutes en de start- en landingsbanen ingeschat. Voor dit laatste zijn conform het vigerende berekeningsvoorschrift bovendien onzekerheidsmarges ten aanzien van de meteorologische condities gehanteerd. Met deze invoergegevens zijn met behulp van het berekeningsvoorschrift de geluidsbelasting en daarmee de geluidszones bepaald.

Na het vaststellen van de geluidszones mag ingevolge de Luchtvaartwet de feitelijk optredende geluidsbelasting nergens hoger zijn dan de zones aangeven. Binnen de vastgestelde geluidszones is flexibel gebruik van het luchtvaartterrein mogelijk, mits het vliegverkeer geen hogere geluidsbelasting veroorzaakt dan de zones aangeven.

De berekening van de bij deze aanwijzing behorende Ke-geluidszone is uitgevoerd volgens het daarvoor geldende berekeningsvoorschrift. Dit is met inbegrip van de daarin opgenomen drempelwaarde van 65 dB(A), de zogenaamde 'afkap'.

De laatste jaren zijn weliswaar aanwijzingen gevonden dat de Ke met afkap niet de feitelijke dosis-effectrelatie beschrijft, waardoor een aanpassing van de Ke-systematiek in de rede zou liggen. Een dergelijke aanpassing zou echter de nodige tijd vergen, wat een aanzienlijke vertraging van deze aanwijzingsprocedure met zich mee hebben gebracht. Bovendien heeft het kabinet het voornemen, zoals in de hoofdlijnennotitie SRKL opgenomen, om ook voor de regionale (en kleine) velden een nieuwe normerings- en handhavingssystematiek te introduceren, die zoveel mogelijk zal aansluiten bij de systematiek die voor Schiphol in ontwikkeling is. Met de invoering van dit nieuwe systeem zal het vertekenende effect van de afkap worden weggenomen. Het is de bedoeling van het kabinet om deze systematiek in werking te laten treden met het uitbrengen van de PKB SRKL, eind 2003.

Met ingang van 1 januari 2000 is de grenswaarde van alle bkl-geluidszones met 3 bkl aangescherpt van 50 naar 47 bkl. Een reductie van 3 bkl houdt een halvering in van de toegestane geluidsbelasting op de zonegrens.

Omdat deze aanwijzingsprocedure voor Eelde al voor 2000 is gestart, is indertijd een bkl-zone ingebracht met een grenswaarde van 50 bkl. Na het verstrijken van de 1 januari 2000 is deze grenswaarde vervolgens, in overeenstemming met de genoemde aanscherping met 3 bkl, aangepast naar 47 bkl. Dit betekent dat met inwerking treden van deze aanwijzing ook voor de luchtvaartterrein Eelde sprake is van een reductie van 3 bkl ten opzichte van de oorspronkelijke 50 bkl-zone, zij het dat die laatste nooit formeel van kracht is geweest.

Met het vaststellen van de geluidszones rond het luchtvaartterrein binnen een geldend planologisch regime en de daarop aansluitende handhaving van deze zones wordt duidelijkheid geboden aan het luchtvaartterrein over de voor de ontwikkeling van het luchtvaartterrein beschikbare ruimte en wordt voldoende zekerheid geboden aan de omgeving van het luchtvaartterrein dat de in de geluidszones vastgelegde grenzen niet zullen worden overschreden. De in dit besluit vastgestelde geluidszones zijn derhalve harde grenzen voor de geluidsbelasting die het gevolg is van het luchtverkeer.

Artikel 25c, lid 1 van de Luchtvaartwet stelt dat bij de aanwijzing van het luchtvaartterrein vooruitlopend op de vaststelling van de definitieve geluidszones tijdelijke geluidszones kunnen worden vastgesteld. In de onderhavige aanwijzing is geen tijdelijke geluidszone opgenomen. In de Memorie van Toelichting staat dat van de mogelijkheid om een tijdelijke geluidszone vast te stellen gebruik kan worden gemaakt, indien daarna, binnen afzienbare tijd, een definitieve geluidszone zal worden vastgesteld. Het instellen van een tijdelijke zone is derhalve niet verplicht.

In het onderhavige geval zal de baanverlenging geen belangrijke gevolgen hebben voor het gebruik van de baan en derhalve niet leiden tot definitieve geluidszones, die er anders uit zouden zien. Bovendien wordt, naar de huidige inzichten, voor de aanleg van de baanverlenging, zijnde het tijdsbestek waarvoor een tijdelijke zone zou kunnen gelden, een periode van maximaal zes maanden ingepland. Gelet op het vorenstaande is het instellen van een tijdelijke zonering niet zinvol.

4.2 *Nachtperiode.*

Ingevolge artikel 25, vierde lid, juncto artikel 25a van de Luchtvaartwet dient voor een luchtvaartterrein waar sprake is van structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer een geluidszone te worden vastgesteld met een grenswaarde van LAeq 26 dB(A). Onder 'structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer' wordt in verband met de nachtnorm verstaan het uitvoeren van nachtvluchten op een luchtvaartterrein gedurende een langere periode.

In het begeleidend schrijven bij de aanbidding van het Milieu-effectrapport (d.d. 28 november 1995) heeft het luchtvaartterrein te kennen gegeven geen gebruik te zullen maken van de mogelijkheid om nachtvluchten te accommoderen.

5 Handhaving

5.1 Inleiding.

In artikel 25a van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Overschrijding van de grenswaarde is uitsluitend toegestaan indien overeenkomstig artikel 25f van de Luchtvaartwet een ontheffing van dat verbod is verleend. Het doel van de handhaving, zoals dat in de Luchtvaartwet is opgenomen, is het voorkomen van overschrijding van vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder.

In de onderhavige aanwijzing zijn in verband hiermee voorschriften (paragraaf 2.2 van de aanwijzing) opgenomen. In de artikelsgewijze toelichting zal op deze voorschriften nader worden ingegaan. Voor een goed begrip van deze voorschriften zal hierna het handhavingssysteem op grond van de Luchtvaartwet kort worden uiteengezet.

Voorafgaand hieraan wordt nog het volgende opgemerkt. Met de in 1994 gewijzigde Luchtvaartwet is de regeling met betrekking tot de handhaving van geluidszones aanzienlijk verbeterd. De handhaving zoals geformuleerd in de (gewijzigde) Luchtvaartwet is erop gericht - door een combinatie van preventieve en repressieve instrumenten - te voorkomen dat overschrijding van vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones plaatsvindt.

Met de geluidszones in de aanwijzing is vastgesteld wat, berekend over een periode van 12 aaneengesloten maanden, de maximaal toegestane geluidsbelasting mag zijn die veroorzaakt wordt door landende en opstijgende luchtvaartuigen. Gekoppeld aan een stringent handhavingssysteem is hiermee in feite bepaald wat de geluidsruijnte is voor het luchtverkeer dat van het luchtvaartterrein gebruik maakt.

Bij de uitwerking van de Luchtvaartwet blijkt de huidige wettelijke handhavingssystematiek nog niet geheel sluitend te zijn. De systematiek kan sluitend worden gemaakt door middel van afspraken over het gebruiksplan en aanvullende afspraken tussen de exploitant en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Tussen de LVNL en de Minister van verkeer en Waterstaat dient een overeenkomst te worden gesloten, waarin deze afspraken worden vastgelegd. Het aldus samengestelde systeem legt - in verband met de te maken afspraken - de nadruk op de zelfregulerende capaciteit van de actoren.

Via het aanwijzingsbesluit - aangevuld met gebruiksplan, afspraken en overeenkomsten - wordt het systeem voor luchtvaartterrein Eelde operationeel. De werking van het handhavingsvoorschrift zal in opdracht van de RLD door een onafhankelijk bureau worden geëvalueerd.

Via praktijkervaringen en een wettelijk systeem van evaluatie zal het systeem verder vorm worden gegeven. Jaarlijks zal hierover worden gerapporteerd. De rapportages zijn openbaar. Jaarlijks zal ook de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet hierbij betrokken worden.

5.2 Handhavingssystematiek Luchtvaartwet

In het handhavingssysteem van de Luchtvaartwet ligt de nadruk op preventieve handhaving. In artikel 30b van de Luchtvaartwet is voor de exploitant van het luchtvaartterrein de verplichting opgenomen om bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een gebruiksplan in te dienen voor het gebruik van het luchtvaartterrein gedurende een periode van twaalf maanden. Dit gebruiksplan bevat onder meer een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein naar

verwachting het komende jaar zal worden gebruikt. Het zal een reële indicatie moeten zijn, waarbij de exploitant zich baseert op zijn bedrijfsgegevens (geprognostiseerd verkeer) en andere gegevens, zoals bijvoorbeeld die betreffende baan- en routegebruik. Het gebruiksplan wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en nadat de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet is gehoord. Vaststelling van het gebruiksplan vindt plaats indien - kort gezegd - de prognose van het gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Voor vaststelling van het gebruiksplan is tevens noodzakelijk dat blijkt dat de gestelde voorschriften in de aanwijzing of op andere wijze gestelde voorschriften en maatregelen ter voorkoming of bestrijding van geluidhinder in acht zijn genomen. Het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein wordt vervolgens in de twaalf maanden waarop het gebruiksplan betrekking heeft eens per kwartaal door de Handhavingsdienst Luchtvaart getoetst aan het gebruiksplan.

Wordt het gebruiksplan niet vastgesteld - bijvoorbeeld omdat het niet voldoet aan de gestelde eisen of omdat uit het plan blijkt dat de geluidszone zou worden overschreden - dan dient de exploitant, overeenkomstig artikel 30b, vierde lid, van de Luchtvaartwet het laatst vastgestelde gebruiksplan te hanteren. Dit betekent overigens niet dat het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein in overeenstemming moet worden gebracht met het laatst vastgestelde gebruiksplan. Wel geschiedt de toetsing van het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein dan aan dat laatst vastgestelde gebruiksplan.

Indien het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het gebruiksplan, wordt door de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan ingediend. De wijziging wordt vastgesteld als blijkt dat ook het gewijzigde gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Indien uit toetsing van het feitelijk gebruik aan het gebruiksplan zou blijken dat ongewijzigd voortgezet gebruik van het luchtvaartterrein op enig moment gedurende de periode van het gebruiksplan zou leiden tot overschrijding van de grenswaarde, worden in overleg met de exploitant maatregelen genomen teneinde overschrijding te voorkomen. De toetsing van het feitelijk gebruik vindt plaats door op een willekeurig moment gedurende de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft het feitelijk gebruik op te tellen bij het verwachte gebruik van de resterende periode van het gebruiksplan. De inhoud van het gebruiksplan als zodanig wordt overigens niet gehandhaafd.

De repressieve handhaving van de geluidszone is in de Luchtvaartwet als volgt geregeld. Op grond van artikel 25a mag de geluidsbelasting door van het luchtvaartterrein startende en daarop landende luchtvaartuigen de grenswaarde buiten de geluidszone niet overschrijden. De veroorzaakte geluidsbelasting wordt beïnvloed door handelingen van de verschillende bij het gebruik van het luchtvaartterrein betrokken actoren, te weten exploitant, LVNL, luchtvaartmaatschappijen en overheid.

In verband hiermee is er in de Luchtvaartwet voor gekozen om handhaving van het verbod op overschrijding van de grenswaarde te bewerkstelligen door handhaving van de voorschriften zoals deze in de aanwijzing zijn opgenomen. In artikel 24, derde lid, van de Luchtvaartwet is de bepaling opgenomen dat in de aanwijzing in ieder geval voorschriften moeten worden opgenomen teneinde te voorkomen dat buiten de geluidszone een hogere geluidsbelasting optreedt dan de vastgestelde grenswaarde. Deze voorschriften dienen betrekking te hebben op elementen die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals baangebruik en tijdstip van uitvoering van de vlucht. De handhaving van de geluidszone vindt dus plaats door middel van de handhaving van de voorschriften, die zijn opgenomen in de aanwijzing.

Daarnaast moeten, gelet op artikel 20, tweede lid, onder i, van de Luchtvaartwet, in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen ter beperking van de geluidhinder.

Overtreding van de voorschriften in de aanwijzing is strafbaar op grond van de artikelen 33 en 34 juncto 62 van de Luchtvaartwet. Daarnaast is in de artikelen 73c, en volgende, van de Luchtvaartwet een dwangsomregeling opgenomen.

Op basis van artikel 35 van de Luchtvaartwet is de uitoefening van bestuursdwang mogelijk indien de voorschriften in de aanwijzing niet worden nageleefd. Dit artikel is met name van toepassing indien de vastgestelde grenswaarde van de geluidszones in de loop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft, overschreden wordt. Op grond van artikel 35 van de Luchtvaartwet kan in dat geval, als uiterste middel, het luchtvaartterrein tijdelijk geheel of gedeeltelijk gesloten worden verklaard.

Op grond van artikel 25h van de Luchtvaartwet wordt het toezicht op de naleving van de voorschriften uitgeoefend door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Overtreding van het verbod op overschrijding van de grenswaarde is in de Luchtvaartwet als zodanig niet strafbaar gesteld. Op grond van artikel 35 van de Luchtvaartwet kan echter, als uiterste middel in geval van overschrijding van de grenswaarde in de loop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft, het luchtvaartterrein tijdelijk geheel of gedeeltelijk gesloten worden verklaard (bestuursdwang).

