

BIJLAGE J.

Overwegingen ten aanzien van de inspraakreacties en het advies van de commissie ex artikel 21
LVW d.d. 07 oktober 1997

Inleiding

De commissie ex artikel 21 LVW (hierna: de Commissie 21) heeft op 7 oktober 1997, gebaseerd op inspraakreacties en ingediende zienswijzen, een advies als bedoeld in artikel 22 van de Luchtvaartwet (LVW) over de ontwerp-aanwijzingen uitgebracht.

Door de Commissie 21 zijn 839 schriftelijke en mondelinge zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn gebundeld in 123 afzonderlijke rubrieken. Per rubriek is een advies geformuleerd. Apart is een advies op hoofdpunten (A tot en met G) gegeven met verwijzing naar bijbehorende rubrieken en er is een aantal aanvullende adviezen gegeven (a tot en met j). Op elk van de ingediende adviezen van de Commissie 21 zal in dit deel van de bijlage ingegaan worden, respectievelijk middels overwegingen over de adviezen onder de hoofdpunten, de aanvullende adviezen en tot slot alle afzonderlijke rubrieken.

Indien bij adviezen minderheidsstandpunten vermeld zijn zal op deze standpunten ingegaan worden alleen als dit iets toevoegt aan de overweging op het advies.

Hoofdpijnen van het advies van de Commissie 21

A. *Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten.*

“Uit de inspraak komt nadrukkelijk naar voren dat de positieve sociaal-economische effecten van een baanverlenging volgens sprekers niet opwegen tegen de daardoor veroorzaakte negatieve milieueffecten.”

Advies:

De commissie adviseert om duidelijk in beeld te brengen wat de milieudoelstellingen zijn, naast de economische doelstellingen. De gemeente Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de aanwijzingsprocedure op te schorten totdat onderzoek is uitgevoerd naar de positieve en negatieve economische effecten en totdat de discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland is afgerond.

Overweging:

Veel sprekers hebben de positieve effecten van baanverlenging afgewogen tegen de negatieve effecten. Niet iedereen is van mening dat voldoende is aangetoond dat baanverlenging wenselijk is. Het beschouwen van beide kanten van de medaille, het wegen van de maatschappelijke kosten en baten, is de essentie van het besluit. Hierbij worden niet alleen alle ingebrachte zienswijzen van omwonenden betrokken, maar ook de regionaal economische belangen van actoren voor wie de luchthaven en de baanverlenging een verbetering van het regionaal economisch vestigingsklimaat kan betekenen.

Een regionale luchthaven is voor een regio een extra element in de kwaliteit van het vestigingsmilieu; het bedrijfsleven krijgt een steeds meer internationaal karakter, snelle verbindingen zijn van belang. Regionale luchthavens hebben een functie in een interregionaal netwerk en zijn complementair aan het HSL-netwerk. De direct met de luchthaven samenhangende activiteiten voegen een extra dimensie toe aan de economische structuur van de regio.

Het rijk heeft in de nota RELUS (1997) en in het SBL (1988) aangegeven op grond waarvan er sprake kan zijn van rijksbetrokkenheid bij luchtvaartterrein Eelde. Op de eerste plaats betreft dit de functie van de luchthaven als plaats in Nederland waar de opleiding tot verkeersvlieger kan plaatsvinden. Omdat dit alleen het segment 'general aviation' betreft, kan op grond hiervan alleen niet de noodzaak tot baanverlenging geconcludeerd worden. Een ander argument is het regionaal economisch stimuleringsbeleid.

De Commissie Ruimtelijke Economisch Perspectief Noord-Nederland (Commissie Langman) constateert in haar rapport (TK 24 060, nr. 12, vergaderjaar 1997-1998) dat hoge

werkloosheid en lage arbeidsparticipatie een ernstige bedreiging vormen voor een gezonde verdere ontwikkeling van het Noorden. De Commissie is van mening dat voortzetting van de investeringssteun in het Noorden een vereiste is om de achterstand in niveau van werkloosheid, een erfenis uit het verleden, weg te werken. Commissie Langman stelt in haar advies maatregelen voor die gebaseerd zijn op een driesporenbeleid. Waar het gaat om de ijlheid van de economische structuur en de relatief geïsoleerde ligging, bepleit de Commissie een sterkere clustervorming van economische activiteiten en adequate verbindingen.

De positieversterking van de steden vormt een derde spoor, waarvoor Commissie Langman kwaliteitsverbeterende maatregelen voorstelt. Hiertoe behoort het aanwijzen van een beperkt aantal economische kerngebieden. Investeren in baanverlenging past in beide sporen.

Baanverlenging vergroot de kansen op de ontwikkeling van luchtvracht en luchtvaart gerelateerde bedrijfsontwikkeling op en rond de luchthaven. De luchthaven ligt in één van de genoemde economische kerngebieden: de regio Groningen-Assen-Veendam.

Overigens wordt luchtvaartterrein Eelde niet met name genoemd in het advies van Commissie Langman. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat de commissie alleen suggesties heeft gedaan voor nieuwe investeringsprojecten, de wenselijkheid tot baanverlenging al uitgesproken was in het SBL en het bestuurlijk overleg in meerderheid achter de baanverlenging stond.

Door een deel van Commissie 21 wordt een nieuw sociaal-economisch onderzoek voorgesteld. In algemene zin geldt dat de invloed van regionale luchthavens op de regionale economische structuur en werkgelegenheid positief is, maar moeilijk kwantitatief in harde cijfers is uit te drukken. In kwalitatieve zin is de bijdrage van een luchthaven aan een regionale economie goed aannemelijk te maken. De bescheiden inschatting van de ontwikkeling van de werkgelegenheid ten gevolge van de luchthaven in het Ontwikkelingsperspectief 1994 is een redelijke aanname. Er hebben zich de afgelopen jaren geen ontwikkelingen voorgedaan, die - binnen de beperkte mogelijkheden van kwantitatieve analyse - tot wezenlijk andere inzichten zullen leiden. Een nieuw onderzoek naar de sociaal-economische effecten, zoals door een deel van de Commissie 21 wordt voorgesteld, zal dan ook geen nieuw inzicht geven.

Milieudoelstellingen duidelijk in beeld brengen

“Bij de plannen voor de baanverlenging op de luchthaven GAE is geen dubbeldoelstelling geformuleerd waarbij aan uitvoering van de plannen door uitgebreide aanvullende maatregelen tevens een vooruitgang in het milieu wordt beoogd. Bij luchthaven Schiphol is dit voor de huidige uitbreidingsplannen wel als uitgangspunt gekozen.

In de aanwijzing ontbreekt een duidelijke milieudoelstelling waardoor de achteruitgang van de milieukwaliteit en leefbaarheid wordt tegengegaan.”

Advies

De commissie adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting de milieudoelstellingen duidelijk in beeld te brengen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord; zij adviseren een dubbeldoelstelling analoog aan Schiphol op te nemen in de toelichting).

Overweging:

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. In het NMP-3 (1998) wordt de lijn van de eerste twee milieuplannen voortgezet. Daarbij wordt geconstateerd dat de milieukwaliteit in Nederland weliswaar gestaag verbetert, maar dat extra inspanningen nodig zijn om bepaalde doelstellingen te bereiken.

Voor geluidshinder zijn in het NMP-2 algemene doelstellingen geformuleerd, die ook gelden voor de luchtvaart. Voor hinder is de doelstelling stabilisatie op het niveau van 1985 in zowel 2000 als in 2010. Voor ernstige hinder is de doelstelling 0% ernstig gehinderden in 2010. In het NMP-3 wordt geconstateerd dat de doelstellingen voor 2010 niet zullen worden gehaald. De doelstelling voor hinder zal met inzet van aanvullende maatregelen vertraagd kunnen worden gerealiseerd. In het NMP-4 zal voor de gehele sector verkeer en vervoer een nieuwe hinderdoelstelling en een NO_x-doelstelling worden geformuleerd. Ten aanzien van de mondiale grensoverschrijdende emissie is het Nederlandse beleid vastgelegd in de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (LuLu). Geconcludeerd wordt dat de milieudoelstellingen voor de luchtvaart in algemene zin duidelijk zijn: vermindering van verstoring (zonering) op nationaal niveau en reductie van mondiale luchtvaartemissie op internationaal niveau. Op nationaal niveau is hiervoor, behoudens voor Schiphol in de PKB Schiphol en Omgeving, waarin de zogenaamde dubbeldoelstelling 'Mainport- en milieudoelstelling' is opgenomen, geen vertaling gemaakt gericht op individuele luchtvaartterreinen en hun omgeving. Een toetsing van het aanwijzingsbesluit aan het nationale milieubeleid is in deze zin dan ook niet mogelijk. De Ministers zien in relatie met de nationale milieudoelstellingen geen onoverkomelijke bezwaren tegen het voorliggende aanwijzingsbesluit.

B Toelating les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen

"Uit de inspraak blijkt dat er een schril contrast wordt ervaren tussen enerzijds de geringe opbrengsten van de zogenaamde grote circuitvluchten, zonder positieve regionale economische effecten, en anderzijds de door deze vluchten veroorzaakte mate van geluidsoverlast."

Advies

De commissie geeft een verdeeld advies. De provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Eelde zijn van mening dat deze vluchten van belang zijn voor de continuïteit van de luchthaven. Op basis van de ontwerpaanwijzing zal de hinder al aanzienlijk worden beperkt. Tot verdergaande beperkingen dan in de ontwerpaanwijzing zijn genomen, kan alleen worden besloten op basis van de resultaten van het belevingsonderzoek.

De gemeenten Haren en Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat deze vluchten slechts in beperkte mate bijdragen aan de inkomsten van GAE en daarom ook slechts zeer geringe (indirecte) positieve sociaal-economische effecten op Noord-Nederland kunnen hebben. Daar tegenover staat een evenredig grote overlast voor de omgeving. Zij adviseren derhalve direct een volledig verbod in te stellen.

Overweging:

In de concept-aanwijzing waren lesvluchten met groot verkeer toegestaan. Naar aanleiding van de uitkomsten van het belevingsonderzoek heeft het Kabinet op 12 november jl. besloten de baanverlenging op het luchtvaartterrein Eelde door te zetten als in diezelfde aanwijzing lesvluchten met grote vliegtuigen verboden zouden worden. Deze uitspraak behoeft nog enige uitwerking en heeft ertoe geleid dat nu in de aanwijzing een verbod op circuitvluchten als onderdeel van les- en oefenvluchten met grote vliegtuigen (MTOW > 6000 kg) is opgenomen. Circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten zijn bevroren tot een maximum van het aantal dat in 1999 plaatsvond. Op basis van gegevens van de luchthaven is in de aanwijzing een aantal van 92 vluchten opgenomen. Deze wijzigingen zijn verwerkt in de tekst van de aanwijzing en de toelichting.

C Milieueffecten en -maatregelen

"De Commissie 21 is van mening dat het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) in het MER en de verwerking daarvan in de aanwijzing, mede gezien de te verwachten negatieve milieueffecten, onvoldoende is. Een aantal voor de hand liggende maatregelen is om onduidelijke redenen niet opgenomen" (pag. 10).

De Commissie 21 geeft hierbij de volgende zeven maatregelen:

- a. monitoring van werkelijk voorkomende geluidsbelastingen,
- b. meting (in plaats van berekening) luchtverontreiniging,
- c. benutting stijg- en dalprofielen (3.1.1),
- d. limitering circuit- en paravluchten,
- e. maatregelen n.a.v. belevingsonderzoek,
- f. handhaving c.q. volgsysteem,
- g. overige maatregelen die in het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden voorgesteld.

Advies

De commissie adviseert voornoemde punten voor het meest milieuvriendelijke alternatief alsnog in de aanwijzing te betrekken en tevens een toetsing uit te voeren aan het NMP-2 en andere betrokken beleidsplannen.

Overweging:

Het MMA heeft vooral gediend om (meest) milieuvriendelijke maatregelen te bedenken. Een aantal daarvan kan ook toegepast worden in de voorkeursvariant. In het evaluatie- en monitoringprogramma zal worden nagegaan in hoeverre de luchthaven deze maatregelen ook genomen heeft. Dit zal meewegen in het evaluatie- en monitoringrapport.

De onder a tot en met g genoemde maatregelen zijn wel genoemd in het MER, maar zijn niet meer opgenomen in de aanwijzing. In het onderstaande wordt gemotiveerd waarom deze maatregelen niet in de aanwijzing zijn opgenomen.

Ad a; monitoring van werkelijk voorkomende geluidsbelastingen

Door monitoring van werkelijk voorkomende geluidsbelastingen is het mogelijk om de correlatie tussen werkelijk optredende geluidsbelasting en de berekende geluidsbelasting te onderzoeken. Deze aanbeveling is ook gegeven door de Commissie voor de m.e.r.. Onderstaand antwoord wordt ook gegeven in bijlage III, onder 3.4.5.

Als de werkelijke overlast, zoals deze wordt ervaren door omwonenden, niet overeen zou blijken te komen met de berekende hinder kan dat twee oorzaken hebben. (1) De berekende geluidsbelasting komt niet overeen met de werkelijke geluidsbelasting en (2) de werkelijke overlast komt wijkt af van hetgeen verwacht had mogen worden uit de dosis-effectrelatie. Beide situaties kunnen zich rondom Eelde voordoen. De opmerking in het MER (Aanzet tot het evaluatieprogramma) van blz. 147, slaat terug op (1), omdat hier bedoeld wordt op het meten van de geluidsniveaus.

Als er zich verschillen voordoen tussen berekende en gemeten geluidsniveaus, kan dit een groot aantal oorzaken hebben. Het kan zijn dat (a1) de berekeningsmethodiek (incl. appendices) onvoldoende de werkelijkheid beschrijft, maar het kan ook zijn dat (a2) de werkelijkheid van gevlogen routes, weersomstandigheden, vluchtuitvoering etc. anders is dan deze in de berekeningsmethodiek is ingevoerd.

Ad a1; in het kader van het evaluatie- en monitoringprogramma voor de luchthaven Schiphol vindt een aantal onderzoeken plaats op het gebied van geluid. Nieuw onderzoek vindt plaats in het kader van de ontwikkeling van de nieuwe normen voor Schiphol. De uitkomsten hiervan zullen gemonitord worden voor de regionale velden.

Ad a2; als de gemiddeld voorkomende werkelijke omstandigheden afwijken van de gegevens die gediend hebben als invoer voor de berekeningen, is dit een aspect van handhaving.

Ad b; meting (in plaats van berekening) van luchtverontreiniging

In het evaluatie- en monitoringprogramma is een paragraaf over luchtverontreiniging opgenomen. Tot dit programma behoren ook het uitvoeren van een nulmeting en een controlemeting. De meetresultaten zullen ingebracht worden in de herhalingsmeting bij het belevingsonderzoek.

Ad c; benutting stijg- en daalprofielen

De internationaal gestandaardiseerde daalhoek voor instrument naderingen is 3 graden. Bij vergroting van de daalhoek neemt weliswaar de hoogte tot een bepaald punt onder de eindnadering toe, maar dat betekent niet automatisch ook een afname van de geluidsbelasting. Een en ander is komen vast te staan in een onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van Technisch Operationele Maatregelen Schiphol (TOMS). Dit onderzoek, uitgevoerd onder auspiciën van Handhavingsdienst Luchtvaart, is neergelegd in het NLR rapport met kenmerk NLR-CR-98392.

Gebleken is dat daalpaden met een daalhoek groter dan 3 graden alras diep ingrijpen in de vliegtuig operaties en ook in de certificatie. Om die reden is het TOMS onderzoek reeds beperkt tot een daalhoek van 3,25 graad welke als gevolg van MLS beperking verder is teruggebracht tot 3,2 graad.

Verder is komen vast te staan dat vliegtuigen op een 3 graden daalpad met reduced flapsetting minder geluid veroorzaken dan 3,2 graad omreden dat dan al vaak niet meer met kleinere flapsetting kan worden gevlogen.

Tenslotte is gebleken dat een hogere naderingshoogte ook invloed heeft op de uiteindelijke gronddeemping. Aan weerszijden van het vliegp pad treden hogere geluidsniveaus op dan bij 3 graden a.g.v. de lagere gronddeemping.

Buiten andere te nemen maatregelen zoals aanpassing landingshulpmiddelen, extra trainingen bemanning etc. is de aangetoonde toename in geluid van doorslaggevende aard om daalhoeken groter dan 3 graden niet toe te passen.

Ad d; limitering circuit- en paravluchten

Zie de overweging bij advies op hoofdlijnen B; Toelating les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen (pagina 52) en overweging bij advies op hoofdlijnen D; openstelling en toelating, 2: kleine circuits en 3: paravluchten (pagina 57).

Ad e; maatregelen n.a.v. belevingsonderzoek

In de concept-aanwijzing waren lesvluchten met groot verkeer toegestaan. Naar aanleiding van de uitkomsten van het belevingsonderzoek heeft het Kabinet op 12 november jl. besloten de baanverlenging op het luchtvaartterrein Eelde door te zetten als in diezelfde aanwijzing lesvluchten met grote vliegtuigen verboden zouden worden.

Naar aanleiding van het belevingsonderzoek is in het evaluatie-en monitoringsprogramma een herhalingsmeting opgenomen.

Ad f; handhaving c.q. volgsysteem

Zie overweging onder ad a; monitoring van werkelijk voorkomende geluidsbelastingen (pagina 4) en overweging bij advies op hoofdlijnen G; Handhaving (pagina 13).

Ad g; overige maatregelen die in het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden voorgesteld.

Zie bijlage K; Overwegingen ten aanzien van het advies van de Commissie voor de m.e.r. d.d. 18 augustus 1997.

Advies

Ten aanzien van het belevingsonderzoek adviseert de Commissie 21, analoog aan het advies van de Commissie voor de m.e.r., een pragmatische benadering. Daarbij adviseert zij de argumenten die pleiten voor een pragmatische benadering op te nemen in de toelichting.

Overweging:

Conform het advies van de commissie MER is het belevingsonderzoek als volgt opgezet. In het voorjaar en het najaar van 1998 zijn mondelinge (face-to-face) enquêtes verricht onder 407 omwonenden in de omgeving van de luchthaven. 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 $dB(A) L_{Aeq}$).

De belangrijkste conclusies van het belevingsonderzoek 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 de luchthaven 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 $dB(A) L_{Aeq}$ 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 propeller aandrijving;*
- *Er is een enkelvoudige correlatie gevonden tussen de (berekende) geluidbelasting in L_{Aeq} 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 vliegveld van invloed te zijn op de variantie in geluidhinder;*
- *Van de ondervraagden vindt de ruime meerderheid het vliegveld 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 geluidsoverlast 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.*

Het belevingsonderzoek is op de navolgende wijze in het aanwijzingsbesluit en de toelichting verwerkt.

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).*

D. Openstelling en toelating

1. Regulier verkeer

“De Commissie 21, met uitzondering van de gemeenten Eelde en Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden, heeft begrip voor de wens van de luchthaven om uit commerciële motieven ook in het weekend tot 23.00 uur vluchten toe te staan. Dit betekent dat het huidige sluitingstijdstip verschuift van 21.30 uur naar 23.00 uur, zoals ook in de ontwerp-aanwijzing is opgenomen.” (Blz. 10).

Advies:

Mede om redenen van eenduidigheid adviseren de provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Haren (de laatstgenoemde alleen voor lijn- en chartervluchten) om ook voor het weekend het sluitingstijdstip van 23.00 uur in de aanwijzing te handhaven.

De gemeenten Eelde en Vries, alsmede de drie vertegenwoordigers van de omwonenden, adviseren de luchthaven in het weekeinde te sluiten om 21.30 uur.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren daarnaast de openstelling in de ochtend te verschuiven van 6.30 en 7.30 uur naar respectievelijk 7.00 en 8.00 uur.

Overweging:

In de afweging die geleid heeft tot de openstellingstijden vermeld in de ontwerp-aanwijzing, artikel 8 en 9, spelen drie aspecten een rol:

- 1. structurele nachtvluchten op de luchtvaartterrein Eelde zijn volgens de Luchtvaartwet niet toegestaan,*
- 2. de vigerende aanwijzing (nr. TW/14962 uit 1959) kent geen beperkingen in openstelling; 24 uur per dag kunnen vluchten binnen komen. De Luchtvaartwet beperkt dit overigens tot alleen incidentele vluchten in de nachtperiode.*
- 3. de exploitant hanteert voor zijn bedrijfsvoering openstellingstijden van 6:30 uur tot 23:00 uur van maandag tot en met vrijdag en van 6:30 uur tot 21:30 uur op zaterdag, zon- en feestdagen. Deze heeft gepubliceerd in het Aanvullend luchthavenreglement luchtvaartterrein Eelde (Staatscourant 1996, 207). Voor les-, oefen- en circuitvluchten zijn*

daarnaast bijzondere tijden opgenomen in voornoemd luchthavenreglement.

Door het in overeenstemming brengen van onderhavige aanwijzing met de Luchtvaartwet ontstaan vliegbeperkingen (ongeacht of het een weekenddag of een weekdag is) tussen 23:00 uur en 6:00 uur.

Aanvullend, om redenen van het voorkomen van vermijdbare hinder, kent onderhavige aanwijzing verdergaande beperkingen. Deze betreffen het tijdstip van opening van de luchthaven (6:30 uur i.p.v. 6:00 uur), de openstellingstijden in het weekend en op officiële feestdagen (7:30 uur i.p.v. 6:00 uur), de openstellingstijden voor paravluchten en de openstellingstijden voor circuitvluchten onderscheiden naar groot en klein verkeer.

In de praktijk betekent dit:

- *een verdergaande beperking in de nacht dan onder de vigerende aanwijzing. Immers, de incidentele nachtvluchten worden beperkt tot alleen die gevallen die genoemd worden in artikel 8, paragraaf 4,*
- *een verdergaande beperking voor circuit- en paravluchten dan onder de vigerende aanwijzing. Immers, voor deze vluchten gelden thans geen voorschriften,*
- *openingstijden voor gebruik van de baan bij normaal gebruik, die overeenkomen met de huidige aanwijzing, met dat verschil dat tussen 21:30 en 23:00 uur de mogelijkheid bestaat gebruik te maken van het vliegveld.*

De ontwerpaanwijzing zal derhalve op het punt van de openstellingstijden niet worden gewijzigd, behalve voor paravluchten. Hiervoor verwijst de Minister naar het hierna volgende punt drie op pagina 16.

2 *Kleine circuits*

De Commissie 21, met uitzondering van de hierna genoemde leden, is van mening dat een volledig weekendverbod de mogelijkheden voor de KLM-luchtvaartschool om de lesprogramma's efficiënt te kunnen uitvoeren op onaanvaardbare wijze zal beperken, terwijl andere lesbedrijven met name op het weekend zijn aangewezen vanwege de aard van hun doelgroep.

De provincie Drenthe en de gemeente Haren vinden echter dat binnen het weekend de zaterdag hiervoor toereikend is.

Advies:

De Commissie 21 adviseert niet unaniem. Voorzover wordt geadviseerd de aanwijzing te wijzigen betreft dit de volgende leden van de Commissie 21:

De provincie Drenthe en de gemeente Haren adviseren een openstelling op zaterdag van 9.00 tot 19.00 uur met een verbod voor zon- en feestdagen.

De gemeente Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de kleine circuitvluchten in het weekend en op officiële feestdagen volledig te verbieden.

Overweging:

De aanwijzing voorziet in een afname van de hinder van het aantal vluchten met klein verkeer. In de nota Kleine Luchtvaart Infrastructuur (1997) is voorzien in het nemen van maatregelen aan de bron. In een periode waarin landelijk nog steeds sprake is van een toename van de vraag naar kleine luchtvaart, levert de luchtvaartsector hiermee een substantiële bijdrage. Het opnemen van verdergaande beperkingen voor klein verkeer in de aanwijzing, zoals een circuitverbod op zondagen, wordt, mede gelet op het belang van de kleine luchtvaart, niet overwogen.