5.3 Voorschriften ter voorkoming van overschrijding grenswaarde en ter beperking van geluidhinder

Zoals eerder is aangegeven wordt de geluidszone repressief gehandhaafd door middel van voorschriften in de aanwijzing. Een voorschrift in de aanwijzing richt zich tot een bepaalde actor en betreft een voor de berekening van de geluidszone van belang zijnd element, waarop die actor invloed kan uitoefenen. In de aanwijzing kunnen op grond van de Luchtvaartwet geen voorschriften worden opgenomen die gericht zijn tot de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aangezien de LVNL onder de Wet luchtverkeer valt. Bovendien heeft de LVNL op grond van de Wet luchtverkeer de veilige afwikkeling van het luchtverkeer tot taak. Hoewel de LVNL bij haar operationele praktijk ook milieuaspecten betreft, heeft deze milieutaak geen formele verankering. Omdat het wel noodzakelijk is dat de LVNL - naast de wettelijke taak betreffende de veilige afwikkeling van het verkeer - ook een formele milieutaak krijgt, zal een wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtverkeer worden voorbereid waarin deze taak wordt opgenomen.

5.4 Uitvoering van de handhaving

De wijze waarop het gebruik van het luchtvaartterrein door de Handhavingsdienst Luchtvaart wordt getoetst aan het geprognoseerde gebruik wordt vastgelegd in het handhavingsvoorschrift dat op basis van artikel 30a van de Luchtvaartwet per luchtvaartterrein moet worden vastgesteld. Dit handhavingsvoorschrift, dat wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van VROM nadat de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet is gehoord, bevat tevens de hoofdlijnen van de wijze waarop door de Handhavingsdienst Luchtvaart toezicht zal worden uitgeoefend op de naleving van de voorschriften in de aanwijzing.

Ten aanzien van de maatregelen die de exploitant kan nemen in geval van een dreigende overschrijding van de zone wordt verwezen naar de toelichting op artikel 6.

Het doel van de handhaving is, het voorkomen van een overschrijding van de geluidszones en het voorkomen van vermijdbare hinder. Op Schiphol, Maastricht en Rotterdam heeft men de beschikking over FANOMOS, een computersysteem in combinatie met radar dat gebruikt

wordt om overlandvluchten van de grote luchtvaart te monitoren en de geluidsbelasting te berekenen.

Om te bepalen door middel van welk systeem de vliegtuigbewegingen op luchtvaartterrein Eelde zijn te monitoren teneinde adequater op klachten te kunnen reageren en de handhaving te verbeteren is het "Haalbaarheidsonderzoek technisch volgsysteem Groningen Airport Eelde" ingesteld. Hierin is gekeken naar de eisen en wensen die aan een dergelijk systeem worden gesteld. Aan de hand hiervan zijn zowel bestaande als nieuwe systemen op geschiktheid onderzocht. In de begeleidingscommissie voor het onderzoek zijn omwonenden, gebruikers, de exploitant en bestuurders vertegenwoordigd.

Het onderzoek is afgerond. Na het advies van de commissie 28 zal de minister een besluit over de resultaten van het onderzoek nemen.

5.5 *Evaluatie*

In artikel 30a, vierde lid, van de Luchtvaartwet is bepaald dat over de werking van het handhavingsvoorschrift jaarlijks een evaluatierapport wordt uitgebracht aan de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet. In het rapport kunnen eventueel voorstellen worden gedaan ter verbetering van het handhavingsvoorschrift.

Voorts zal het systeem van de handhaving periodiek worden doorgelicht teneinde de verstrekking van gegevens, de effectiviteit van de regelgeving en de rol en positie van de diverse actoren te toetsen. De opdracht hiertoe zal - vooralsnog eens per drie jaar - worden gegeven aan een onafhankelijke instantie. In dit verband zal gekeken worden naar de inhoud van de handhaving, de praktijk van het toepassen van de sanctiemiddelen en de informatieverstrekking.

De eerste doorlichting van het handhavingssysteem vindt plaats in de vorm van een tussenrapportage één jaar nadat de aanwijzing is vastgesteld. Zowel het tussenrapport als de driejaarlijkse rapportages worden openbaar gemaakt. Ook in het kader van het evaluatieprogramma (bijlage F) komen gegevens beschikbaar die van belang zijn voor de evaluatie van de handhaving.

5.6 *Operationele aspecten aan de handhaving*

Het handhavingsvoorschrift voor het luchtvaartterrein Eelde betreft de handhaving van zowel de bkl-geluidszone voor de kleine luchtvaart, als de Ke-geluidszone voor de grote luchtvaart. Het handhavingsvoorschrift is tot stand gekomen, mede op basis van het advies van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde. Bij de totstandkoming is tevens rekening gehouden met de uitkomsten van de evaluatie van de handhavingsvoorschriften Schiphol en Maastricht.

In deze aanwijzing is een aantal specifieke gebruiksvoorschriften opgenomen met betrekking tot circuitvluchten, proefvluchten en vluchten ten behoeve van parachute-springen. In het handhavingsvoorschrift zal aandacht worden besteed aan de wijze waarop deze voorschriften zullen worden gehandhaafd.

6 Milieuoverwegingen

6.1 Inleiding

6.1.1 *Wet milieubeheer*

Ten aanzien van het voorliggende besluit tot wijziging van de aanwijzing Luchtvaartterrein Eelde gelden de navolgende verplichtingen ingevolge de Wet milieubeheer.

In de eerste plaats is het besluit MER-plichtig op grond van artikel 7.2, eerste lid van de Wet milieubeheer juncto artikel 2, eerste lid van het Besluit milieu-effectrapportage. Op grond van deze verplichting is in verband met dit besluit een milieu-effectrapport (MER) opgesteld.

In de tweede plaats dient op grond van artikel 7.37 van de Wet milieubeheer te worden gemotiveerd:

- De gronden waarop het besluit berust.
- De overwegingen betreffende de inspraak en adviezen ten aanzien van bovengenoemd milieu-effectrapport (par. 6.1.5).
- De overwegingen betreffende de in het milieu-effectrapport beschreven alternatieven (par. 6.2).
- De wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu van de activiteit waarop het besluit betrekking heeft (par. 6.4).

In de derde plaats dient op grond van artikel 4.6 van de Wet milieubeheer bij het nemen van dit besluit rekening te worden gehouden met het geldende nationale milieubeleidsplan, i.c. het Derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-3).

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze in dit besluit wordt omgegaan met bovengenoemde eisen ingevolge de Wet milieubeheer.

6.1.2 *Opbouw milieuparagraaf*

In het navolgende zal eerst kort worden ingegaan op het milieu-effectrapport dat ten behoeve van dit besluit is opgesteld. Dit omvat de onderzochte alternatieven (en milieueffecten) betreffende de baanverlenging en het gebruik van het luchtvaartterrein.

De alternatieven die in het MER zijn onderzocht worden beschreven in 6.2. Aan het slot van 6.2 wordt de conclusie getrokken ten aanzien van het onderscheid van de alternatieven in het MER. Aan de hand van de in paragraaf 6.3 omschreven milieuparameters, wordt in paragraaf 6.4 aangegeven op welke wijze in dit besluit rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu. Daarbij wordt ingegaan op de onderzochte milieueffecten en de daarop betrekking hebbende maatregelen.

In paragraaf 6.1.5 wordt ingegaan op de inspraakreacties en adviezen ten aanzien van het MER en dit besluit.

In paragraaf 6.1.6 wordt gemotiveerd op welke wijze bij het nemen van dit besluit rekening is gehouden met het geldende NMP.

6.1.3 *Milieu-effectrapport Luchtvaartterrein Eelde*

De voor dit besluit vereiste milieu-informatie is beschreven in het MER 'Baanverlenging Groningen Airport Eelde' d.d. 21 oktober 1995. Het MER is op 22 december 1995 door het bevoegd gezag aanvaard en op 14 mei 1996, vooruitlopend op de ter visielegging, bekend gemaakt via de gebruikelijke publikatiekanalen.

6.1.4 *Addendum bij het MER*

Voor de ontwerp-aanwijzing worden door het bevoegd gezag voor één variant de geluidszones berekend. Dit is de situatie in 2005 met een baanlengte van 2500 meter, zonder nachtvluchten met in achtneming van de in deze aanwijzing gestelde bepalingen. Gebleken is dat de bkl-contouren, die in opdracht van het bevoegd gezag zijn uitgerekend, aanmerkelijk groter zijn dan de contouren die in opdracht van de initiatiefnemer zijn berekend. Het addendum verklaart de verschillen en vervangt de contouren, woningtellingen en tellingen van aantallen gehinderden in het MER-Luchtvaartterrein Eelde en voegt het ontwerp Ke-geluidszone toe.

6.1.5 *Inspraak en advies*

De Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie hebben op 29 april 1997 hun gezamenlijke advies over de ontwerp-aanwijzing aan de Minister aangeboden (kenmerk RPC 629).

De Commissie ex art. 21 heeft op 07 oktober 1997, gebaseerd op inspraakreacties en ingediende zienswijzen, een advies als bedoeld in artikel 22 van de Luchtvaartwet over de ontwerp-aanwijzing aan de Minister aangeboden.

De Commissie voor de m.e.r. heeft haar toetsingsadvies op het MER-luchtvaartterrein Eelde op 18 augustus 1997 aan de Minister aangeboden.

De Commissie voor de m.e.r. heeft in de MER luchtvaartterrein Eelde een tekortkoming genoteerd die van essentieel belang was voor de besluitvorming. Deze tekortkoming is inmiddels door middel van een belevingsonderzoek hersteld.

In hoofdstuk 6.5 wordt nader ingegaan op het belevingsonderzoek.

Overige acties die voortvloeiden uit het advies van de Commissie voor de m.e.r. waren de volgende:

- De commissie voor de m.e.r. verzocht om berekeningen van FN-curven. Deze zijn ondertussen gemaakt door het NLR. De bijdragen aan het groepsrisico (GR) van de vier baankoppen (01, 19, 05 en 23), drie soorten bewegingen (starten, landen en circuitvliegen) zijn voor de vier te onderscheiden vliegtuigcategorieën (licht tot 1500 kg, licht van 1500 tot 6000 kg, middelzwaar en zwaar) in beeld gebracht. Dit heeft geleid tot 48 FN-curven.
- De uitkomsten van de berekeningen zullen worden gepresenteerd in een document dat gelijktijdig met het definitief besluit ter inzage wordt gelegd.

In het evaluatie- en monitoringprogramma wordt behalve het evalueren van de uitkomsten van het belevingsonderzoek ook het meten van de luchtverontreiniging opgenomen.

In bijlage K wordt uitgebreid ingegaan op alle aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r..

De Commissie 21 betreft in haar advies het advies van de Commissie voor de m.e.r. en neemt het over.

De Commissie maakt in haar advies onderscheid tussen adviezen op hoofdlijnen, aanvullende adviezen en adviezen op elk van de 839 schriftelijk en mondeling ingediende zienswijzen.

In bijlage J wordt uitgebreid ingegaan op alle aanbevelingen van de Commissie 21.

Het advies van de commissie 21 heeft geleid tot wijziging van artikel 10 lid 3 van de aanwijzing.

Omdat de adviezen verder geen substantiële wijzigingen van de ontwerp-aanwijzing tot gevolg hebben gehad wordt in onderliggende toelichting niet verder op bedoelde adviezen ingegaan en wordt volstaan met de verwijzing naar de respectievelijke bijlagen I, J en K.

6.1.6 *Derde Nationaal Milieubeleidsplan*

De hoofddoelstelling van het milieubeheer, zoals neergelegd in het NMP-1 (1989), is het in stand houden van het draagvermogen van het milieu ten behoeve van een duurzame ontwikkeling.

Het NMP-2 (1993) is vooral gericht op het versterken van de uitvoering van het milieubeleid en het betrekken van doelgroepen bij het realiseren van de milieudoelstellingen. Het vigerende plan is het NMP-3 (1998), waarin de lijn van de eerste twee milieuplannen wordt voortgezet. Daarbij wordt geconstateerd dat de milieukwaliteit in Nederland weliswaar gestaag verbetert, maar dat extra inspanningen nodig zijn om bepaalde doelstellingen te bereiken. Op het moment van publicatie van deze aanwijzing is een volgend NMP in voorbereiding, dat naar verwachting eind 2000/begin 2001 gereed is.

Het NMP-3 identificeert als belangrijkste milieuproblemen ten gevolge van luchtvaart de geluidhinder en mondiale luchtverontreiniging (met name CO₂ en NO_x). Daarnaast wordt ingegaan op de problematiek inzake externe veiligheid.

Voor geluidhinder gelden de volgende algemene doelstellingen, die ook van toepassing zijn op de luchtvaart (zoals geformuleerd in NMP-2). Voor hinder was de doelstelling stabilisatie op het niveau van 1985 in zowel 2000 als in 2010. Voor ernstige hinder was de doelstelling 0% ernstig gehinderden in 2010. Daarbij wordt wel gesignaleerd dat de ontwikkeling van de (ernstige) hinder zodanig is dat deze doelstellingen niet zonder meer gehaald zullen worden. De doelstelling voor hinder zal met inzet van aanvullende maatregelen vertraagd kunnen worden gerealiseerd. Voor ernstige hinder zal een herziene, minder ambitieuze, doelstelling worden geformuleerd met een bijbehorend pakket maatregelen. Die doelstelling geldt voor alle sectoren, inclusief de luchtvaart en zal worden neergezet in het nieuwe NMP.

Het kabinet kondigt aan dat de zonering en aanwijzing van de resterende regionale en overige luchtvaartterreinen (waaronder Eelde) zullen worden afgerond. De grenswaarde voor geluidszones voor de kleine luchtvaart wordt per 1.1.2000 met 3 bkl aangescherpt tot 47 bkl. Tevens wordt herhaald dat met ingang van 2002 zogenaamde hoofdstuk 2 vliegtuigen niet meer tot EG-luchthavens worden toegelaten.

Het project Kadernota Algemeen Beleidskader Externe veiligheid bij Luchtvaartterreinen (ABEL) is in 1999 stopgezet. Een van de redenen is dat bij consultatierondes in het ABEL-traject de wens veelvuldig is geuit om de normstelling voor de regionale velden met betrekking tot externe veiligheid zoveel mogelijk te laten aansluiten bij het beleid dat voor Schiphol geldt. In de brief van 7 januari 1999 (TK 1998-1999, 25 089, nr. 18) heeft de regering aangegeven dat voor externe veiligheid het bij de luchthaven Maastricht en andere regionale luchtvaartterreinen te voeren beleid in principe het voor Schiphol nieuw te formuleren beleid zal zijn, zoals dat nu in het kader van de besluitvorming over Schiphol in ontwikkeling is. Hierbij wordt mede gebruik gemaakt van de in ABEL opgedane ervaring. Over het afsluiten van het ABEL-project is de Tweede Kamer en de regio op 23 juli 1999 (TK 1998-1999, 26 205, nr. 5) geïnformeerd. Zie verder paragraaf 6.3 b.

6.1.7. *De Vogel- en Habitatrichtlijn*

In de omgeving van het luchtvaartterrein Eelde liggen drie gebieden die op basis van de EU Habitat- of Vogelrichtlijn¹ zijn aangewezen. Het gaat om de Drentse Aa en het Zuidlaarder- en Leekstermeer. In samenwerking met het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij is bekeken of de procedure zoals beschreven in de richtlijnen dient te worden gevolgd. Dit is niet het geval. De voornaamste reden is dat de verlenging van de baan en de aan-en uitvliegroutes niet in de richting van een van de bovengenoemde gebieden is of dat deze er te ver van af liggen om effecten van de uitbreiding te ondervinden. Er is derhalve geen sprake van significante gevolgen voor genoemde gebieden.

6.2 De in het MER beschreven alternatieven

In het MER worden onderscheiden:

- a de referentiesituatie 1992;
- b het initiatief met baanverlenging 2005;
- c het alternatief zonder baanverlenging 2005;
- d het meest milieuvriendelijke alternatief 2005.

Daarnaast zijn voor elk van de alternatieven varianten beschouwd met en zonder nachtvluchten. In volgende subparagrafen wordt hierop verder ingegaan.

6.2.1 *De referentiesituatie 1992*

Het nul-alternatief gaat uit van de bestaande toestand zonder baanverlenging. Het bijbehorende baangebruik is gebaseerd op de bestaande situatie (1992) en de verwachte autonome ontwikkeling zonder streven naar intensivering. Aangenomen wordt dat in dit scenario het gebruik van het luchtvaartterrein in 2005 hetzelfde is als in 1992 ('stand-still').

6.2.2 *Het initiatief: baanverlenging met 700 m*

De baanverlenging van 700 m is geprojecteerd aan de zuidwestzijde van de hoofdbaan. De totale lengte van baan 23-05 komt hiermee op 2500 meter. De initiatiefnemer intensificeert het gebruik.

6.2.3 *Het nul-plus-alternatief:*

De voorgenomen baanverlenging wordt niet gerealiseerd. De initiatiefnemer intensificeert het gebruik.

6.2.4 *Meest milieuvriendelijk alternatief*

Conform de Wet milieubeheer (art. 7.10, derde lid) en de concretisering daarvan in de Richtlijnen voor het MER is een meest milieuvriendelijk alternatief (m.m.a.) uitgewerkt. Het m.m.a. is een alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dit niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.

¹ Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 97/62/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 oktober 1997 (PbEG L 305) en Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PbEG L 103) laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 97/49/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1997 (PbEG L 223).

De ontwikkeling van een m.m.a. kent weinig speelruimte, er van uitgaande dat het m.m.a. anders moet zijn dan het nul- of het nul-plus-alternatief en het draaien van banen of het verlengen in een andere dan de voorgenomen richting niet realistisch is.

Het m.m.a. in het MER-luchtvaartterrein Eelde gaat uit van baanverlenging en intensivering van het gebruik. Ten opzichte van het initiatief worden verdergaande milieumaatregelen genomen.

6.2.5 *De varianten met nachtsluiting*

Het MER neemt varianten met en zonder nachtsluiting mee. Aangezien de exploitant te kennen heeft gegeven af te zien van nachtvluchten, zullen deze varianten niet meegenomen worden in de onderbouwing van het besluit.

6.2.6 *Afweging van de alternatieven*

Uit het MER komt naar voren dat de alternatieven met nachtvluchten, ook het m.m.a. met nachtvluchten, het meest ongunstig zijn voor het milieu. Voor het milieu is het alternatief dat het minst afwijkt van de referentie situatie het meest gunstig: dit is de nul-plus-variant zonder nachtvluchten. Het m.m.a. zonder nachtvluchten scoort ten opzichte van de nul-plus-variant over het geheel genomen niet beter, omdat de positieve effecten van het m.m.a. niet opwegen tegen de negatieve effecten van de baanverlenging.

Het denken over en het ontwikkelen van het m.m.a. heeft er toe geleid dat NV Groningen Airport Eelde een aantal maatregelen zal uitvoeren. Hiertoe behoren:

- Visuele markering van routes VFR-verkeer;
- Verbeteren communicatie over de activiteiten van NV Groningen Airport Eelde naar de omgeving;
- Bevorderen milieuvriendelijke (OV-)systemen voor reizigers;
- Verbeteren klachtenafhandeling luchtvaart;
- Optimaliseren van de technische en operationele kwaliteit van luchthavenvoorzieningen;
- Ontwikkelen van een milieuzorgsysteem.

Deze maatregelen kunnen worden uitgevoerd in elk van de alternatieven maar ook voorafgaand aan baanverlenging. Verdergaande maatregelen worden genoemd in hoofdstuk 6.4 onder de specifieke milieueffecten. Bovenstaande en de in hoofdstuk 6.4 genoemde maatregelen zullen op de ijkmomenten in het evaluatieprogramma (bijlage F) worden getoetst op hun voortgang.

6.2.7 *Conclusies uit het MER*

De onderlinge verschillen in milieueffecten van de alternatieven zonder nachtvluchten zijn niet groot. De negatieve milieueffecten van een baanverlenging kunnen gedeeltelijk gemitigeerd of gecompenseerd worden door aanvullende maatregelen zoals voorgesteld in het m.m.a. en de beperkingen die in het bestuurlijk overleg zijn afgesproken ten aanzien van de vluchten als bedoeld in artikel 9.

Geconcludeerd kan worden dat uitbreiding van baan 23-05 met 700 meter in zuidwestelijke richting, met implementatie van een aantal mitigerende maatregelen volgens het m.m.a., met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. In de volgende paragrafen zullen daarom alleen nog maar de milieueffecten beschouwd worden in het licht van de referentiesituatie.

6.3 Milieuparameters

In het MER zijn de milieueffecten van de uitvoering van het voorliggende besluit beschreven aan de hand van de volgende parameters (conform de Richtlijnen voor het MER):

- a geluidhinder door luchtverkeer;;
- b externe veiligheid;
- c lokale luchtverontreiniging;
- d bodem en water;
- e gezondheidsaspecten en omgevingskwaliteit;
- f ecologie en natuur;
- g landschap;
- h ruimtegebruik.

a. Geluidhinder door luchtverkeer

De in het milieu-effectrapport beschreven effecten door luchtvaartgeluid hebben betrekking op geluidhinder (Ke, bkl en cumulatie van geluid). Op de omvang van deze effecten en de genomen maatregelen wordt ingegaan in paragraaf 6.4.1.

Op grond van de Luchtvaartwet worden in de aanwijzing luchtvaartterrein Eelde Ke- en bkl-geluidszones vastgesteld (zie algemeen deel toelichting). Op de handhaving van de verschillende geluidszones is reeds in hoofdstuk 5 van de toelichting ingegaan.

De geluidszonering heeft drie hoofdfuncties:

1. Met betrekking tot het vliegverkeer; het vastleggen van de maximale geluidsbelasting. Het vliegverkeer mag geen geluidsbelasting veroorzaken die hoger is dan de geluidszones aangeven. Dit wordt door middel van een handhavingsbeleid verzekerd (zie hoofdstuk 5 handhaving).
2. Met betrekking tot de isolatie; het aangeven welke woningen voor isolatie in aanmerking komen. Binnen de 40 Ke-contour worden bestaande woningen en andere geluidgevoelige objecten geïsoleerd. Binnen de bkl-contouren wordt niet geïsoleerd.
3. Met betrekking tot de ruimtelijke beperkingen; het aangeven van die lokaties waar geen nieuwbouw mag plaatsvinden.
 - Binnen de 35 Ke-zonegrens is geen nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) toegelaten. De uitzonderingsbepalingen op deze hoofdregel zijn aangegeven in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL).
 - Binnen de 47 bkl is geen nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) toegelaten. De uitzonderingsbepalingen op deze hoofdregel zijn aangegeven in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL).

b. Externe veiligheid

Onder extern risico wordt verstaan het risico van vliegtuigongevallen waaraan personen blootstaan die zich buiten de begrenzingen van het aangewezen luchtvaartterrein en eventuele ontheffingsgebieden in het gebied rond het luchtvaartterrein bevinden. Extern veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van deze risico's. Hiertoe wordt onderscheid gemaakt in individueel risico en groepsrisico.

Zoals in paragraaf 6.1.6 van deze toelichting is aangegeven, is het ABEL-project afgesloten en zal wat betreft externe veiligheid het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen dat voor Schiphol wordt ontwikkeld in principe voor alle luchtvaartterreinen gelden. In de hoofdlijnennotitie voor het SRKL is dit principe bevestigd. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom de luchtvaartterreinen zullen conflicteren met de in ontwikkeling

zijnde nieuwe milieu- en veiligheidsnormen, zullen in het SRKL ruimtelijke zones worden opgenomen. Voorts is in de hoofdlijnennotitie aangekondigd dat vooruitlopend hierop een planologisch interimbeleid zal worden gevoerd.

Het kabinet heeft op 17 december 1999 de nota Toekomst Nationale Luchthaven (TNL) vastgesteld, waarin de hoofdlijnen van het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen voor Schiphol zijn opgenomen. Het nieuwe stelsel zal in de periode 2000-2003 nader worden uitgewerkt in wet- en regelgeving. Het kabinet heeft daartoe op 26 mei 2000 een nader besluit genomen. Op basis van de nota TNL en de meibrief zal aan de doorvertaling van het nieuwe stelsel naar de regionale luchtvaartterreinen gewerkt worden.

Voor de luchtvaartterrein Eelde zijn in het MER EV-berekeningen gemaakt met een voorlopig, van het Schipholmodel afgeleid rekenmodel. In 1997 heeft het NLR nieuwe berekeningen gemaakt met het vastgestelde model voor regionale luchtvaartterreinen.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er thans geen formeel toetsingskader is voor externe veiligheid. Wel bestaan er voorlopige inzichten in de externe veiligheidssituatie en de planologische aspecten die daar mee samenhangen. In dit verband is de passage in de brief aan de Tweede Kamer inzake de luchtvaartterrein Maastricht van 7 januari 1999 (TK 1998-1999, 25 089, nr. 18) van belang, dat voor de interimperiode het ruimtelijke beleid mede zal worden gebaseerd op het (voor Schiphol) nieuw te formuleren externe veiligheidsbeleid. Aangezien het Schiphol-beleid bekend is, kunnen provincies en gemeenten met het bovenstaande rekening houden bij het ontwikkelen en vaststellen van hun ruimtelijke plannen.

Gelijktijdig aan de ontwikkeling van het beoordelingskader is een methodiek ontwikkeld voor de berekening van risico's op velden met een groot aandeel kleine luchtvaart. Vooruitlopend hierop is voor de luchtvaartterrein Eelde een schattingsmethodiek ontwikkeld, die naar de stand van de techniek de best betrouwbare bepaling geeft van de externe risico's. Deze schattingsmethodiek is uitgebreid beschreven in de technische bijlage, behorend bij het MER.