3. Paravluchten

"De Commissie 21 is van mening dat paravluchten niet meer op Eelde thuis horen gezien de nadrukkelijke inzet op commerciële vluchten. Immers voor paravluchten geldt niet een sociaal-economisch belang voor de regio als "rechtvaardiging" voor de relatief grote hinder en irritatie bij omwonenden." (pagina 11).

Advies:

De Commissie 21 adviseert paravluchten te verbieden. De voorwaarden waaronder en het tijdstip waarop een verbod kan ingaan dienen zo spoedig mogelijk te worden onderzocht. In de tussenliggende periode kan de (volledige) regeling Teuge worden aangehouden, met als bijkomende voorwaarde dat het vliegen naar "springhoogte" niet meer als "kurketrekker" boven het vliegveld wordt uitgevoerd, maar via één, zeer ruime boog, die zoveel mogelijk de vastgelegde routes volgt.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren direct een verbod in te stellen.

Overweging:

1. Een luchthaven is een openbare infrastructurele voorziening, waarvan 'in beginsel' iedereen altijd gebruik mag maken, zolang men aan zekere wettelijke vereisten voldoet, zoals betreffende vliegvaardigheid en veiligheid en men binnen de marges van de voor de luchthaven geldende specifieke afspraken blijft.
2. Gebleken is dat Paracub Noord-Nederland voor het uitvoeren van paravluchten in een wijde boog uit en aan vliegt. Het kan daarbij voorkomen dat een paravluicht 'op hoogte' meermalen rond gaat als er zich leerlingen aan boord bevinden die voor het eerst springen. Hierbij geldt het principe dat leerlingen die hun eerste sprong gaan uitvoeren niet met andere parachutisten tegelijk springen.
3. Het klachtenoverzicht van GAE leert dat paravluchten in 1996 verantwoordelijk waren voor 1,61% en in 1997 voor 1,41% van het totaal aantal klachten. In beide jaren gaat het overigens om een gelijkblijvend totaal van 55 klachten.
4. Aan TNO-PG is in januari 1998 opdracht verleend om een onderzoek uit te voeren met als doel het in beeld brengen van de wijze waarop door omwonenden en andere betrokkenen in de omgeving van de luchthaven de huidige kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren. De resultaten van het belevingsonderzoek hebben niet geleid tot een aanpassing van de gebruiksvoorschriften met betrekking tot paravluchten in het aanwijzingsbesluit.

Voorgaande overwegingen, met inachtneming van het advies van de Commissie 21, hebben geleid tot de volgende wijziging in onderhavige aanwijzing:

"Ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde gelden in de periode van 15 april tot 16 september de volgende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:

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 dB(A) respectievelijk 70,6 dB(A), is verboden:

1° op maandagen tot en met vrijdagen;

2° op zaterdagen vóór 09.00 en na 18.00 uur;

3° op zon- en erkende feestdagen vóór 13.00 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;

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 dan 65 dB(A) respectievelijk 70,6 dB(A), bedraagt is verboden:

1° op maandag tot en met vrijdag;

2° op zaterdag vóór 09.00 en na 20.00 uur;

3° op zon- en erkende feestdagen vóór 10.00 en na 20.00 uur"

E. Berekening, normering en zonering geluidshinder

"De Commissie 21 is van mening dat het huidige wettelijke systeem van berekening, normering en zonering van geluidshinder niet geschikt is voor een luchtvaartterrein als Eelde. Hier is namelijk sprake van cumulatie van groot en klein verkeer, terwijl tevens een groot aantal circuitvluchten wordt gevlogen die extra hinder opleveren. Derhalve is behoefte aan één berekeningsmethode voor alle typen vluchten, met één norm, die beter correleert met de werkelijk ondervonden hinder, op grond waarvan één zone kan worden vastgesteld voor alle typen vluchten. Voor het bepalen van de ondervonden hinder kan mede worden uitgegaan van het in te stellen belevingsonderzoek (zie 3.1.6)."

Advies:

Met uitzondering van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseert de Commissie 21 de lopende aanwijzingsprocedure zo snel mogelijk af te ronden en te zijner tijd bedoelde aanpassingen alsnog in te voeren. Deze pragmatische benadering kan ook worden beargumenteerd met een verwijzing naar de omkeerbaarheid van de gevolgen.

Overweging:

Het nut van een eenduidige normstelling wordt onderschreven. Het ontwerpen van een berekeningsmethodiek hiervoor is echter een complexe zaak, waarbij het niet wenselijk is om aanpassingen te baseren op de situatie rond een individuele luchthaven.

Op interdepartementaal niveau zijn projecten gaande om tot een verbetering en uniformering van normstelling op het gebied van geluidshinder te komen. Ook binnen de Europese Gemeenschap wordt gewerkt aan een uniforme dosismaat. De normstelling voor luchtvaartlawaai hoort daar ook bij.

In het bijzonder wordt gewezen op de aankondiging van nader onderzoek in de nota RELI, welke op 2 december 1997 is aangeboden aan de Tweede Kamer. Hierin staat: "Het onderzoek moet voorzien in het valideren van de huidige systematiek (berekeningsmethodiek, dosismaat en grenswaarde) voor regionale velden ten aanzien van het hinderaspect en het doen van aanbevelingen die kunnen leiden tot het stellen van grenswaarden in situaties waarin sprake is van cumulatie van geluid."

F. Schadeclaims

Advies:

"De Commissie 21 adviseert de te verwachten schadeclaims zo zorgvuldig en zo snel mogelijk af te doen. Tevens adviseert zij om de woningen Eekhoornstraat 6 en 7, alsmede Bunnerzandweg 2 om redenen van milieu en gezondheid, en vanwege in het verleden opgewekte verwachtingen, aan de woonbestemming te onttrekken. Zij realiseert zich daarbij

dat de wettelijke regelingen hierin niet voorzien, doch verzoekt met klem een passende oplossing te zoeken, waarbij ook een rol is weggelegd voor de luchthaven zelf."

Overweging:

Algemeen: in wettelijke regelingen wordt onderscheid gemaakt tussen (1) planschade en (2) nadeelcompensatie.

Ad 1; 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) in beginsel door het rijk vergoed. Een voorwaarde hiervoor is wel dat de toekenning is geschied na instemming van het rijk.

Ad 2; naast de wettelijk geregelde planschade bestaat nadeelcompensatie, wat omschreven kan worden als het vergoeden c.q. compenseren van uit aanwijzingsbesluiten voortvloeiende schade, niet zijnde planschade.

In de aanwijzing is in artikel 13 ter zake een regeling opgenomen, welke sterke gelijkenis vertoont met de regeling 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 toekennen van nadeelcompensatie kan worden gestedilleerd uit jurisprudentie en de Algemene wet bestuursrecht.

Specifiek: een kort overzicht.

In 1992 verzocht de NV Groningen Airport Eelde aan de Minister van Verkeer en Waterstaat om de start- en landingsbaan 23-05 te mogen verlengen met 700 meter. Op dat moment is de procedure gestart die zal resulteren in een aanwijzing ten behoeve van het luchtvaartterrein Eelde.

In het streekplan Drenthe en Groningen wordt aan de mogelijke uitbreiding van het luchtvaartterrein aandacht besteed. Alleen in het streekplan Drenthe is een interimbeleid opgenomen ten aanzien van de (on)mogelijkheden tot bouwen in het gebied rond het luchtvaartterrein. De geluidscontouren die op de streekplankaart zijn opgenomen zijn de indicatieve geluidscontouren afkomstig uit het SBL. De omvang van het luchtvaartterrein na baanverlenging is in beide streekplannen niet opgenomen.

In het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Vries is de omvang van het huidige luchtvaartterrein opgenomen. Alleen de geluidscontouren afkomstig uit het SBL zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Deze contouren zijn indicatief. De geluidszone die in de aanwijzing is opgenomen is kleiner dan de zoneringscontouren die in het SBL voor luchthaven GAE zijn opgenomen.

In het milieueffectrapport staan tekeningen die een impressie geven van de omvang van het luchtvaartterrein. De tekeningen zijn niet gebaseerd op de uitgangspunten die de uiteindelijke omvang van het luchtvaartterrein bepalen. Het milieueffectrapport is onder verantwoordelijkheid van de NV Luchthaven Groningen Airport Eelde opgesteld.

De toekomstige omvang van het luchtvaartterrein is op de informatiebijeenkomst op 20 mei 1997 voor het eerst formeel aan betrokkenen bekend gemaakt door middel van tekeningen behorende bij de ontwerp-aanwijzing.

Ten aanzien van de situatie bij luchtvaartterrein Eelde geldt de nu volgende overweging.

De omvang van het luchtvaartterrein is bepaald door de verlenging van de hoofd start- en landingsbaan met 700 meter, voorschriften ten aanzien van veiligheidszones rond de start- en landingsbanen, het gebied waar de naderingsverlichting op is geplaatst en de protectiegebieden rond het ILS (Instrument Landing System).

De hieruit resulterende omvang van het luchtvaartterrein is vastgelegd in bijlage A van de aanwijzing. Daaruit blijkt dat de opstellen van Eekhoornstraat 6 en 7 en Bunnerzandweg 2 buiten het luchtvaartterrein vallen en ten behoeve van de uitbreiding van het luchtvaartterrein niet aangekocht hoeven te worden.

Het advies van de Commissie 21 geeft aan dat op grond van milieu en gezondheid de woonbestemming aan de drie genoemde woningen moet worden onttrokken. Echter, in het milieueffectrapport zijn de effecten op gezondheid en milieu die als gevolg van het luchtvaartterrein kunnen ontstaan beschreven. Uit het milieueffectrapport blijkt dat de effecten nagenoeg verwaarloosbaar zijn en dat er geen risico's zijn ten aanzien van de gezondheid van de mensen in de omgeving van het uitgebreide luchtvaartterrein.

In Nederland geldt voor gebieden rond luchtvaartterreinen tussen de 40 en 55 Ke een isolatieregime. Tussen 55 en 65 Ke geldt dat geïsoleerd gaat worden, maar de praktijk kan zo zijn dat woningen niet zodanig te isoleren zijn dat het niveau van geluid tot het voorgeschreven niveau kan worden teruggebracht. Deze situatie wordt echter pas duidelijk nadat het isolatieplan is uitgevoerd. Pas dan kan worden besloten om of betreffende woningen te vervangen door wel goed te isoleren woningen of om de bestemming in het bestemmingsplan te wijzigen in een niet geluidsgevoelige bestemming.

Eekhoornstraat 6 ligt op de 40 Ke-lijn. In een dergelijke situatie is doorslaggevend welke perceelsgrenzen worden aangehouden, waarna duidelijk is of een object binnen of buiten de contour valt. De gemeente bepaalt deze grens in het bestemmingsplan. Bij opstelling van het bestemmingsplan zal de gemeente naar alle waarschijnlijkheid deze specifieke woning binnen de 40 Ke-contour laten vallen, waardoor deze woning voor het isolatieplan in aanmerking komt.

Eekhoornstraat 7 ligt tussen de 35 en 40 Ke-contour, waardoor deze woning niet voor het isolatieplan in aanmerking komt.

Bunnerzandweg 2 ligt op de 55 Ke-contour. Hier zal bij het opstellen van het bestemmingsplan de woning naar alle waarschijnlijkheid tussen de 55 en 65 Ke gaan vallen, waardoor de woning voor het isolatieplan in aanmerking komt, maar waarbij vervolgens bekeken moet worden of de isolatie het geluid tot het voorgeschreven niveau terugbrengt.

Op basis van voorgaande overwegingen kan, samenvattend, geconcludeerd worden dat er geen redenen zijn om de drie woningen aan de woonbestemming te onttrekken en dat Eekhoornstraat 6 en Bunnerzandweg 2 voor het isolatieregime in aanmerking komen, waarbij na isolatie bekeken moet worden of isolatie van laatstgenoemde woning het geluid tot het voorgeschreven niveau terugbrengt.