Het individueel risico kan gevisualiseerd worden met behulp van risicocontouren. Het is gebruikelijk, zoals ook op Schiphol, dat individueel-risico-contouren de basis vormen voor het vaststellen van planologische beperkingen in de vorm van zonering in het bestemmingsplan. De definitieve externe veiligheidszones kunnen pas bepaald worden als er een generiek extern veiligheidsbeleid rondom burgerluchtvaartterreinen is vastgesteld.

c. Lokale luchtverontreiniging

Onderzocht is het relatieve aandeel van luchtvaartterrein Eelde betreffende de emissies van CO, NOx, VOS, SO2, PAK, benzeen en zwarte rook op lokaal niveau. Ook zijn de geuremissies (kerosinegeur) in de beschouwing betrokken.

d. Bodem en water

In het MER is onderzoek gedaan naar de geologie, de bodemkarakteristiek, de bodemkwaliteit, de functie van de bodem, het geohydrologisch systeem, de functies van het grondwater, de grondwaterkwaliteit, de oppervlaktewaterhuishouding, de waterafvoer, de oppervlaktewaterkwaliteit en de functie van het oppervlaktewater.

e. Gezondheidsaspecten en omgevingskwaliteit

Voor wat betreft de omgevingskwaliteit en de gezondheidseffecten zijn voornamelijk kwalitatieve uitspraken gedaan en is gerefereerd aan het rapport "Gezondheidskundige evaluatie Schiphol".

f. Ecologie en natuur

In het MER is onderzoek gedaan naar het verlies en de aantasting van leefgebieden en (beschermde) gebieden met een natuurfunctie. Verder is onderzoek gedaan naar de mate van verstoring en kwaliteitsverlies van (avi-)fauna en vegetatie en de aantasting, versnippering van ecologische structuren.

g. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het kader van onderzoek naar ingrepen in het landschap wordt gevormd door het Structuurschema Groene Ruimte. Gekeken is naar waardevolle elementen in het landschap ter plaatse, zoals landschappelijk waardevolle beplanting, landschappelijk beschermde gebieden en archeologische en cultuurhistorische waarden en monumenten.

h. Ruimtegebruik

Qua ruimtegebruik is er sprake van een eenmalige ingreep in het landschap. Met de aanleg van het luchtvaarterrein is op planologisch gebied (Structuurschema Burgerluchtvaarterreinen) al geruime tijd rekening gehouden. Daarnaast is gekeken naar de effecten in de omgeving zoals extensieve recreatie, landbouw, wonen en werken.

6.4 Besluiten

In deze paragraaf zal aan de hand van de milieuparameters aangegeven worden op welke wijze rekening is gehouden met de milieueffecten.

Bij het besluit om baan 23-05 te verlengen gaat het om:

- Het gebruik van het luchtvaarterrein in de situatie met een in zuidwestelijke richting met 700 meter verlengde baan 23-05.
- De vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke.
- De vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl en met een geluidscontour behorend bij de waarde 57 bkl.
- Het vastleggen van een aantal operationele beperkingen ten aanzien van het vliegverkeer, onder andere met betrekking tot het circuitvliegen met grote vliegtuigen en het uitvoeren van parachutenvluchten.

6.4.1 Geluidhinder

De contouren die werden vastgesteld naar aanleiding van de geluidsbelastingsberekeningen, die ten behoeve van de aanwijzing zijn uitgevoerd, wijken af van de geluidscontouren, zoals die in het MER zijn opgenomen. De verschillen zijn in het addendum bij het MER, bijlage H, aangeduid.

Geconstateerde effecten Ke

Op basis van het MER en het Addendum zijn ten gevolge van het vliegverkeer (> 6000 kg) de volgende effecten gevonden:

1992: Ke-zone, referentiesituatie exclusief meteo-marge:

Bron: MER

Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour is 4.

Het geschat aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de 35 Ke-contour is 3.

Het geschat aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de 20 Ke-contour: is 41.

2005: Ke-zone, initiatief, inclusief meteo-marge:

Bron: Addendum

Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour is 23.

Het geschat aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de 35 Ke-contour: is 15.

Het geschat aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de 20 Ke-contour is 196.

Ten gevolge van het amoveren van woningen in verband met de baanverlenging en het isoleren van woningen, neemt het aantal woningen binnen de 35 Ke-zone met 6 af en het aantal ernstig gehinderden met circa 5.

Op grond van het bovenstaande kan geconstateerd worden dat ten gevolge van de baanverlenging en de intensivering van het gebruik het aantal ernstig gehinderden in de omgeving toe zal nemen.

Maatregelen Ke

Ter ondersteuning van de controle op de geluidhinder, in aanvulling op de in paragraaf 6.2.6 genoemde maatregelen, is inmiddels een gemoderniseerd radarsysteem voor vluchtbegeleiding en IFR-routediscipline geïnstalleerd. Over de effectiviteit van de controle op de geluidshinder wordt op de ijkmomenten, beschreven in Bijlage F behorende bij de aanwijzing, gerapporteerd.

Geconstateerde effecten bkl

In het Addendum zijn ten gevolge van vliegverkeer (<6000 kg) de volgende effecten geconstateerd.

1992: bkl-zone, referentiesituatie inclusief meteo-marge:

Het aantal woningen binnen de 47 bkl-contour is 439.

Het geschat aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de 47 bkl-contour is 128.

2005: bkl-zone, initiatief

Het aantal woningen binnen de 47 bkl-contour is 418.

Het geschat aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de 47 bkl-contour is 111.

Geconstateerd kan worden dat de hinder ten gevolge van kleine luchtvaart in het initiatiefvoorstel afneemt. Dit is een gevolg van een geprognosticeerde afname van het aantal vluchten met toestellen lichter dan 6000 kg, een zelfde routestructuur voor de kleine luchtvaart in de huidige situatie en die volgens het initiatief en de betrekkelijke onafhankelijkheid van de omvang van de contouren van de baanlengte.

In het bestuurlijk overleg is geconstateerd dat Yde/De Punt ten gevolge van de aanwijzing met beperkingen aan het toekomstig gebruik van de ruimte te maken zal krijgen, omdat de geluidbelasting in de toekomst hoger is dan 47 bkl, namelijk 52 à 53 bkl. Echter, ook in de huidige situatie is de geluidsbelasting al zodanig (54 à 55 bkl), dat er sprake zou zijn van bouwbeperkingen, als er een zone zou zijn. Geconstateerd kan worden dat er ten opzichte van de referentiesituatie (1992) sprake is van een vermindering van de geluidsbelasting in Yde/De Punt. Dit wordt veroorzaakt door een afname van het aantal vluchten met bkl-verkeer. In de toekomst kunnen verdergaande inspanningen conform BGKL art. 4 lid 2 er toe leiden dat een verdere afname van de geluidhinder in Yde/De Punt binnen bereik komt. De genoemde bouwbeperkingen blijven bestaan. De thans resterende geluidsbelasting in Yde/De Punt wordt daarom niet als een punt van overwegend bezwaar beschouwd.

Geconstateerde effecten cumulatie van geluid

Er is een tendens om de geluidsproblematiek op integrale wijze tot uitdrukking te brengen. Een wettelijk voorschrift voor een te hanteren cumulatiemethodiek ontbreekt echter. In het MER-luchtvaartterrein Eelde en in het Addendum is gebruik gemaakt van dezelfde methodiek als voor het iMER-Schiphol. In de berekening zijn wegverkeer, railverkeer, grote en kleine luchtvaart betrokken.

Uit de contourenkaarten kan opgemaakt worden dat in de omgeving van de luchthaven het luchtvaartlawaaï dominant is ten opzichte van overig lawaai. Verder blijkt dat er geen sprake is van grote verschillen tussen de referentiesituatie en het initiatief.

Maatregelen

Ter beperking van de resterende geluidhinder na het amoveren van woningen voor de baanverlenging en het aanbrengen van de wettelijk voorgeschreven geluidsisolatie, ter aanvulling van de onder hoofdstuk 6.2.6 genoemde maatregelen, zal expliciet rekening worden gehouden met cumulatie bij de vestiging van andere geluidsbronnen.

Deze maatregelen zijn afkomstig uit het MER, hoofdstuk 7.10.4, 'Nadere uitwerking m.m.a.'. Alle overige onder 'Geluid' genoemde maatregelen worden niet doelmatig geacht of zijn niet uitvoerbaar.

Over de voortgang in de uitvoering van deze maatregelen wordt op de ijkmomenten, zoals beschreven in Bijlage F behorende bij de aanwijzing, gerapporteerd.

6.4.2 Externe veiligheid

De vluchtroutes die werden vastgesteld ten behoeve van de geluidsbelastingsberekeningen, die in het kader van de aanwijzing zijn uitgevoerd, wijken af van de routes, zoals die in het MER zijn opgenomen. Dit heeft te maken met de noodzakelijke optimalisatie die heeft plaatsgehad. Deze optimalisatie heeft gevolgen voor de contouren inzake de externe veiligheid. Het Bevoegd Gezag heeft zoals in bovenstaande paragraaf beschreven, besloten ten behoeve van een duidelijke toelichting op het besluit tot het opstellen van het addendum voor het hoofdstuk Geluid bij het MER. Dit addendum bevat dus niet resultaten van de berekeningen ten behoeve van de externe veiligheid. Dit heeft te maken met het feit dat een definitief model voor het berekenen van de externe veiligheid rondom burgerluchthavens met klein verkeer op dat moment nog in ontwikkeling was.

In het MER is het ontbreken van een definitief model voor het berekenen van externe veiligheidsrisico's genoemd als een leemte in kennis. In 1997 is een door V&W en VROM geaccepteerd berekeningsmodel beschikbaar gekomen. Voor het luchtvaartterrein Eelde zijn nieuwe berekeningen op basis van het in 1997 vastgestelde rekenmodel voor regionale velden uitgevoerd. De uitkomsten van deze berekeningen zijn gelijktijdig met het MER ter visie gelegd en aan de Commissie voor de m.e.r. gezonden. De nieuwe inzichten over de bepaling van de externe veiligheid rondom Schiphol zijn momenteel echter aanleiding om ook het model voor regionale velden aan te passen.

Ten behoeve van het MER voor het SRKL zal een update van het regionale model gereed zijn. Tot die tijd kan het Bevoegd Gezag Ruimtelijke Ordening de bestaande inzichten uit op basis van het regionale model uit 1997 gebruiken voor het door hen te voeren ruimtelijke beleid. Zie paragraaf 6.4.2.

Beleid

Zoals in paragraaf 6.1.6 van deze toelichting is aangegeven, is het ABEL-project stopgezet en zal wat betreft externe veiligheid het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen dat voor Schiphol wordt ontwikkeld in principe voor alle luchthavens gelden. In de hoofdlijnennotitie voor het SRKL (TK 1999-2000 26 893, nrs 1 en 2) is dit principe bevestigd. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom de luchthavens zullen conflicteren met de in ontwikkeling zijnde nieuwe milieu- en veiligheidsnormen, zullen in het SRKL ruimtelijke zones worden opgenomen.

Het kabinet heeft op 17 december 1999 de nota Toekomst Nationale Luchthaven (TNL) vastgesteld, waarin de hoofdlijnen van het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen voor Schiphol zijn opgenomen. Het nieuwe stelsel voor Schiphol zal in de periode 2000-2003 nader worden uitgewerkt in wet- en regelgeving. Het kabinet heeft daartoe op 31 mei 2000 een definitief voornemen ("de mei-brief") hieromtrent naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 1999-2000, 26 959, nr. 3). De nota TNL en de mei-brief zijn op 19 juni 2000 met de Tweede Kamer besproken.

Het kabinet zal in deel 1 van de PKB-SRKL zijn voornemen bekend maken over het te voeren externe veiligheidsbeleid voor de regionale luchthavens. Dit houdt in dat in deel 1 zowel in de te hanteren normen voor externe veiligheid als de direct daaruit voortvloeiende ruimtelijke consequenties zullen worden opgenomen. De externe veiligheidsnormen voor de regionale luchthavens zullen, zoals eerder aangegeven, in principe gelijk zijn aan de nieuwe normen voor Schiphol, zoals opgenomen in de nota TNL en verder uitgewerkt in de mei-brief.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er thans geen formeel toetsingskader is voor externe veiligheid. Wel bestaan er voorlopige inzichten in de externe veiligheidssituatie en de planologische aspecten die daar mee samenhangen. In afwachting van een formeel toetsingskader voor externe veiligheid is het aan de lokale overheden om consequenties te verbinden aan de bestaande inzichten. Het beleid voor Schiphol kan hierbij als leidraad dienen.

Om duidelijkheid te verschaffen over het te voeren planologisch interim-beleid, zullen in deel 1 van de PKB ruimtelijke zones worden opgenomen, gebaseerd op het beleid voor externe veiligheid zoals dat is vastgesteld voor de luchthaven Schiphol. Het beleid voor de regionale luchthavens zal definitief worden neergelegd in deel 4 van de PKB-SRKL. Tussen PKB deel 1 en PKB deel 4 zullen de ruimtelijke zones als interimbeleid van kracht zijn.

Maatregelen

Ten einde schade aan een vliegtuig dat voor de baan landt of van de baan raakt te voorkomen, worden obstakelvrije zones gecreëerd voor het baaneinde. Dit zijn de zogenaamde RESA's (runway end safety area). Hiervoor is het nodig beplanting en andere obstakels te verwijderen.

Om gestructureerd de veiligheid op en rondom de luchthaven te bevorderen door het rapporteren over en het actie ondernemen op onveilige situaties wordt een veiligheidsbeheerssysteem voor de luchthaven ontwikkeld. Rapportage vindt jaarlijks plaats door de luchthaven.

Daarnaast heeft de RLD een traject in gang gezet dat moet leiden tot certificatie van luchtvaartterreinen. Certificatie moet voor de omgeving werken als een goedkeuringskenmerk voor een effectief en efficiënt werkend bedrijfsvoerings- en zorgsysteem. Toezicht zal plaatsvinden door de RLD met betrekking tot veiligheid en orde op het luchtvaartterrein.