G. Handhaving

Advies:

"De Commissie 21 adviseert om ten tijde van het nemen van het besluit over de aanwijzingen voldoende duidelijkheid te verschaffen over het te installeren volgsysteem (FANOMOS of een vergelijkbaar systeem), als onderdeel van het handhavingsvoorschrift. Zij adviseert tevens in het Handhavingsvoorschrift ook de handhaving van de vliegroutes en circuits (waaronder het vastleggen van bandbreedtes/tolerantiegebieden) op te nemen. Tevens adviseert zij rechtsmiddelen aan te dragen om overtredingen te kunnen bestraffen."

Overweging:

Het advies van de Commissie 21 betreft de volgende drie aspecten:

- 1. het installeren van een volgsysteem (FANOMOS of vergelijkbaar)*
- 2. het in het handhavingsvoorschrift opnemen van de handhaving van routes en circuits*
- 3. het aandragen van rechtsmiddelen om overtredingen te straffen.*

Ad 1; het installeren van een volgsysteem (FANOMOS of vergelijkbaar)

In de aanwijzing zijn voor luchtvaartterrein Eelde de geluidszones voor de grote luchtvaart (het Ke-verkeer) en de kleine luchtvaart (het bkl-verkeer) vastgelegd. De geluidszones geven de begrenzing aan van de maximaal toegestane geluidsbelasting, opgebouwd binnen de periode van een jaar.

In het bij de aanwijzing behorende handhavingsvoorschrift is aangegeven, hoe deze geluidszones gehandhaafd moeten worden. Het doel van de handhaving is onder andere om een overschrijding van de geluidszones te voorkomen.

Voor het berekenen van de zich ontwikkelende geluidsbelasting in relatie tot de in de aanwijzing vastgelegde geluidszones wordt thans voor alle kleine vliegvelden (en indien van toepassing, ook voor de regionale vliegvelden, waaronder GAE) een computerprogramma ontwikkeld. Voor de kleine luchtvaart betreft dit een zogenaamd "bkl-tool". Voor de grote luchtvaart is op initiatief van de Nederlandse Vereniging voor Luchthavens een "Ke-tool" in ontwikkeling. De tools zullen aan een CBS-programma worden gekoppeld, dat door de exploitant zal worden gebruikt om voor de startende en landende vliegtuigen de gegevens in te voeren. Deze gegevens zullen ook voor de berekening van de geluidsbelasting worden gebruikt. Tot de invoergegevens behoren onder meer de vertrek- en aankomsttijd van het vliegtuig. Deze registratie maakt het mogelijk na te gaan of binnen de in de aanwijzing vastgelegde openingstijden van het vliegveld gevlogen wordt. Op dit punt zijn de aan het CBS-programma gekoppelde tools qua mogelijkheden enigszins vergelijkbaar met FANOMOS. De tools zijn echter niet in staat de locatie en de hoogte waarop gevlogen wordt te registreren, hetgeen met FANOMOS (voor overland-vluchten van de grote luchtvaart) wel mogelijk is.

FANOMOS is een systeem dat in eerste instantie ontwikkeld is voor het volgen van overlandvluchten, in het bijzonder de uitvliegprocedures (grondpad, vlieghoogte) van de grote luchtvaart op Schiphol. Naast een gekoppeld systeem van radar en computerprogrammatuur op de luchthaven, moeten de uitvliegprocedures van alle voorkomende vliegtuigen bekend zijn en moeten alle vliegtuigen over een transponder beschikken. Grote vliegtuigen hebben die standaard aan boord, waardoor ze door de Luchtverkeersleiding Nederland op radarschermen te volgen zijn. Daarom is FANOMOS op Schiphol doelmatig.

Voor kleine vliegtuigen is een transponder niet verplicht. Aangepaste versies van het eerste FANOMOS zijn later geplaatst op de luchthavens Maastricht en Rotterdam, zij het met beperktere mogelijkheden dan op Schiphol.

Van het installeren van FANOMOS op GAE is in het verleden afgezien. Uit het bestuurlijk overleg en het advies van de Commissie 21 blijkt, dat de behoefte aan een met FANOMOS vergelijkbaar systeem om routegebonden vliegverkeer te kunnen volgen, en een systematiek om veroorzakers van vermijdbare hinder effectief te kunnen bestrijden, groot is. Het betreft concreet de behoefte om in het handhavingsvoorschrift ook de handhaving van vliegroutes en circuits op te nemen en het aandragen van rechtsmiddelen om overtredingen te kunnen bestraffen. 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.

Ad 2; het in het handhavingsvoorschrift opnemen van de handhaving van routes en circuits. De systematiek van de handhaving is zodanig ingericht, dat het handhavingsvoorschrift jaarlijks wordt geëvalueerd en kan worden bijgesteld. Het op enig moment eventueel beschikbaar komen van één of meer handhavingsinstrumenten of gewijzigde inzichten kan een wijziging van het handhavingsvoorschrift tot gevolg hebben. Voor het kunnen handhaven van routes is noodzakelijk dat tolerantiegebieden worden bepaald. Dit zijn bandbreedtes ter weerszijden van de vliegroutes, waarbinnen door de grote luchtvaart gevlogen moet worden om vermijdbare hinder te voorkomen. Voor circuits bestaan geen tolerantiegebieden. De reden hiervoor is, dat de karakteristiek van het circuitvliegen dusdanig is, dat dermate ruime tolerantiegebieden zouden moeten worden bepaald, dat de waarde ervan, voor het voorkomen van vermijdbare hinder, gering is.

Het in een aanwijzing opnemen van tolerantiegebieden is alleen zinvol als deze ook gehandhaafd kunnen worden. Dit vereist een op dat doel toegesneden instrument, waarmee kan worden vastgesteld of binnen de begrenzing van de tolerantiegebieden gevlogen wordt. Wegens het ontbreken van een instrument om tolerantiegebieden bij GAE te handhaven, is het niet zinvol om in de aanwijzing tolerantiegebieden op te nemen. Mocht een dergelijk instrument te zijner tijd beschikbaar komen, dan kan overwogen worden alsnog tolerantiegebieden in de aanwijzing op te nemen. Een aanpassing van de aanwijzing op dit punt kan via een korte (ambtelijke) procedure, indien deze aanpassing niet tot een vergroting van de zone leidt.

Ad 3; het aandragen van rechtsmiddelen om overtredingen te bestraffen.

In artikel 33 en 34 van de Luchtvaartwet is bepaald, dat het de exploitant van een luchtvaartterrein, respectievelijk de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig, verboden is om te handelen in strijd met de bepalingen en voorschriften in de aanwijzing. Dit geldt ook voor de voorschriften zoals bedoeld in artikel 35, betreffende het niet mogen overschrijden van de in de aanwijzing vastgelegde geluidszone. In artikel 62 van de Luchtvaartwet is bepaald, dat een overtreding van de artikelen 33 en 34 kan worden bestraft met een hechtenis van ten hoogste zes maanden en een geldboete. In artikel 35 van de Luchtvaartwet is bepaald, dat het niet naleven van de bepalingen en voorschriften in de aanwijzing (inclusief het niet mogen overschrijden van de in de aanwijzing vastgelegde geluidszone) de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid biedt een luchtvaartterrein (gedeeltelijk) te sluiten. Op basis van artikel 73c van de Luchtvaartwet heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in geval van een overtreding van de hiervoor genoemde bepalingen tevens de mogelijkheid om de betreffende partij een dwangsom op te leggen. Tegen het niet nakomen van de bepalingen die in de aanwijzing en het handhavingsvoorschrift zijn vastgelegd kan dus zowel strafrechtelijk als bestuursrechtelijk worden opgetreden. Het streven zal er echter op gericht moeten zijn dergelijke situaties te voorkomen. Dit is mogelijk door de exploitant, de Luchtverkeersleiding Nederland en de gebruikers van het vliegveld bewust te maken van het feit dat zij een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben ten aanzien van een correct gebruik van het vliegveld. Daarbij hoort ook een goede communicatie met de omgeving.

Aanvullend

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat de Commissie 21 onder tijdsdruk (drie maanden) de meer dan 800 binnengekomen inspraakreacties heeft geprobeerd zo goed mogelijk in te delen in rubrieken en vervolgens deze heeft beoordeeld. Controle op volledigheid en juistheid van interpretatie en indeling van inspraakreacties in de rubrieken was slechts beperkt mogelijk. Dit geldt in het bijzonder voor de uitvoerige bijlagen die bij verschillende inspraakreacties waren gevoegd, maar ook voor de circa 80 punten, opgesteld aan

de hand van de zienswijzen, die onvolledig of onjuist in het MER zouden zijn behandeld. Aan een adequate behandeling van deze bijlagen en punten is de Commissie 21, volgens de drie vertegenwoordigers van de omwonenden, slechts gedeeltelijk toegekomen.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden hebben geconstateerd dat op drie essentiële onderdelen van de ontwerp-aanwijzing en het MER de verschaft informatie ontoereikend is, namelijk met betrekking tot de economische onderbouwing (marktonderzoek), zonering (nieuwe berekeningsmethode nodig) en de ondervonden hinder (belevingsonderzoek). Op grond van de huidige beschikbare informatie wijzen zij baanverlenging af.

Overweging:

Ten aanzien van de economische onderbouwing wordt in het advies niet duidelijk aangegeven op welk punt de verstrekte informatie ontoereikend is.

Ten aanzien van de zonering wordt opgemerkt dat deze volgens de wettelijk vastgestelde systematiek is bepaald en deze naar de mening van het bevoegd gezag een goed beeld geeft van de geluidsbelasting. Het bevoegd gezag voelt zich hierin ondersteund door het rapport van de Commissie voor de m.e.r.

Naar de ondervonden hinder is een belevingsonderzoek verricht.

Aanvullende adviezen van de Commissie 21:

a. Calamiteiten bestrijding

Advies:

Gezien de bezorgdheid bij omwonenden over eventuele calamiteiten en de bestrijding daarvan, wordt geadviseerd de desbetreffende wettelijke verplichtingen in de toelichting te beschrijven.

Overweging:

De toelichting op de aanwijzing is niet de juiste plaats om de wettelijke verplichtingen ten aanzien van calamiteiten en de bestrijding daarvan te beschrijven.

Burgemeester en Wethouders zijn volgens de Wet rampen en zware ongevallen belast met de voorbereiding van de rampenbestrijding in de gemeente. Zij bevorderen in het bijzonder het houden van oefeningen en de totstandkoming van afspraken die nodig zijn voor een doelmatige rampenbestrijding. Het opperbevel bij de daadwerkelijke bestrijding van een ongeval berust bij de burgemeester van de gemeente waar het ongeval plaatsvindt.

Daarnaast heeft de exploitant op grond van de op artikel 129 van de Regeling toezicht luchtvaart gebaseerde Brandweerregeling burgerluchtvaarterreinen de plicht tot het maken van een alarmregeling, in overleg met de burgemeester. Deze regeling bevat tevens bepalingen over het instandhouden van een luchthavenbrandweer en de verplichting tweejaarlijks interdisciplinaire oefeningen te houden.

Na een ongeval met een luchtvaartuig in Nederland komt het onderzoek naar de oorzaak ingevolge de Luchtvaartongevallenwet in handen van de onafhankelijke Raad voor de Luchtvaart. Daarnaast kan op grond van de Brandweerwet 1985 door de Inspectie Brandweer en Rampenbestrijding een onderzoek worden ingesteld naar de voorbereiding op en de bestrijding van het ongeval.

b. Gecumuleerde geluidscontouren

Advies:

In de toelichting het aantal woningen en geluidsgevoelige objecten binnen de gecumuleerde geluidscontouren aangeven, alsmede een schatting van het aantal (ernstig) gehinderden.

Overweging:

Overwegende het advies van de Commissie 21 is opdracht verleend voor de volgende telling en berekening.