Deze maatregel is afkomstig uit het MER, hoofdstuk 7.10.4, 'Nadere uitwerking m.m.a.'. Voor wat betreft het daar genoemde instellen van een verantwoorde veiligheidszone (met planologische beperkingen) wordt verwezen naar het planologisch interimbeleid (zie

hierboven). Alle overige onder 'Risico' genoemde maatregelen worden niet doelmatig geacht of zijn (op dit moment nog) niet uitvoerbaar. Over de voortgang in de uitvoering van deze maatregel wordt op de ijkmomenten in het evaluatie- en monitoringsprogramma (bijlage F) gerapporteerd.

6.4.3 Lokale luchtverontreiniging Geconstateerde effecten

1992: referentiesituatie

Met betrekking tot lokale luchtverontreiniging wordt in het MER het volgende geconstateerd: in vergelijking met de emissies (per km²) in Nederland zijn de emissies van de stoffen CO, NOx, VOS, SO2, PAK, benzeen en zwarte rook in de omgeving van luchtvaartterrein Eelde laag. Hetzelfde geldt voor de achtergrondconcentraties van deze stoffen: deze liggen in de omgeving van luchtvaartterrein Eelde onder het landelijke gemiddelde. De emissies van de luchthaven zijn laag ten opzichte van de totale emissies in het studiegebied. Alleen voor CO is het aandeel 5-10 %, voor de overige stoffen is het aandeel van de luchtvaart rond of onder de 1 %.

2005: initiatief

De lokale luchtverontreiniging in het initiatief verandert nauwelijks ten opzichte van de referentiesituatie.

Maatregelen

De invloed van het luchtverkeer op de lokale luchtkwaliteit is gering. De luchthaven kan niet effectief sturen op het beperken van emissies van vliegtuigen, aangezien dit in internationaal verband plaats moet vinden.

6.4.4 Gezondheidsaspecten en omgevingskwaliteit Geconstateerde effecten

De vergelijking van effecten in het MER van verschillende alternatieven voor de aspecten gezondheid en omgevingskwaliteit wordt in hoge mate belemmerd door het ontbreken van met name kwantitatieve informatie en dosis-effect-relaties.

Dezelfde conclusie is ook getrokken bij de beoordeling van de milieueffecten voor de uitbreiding van Schiphol. Dit heeft geleid tot het starten van een uitgebreid gezondheidsonderzoek door het RIVM in de omgeving van Schiphol.

In het kader van de evaluatie van de milieueffecten voor luchtvaartterrein Eelde, zal hierover in de toekomst gerapporteerd worden.

Maatregelen

Aanvullend op de onder paragraaf 6.2.6 genoemde maatregelen, onderzoekt het luchtvaartterrein de mogelijkheid om door middel van prijsdifferentiatie in landingsgelden naar moment van de dag of week sturing te geven aan het gebruik. Dit mag niet ten koste gaan van de bedrijfseconomische doelstellingen van het luchtvaartterrein.

Deze maatregel is afkomstig uit het MER, hoofdstuk 7.10.4, 'Nadere uitwerking m.m.a.'. Alle overige onder 'Gezondheid en omgevingskwaliteit' genoemde maatregelen worden niet doelmatig geacht of zijn niet uitvoerbaar.

Vanwege het ontbreken van duidelijke dosis-effect-relaties voor gezondheidsaspecten en het nog lopende onderzoek van het RIVM enerzijds en de uitkomsten van het MER-luchtvaartterrein Eelde in relatie tot de omvang van het verkeer op de luchtvaartterrein Eelde

anderzijds, worden geen andere maatregelen genomen dan de maatregelen die op andere plaatsen in dit besluit zijn voorzien.

6.4.5 *Bodem en water*

Geconstateerde effecten

Aanlegfase

Ten gevolge van de aanleg wordt de bodemstructuur ter plaatse van de baanverlenging en het om te leggen deel van de Eekhoornstraat blijvend gewijzigd. Het betreft hier geen bodem waaraan een speciale status is toegekend.

Bij de baanverlenging vindt geen noemenswaardige aantasting van de bodem- en waterkwaliteit plaats. Evenmin wordt de grondwaterstand zodanig verlaagd dat hier ecologische schade uit voortvloeit of het consequenties heeft voor het verlies van drinkwater.

Gebruiksfasen

De depositie van verontreinigende stoffen uit de lucht (in het water) is voor het overgrote deel afkomstig van andere bronnen dan de luchtvaart. Met betrekking tot de depositie wordt geen toename verwacht.

Onder de nieuwe verhardingen wordt geen verticale drainage toegepast zodat de grondwaterhuishouding niet wordt verstoord. Doordat voor het aanbrengen van de verharding een gering zandpakket wordt gebruikt zullen optredende zettingen zeer gering zijn. In de toestand van bodem en water, voor zover deze zou kunnen worden beïnvloed door de te treffen voorzieningen, treden tot 2005 geen veranderingen van enige betekenis op. Mocht tijdens de uitvoering blijken dat er toch effecten moeten worden verwacht dan wel feitelijk optreden, dan zullen alsnog effectneutraliserende maatregelen worden uitgevoerd.

De verwachting is dat door het tijdig treffen van maatregelen de uitbreiding van het luchtvaartterrein effectneutraal kan worden gerealiseerd.

Maatregelen

Het MER geeft aan welke effectbeperkende maatregelen standaard genomen zullen worden. Deze hebben betrekking op het afvoeren van regenwater dat op de baan valt naar de riolering, het toepassen van voorzieningen om riolering af te sluiten bij calamiteiten, het opvangen van gemorste brandstof, olie, vetten en slibdeeltjes en het gebruik van schoon zand.

In het kader van het evaluatieprogramma zal een monitoringprogramma worden uitgevoerd ter verifiëring van de onderzoeksresultaten met betrekking tot depositie van verontreinigende stoffen.

Een milieubewuste uitvoeringswijze wordt door het luchtvaartterrein als randvoorwaarde voor de uitvoering meegenomen.

6.4.6 *Landschap, ecologie en natuur*

Geconstateerde effecten (landschap)

Het landschap wijzigt door drie oorzaken:

- a het verlengen van de start- en landingsbaan;
- b het omleggen van de Eekhoornstraat;
- c compenserende maatregelen.

De gevolgen voor de ruimtelijke structuur (openheid) van de omgeving als geheel zijn beperkt. Ten gevolge van de baanverlenging verdwijnt agrarische grond. De te amoveren boerderijen en

woningen hebben geen bijzondere cultuurhistorische waarde. Voor zover bekend zijn geen archeologische waarden in het geding.

Nabij de Eekhoornstraat zal de landschappelijk waardevolle beplanting verdwijnen. Verder zullen verspreid een aantal, deels interessante, houtwallen en solitaire bomen worden verwijderd.

Geconstateerde effecten (ecologie en natuur)

Baanverlenging betekent door zijn ingrepen in de bodem en de ruimte, een (verdere) aantasting van de ecologische structuur, ecologische karakteristiek en biotopen van het beekdal van de Runslot. Mede door de voorziene drainage kunnen de restanten van vochtige graslandvegetaties in het beekdal van de Runslot verder verdrogen. Vanwege de beperkte actuele floristische waarden is het verlies gering. Karakteristieke (avi-)fauna van de te verwijderen houtwallen zal in de omgeving een ander geschikt leefgebied moeten vinden. Door de functieverandering van weidebouw naar luchtvaartterrein, tezamen met een beheer dat gericht is op vershraling, kan dit op den duur leiden tot een mogelijk interessant vegetatietype op het luchtvaartterrein.

De baanverlenging heeft geen directe effecten op beschermde natuurgebieden. De indirecte effecten van intensivering van het baangebruik (geluidshinder) op natuurgebieden in de omgeving zijn naar verwachting te verwaarlozen.

Maatregelen (landschap, ecologie en natuur)

Tegenover het verlies aan biotopen, ecologische structuren en ecologische karakteristieken, zijn er mogelijkheden voor compensatie. Gelijkzeitig met de aanwijzing wordt, in overleg met gemeenten en provincie, door het luchtvaartterrein een compensatie-/landschapsplan opgesteld. Het aanwezige patroon van waardevolle elementen dat door de baanverlenging verdwijnt, zoals houtwallen, solitaire bomen, andere landschappelijk waardevolle beplanting en aardkundige waarden, wordt daarin geïnventariseerd. Tevens wordt aangegeven waar en op welke wijze het patroon en de elementen die door de baanverlenging verloren gaan, worden gecompenseerd.

6.4.7 Ruimtegebruik

Geconstateerde effecten

In het MER wordt geconstateerd dat naast de eenmalige ingreep van aanleg van de verlengde start- en landingsbaan 23-05 er geen verdere effecten zijn op het ruimtegebruik. Op planologisch gebied (SBL) is met deze ingreep in het landschap rekening gehouden.

Maatregelen

Voor herinrichten van het landschap na baanverlenging en het nemen van compenserende maatregelen wordt verwezen naar hetgeen beschreven staat bij 'Landschap, ecologie en natuur'.

6.5 Belevingsonderzoek

6.5.1. Voorgeschiedenis

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies over het MER luchtvaartterrein Eelde een tekortkoming genoteerd die van essentieel belang is voor de besluitvorming. Het betrof de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief.

De richtlijnen vroegen om het geven van een beeld van de wijze waarop door omwonenden en andere betrokken groeperingen in de omgeving van het luchtvaartterrein (inclusief recreanten),

de kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren in de huidige situatie alsook welke invloed de intensivering van het luchtvaartterrein daarop kan hebben.

Deze richtlijn werd opgenomen met het oog op het speciale karakter van het luchtvaartterrein Eelde dat zich van de andere luchtvaartterreinen in Nederland onderscheidt door het grote aandeel van circuitvluchten in het gebruik van dit luchtvaartterrein en de bezorgdheid die vele insprekers hierover hebben vanwege de hinder die zijn van dergelijke vluchten ondervinden.

De constatering van een dergelijke tekortkoming is voor de Commissie voor de m.e.r. in het algemeen aanleiding de opstelling van een aanvulling op het MER aan te bevelen, conform het Richtsnoer Aanvullingen op een milieueffectrapport van de Minister van VROM. De Commissie voor de m.e.r. heeft echter geconstateerd dat bepaalde hinderaspecten van het gebruik van het luchtvaartterrein, zoals die worden ervaren door de omgeving, hoewel niet opgenomen in het MER, toch reeds beschouwd zijn in het bestuurlijk overleg over de ontwerp-aanwijzing.

Ten tijde van het advies van de Commissie voor de m.e.r. was reeds gestart met een belevingsonderzoek op verzoek van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde (art. 28 van de Luchtvaartwet.

Omdat elementen van het aspect hinderbeleving enige weerklink hebben gekregen via het bestuurlijk overleg in de ontwerp-aanwijzing met voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein, achtte de Commissie voor de m.e.r. het uit oogpunt van pragmatisme niet nodig de besluitvorming over de aanwijzing meer dan één jaar te laten wachten op de resultaten van het belevingsonderzoek.

In plaats daarvan beval de Commissie in haar advies aan, het door de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde voorgestelde onderzoek met aanpassingen op te nemen in het evaluatie- en monitoringprogramma dat in het kader van de m.e.r. regeling dient te worden vastgesteld bij de aanwijzing en vervolgens uitgevoerd. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. is voor het bevoegd gezag aanleiding geweest om het onderzoeksvoorstel van de Commissie 28 aan te passen. De aanbevelingen in het toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r. zijn opgevat als belangrijke aanwijzingen voor de opzet van het belevingsonderzoek. Over de opzet van het onderzoek is vooraf met de commissie overlegd. Over de aanpak van het onderzoek is overleg gevoerd met de voorzitter van de Commissie 28.

6.5.2. Resultaten Belevingsonderzoek

In het voorjaar en het najaar van 1998 zijn mondelinge (face-to-face) enquêtes verricht onder 407 omwonenden in de omgeving van het luchtvaartterrein. In augustus 1998 zijn op vijf campings verblijfsrecreanten geënquêteerd. De steekproef is getrokken in drie verschillende zones rond het vliegveld: een binnenzone waarvan verwacht kon worden dat daarin de geluidbelasting het hoogst is, een buitenzone die is gesitueerd onder de aan- en uitvliegroutes en een controlegebied. Over de periode waarop het onderzoek betrekking heeft (oktober 1997 tot en met september 1998) is per huisadres op basis van werkelijke vliegtuigbewegingen de geluidbelasting berekend (in dB(A) L_{dn}).

De belangrijkste conclusies zijn:

- De leefomgeving rond luchtvaartterrein Eelde wordt algemeen als rustig, landelijk, groen of wijds ervaren. Op basis van alle respondenten wordt het ontbreken van (winkel)voorzieningen het meest genoemd als onprettig aspect van de woonomgeving, maar in de binnenzone rond het luchtvaartterrein is dit het vliegverkeer;

- In de binnenzone is het vliegverkeer verreweg de belangrijkste bron van geluidhinder: 45% ondervindt in enigerlei mate hinder, 21% in ernstige mate (tegenover respectievelijk 25% en 9% door het wegverkeer);
- In de binnenzone is het percentage ernstig gehinderden, bij een gelijke geluidbelasting (tussen 48 en 60 dB(A) L_{dn} , ruim tweemaal zo hoog als bij omwonenden van Schiphol. Een eenduidige verklaring voor dit verschil is niet gevonden;
- Het zijn met name de oefenvluchten (stijgen, landen, circuitvluchten), het laag overvliegen en de rondvluchten voor sight-seeing die de ernstige geluidhinder veroorzaken. Wat betreft de typen vliegtuigen wordt de meeste hinder ondervonden van kleinen lesvliegtuigen en grote vliegtuigen met straal- of propellor aandrijving;
- Er is een enkelvoudige correlatie gevonden tussen de (berekende) geluidbelasting in L_{dn} en de algemene (niet-specifieke) geluidhinder: $r=0,43$. Dit maakt het mogelijk een redelijke schatting te maken van toekomstige hinder bij wijzigingen in de geluidbelasting. Ook andere factoren dan de geluidbelasting bepalen echter de geluidhinder. Rond luchtvaartterrein Eelde blijken met name ook de veiligheidsbeleving, de individuele geluidgevoeligheid en de mening over het nut van het luchtvaartterrein van invloed te zijn op de variantie in geluidhinder;
- Van de ondervraagden vindt de ruime meerderheid het luchtvaartterrein nuttig of zeer nuttig (werkgelegenheid, economisch belang, keuze uit meer of verdere bestemmingen door grotere vliegtuigen). Circa 15% van de respondenten in de buitenzone en het controlegebied vond luchtvaartterrein Eelde helemaal niet nuttig. In de binnenzone was dit bij een kwart van de respondenten het geval;
- Een kwart van de respondenten in de buitenzone en het controlegebied staat negatief tegenover de verlenging van de landingsbaan. In de binnenzone geldt dit voor 60% van de respondenten. De verwachte geluidoverlast door grotere vliegtuigen, een toename van les- en of proefvluchten en een toename van de onveiligheid worden met name in de binnenzone beschouwd als de belangrijkste negatieve aspecten van de verlenging van de landingsbaan.

6.5.3 Invloed van het belevingsonderzoek op de aanwijzing

De Commissie voor de m.e.r. en de Commissie 28 hebben de Minister desgevraagd over het onderzoek geadviseerd. In de adviezen is aandacht besteed aan de plaats van het onderzoek in de procedure en aan de inhoudelijke conclusies.

De beide commissies zijn van oordeel dat het onderzoek kwalitatief goed is. De Commissie voor de m.e.r. meent dat de eerder geconstateerde tekortkoming is weggewerkt.

Gelet op de inhoudelijke conclusies van het onderzoek en naar aanleiding van de adviezen is de aanwijzing op de volgende punten aangepast:

- het belevingsonderzoek fungeert als nulmeting in het kader van het evaluatie- en monitoringsprogramma (bijlage F)
- in het kader van evaluatie- en monitoringsprogramma zal een herhalingsmeting van het belevingsonderzoek worden verricht op de voor het evaluatie- en monitoringsprogramma voorgeschreven ijkmomenten
- om het aantal ernstig gehinderden nog verder te beperken is besloten dat circuitvluchten met grote vliegtuigen wordt verboden. Dit verbod geldt ook voor proefvluchten in het circuit tot een maximum van het huidige volume (1999).

7 Nadeelcompensatie

Onderscheid dient gemaakt te worden tussen nadeelcompensatie en planschade.

Planschade is schade die rechtstreeks voortvloeit uit de als gevolg van de aanwijzingsbesluiten gewijzigde bestemmingsplannen. In de bestemmingsplannen moeten immers de in de aanwijzingsbesluiten vastgestelde grenzen van het luchtvaartterrein en de geluidszones, met alle daarbij behorende planologische beperkingen en mogelijkheden, opgenomen worden. Als gevolg hiervan kan ten opzichte van de situatie zoals geregeld in de oude bestemmingsplannen schade ontstaan.

Het meest gangbare voorbeeld van een claim in dit verband is de eis tot vergoeding van vermeende waardevermindering van onroerend goed. De bevoegdheid tot het toekennen van een planschadeclaim ligt ingevolge artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening bij de betrokken gemeenteraad. In de praktijk wordt het toegekende bedrag (of anderszins compenserende maatregel) door het Rijk vergoed. Een voorwaarde hiervoor is wel dat de toekenning geschied na instemming van het Rijk.

Nadeelcompensatie kan omschreven worden als het vergoeden c.q. compenseren van uit de aanwijzingsbesluiten voortvloeiende schade, niet zijnde planschade.

In de aanwijzing is ter zake een regeling getroffen, welke sterke gelijkenis vertoont met die uit artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening. In dit geval echter is het de Minister van Verkeer en Waterstaat die verantwoordelijk is voor het al dan niet toekennen van mogelijke claims. De verplichting tot het al dan niet toekennen van nadeelcompensatie kan worden gedestilleerd uit jurisprudentie en de Algemene wet bestuursrecht.

De verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld volgens de procedure uit de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Deze regeling is gebaseerd op de Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat (die nu is ingetrokken), waarmee in de praktijk van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat positieve ervaringen zijn opgedaan.

De procedure voorziet in een beoordeling van schadeclaims door ter zake deskundige taxateurs, die op basis van hoor en wederhoor, aan de Minister advies uitbrengen over de te vergoeden schade.

Inhoudelijk zullen claims worden getoetst aan (kort samengevat) het redelijkheidscriterium van artikel 49 uit de Wet op de ruimtelijke ordening. De vraag of in een concreet geval mogelijkheid tot aanspraak op schadevergoeding bestaat wordt bepaald door een samenstel van rechtsregels die in de rechtspraak zijn ontwikkeld om het begrip "redelijkerwijze" hanteerbaar te maken. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de voorzienbaarheid, de aard en omvang van de schade, alsmede met het handelen en nalaten van degene die schade lijdt. Tegen de beslissing van de Minister staan de rechtsmiddelen van bezwaar en beroep ingevolge de Algemene wet bestuursrecht open.

TOELICHTING - Artikelsgewijs

Artikel 5

In artikel 5 is het Plan in Hoofdzaak voor de verlengde baan opgenomen. Het Plan in Hoofdzaak bestaat uit verschillende onderdelen, die in artikel 20, tweede lid, van de Luchtvaartwet (niet limitatief) zijn opgesomd. Het plan bevat alle gegevens betreffende het gebruik van het luchtvaartterrein, die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn. Op het Plan in Hoofdzaak is ook in het algemene deel van de toelichting al ingegaan.

In het tweede lid van artikel 5 is het banenstelsel met de verlengde baan 23-05 beschreven. De in onderdeel a genoemde baan is de nieuw aan te leggen verlenging van de huidige baan 23-05 in zuidwestelijke richting. De onder b genoemde baan betreft de reeds bestaande baan 19-01. De in de aanwijzing aangegeven baanlengten betreffen de totale lengte van de verharding. Dit wil zeggen dat met de plaats van baandrempels geen rekening is gehouden.

De baan 23-05, zoals opgenomen in het tweede lid van artikel 5, is voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E en de baan 19-01 is ingedeeld onder codenummer 3 en codeletter C, volgens bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago (Annex 14, volume I van ICAO). Bijlage 14 vormt de basis voor de inrichting van luchtvaartterreinen. Dit document, inclusief het daaraan gekoppelde Aerodrome Design Manual (Runways), geeft internationaal vastgestelde richtlijnen en aanbevelingen omtrent de inrichting. Het element dat de basis vormt voor de inrichting van luchtvaartterreinen is de zogenaamde luchtvaartterrein-referentie-code (Aerodrome Reference Code). Op deze codering is de gehele maatvoering van baan-, rijbaan- en platformconfiguratie van een luchtvaartterrein gebaseerd. Doel van het toepassen van deze codering is te voorzien in een handzame methode die een relatie legt tussen de specificaties van een luchtvaartterrein en de eisen met betrekking tot de noodzakelijke voorzieningen voor het gebruik met de vliegtuigen waarvoor het betreffende luchtvaartterrein is bedoeld.

Voor elk infrastructureel onderdeel van een luchtvaartterrein waarvan vliegtuigen gebruik maken kan een codering worden vastgesteld. Deze codering bestaat uit een codecijfer dat is gerelateerd aan de vliegtuigprestatiekenmerken of een codeletter gerelateerd aan de vliegtuigafmetingen dan wel een combinatie van deze twee code-elementen.

Voor het vaststellen van de gebruiksmogelijkheden van een baan wordt een code-specificatie vastgesteld die bestaat uit de relatie tussen de twee code-elementen. Het codecijfer en de codeletter, die worden vastgesteld, zijn gerelateerd aan de karakteristieken van het meest kritische vliegtuig waarvoor de betreffende baan of het banenstelsel is bedoeld, alsmede de beschikbare baanlengte, die hiermee een directe relatie heeft. De gebruiksmogelijkheden van de huidige baan (1800 m en code 4E) beperken zich tot de groep B737, F100. De gebruiksmogelijkheden van de verlengde baan (2500 m en code 4E) kenmerken zich door A310 en B757. Zie ook de vlootgegevens in het MER.

In het vierde lid van artikel 5 wordt verwezen naar de kaarten opgenomen in bijlage C, waarop de verschillende aan- en uitvliegroutes zijn aangegeven. Hoewel de benaming wellicht anders doet vermoeden geven de hier bedoelde aan- en uitvliegroutes niet de exacte lijn aan waarlangs door het landende en startende verkeer wordt gevolgen. Het aan- en uitvliegen geschiedt aan de hand van verkeersleidingsprocedures waarvan een groot aantal bestaat uit standaardinstructies (standaard-instrument-vertrek- en naderingsprocedures). De vaststelling van de standaard-instrument-vertrek- en naderingsprocedures vindt plaats op grond van artikel 10 van het Luchtverkeersreglement, dat is gebaseerd op de Wet luchtverkeer. Zie ook de toelichting op artikel 8 van de aanwijzing.

De lijnen op de kaarten in bijlage C geven een gemiddelde aan van de routes zoals deze door de diverse vliegtuigtypen aan de hand van de desbetreffende instructies van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) worden gevolgd (geprojecteerde gemiddelde grondpaden).

De hier bedoelde aan- en uitvliegroutes liggen ten grondslag aan de berekening van de geluidszones, zulks in overeenstemming met de berekeningsvoorschriften en de daartoe behorende appendices.

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), dat de berekening van de geluidszones uitvoert, gaat bij de Ke-berekening uit van spreidingsgebieden van het geluid rond de verschillende aan- en uitvliegroutes.

De in het vijfde lid van artikel 5 bedoelde beschrijving van de verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer alsmede de beschrijving van de ontwikkelingen die aanleiding geven tot de vaststelling van de geluidszone betreft de prognose van het verkeer tot het jaar 2005. Het gaat hierbij om aantallen, vliegtuigtypen, geluidsproductie e.d. Met andere woorden: gegevens die voor de berekening van de geluidsbelasting van belang zijn. Alle gegevens die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn, zijn opgenomen in het NLR-rapport dat onderdeel uitmaakt van bijlage D.

Artikel 6

In het eerste lid van artikel 6 zijn de geluidszones opgenomen die rond de nieuwe situatie met verlengde baan 23-05 worden vastgesteld. In het algemene deel van de toelichting is hierop al ingegaan. Tevens zijn, overeenkomstig artikel 25d van de Luchtvaartwet, binnen de Ke-zones de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 55 en 65 Ke vastgesteld. Deze maximale waarden zijn, evenals de grenswaarde 35 Ke, opgenomen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL van kracht sinds 6 januari 1997). De Regeling geluidwerende voorzieningen (RGV, van kracht sinds 10 maart 1997) gaat naast de genoemde maximale waarden ook uit van de waarde 50 Ke. In verband hiermee is ook de 50 Ke-contour vastgesteld. Boven deze grenswaarden zijn geen maximale waarden vastgesteld.

Artikel 7

In het eerste lid van artikel 7 van de aanwijzing is voor de exploitant de verplichting opgenomen op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover daardoor de vastgestelde geluidszones niet worden overschreden. Ingeval er sprake is van een dreigende overschrijding van de geluidszone, dient de exploitant, gelet op het tweede lid van de genoemde artikelen, maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen. In dit verband is van belang dat de exploitant op grond van artikel 32 van de Luchtvaartwet in principe verplicht is alle luchtverkeer op het luchtvaartterrein toe te laten. Wat betreft de door de exploitant te nemen maatregelen kan het volgende worden opgemerkt.

Op grond van de luchtvaartwetgeving heeft de exploitant de volgende mogelijkheden:

- Maatregelen op het gebied van de baanbeschikbaarstelling.
- Tariefsmaatregelen.

Maatregelen op het gebied van de baangebruik bieden de exploitant met name een mogelijkheid om een lokale overschrijding (gevolg van afwijkend baangebruik) van de geluidszone te voorkomen.

Het voorkomen van een generale overschrijding (gevolg van groter verkeersvolume) zou kunnen worden bereikt via door de exploitant te nemen tariefsmaatregelen.

Artikel 8

In artikel 8 staan vermeld de tijden waarop de luchthaven is opengesteld voor het openbaar luchtverkeer.

In het eerste lid van artikel 8 is voor de exploitant de verplichting opgenomen het luchtvaartterrein te sluiten gedurende de nachtelijke periode van 23.00 uur tot 06.30 van maandag tot en met vrijdag en op zaterdagen, zondagen en erkende feestdagen van 23.00 tot 07.30 uur.

Tevens staat in artikel 8, eerste lid, dat de baan 19-01 uitsluitend gedurende de daglichtperiode wordt opengesteld. Dit heeft te maken met het feit dat voor deze baan geen landingsverlichting is opgesteld en niet is ingericht voor nachtelijk gebruik.