Het percentage ernstig gehinderden in gecumuleerde dB(A)-zones wordt bepaald met de formule:

Aantal ernstig gehinderden = aantal woningen x gemiddelde woningbezetting x $0,0340 \times (\text{Letm}-45)^2/100$

Deze formule is conform de rapportage "cumulatie van geluid, lucht-, weg- en railverkeer en industrie, Integraal Milieu-effectrapport Schiphol en omgeving".

Het aantal ernstig gehinderden in de 35 Ke-zone wordt bepaald aan de hand van de formule:

Aantal ernstig gehinderden = aantal woningen x gemiddelde woningbezetting x (Ke-waarde-10)/100

Aantallen woningen

Gemeente	40 dBA	45 dBA	50 dBA	55 dBA	60 dBA	65 dBA	70 dBA
Opp. In km2	63	45	28	13	8	3	1
Elde buitengebied	131	99	59	39	27	13	0
Elde	126	7	3	0	0	0	0
Haren buitengebied	299	216	120	51	11	0	0
Glimmen	353	353	276	129	23	0	0
Onnen	37	39	0	0	0	0	0
Vries buitengebied	230	184	115	64	54	12	1
Vries	663	124	6	0	0	0	0
Donderen	131	131	112	59	24	0	0
Yde/de Punt	329	329	329	102	16	0	0
Zuidlaren	5	0	0	0	0	0	0
Totaal	2304	1482	1020	507	155	25	1

Bron: ADECS, 1997. Toekomstig scenario; banenstelsel verlengd.

Het aantal ernstig gehinderden bedraagt 43 personen (binnen 50 dB(A) cumulatief). Het aantal ernstig gehinderden binnen 35 Ke bedraagt 17 personen.

c. Andere geluidsgevoelige bestemmingen dan woningen

Advies:

In de toelichting alsnog de geluidshinder beschrijven die in andere geluidsgevoelige bestemmingen dan woningen wordt ondervonden, alsmede in recreatiegebieden.

Overweging:

Als definitie voor geluidsgevoelig gebouw wordt uitgegaan van artikel 1, BGGL. Onder 'ander geluidsgevoelig gebouw' wordt verstaan: school voor basisonderwijs, school voor voortgezet onderwijs, school voor beroepsonderwijs, instelling voor hoger onderwijs, gezondheidszorggebouw.

Noch binnen de 20 Ke, noch binnen de 40 bkl bevinden zich 'andere geluidsgevoelige gebouwen'. De Openbare Basisschool 'De Meent' en het bejaardencentrum 'Weltevreden' liggen respectievelijk in de 45- en 40-bkl-contour. Met betrekking tot de Ke-contouren is vast te stellen dat alleen camping 'De Fruitberg' zich bevindt in de 25-Ke-contour. Meer in detail wordt op dit aspect ingegaan bij de overwegingen bij de reactie en het advies 3.2.5 in bijlage J. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het grondgebruik en de geluidsbelasting binnen de 20 Ke-contouren in de situatie na de baanverlenging.

Tabel grondgebruik en geluidsbelasting binnen 20 Ke-contour

Oppervlakte (in ha)	Omschrijving functie
43	Woongebied, bebouwd
17	Bedrijfsterrein, bebouwd

23	Open water
32	Bos
31	Woeste grond
162	Luchtvaartterrein
7	Sociaal culturele voorziening
5	Sportvoorziening
4	Camping
4	Afvalwaterzuiveringsinstallatie
14	Boomkwekerijen
5	Spoorwegemplacement
1180	Agrarisch gebied
1528	Totaal

Bron: ADECS, 1997. Toekomstig scenario; banenstelsel verlengd.

Uit voorgaande tabel blijkt dat 4 ha binnen de 20 Ke in gebruik is als camping. Tevens blijkt dat 32 ha bos binnen de 20 Ke valt. Er bestaan echter geen dosis-effectrelaties voor recreanten op verblijfsterreinen. Daarom kan geen kwantitatieve beschrijving van de geluidshinder gegeven worden. Ten aanzien van de gebruikers van recreatieterreinen kan gesteld worden dat het hier gaat om tijdelijke hinder die vrijwillig opgezocht wordt. Ten aanzien van de exploitant van een recreatieterrein kan gesteld worden dat, zo er al sprake is van ondervonden nadeel ten gevolge van de vaststelling van de zone, onderzocht kan worden in hoeverre sprake is van recht op schadeloosstelling.

Voor een overzicht van het recreatieve gebruik in de omgeving van de luchthaven wordt gewezen naar Hoofdstuk III van deze bijlage, de overweging van het rijk in paragraaf 3.4.4 uit het advies van de Commissie voor de m.e.r..

d. **Militaire vluchten**

Advies:

De Commissie 21 is van mening dat Eelde een burgerluchtvaartterrein is waarvan militaire toestellen alleen in noodsituaties gebruik kunnen maken. Zij adviseert dit verbod expliciet in artikel 2 van de aanwijzing op te nemen.

Overweging:

"Het luchtvaartterrein Eelde is aangewezen als burgerluchtvaartterrein. Artikel 2 in de aanwijzing Eelde is gewijzigd overeenkomstig artikel 2 lid 1 van de aanwijzing Schiphol en het voorstel van de Commissie 21: "Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbare nationale en internationale verkeer met burgerluchtvaartuigen.

Het militair medegebruik van luchtvaartterrein Eelde is slechts incidenteel toegestaan. Het militair medegebruik van luchtvaartterrein Eelde kan alleen plaatsvinden indien de Minister van Verkeer en Waterstaat een ontheffing verleend als bedoeld in het tweede lid van artikel 34 van de Luchtvaartwet. Deze ontheffing wordt verleend aan individuele gezagvoerders. Bij beschikking van 25 september 1959, nr. TW/1483, is een dergelijke ontheffing verleend aan gezagvoerders van militaire vliegtuigen ten behoeve van incidenteel gebruik van de luchtvaartterreinen Eelde, Hilversum, Teuge en Zuid-Limburg (Maastricht). In beginsel is militair medegebruik op luchtvaartterrein Eelde dus niet toegestaan."

e. **Definitie regionale luchthaven**

Advies:

De definitie van een regionale luchthaven, zoals deze is opgenomen in de nota "RELUS", overnemen in de toelichting en de voorgestane baanverlenging en intensivering daaraan toetsen.

Overweging:

Tot op heden is de volgende definitie gangbaar: 'Een regionale luchthaven fungeert als begin- en eindstation voor het luchtverkeer en luchtvervoer, dat voorkomt uit de regionale behoefte, naar en van bestemmingen op korte en middellange afstanden en als tussen- of overstapstation.' In de nota RELUS wordt gesteld dat de luchtvaartterrein Eelde valt onder deze definitie. In deze aanwijzing wordt hier niet verder op ingegaan.

f. Normverlaging van 50 naar 47 bkl**Advies:**

Duidelijker verwoorden dat de verlaging van de grenswaarde in het jaar 2000 van 50 naar 47 bkl niet in de zone is verdisconteerd, doch dat aanvullende maatregelen van de luchthaven vereist zijn.

Overweging:

De -3 bkl operatie is verdisconteerd in de artikelen 6 en 7 van het voornoemde besluit en de bij het besluit behorende toelichtingen.

g. Aanvullend ruimtelijk beleid buiten de wettelijke zones**Advies:**

In de toelichting erop attenderen dat buiten de wettelijke geluidszones een aanvullend ruimtelijk orderingsbeleid kan worden gevoerd door de lokale en regionale overheden om een toename van (grote aantallen) geluidshinderen te voorkomen.

Overweging:

In de aanwijzing in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening is hierover de volgende tekst opgenomen:

"Ten overvloede zij opgemerkt dat door de lokale overheid aanvullend ruimtelijk orderingsbeleid kan worden gevoerd teneinde geluidshinder te beperken dan wel te voorkomen."

h. Externe veiligheid**Advies:**

De gepresenteerde informatie in het document Externe Veiligheidscontouren nader toelichten en bespreken (1), alsmede nader uiteen zetten waarom overschrijding van de norm van het rapport "Omgaan met risico's" voor luchtvaartterrein Eelde aanvaardbaar is (2).

Overweging:

Ad 1; ook de Commissie voor de m.e.r. is in haar toetsingsadvies van mening dat de extra informatie die het document 'Externe Veiligheid' verschaft niet verhelderend is. Het bevoegd gezag heeft besloten om gelijktijdig met het ter visie leggen van de definitieve aanwijzing een herzien document 'Externe Veiligheid' ter inzage te leggen.

Ad 2; 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. 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. 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.

i. *Waterwinning*

Advies:

Een aanvulling in de toelichting opnemen over de gevolgen van luchtverontreiniging en de depositie daarvan (1), alsmede het risico van calamiteiten (2) voor de nabijgelegen waterwinningsobjecten (o.a. mengbekken).

Overweging:

Het in het advies bedoelde mengbekken 'De Punt' van Waterbedrijf Groningen heeft de functie van een procesbekken, waarin ten dienste van oppervlaktewaterzuivering evenveel water uit de Drentsche Aa wordt in- als uitgepompt. Er wordt dus geen drinkwater uit het mengbekken gewonnen, wat overigens wel het geval is met de Drentsche Aa.

Ad 1; zoals in het MER gesteld is, is het aandeel van de luchtvaart in de totale luchtverontreiniging in de regio klein. De gevolgen van luchtverontreiniging en de depositie daarvan voor de nabijgelegen waterwinningsobjecten zullen evenredig klein zijn.

Ad 2; het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) heeft een schatting gemaakt van de kans per jaar dat een vliegtuig verongelukt ter plaatse van de waterzuiveringsinstallatie en ter plaatse van het mengbekken. Deze is voor de waterzuiveringsinstallatie circa $1,5 \times 10^{-5}$ en voor het mengbekken circa $3,0 \times 10^{-5}$. De kans dat zich een calamiteit voordoet in het mengbekken is dus zeer gering.

Indien zich ernstige vervuiling van het mengbekkenwater voordoet, bijvoorbeeld door een calamiteit en/of lozingen boven het bekken, kan zonder ernstige problemen het bekken buiten bedrijf worden gesteld en kan het bekkenwater, eventueel na behandeling ervan, op het naast gelegen Noord Willemskanaal worden geloosd. Tijdelijk wordt dan door middel van aanwezige zogenaamde kortsluitleidingen het uit de Drentsche Aa gewonnen oppervlaktewater, buiten het mengbekken om rechtstreeks in de zuiveringsinstallatie van het pompstation De Punt gebracht. Voordat in 1997 het mengbekken in gebruik werd genomen, is op deze wijze meer dan 100 jaar lang het Drentsche Aa water gezuiverd tot drinkwater.

Indien er vanwege een ernstige vervuiling van het oppervlaktewater geen water uit de Drentsche Aa gewonnen kan worden, wordt er tijdelijk overgeschakeld op de andere pompstations van het Waterbedrijf Groningen. Het Waterbedrijf Groningen gaat er hierbij vanuit dat een dergelijke situatie kortdurend is.

Volgens het Waterbedrijf Groningen komt de lokale drinkwatervoorziening niet in gevaar in het geval de genoemde verschijnselen zich voordoen. Uitgangspunt daarbij is wel dat de gevolgen van de 'calamiteiten in' of 'lozingen boven' het mengbekken en het waterwingebied zo spoedig mogelijk ongedaan worden gemaakt.

j. *Verfijning berekening luchtverontreiniging*

Advies:

De berekening van de depositie van luchtverontreiniging in blokken van vierkante kilometers, is te grof voor een oordeel over de woningen nabij het hek van het vliegveld. De berekening alsnog verfijnen.

Overweging:

Een verfijning van de berekening van de luchtverontreiniging ten behoeve van de woningen nabij het luchtvaartterrein wordt niet overwogen. De uitkomsten van de berekeningen die in het MER zijn gepresenteerd, geven geen aanleiding om aan te nemen dat de luchtverontreiniging nabij de luchthaven onaanvaardbaar hoog is. Meer verfijnde berekeningen kunnen dit alleen maar bevestigen.