Er kunnen zich in de praktijk bijzondere situaties voordoen die het noodzakelijk maken dat van dit verbod moet worden afgeweken. Daartoe zijn de leden 3, 4, 5 en 6 opgenomen.

In de zogenaamde extensieregeling wordt de mogelijkheid gecreëerd om in extreme gevallen van overmacht af te wijken van hetgeen geregeld is in het eerste lid.

Er wordt van uitgegaan dat zowel de exploitant als de gezagvoerder op verantwoordelijke wijze, met inachtneming van de geformuleerde criteria, van deze uitzonderingsbepalingen gebruik maken. Oneigenlijk gebruik kan aanleiding vormen tot een aanpassing c.q. verwijdering van het betreffende voorschrift.

Voor wat betreft het gestelde in lid 4 gaat het om vliegtuigen waarbij eerst tijdens de vlucht duidelijk wordt dat de schematijd van 23.00 uur niet wordt gehaald. In dat geval mogen tot 24.00 uur landingen op het luchtvaartterrein worden uitgevoerd. Voor eventuele landingen na 24.00 uur moet worden uitgeweken naar een ander luchtvaartterrein.

Zoals gemeld in het artikel geldt deze extensieregeling uitsluitend voor commerciële verkeersvluchten. Onder verkeersvluchten wordt in deze verstaan: charter- en lijndiensten.

Artikel 9

In artikel 9 zijn bepalingen opgenomen die aangeven dat op bepaalde tijden bepaalde vluchtsoorten zijn verboden.

In artikel 9 worden voorschriften gegeven ten aanzien van circuitvluchten, als onderdeel van proef-, les- danwel oefenvluchten. Tevens wordt het aantal circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten gebonden aan een maximum gebonden per jaar. Als referentie jaar is 1999 gebruikt. In dit jaar werden 92 (i.d. 184 vliegtuigbewegingen) circuitvluchten uitgevoerd die onderdeel waren van proefvluchten. Deze gegevens zijn verstrekt door de exploitant. Dit aantal zal het maximum aantal circuitvluchten zijn dat per jaar mag worden gevlogen voor proefvluchten met vliegtuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van 6000 kg of meer. De in dit artikel genoemde bepalingen zijn met name opgenomen ter beperking van de vermijdbare hinder voor de omgeving.

Circuitvluchten worden door omwonenden van de luchthaven als hinderlijk ervaren. Dit blijkt uit de klachten en de politieke standpunten in de regio. Dit geldt in het bijzonder de circuitvluchten met toestellen als genoemd in artikel 9 lid 1 en 2. Dit punt is door de provincies en gemeenten in het Bestuurlijk Overleg ex artikel 19 nadrukkelijk naar voren gebracht en kwam ook aan de orde in het belevingsonderzoek. Dit heeft geleid tot de regeling als beschreven in artikel 9.

In het vijfde lid worden tijdsvoorschriften gegeven voor vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen, voor zover deze worden uitgevoerd met vliegtuigen die meer (sub a) of minder (sub b) dan een bepaalde hoeveelheid geluid produceren. Deze beperking is het resultaat van een afweging tussen enerzijds het advies van de Commissie 21 om - gelet op de ondervonden hinder door omwonenden - te komen tot een algeheel verbod van zogenaamde paravvluchten en anderzijds het feit dat een luchtvaartterrein een openbare infrastructurele voorziening is waarvan 'in beginsel' iedereen gebruik mag maken. Middels het opleggen van beperkingen in tijd en een verdere restrictie ter bescherming van de zondagsrust van omwonenden door gedurende het merendeel van de beschikbare uren op die dag uitsluitend paravvluchten toe te staan met vliegtuigen die niet meer dan 65 dB(A) volgens Hoofdstuk 6 van Bijlage 16, volume I, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago) produceren, wordt de overlast voor omwonenden op een aanvaardbaar niveau gebracht terwijl tevens gelegenheid wordt geboden voor het uitvoeren van paravvluchten. Bij deze afweging is rekening gehouden met de lokale omstandigheden op en om het Luchtvaartterrein Eelde, de routes die door vliegtuigen voor valschermspringen op Eelde worden gebruikt en met het algemene streven van de overheid om de geluidshinder van vliegverkeer te beperken.

Van veel vliegtuigen is echter tegenwoordig alleen het resultaat van een geluidsmeting volgens de nieuwere meetmethode ex Hoofdstuk 10 van genoemde bijlage van het Verdrag van Chicago beschikbaar. Daarom is naast een norm, gebaseerd op een geluidsmeting volgens Hoofdstuk 6, ook een norm gebaseerd op een geluidsmeting volgens Hoofdstuk 10 opgenomen. Overigens komt het verschil tussen beide geluidsmetingen er basaal op neer dat de meting volgens Hoofdstuk 10 tijdens de start plaatsvindt en die volgens Hoofdstuk 6 tijdens de horizontale overvlucht.

Bij gebrek aan een (internationaal) erkende conversiemethode is eigen onderzoek gebruikt om tot een norm volgens de Hoofdstuk 10-geluidsmeting te komen. Daartoe is de relatie tussen de Hoofdstuk 6- en Hoofdstuk 10-geluidsmeting als volgt vastgesteld. De relatie is gebaseerd op een studie van enkele tientallen types waarvan zowel Hoofdstuk 6- als Hoofdstuk 10-getallen beschikbaar waren. Door deze datapunten is een gemiddelde lijn getrokken waarmee een verband tussen Hoofdstuk 6- en Hoofdstuk 10-getallen is bepaald. Met behulp van dit verband is uitgerekend welk getal gemeten volgens hoofdstuk 10 overeenkomt met 65 dB(A) gemeten volgens hoofdstuk 6. Dit is 70,6 dB(A).

In het Bestuurlijk Overleg is eveneens door de provincies en de gemeenten de wens geuit om beperkingen te stellen aan het uitvoeren van vluchten ten behoeve van het uitoefenen van valschermspringen. Dit heeft geleid tot beperkingen aan de periode waarin deze vluchten uitgevoerd mogen worden, zoals beschreven in artikel 9 lid 3.

Artikel 10

Aan de hand van kwartaaloverzichten, die de exploitant aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst moet overleggen, kan de ontwikkeling van het vliegverkeer worden bijgehouden. De combinatie van het aantal vliegtuigbewegingen, de hierbij gebruikte typen luchtvaartuigen, de verdeling van de bewegingen over de tijd, de routes en het gebruik van de start- en landingsbanen bepaalt de geluidsbelasting.

In het kader van de handhaving van het bepaalde in artt. 8 en 9 moet de exploitant een overzicht geven van de aard en het tijdstip van gemaakte vluchten. Indien de geluidszone structureel dreigt te worden overschreden, kunnen in de aanwijzing van het luchtvaartterrein beperkingen ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein worden

opgenomen, zoals bedoeld in artikel 24, derde lid, van de Luchtvaartwet. Verder dient bij een controleberekening te worden uitgegaan van de bij de zoneringsberekeningen gehanteerde coördinaten. Voorschriften terzake zullen worden opgenomen in het handhavingsvoorschrift dat tegelijkertijd met het definitieve besluit zal worden vastgesteld.

Verder moet de exploitant op grond van dit artikel informatie overleggen ten behoeve van het toezicht op de naleving van de in de aanwijzing opgenomen voorschriften. Dit betekent dat de exploitant informatie moet verstrekken over de gevallen waarin gebruik wordt gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheden op de openstellingstijden, zoals die zijn weergegeven in artikel 8 lid 2 tot en met 4 (aard van de vlucht, reden van de uitzondering). Ook moet inzicht worden gegeven in het aantal uitgevoerde proefvluchten in het circuit (o.b.v. artikel 9 lid 4).

Artikel 11

In artikel 30b van de Luchtvaartwet is bepaald dat het voorstel voor het gebruiksplan dat de exploitant bij de Minister van Verkeer en Waterstaat indient een periode van 12 achtereenvolgende maanden beslaat. Deze periode moet overeenkomstig het bepaalde in artikel 30b tussen Minister en exploitant worden overeengekomen. Met de NV Groningen Airport Eelde is overeengekomen dat de periode, waarop het gebruiksplan voor het luchtvaartterrein Eelde betrekking heeft, loopt van 1 april van enig jaar tot 1 april van het daarop volgende jaar. In de Memorie van antwoord met betrekking tot het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet (Kamerstukken II, 1992/93, 22 570, nr. 7) is aan de Tweede Kamer gemeld dat de overeengekomen periode in het aanwijzingsbesluit zal worden opgenomen.

Artikel 13

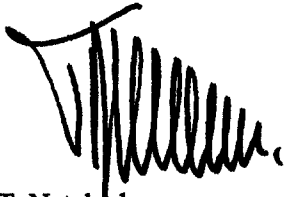
Naast de wettelijk geregelde planschade bestaat nadeelcompensatie. Nadeelcompensatie kan omschreven worden als het vergoeden c.q. compenseren van uit de aanwijzingsbesluiten voortvloeiende schade, niet zijnde planschade. In de aanwijzing is ter zake een regeling beschreven, welke sterke gelijkenis vertoont met artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening. In dit geval echter is het de Minister van Verkeer en Waterstaat die verantwoordelijk is voor het al dan niet toekennen van mogelijke claims. De verplichting tot het al dan niet toekennen van nadeelcompensatie kan worden gedestilleerd uit jurisprudentie en de Algemene wet bestuursrecht.

De verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld en beslist volgens de procedure uit de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Deze regeling is gebaseerd op de Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat (die nu is ingetrokken), waarmee in de praktijk van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat positieve ervaringen zijn opgedaan. De procedure voorziet in een beoordeling van schadeclaims door ter zake deskundige taxateurs, die op basis van hoor en wederhoor, aan de Minister advies uitbrengen over de te vergoeden schade. Inhoudelijk zullen claims worden getoetst aan, kort samengevat, het redelijkheidscriterium van artikel 49 uit de Wet op de ruimtelijke ordening.

Het antwoord op de vraag of een aanspraak op schadevergoeding reëel is wordt bepaald door een samenstel van rechtsregels die in de rechtspraak is ontwikkeld om het begrip "redelijkerwijze" hanteerbaar te maken. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de voorzienbaarheid, de aard en omvang van de schade, alsmede met het handelen en nalaten van degene die schade lijdt.

Tegen de beslissing van de Minister staan in het voorkomende geval de rechtsmiddelen van bezwaar en beroep ingevolge de Algemene wet bestuursrecht open.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'T' followed by a series of vertical, wavy lines that resemble a stylized 'N' or a series of connected loops.

T. Netelenbos

BIJLAGEN, behorende bij het besluit

- A Kaart van de aanwijzingsgrens van het luchtvaartterrein met inrichting luchtvaartterrein tweebanenstelsel;
- B Lijst met kadastrale gegevens en gegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet;
- C Kaarten met aan- en uitvliegroutes;
- D Beschrijving van de verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer, alsmede de toegepaste luchtverkeersgegevens opgenomen in NLR-rapport;
- E Kaart Ke-geluidszone;
- F Evaluatieprogramma;
- G Kaart met bkl-geluidszone;
- H Addendum;
- I Overwegingen van het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie d.d. 29 april 1997 (kenmerk RPC 629);
- J Overwegingen ten aanzien van de inspraakreacties en het advies van de commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet d.d. 07 oktober 1997;
- K Overwegingen ten aanzien van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 18 augustus 1997;

Lijst van gebruikte afkortingen.

Bijlagen A, C, E en G maken deel uit van deze bundel.
De overige bijlagen zijn in een apart document gebundeld.