Gerubriceerde zienswijzen

Algemeen

0.0.1 Zienswijze:

De baanverlenging is niet nodig. Het is een prestige project waarvan reeds vaststaat dat het doorgaat. Dit wordt als ondemocratisch ervaren. Verwacht wordt dat t.z.t. garanties, afspraken en toezeggingen teniet zullen worden gedaan en een nog verdere uitbreiding van activiteiten plaats zal gaan vinden teneinde financiële tekorten te beperken.

Reactie:

De aanwijzingen doorlopen de wettelijk voorgeschreven procedures. De voorgenomen baanverlenging, die in de aanwijzingen is opgenomen maakt volgens de Commissie 21 derhalve deel uit van een democratisch vastgesteld besluitvormingsproces. Garanties, afspraken en toezeggingen die in de aanwijzingen zijn vastgesteld, kunnen alleen teniet worden gedaan door middel van wijzigingen van de aanwijzing(en). De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat eerst duidelijke afspraken moeten worden gemaakt, voordat tot aanwijzing kan worden overgegaan.

Advies:

De commissie ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter voornoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister vindt dat de mening van de vertegenwoordigers van de omwonenden invulling krijgt in het gevolgde democratisch vastgestelde besluitvormingsproces en ziet geen aanleiding anders te handelen.

0.0.2 Zienswijze

Het vliegveld is niet rendabel en heeft dus geen bestaansrecht. De regionale bevolking betaalt door middel van belasting mee aan een verliesgevende luchthaven en een vermindering van het woongenot.

Reactie

Het vliegveld maakt onderdeel uit van de civiele infrastructuur van Noord-Nederland. Op zich is het niet zo opzienbarend dat er verlies wordt geleden op infrastructuurprojecten. Ook bijvoorbeeld het wegennet is een miljarden verslindend deel van de civiele infrastructuur. Dit heeft ook te maken met het gegeven dat (een deel van) de baten elders terecht komt. De luchtvaartterrein Eelde speelt ook een rol bij het stimuleren van de regionale economie. Derhalve kan volgens de Commissie 21 niet zonder meer worden geconcludeerd dat vanwege een (structureel) verlies het vliegveld geen bestaansrecht heeft (zie ook 2.1.3.)

Het is juist dat de bevolking van de gemeenten die aandeelhouders zijn van GAE, te weten Groningen, Eelde en Assen (alsmede de provincies Drenthe en Groningen) een deel van het verlies betaalt.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat een kosten-batenanalyse moet worden opgesteld. Tevens vinden zij dat het vliegveld zelf de kosten moet kunnen opbrengen. Dit staat zelfs los van een eventuele uitbreiding/intensivering.

Advies:

De commissie ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwoners zijn niet akkoord).

Overweging:

Een moderne samenleving kent veel voorzieningen, die op zich niet rendabel zijn, maar desondanks niet uit de samenleving weg te denken zijn. Men kan hierbij denken aan bijvoorbeeld musea, scholen, waterkeringen en maatschappelijk werk. De stelling dat bestaansrecht alleen aanwezig is bij rentabiliteit kan dus in zijn algemeenheid niet onderschreven worden. Het bestaansrecht van de luchthaven vloeit voort uit andere overwegingen, waaronder historisch verkregen rechten van vele belanghebbenden en maatschappelijk nut (ontsluiting, vestigingsplaatsfactor, werkgelegenheid). Baanverlenging draagt er toe bij de luchthaven kansen te geven om rendabel te worden, zodat het jaarlijks afdekken van exploitatietekorten uit belastinggelden tot het verleden gaat behoren en er bovendien enkele honderden extra banen geschapen kunnen worden. De Minister schaart zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

0.0.3 Zienswijze:

Het vliegen dient te worden ontmoedigd in plaats van de vliegbewegingen uit te breiden. Niet in de laatste plaats omdat vliegen een milieu onvriendelijke manier van verplaatsen is.

Reactie:

Los van de vraag of de Commissie 21 vindt dat het vliegen dient te worden ontmoedigd, is zij van mening dat aanwijzingen daarvoor niet de juiste instrumenten zijn. Primair dient te worden gedacht aan het prijsmechanisme, door alle lasten aan de gebruikers door te berekenen. Dit valt buiten het bestek van deze procedure. De drie vertegenwoordigers van de omwonenden achten een onderzoek gewenst naar de relatie tussen baanverlenging en het ontmoedigen van vliegen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

Het kabinet gaat niet uit van ontmoediging van het vliegverkeer, maar van selectieve bereikbaarheid, bestrijding van de hinder en rendabele luchthavens (RELUS). Dit betekent dat het kabinet niet stuurt op volume, maar op randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid. Hiervoor zet het kabinet andere instrumenten in dan de aanwijzing. De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over.

0.0.4 Zienswijze:

Niet overgaan tot een beslissing tot baanverlenging zal een positief effect hebben omdat het de beeldvorming van een goed woon- en leefklimaat (rust, ruimte en schone lucht) in de regio zal ondersteunen.

Reactie:

Het huidige vliegveld is al vele tientallen jaren een geaccepteerd gegeven in de regio. Ondanks

haar aanwezigheid heeft zich in Noord-Drenthe in het algemeen een goed woon- en leefklimaat kunnen ontwikkelen. Lokaal komen daar uitzonderingen op voor; onder meer langs drukke hoofdwegen en spoorlijnen en nabij het vliegveld.

Een baanverlenging zal het woon- en leefklimaat nabij het vliegveld verder aantasten.

De Commissie 21 heeft overigens niet de indruk dat deze lokale verslechtering de algemene beeldvorming van Noord-Drenthe wezenlijk zal aantasten.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de financiële consequenties nader uit te zoeken.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaaft zich achter voornoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

0.0.5 Zienswijze

Het ligt voor de hand dat met name de verplaatsing van personen drastisch zal afnemen door ontwikkelingen op het gebied van telecommunicatie.

Reactie:

Ondanks de vele technische ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden (onder meer in de telecommunicatie) is de groei van de behoefte aan verplaatsingen nog steeds enorm.

De Commissie 21 veronderstelt overigens wel dat bedoelde technische ontwikkelingen een dempend effect gehad hebben op deze groei. Kennelijk zou zonder deze ontwikkelingen de groei nog groter geweest zijn. De Commissie 21 gaat er vanuit dat de groeitrend zich vooralsnog zal doorzetten en een eventuele demping van de groei, door ontwikkelingen op het gebied van telecommunicatie, voldoende is verdisconteerd in de prognoses.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden onderschrijven deze zienswijze ten aanzien van het zakelijk verkeer en adviseren dit nader te onderzoeken voor GAE.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaaft zich achter voornoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in het advies van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

0.0.6 Zienswijze:

Hoe verwacht de luchthaven grotere chartertoestellen (Boeing 737-300 en 757 en Airbus A310) af te kunnen handelen als voor alle aankomende en vertrekkende passagiers, afhalers en uitwaaiers zelfs de geplande nieuwbouw van de vertrekhal te klein is?

Reactie:

In het programma van eisen voor de uitbreiding van de passagiersterminal is rekening

gehouden met de komst van toestellen met een grotere capaciteit, een hogere frequentie en de mogelijkheid van gelijktijdige afhandeling.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat bedoelde uitbreiding moet worden meegenomen in de financiering en exploitatie.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter voornoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

0.0.7 Zienswijze:

Adhesiebetuigingen met het voorgenomen besluit tot baanverlenging.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter voornoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

Bestuurlijk

1.1.1 Zienswijze:

In de ontwerp-aanwijzing LVW zijn de voorwaarden die de regionale politiek unaniem heeft gesteld onvoldoende tot hun recht gekomen te weten:

- de openingstijden van de luchthaven worden verruimd,
- het volgsysteem (FANOMOS o.i.d.) is niet in de aanwijzing opgenomen,
- de regeling voor de paravluchten betekent een uitbreiding van de mogelijkheden in plaats van een inperking.

Unaniem stond de regionale politiek achter de voorwaarde dat de openingstijden van de luchthaven niet zouden worden verruimd. Nu blijkt dat de openingsperiode op zondag verruimd is van 21.30 uur naar 23.00 uur.

Ook was men het eens over de voorwaarde dat een volgsysteem als FANOMOS opgenomen zou worden in de aanwijzing. Nu blijkt dat deze voorwaarde niet in de aanwijzing is opgenomen. In de toelichting wordt volstaan met een vage toezegging.

Door het Ministerie was aan de regio toegezegd dat beperkingen zouden worden gesteld aan de hinderlijke paravluchten. Nu blijkt dat in plaats van een beperking van de tijden voor paravluchten een flinke uitbreiding mogelijk is. Waar deze tot nu toe uitsluitend in de weekeinden waren toegestaan, worden deze in de aanwijzing de gehele week mogelijk.

Reactie:

Kennelijk bestaat er enig misverstand over de voorwaarden waarover de regionale politiek een unaniem standpunt innam in het bestuurlijk overleg. Ten aanzien van de openstelling was er

alleen unanimiteit om de openstelling niet te vervroegen van 6.30 (werkdagen) en 7.30 (zaterdag en zondag) naar 6.00 uur (zie ook 1.3.5.).

Daarnaast was men van mening dat er een technisch systeem als FANOMOS, of iets vergelijkbaars, moet worden geïnstalleerd. Er is echter niet uitgesproken dat dit reeds in de ontwerp-aanwijzing zou worden opgenomen (zie ook 5.0.1.).

Ten aanzien van de regulering van de paravluchten deelt de Commissie 21 de conclusie in deze zienswijze dat de toezeggingen van rijkszijde op dit punt niet zijn nagekomen: er is in de ontwerp-aanwijzing geen regulering opgenomen die overeenkomt met de aanwijzing voor het vliegveld Teuge. Dit punt wordt in 1.3.2. nader toegelicht.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen. (Voor het advies over de inhoudelijke kant van genoemde onderwerpen wordt verwezen naar 1.3.5, 5.0.1 en 1.3.2).

Overweging:

Bovengenoemde zienswijze betreft drie aspecten

- *de verruiming van openingstijden van de luchthaven,*
- *het niet opnemen van een volgsysteem (FANOMOS o.i.d.) in de aanwijzing,*
- *de uitbreiding in plaats van een inperking van de mogelijkheden voor paravluchten.*

Voor de overweging van de Minister aangaande de eerste twee aspecten verwijst de Minister naar haar overwegingen aangaande de respectievelijke bijbehorende adviezen van de Commissie 21 respectievelijk op pagina 7 en 13.

Ten aanzien van het aspect uitbreiding van de mogelijkheden voor paravluchten geldt de volgende overweging. In de voorontwerp-aanwijzing was geen aparte regeling met gebruikersbeperkingen opgenomen voor paravluchten. In het bestuurlijk overleg is toegezegd een met Teuge vergelijkbare regeling uit te werken (zie ook de overweging bij 1.3.2). Met uitzondering van het maken van onderscheid in gebruiksbeperkingen ten aanzien van meer en minder lawaaiige toestellen, is hieraan in de ontwerp-aanwijzing voldaan. Uit het advies van de Commissie 21 blijkt dat het overnemen van de openstellingsbepalingen van het luchtvaartterrein Teuge, dat ook op doordeweekse dagen open is, voor luchtvaartterrein Eelde niet gewenst is. Op de luchtvaartterrein Eelde worden thans alleen paravluchten uitgevoerd in de weekeinden en op feestdagen en dit zou gehandhaafd moeten blijven. De ontwerp-aanwijzing is na overleg met Paracub Noord-Nederland op dit punt gewijzigd. Het onderscheid in gebruiksbeperkingen naar geluidsproductie conform aanwijzing Teuge is alsnog in de aanwijzing opgenomen.

De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over, behalve wat betreft wijziging van de aanwijzing met betrekking tot een regeling inzake het uitvoeren van paravluchten die is gebaseerd op de regeling die geldt op het vliegveld Teuge.

1.1.2 Zienswijze:

Regiovisie 2030. Over deze regiovisie zijn besluiten genomen en vindt momenteel uitwerking plaats in streek- en bestemmingsplannen. De onmogelijkheid om deze regiovisie met de baanverlenging te combineren is reeds door de opstellers van de regiovisie toegegeven. Van de zijde van de luchthaven en haar aandeelhouders wordt deze ontwikkeling volledig genegeerd.

Reactie:

In de regiovisie Assen- Groningen 2030 staat letterlijk de volgende tekst over het Luchtvaartterrein Eelde: "Het vliegveld Eelde vormt een wezenlijk onderdeel van de

ruimtelijk-economische structuur van de regio. Verlenging van de landingsbaan is van betekenis. Grote economische ontwikkelingen zullen daarvan niet het gevolg zijn. Dit zal mogelijk wel het geval zijn wanneer op grote schaal nachtvluchten zullen worden toegestaan, maar deze ontwikkeling is strijdig met de regiovisie zoals die is opgesteld.” Hieruit blijkt, volgens de Commissie 21, niet dat de regiovisie niet met de baanverlenging is te combineren (zie ook 1.1.6.).

De gemeenten Haren en Vries, alsmede de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat de baanverlenging als zodanig niet strijdig is met de Regiovisie Groningen-Assen 2030, maar dat het doel van de forse intensivering van activiteiten, met navenante toename van overlast, wel in strijd is met de na te streven omgevingskwaliteit van het gebied rondom de luchthaven.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (gemeenten Haren en Vries, alsmede de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De aanwijzing van een luchtvaartterrein dient overeen te stemmen met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing. De regiovisie Assen-Groningen 2030 vormt geen toetsingskader voor de aanwijzing.

De Minister ziet in de mening van de gemeenten Haren en Vries, alsmede van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

1.1.3 Zienswijze:

Door de regio zijn unaniem voorwaarden gesteld die in de aanwijzing opgenomen moeten worden. Door deze voorwaarden (bijv. geen circuitvluchten met grote toestellen in de weekeinden) veranderen de prognoses in het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven. Het Ontwikkelingsperspectief 1994, is echter niet aangepast en dus achterhaald.

Reactie:

Het verbod voor vluchten als bedoeld in art 9 lid 2 (hier kortheidshalve aan te duiden als “grote circuitvluchten”) voor weekenden en officiële feestdagen, zal enerzijds leiden tot een verschuiving van deze vluchten van de weekenden naar werkdagen en anderzijds tot een afname van deze vluchten. Zij realiseert zich dat deze effecten moeilijk te kwantificeren zullen zijn. Een nieuwe prognose acht de Commissie 21 derhalve niet zinvol.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat door een betere beschikbaarheid van grote toestellen in het weekend, een daling van het aantal circuitvluchten zal optreden. Zij adviseert het Ontwikkelingsperspectief op dit punt aan te passen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter voornoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

1.1.4 Zienswijze:

In de toelichting op de ontwerp-aanwijzing worden de maatregelen uit het NMP-2 afgedaan met een verwijzing naar geluidszones. Op geen enkele wijze is aangegeven hoe bij het nemen van het besluit zelf rekening is gehouden met het geldende NMP-2. De toelichting beperkt zich tot de vervolgacties ná het besluit. Verzocht wordt om een duidelijker motivatie in de aanwijzing van de wijze waarop rekening is gehouden met het NMP-2.

Reactie:

De Commissie 21 is met de indieners van deze zienswijze van mening dat de toetsing van het voorgenomen beleid op grond van de ontwerp-aanwijzing aan het NMP-2, (zoals dat is verwoord in paragraaf 6.1.6. van de toelichting) onvoldoende is.

In het NMP-2 zijn bijvoorbeeld voor Geluid, als onderdeel van het thema Verstoring, de volgende doelstellingen opgenomen:

2000: geen toename hinder t.o.v. 1985

2010: geen ernstige hinder en standstill hinder op niveau 1985.

Naast Geluid als onderdeel van Verstoring zijn voor deze aanwijzing ook de NMP-2 thema's Verzuring, Verspreiding, Verstoring (onderdelen Externe veiligheid en Lokale luchtverontreiniging) en Klimaatverandering (zie ook 3.1.7) van belang.

De Commissie 21 acht het noodzakelijk dat in de toelichting bij de aanwijzing wordt aangegeven hoe het voornemen tot baanverlenging en intensivering spoort met het NMP-2 (zie ook 1.1.6.).

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in paragraaf 6.1.6 van de toelichting ook een toetsing aan het NMP-2 op te nemen.

Overweging:

De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over met dien verstande dat de toetsing wordt opgenomen in dit document, te weten onder de overweging bij het advies op hoofdlijnen: 'A. Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' en wel het tweede deel onder 'Milieudoelstellingen duidelijk in beeld brengen' (pagina 2).

1.1.5 Zienswijze:

De baanverlenging gaat gepaard met een forse uitbreiding van geluidsoverlast en luchtverontreiniging en afbraak van recreatiemogelijkheden. De baanverlenging is daarmee in strijd met de doelstellingen in het Nationaal Milieu Beleidsplan. Het MER gaat hier onvoldoende op in. Over de nadelige milieugevolgen is het MER duidelijk. Toch ontbreekt er nog veel. Er vindt geen toetsing plaats van de alternatieven aan de doelstellingen van het Nationaal Milieu Beleidsplan (NMP). Daarin staat o.a. dat het aantal ernstig geluidsgehinderden in 2000 tot het niveau van 1985 moet zijn teruggebracht en in 2010 tot nul. De toename van de luchtverontreiniging wordt in het MER gebagatelliseerd.

Reactie:

Zie hiervoor 1.1.4. en 1.1.6.

Advies:

De Commissie 21 verwijst voor haar advies naar 1.1.4 en 1.1.6.

Overweging:

Zie de overweging bij het advies op hoofdlijn: 'A. Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 1).

1.1.6 Zienswijze:

De plannen tot baanverlenging zijn strijdig met plannen en nota's die van overheidswege zijn gemaakt zoals:

- Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen,
- NMP en NMP2,
- Structuurplan Groene Ruimte,
- Regioplan Groningen-Assen,
- TNLI discussie- en perspectievennota,
- Regionale luchthavenstrategie (RELUS),
- Streekplannen Drenthe en Groningen

Reactie:

Per genoemd document merkt de Commissie 21 het volgende op.

- Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen

De Commissie 21 is van mening dat de ontwerp-aanwijzingen op juiste wijze zijn gebaseerd op het SBL.

- NMP en NMP2

Zie hiervoor 1.1.4.

- Structuurschema Groene Ruimte

In het SGR wordt geen aandacht besteed aan de luchtvaartterrein Eelde en/of een baanverlenging. Alhoewel een aanwijzing als waardevol cultuurlandschap een baanverlenging niet per definitie uitsluit, past een baanverlenging c.q. intensivering niet goed daarbinnen.

Zie hiervoor 1.1.2.

- Regiovisie 2030

- TNLI discussie en Perspectieven nota

De Perspectievennota "Hoeveel Ruimte geeft Nederland aan luchtvaart?" (Februari 1997) is tot stand gekomen in het kader van het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en geeft onder meer bevindingen weer die zijn opgedaan in toekomstverkenningen door een aantal onderzoeksbureaus en in gesprekken met vertegenwoordigers van belanghebbenden bij de luchtvaart. De nota heeft tot hoofddoel stof te leveren voor de maatschappelijke dialoog. In de nota heeft het kabinet aangegeven in het najaar van 1997 in de Integrale Beleidsvisie (IBV) een voorlopige beslissing te nemen ten aanzien van (ruimte voor) groei van de luchtvaart in Nederland. Het kabinet heeft daarbij besloten naast Schiphol en de "kleine" luchthavens ook de regionale luchthavens in de IBV op te nemen. Het doel hiervan is te verkennen welke positie regionale luchthavens in de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur kunnen hebben. Bij deze verkenning naar de positie van regionale luchtvaart is onder meer de nota RELUS het uitgangspunt. De Commissie 21 constateert geen strijdigheid met de aanwijzing. De gemeente Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat de conclusies van de nu gevoerde discussie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur in deze aanwijzingsprocedure betrokken dienen te worden.

- RELUS

De Commissie 21 ziet ook op dit punt geen strijdigheden. Het besluit tot baanverlenging is opgenomen in deze nota (o.a. blz. 6)

- Streekplannen Drenthe en Groningen

Het vliegveld, alsmede de baanverlenging, ligt volledig in de provincie Drenthe.

In het Streekplan voor Drenthe (d.d. 1990) is een ruimtelijke reservering opgenomen voor de baanverlenging. In zoverre is er geen strijdigheid. Aan één van de opgenomen voorwaarden ("geen les- en proefvluchten in de weekeinden") wordt echter in de aanwijzing niet volledig voldaan.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting bij de aanwijzing nader uit te werken hoe het voornemen tot baanverlenging en intensivering spoort met de betrokken beleidsplannen van rijk en provincies (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Voor een aanwijzing van een luchtvaartterrein vormt de planologische kernbeslissing (in casu het SBL) het toetsingskader. Een aanwijzing dient in overeenstemming te zijn met een van kracht zijnde PKB. Hieraan wordt in de Toelichting van de aanwijzing aandacht besteed. De andere hier genoemde stukken zijn geen toetsingskader voor de aanwijzing.

De Minister geeft in het onderstaande per document aan hoe het voornemen tot baanverlenging spoort met de hiermee in verband staande beleidsplannen van rijk en provincies.

Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

(1)

"Voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofd baan met 700 m nodig. De Regering vindt deze verlenging wenselijk. Zij laat echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. (...) Bij het vaststellen van de zoneringscontouren (in het SBL) is met deze baanverlenging rekening gehouden." In deze aanwijzing geeft de Regering uitvoering aan het beleidsvoornemen van het SBL. Plaatselijke overheden zijn nadrukkelijk betrokken in de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De Ke-contouren in deze aanwijzing passen binnen de Ke-contouren van het SBL.

(2)

De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State gaf op 8 januari 1998 een oordeel over de beslissing van de Minister van Verkeer en Waterstaat op bezwaren die waren ingediend tegen de aanwijzing van de Oostwestbaan bij Maastricht. De Raad van State was van oordeel dat aan het SBL (1988) geen rechtsgevolgen meer kunnen worden ontleend, omdat het SBL in 1993 is verlengd en niet is herzien. De Wet op de ruimtelijke ordening kent geen verlengingsprocedure, maar wel een herzieningsprocedure. Deze uitspraak had ook gevolgen voor de aanwijzing van het luchtvaartterrein Eelde. Een direct gevolg was de vertraging in het nemen van het definitieve besluit, omdat gewacht moest worden op herstel van de wettelijke grondslag.

Het voornemen tot baanverlenging spoort met het SBL en de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen.

NMP en NMP-2

De Minister verwijst naar haar overweging bij het advies op hoofdlijnen: 'A. Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' en wel het tweede deel onder 'Milieudoelstellingen duidelijk in beeld brengen' (pagina 2).

Structuurschema Groene Ruimte

Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is in oktober 1995 door het parlement goedgekeurd en geeft aan waar welke gebruikers in het landelijk gebied ontwikkelingsmogelijkheden kunnen

krijgen, hoe dit gerealiseerd kan worden en welke prioriteiten hierbij worden gesteld. Het SGR onderscheidt 11 waardevolle cultuurlandschappen. Waardevolle cultuurlandschappen hebben een aantrekkelijk landschap, een rijke cultuurhistorie, een mooie natuur en veel mogelijkheden voor recreatie en toerisme. De luchtvaartterrein Eelde ligt in één ervan: het 'waardevol cultuurlandschap' (WCL) Noord Drenthe. Bij een WCL staat, naast behoud en ontwikkeling van natuur, landschap en cultuurhistorie, een versterking van de agrarische en toeristisch recreatieve bedrijvigheid centraal. In het SGR wordt beschreven welke aanpak het rijk met het WCL Noord Drenthe voor ogen heeft.