Kaart met grens en inrichting luchtvaartterrein

BIJLAGE A

Kaart van de aanwijzingsgrens van het luchtvaartterrein met inrichting luchtvaartterrein
tweebanenstelsel

Kaart met grens en inrichting luchtvaartterrein



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Bureel-Generaal Rijswijksestraat

LUCHTVAARTTERREIN EELDE

— Aansluitingsgrens luchtvaartterrein

1:25,000 9-10-77 schaal 1:25,000

BILAGE

Kaarten met aan- en uitvliegroutes

BIJLAGE C

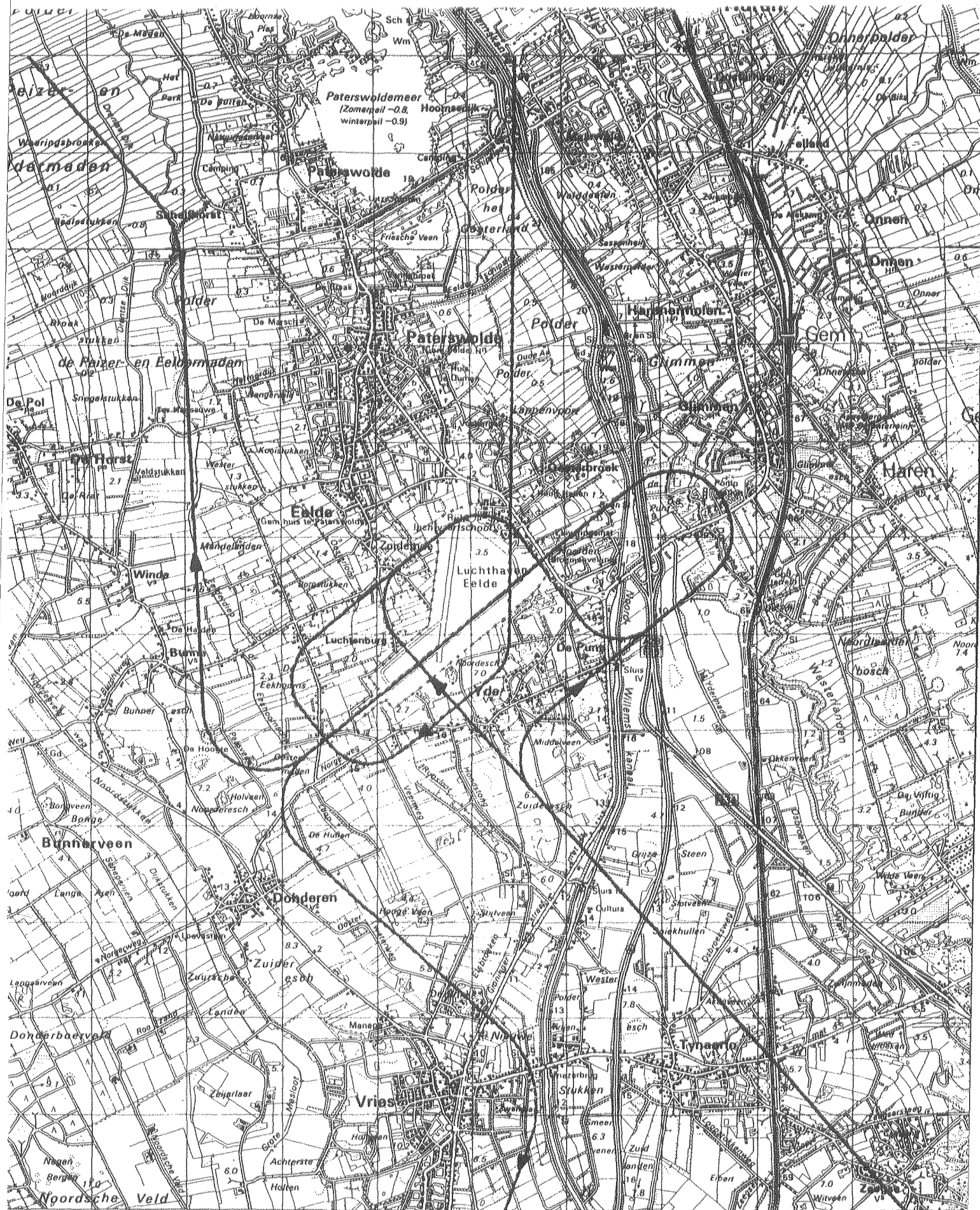
Kaarten met aan- en uitvliegroutes.



Luchthaven EELDE
Aanwijzing ex art. 27 jo. 24 LVW

Bijlage C1
Start- en naderingsroutes baan 19
4 oktober 1996





Luchthaven EELDE
Aanwijzing ex art. 27 jo. 24 LVW

Bijlage C2
Start- en naderingsroutes baan 23
4 oktober 1996

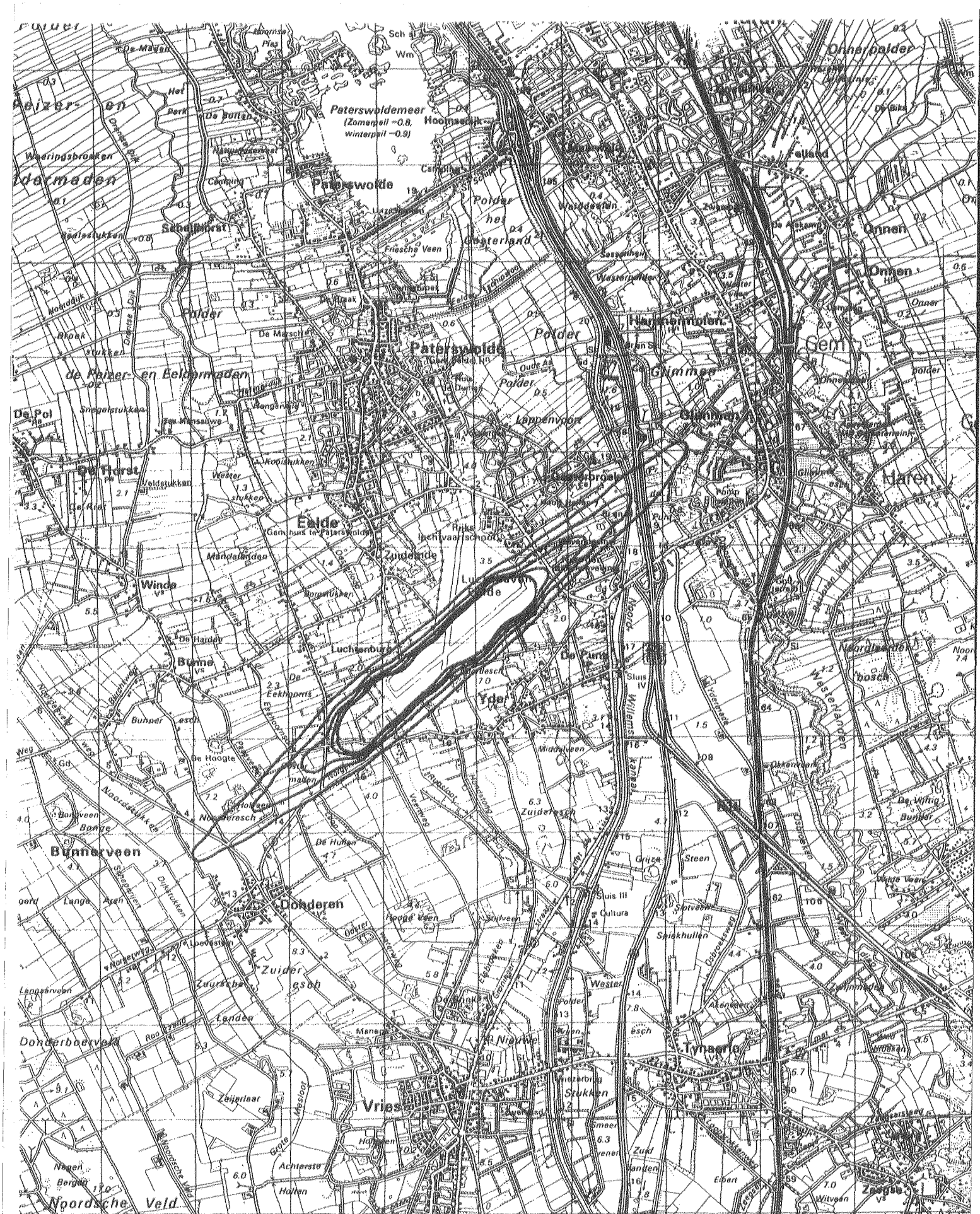




Kaart Ke-geluidszone

BIJLAGE E
Kaart Ke-geluidszone

Kaart Ke-geluidszone



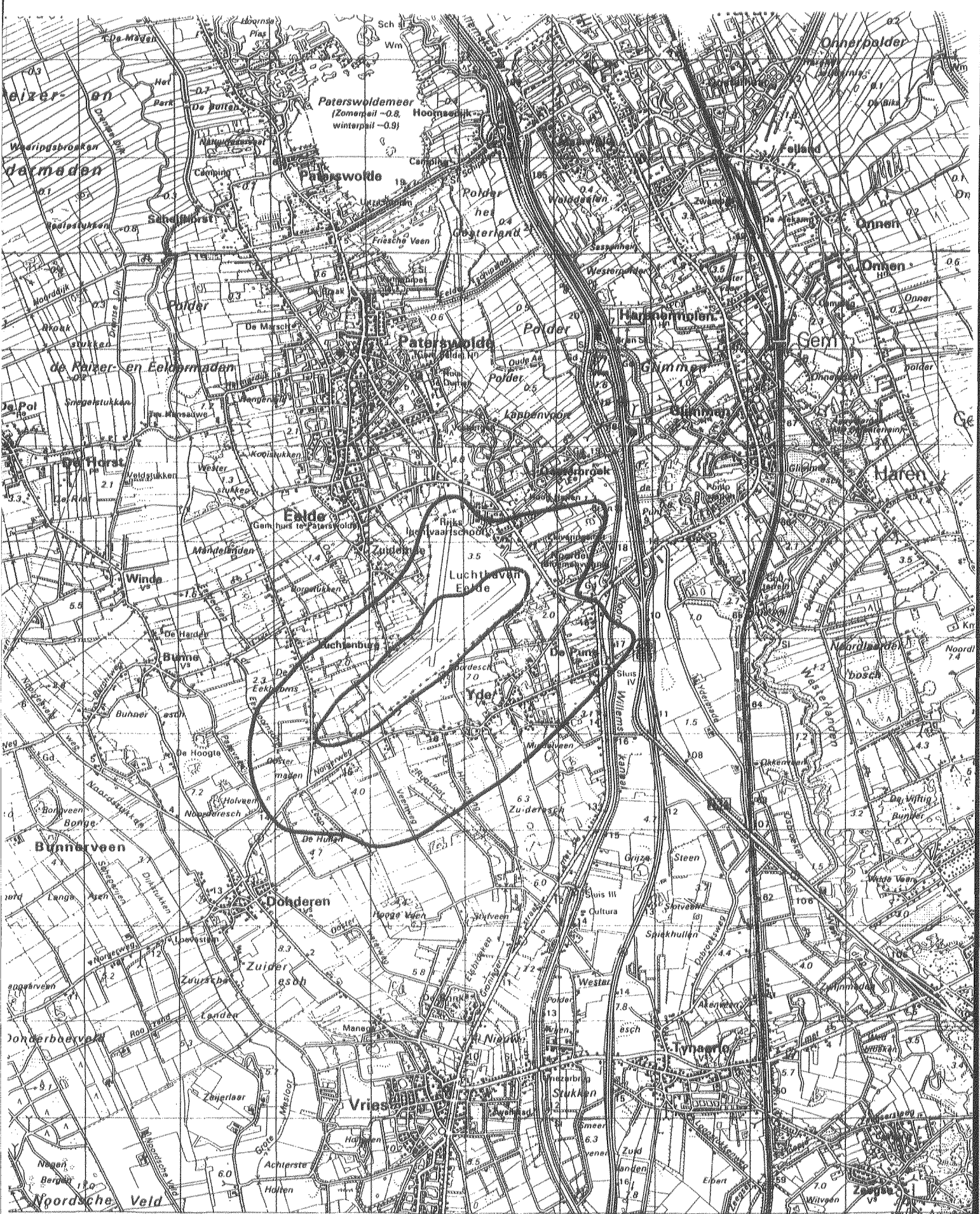
Luchthaven EELDE
Aanwijzing ex art. 27 jo. 24 LVW

Bijlage E
Contouren 35, 40, 45, 50 en 55 Ke
berekeningsnummer 960719 122435



Kaart met bkl-geluidszone

BIJLAGE G.
Kaart met bkl-geluidszone



Luchthaven EELDE
Aanwijzing ex art. 27 jo. 24 LVW



Bijlage G
Contouren 47 en 57 bkl
berekenningsnummer 961007 184249

Lijst van gebruikte afkortingen

ABEL	Algemeen Beoordelingskader Externe Veiligheid Luchthavens
BGGL	Besluit geluidbelasting grote luchtvaart
BGKL	Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart
bkl	maat voor de geluidsbelasting vanwege de kleine luchtvaart
Cie 21	Commissie ex artikel 21 LVW
Cie MER	Commissie voor de m.e.r.
CO ₂	koolstofdioxide
dB(A)	decibel, met de A als een correctiefactor voor de gevoeligheid van het menselijk oor
FANOMOS	Flight track and Noise Monitoring System
FN	Frequency number
GAE	Groningen Airport Eelde
GR	groepsrisico
IR	individueel risico
Ke	Kosteneenheid, maat voor de geluidsbelasting van de grote luchtvaart
KLS	KLM luchtvaartschool
L _{aeq}	Gemiddelde A-gewogen geluidniveau (A is een correctiefactor voor de gevoeligheid van het menselijk oor)
LNv	Landbouw, Natuur en Visserij (Ministerie van)
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LVW	Luchtvaartwet
Lw	Luchtvaartwet
MER	Milieu-effectrapport
m.e.r.	milieu-effectrapportage (Commissie voor de)
m.m.a.	meest milieuvriendelijk alternatief
MTOW	maximum take-off weight
NMP	Nationaal Milieuplan
NLR	Nationaal Luchtvaart- en Ruimte Laboratorium
NO _x	stikstofoxiden
OMR	Omgaan Met Risico's (nota)
PKB	Planologische Kernbeslissing
RELI	Regionale Luchtvaartinfrastructuur
RELUS	Regionale Luchthavenstrategie
RIVM	Rijksinstituut van Volksgezondheid en Milieu
RMC	Rijksmilieuhygiënische Commissie
RLD	Rijksluchtvaartdienst
RPC	Rijksplanologische Commissie
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SO ₂	zwaveldioxide
SRKL	Structuur Schema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen
Stb	Staatsblad
Stcrt	Staatscourant
TK	Tweede Kamer
V&W	Verkeer en Waterstaat (Ministerie van)
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Ministerie van)
Wm	Wet milieubeheer
WRO	Wet op de ruimtelijke ordening