Hoewel baanverlenging en intensivering van het gebruik van de luchthaven op zich niet beperkt worden door het SGR, is er sprake van spanning tussen de doelstellingen van het SGR en de effecten van baanverlenging op natuur, landschap en recreatie. In zulke gevallen biedt het SGR de mogelijkheid van het compensatiebeginsel. Hieronder wordt verstaan het nemen van maatregelen die zich richten op het voorkomen of verminderen van de nadelige effecten van de voorgenomen activiteit. Hiervoor is ten tijde van de inspraak een landschapsvisie ter inzage gelegd, waarin wordt aangegeven op welke wijze hieraan invulling gegeven zou kunnen worden.

Geconcludeerd wordt dat het voornemen tot baanverlenging en intensivering van het gebruik niet strijdig is met het SGR.

Regioplan Groningen-Assen

Zie hiervoor hetgeen geschreven is onder 'Gerubriceerde zienswijzen' van de Commissie 21 onder punt 1.1.2. De Minister schaaft zich achter de reactie van de Commissie 21 en is van oordeel dat de baanverlening spoort met het Regioplan.

TNLI discussie en perspectievennota

Na het advies van de Commissie 21, zijn door het Kabinet de nota's 'Uitgangspunten beleidsvisie regionale luchtvaartinfrastructuur' (RELI) en 'Beleidsvisie kleine luchtvaartinfrastructuur' (KLI) verzonden aan de Tweede Kamer en in 1998 parlementair behandeld. In de nota RELI stelt het Kabinet het volgende: 'Tenminste voor de termijn tot het moment van vaststellen van een nieuwe PKB voor de (regionale) burgerluchtvaartterreinen wordt het beleid voortgezet van het SBL. Dit houdt in dat de aanwijzingsprocedures, zoals deze thans in gang zijn gezet, worden voortgezet. Afspraken die in het kader van aanwijzingsprocedures zijn gemaakt, worden nagekomen op basis van RELUS en voortzetting van het huidige beleid.' Het voornemen tot baanverlenging spoort met RELI.

Regionale luchthaven strategie (RELUS)

Beleidsbeslissingen in RELUS die betrekking hebben op de luchtvaartterrein Eelde, zijn de navolgende: (3) 'inzake general aviation: in de context van de general aviation kan met name voor de opleiding tot verkeersvlieger één regionale luchthaven, te weten Eelde rekenen op rijksbetrokkenheid uit hoofde van die functie'; en (5) 'inzake lijndienst- en vrachtvervoer uit oogpunt van ruimtelijk economisch beleid: die regionale luchthaven die door het accommoderen van een substantieel lijndienstenpakket of vrachtvolume een bijdrage levert aan de versterking van de economische structuur in een regionaal stimuleringsgebied, kan uit hoofde van die vervoersfunctie(s) op rijksbetrokkenheid worden gerekend.' Ten aanzien van beleidsbeslissing (5) wordt nog opgemerkt dat van een intensivering van regionaal vakantiechartervervoer (wat mogelijk wordt gemaakt door baanverlenging) een zekere economische uitstraling uit gaat.

In RELUS worden de beleidsconsequenties voor luchtvaartterrein Eelde als volgt samengevat: 'Rijksbetrokkenheid wordt ontleend aan de noodzaak gelegenheid op een regionale luchthaven te bieden voor het IFR-beroepsverkeer; financiële betrokkenheid van het rijk bij de baanverlenging is gebaseerd op eerder gedane toezeggingen.'

Het voornemen tot baanverlenging spoort met RELUS.

Streekplannen Drenthe en Groningen

De Minister schaart zich in dit kader achter de betreffende reactie van de Commissie 21.

Daarnaast is uit het bestuurlijk overleg gebleken dat voor de baanverlenging draagvlak is in de regio.

Zie verder de overwegingen bij het advies op hoofdlijnen van de Commissie 21: A.

Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten (pagina 1) en

Milieudoelstellingen duidelijk in beeld brengen (pagina 2).

Procedureel

1.2.1 Zienswijze:

Het MER maakt een integraal deel uit van de ontwerp-aanwijzing. De ontwerp-aanwijzing is grotendeels gebaseerd op het MER en in de toelichting wordt er regelmatig naar verwezen. De Commissie 21 wordt verzocht derhalve in haar advies ook het MER te betrekken.

Reactie:

Over het MER is door de Commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht aan het bevoegd gezag. De Cie MER heeft daarvoor onder meer gebruik gemaakt van alle binnengekomen inspraakreacties.

De Cie MER toetst in haar advies het MER op grond van artikel 7.2.6 Wet milieubeheer aan de Richtlijnen voor het MER op eventuele onjuistheden en aan de wettelijke regels voor de inhoud van het MER.

De Commissie 21 onderschrijft dat het MER deel uitmaakt van de stukken bij de aanwijzingen. Alle opmerkingen over het MER zijn derhalve van een reactie voorzien (zie onder meer 3.1.1 en bijlage 2).

Het ligt voor de hand dat daarbij ook het advies van de Cie MER is betrokken.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.2 Zienswijze:

In de ontwerp-aanwijzing wordt gesproken over een verruiming van paravluchten. Dit dient te worden teruggedraaid. Het zou beter zijn, gezien de overlast die hierdoor veroorzaakt wordt, de paravluchten in zijn geheel te verbieden.

Reactie:

In het bestuurlijk overleg is door de voorzitter, de heer M.J. Olman, die sprak namens de Minister van V&W, het volgende toegezegd ten aanzien van paravluchten: "Een regulering overeenkomstig die voor luchthaven Teuge lijkt geen probleem. Het gaan hierbij om grenzen aan de tijden en aan het motorgeluid." In navolgende tabel zijn de huidige afspraken voor paravluchten, de regeling in de ontwerp-aanwijzing en de regeling voor Teuge, naast elkaar gezet.

Hieruit blijkt dat de toegestane perioden in de ontwerp-aanwijzing overeenstemmen met Teuge, doch de beperking voor Teuge dat daarbinnen slechts gedeeltelijk met een "lawaaig" toestel (>65 dB(A)) mag worden gevlogen, is niet voor luchtvaartterrein Eelde overgenomen.

Los daarvan deelt de Commissie 21 de mening van de indieners van deze zienswijze dat paravluchten niet meer op luchtvaartterrein Eelde thuis horen. Gezien de ambitie die GAE etaleert, waarbij met nadruk wordt ingezet op de commerciële vluchten, vindt de Commissie 21 dat paravluchten dienen te worden verboden.

Immers, de overlast vanwege commerciële vluchten kan tot op zekere hoogte worden beargumenteerd met een verwijzing naar het belang voor de regionale economie en de exploitatie van de luchthaven. Voor de paravluchten (die relatief veel hinder en irritatie oproepen bij omwonenden) geldt dit niet of nauwelijks. De Commissie 21 is derhalve van mening dat deze vluchten dienen te worden verboden.

De voorwaarden waaronder en het tijdstip waarop een verbod kan ingaan dienen nader te worden onderzocht. Daarin dient onder meer te worden meegenomen dat de paraclub investeringen heeft verricht en al jaren gebruik maakt van de luchthaven. Tevens kunnen aan de orde komen de alternatieven, veiligheid en financiële aspecten. Bij voorkeur wordt dit onderzoek zo spoedig mogelijk, vooruitlopend op het besluit tot aanwijzing, ingesteld. In de tussenliggende periode kan de (volledige) regeling voor Teuge worden aangehouden, met als bijkomende voorwaarde dat het vliegen naar de "springhoogte" niet meer als "kurkentrekker" boven het vliegveld wordt uitgevoerd, maar via één zeer ruime boog, die zoveel mogelijk de vastgelegde vliegroutes volgt.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat er direct een verbod dient te worden ingesteld.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door paravluchten te verbieden, waarbij het tijdstip waarop en de voorwaarden waaronder, nader dienen te worden onderzocht. In de tussenliggende periode kan de regeling Teuge (volledig) worden aangehouden, zonder 'kurkentrekker' boven het vliegveld.

(De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

	Ontwerp aanwijzing:	Huidige situatie:	Teuge>65 dB(A)	Teuge<65dB(A)
Ma. t/m do.	8.00-20.00 uur	Niet toegestaan	8.00-20.00 uur	8.00-20.00 uur
Vrijdag	8.00-20.00 uur	17.00-20.00 uur*	8.00-20.00 uur	8.00-20.00 uur
Zaterdag	9.00-20.00 uur	daglicht-20.00 uur	9.00-18.00 uur	9.00-20.00 uur
Zon.+feest.	11.00-20.00 uur	daglicht-20.00 uur	13.00-16.00 uur**	11.00-20.00 uur

* alleen zomers

** afwijking maximaal 2 dagen per jaar toegestaan

Overweging:

De Minister neemt het advies niet over. Voor de motivering van dit besluit zie de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'B; Toelating les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen' (pagina 3) en de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'D; openstelling en toelating, 2: Kleine circuits en 3: paravluchten' (pagina 7).

In lijn met bovenstaande tabel is de regeling voor paravluchten zoals deze in de onderliggende aanwijzing is opgenomen als volgt:

	Eelde > 65 dB(A) resp. 70.6 dB(A)	Eelde < 65 dB(A) resp. 70.6 dB(A)
Ma. t/m do.	niet toegestaan	niet toegestaan
Vrijdag	niet toegestaan	niet toegestaan
Zaterdag	9.00-18.00 uur***	9.00-20.00 uur***
Zon. + feest.	13.00-16.00 uur***	10.00-20.00 uur***

GAE openstellingstijden voor paravluchten

Voor alle genoemde tijden geldt deze binnen de daglichtperiode moeten vallen.

*** 15 april tot 16 september

1.2.3 Zienswijze:

Indien toch wordt overgegaan tot baanverlenging dient in de ontwerp-aanwijzing te worden opgenomen, dat:

- a Een professionele calamiteiten bestrijdingsorganisatie dient te worden opgericht.
- b Een gedetailleerd calamiteiten bestrijdingsplan dient te worden opgesteld, waarin eveneens een verplichting is opgenomen tot periodieke oefeningen.
- c Een afdeling van de Luchtvaartpolitie op het luchtvaartterrein moet worden gevestigd. Om zodoende de naleving van de voorschriften te kunnen waarborgen.
- d Paravluchten dienen te worden verboden om hoogte te winnen binnen een straal van 5 kilometer vanaf de rand van de bebouwde kom van dorpen rondom het vliegveld.
- e Er voorwaarden worden gesteld aan typen vliegtuigen, die gebruik maken van het vliegveld, om zodoende geluid en andere soorten emissie te beperken.

Reactie:

Het onder a en b bedoelde (calamiteiten bestrijdingsplan en calamiteiten bestrijdingsorganisatie) is al voorgeschreven op grond van de Luchtvaartwet (Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen) en hoeft derhalve niet in de aanwijzing te worden opgenomen. Gezien de bezorgdheid ter zake bij omwonenden verdient het aanbeveling de desbetreffende wettelijke verplichtingen in de toelichting te beschrijven.

Het toezicht van de Luchtvaartpolitie is onafhankelijk van de vestigingsplaats. Gelet op het belang van een goede handhaving van de voorschriften dringt de Commissie 21 erop aan de Luchtvaartpolitie frequenter op luchtvaartterrein Eelde aanwezig te doen zijn.

Ten aanzien van paravluchten wordt verwezen naar 1.3.2.

Op grond van artikel 24 van de Luchtvaartwet kunnen in de aanwijzing alleen beperkingen worden opgelegd aan bepaalde soorten (bijv. burger- versus militair luchtverkeer) of vormen (bijv. circuit- versus reclamevluchten) van luchtvaart. Beperkingen aan typen vliegtuigen zijn alleen mogelijk door middel van een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 76 lid 1 onder e van de Luchtvaartwet.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door de wettelijke verplichtingen inzake calamiteitenbestrijding in de toelichting te beschrijven. Tevens dringt zij aan op een frequentere aanwezigheid van de Luchtvaartpolitie op het vliegveld.

Overweging:

Zie de overweging bij het aanvullende advies: 'a. Calamiteiten bestrijding' (pagina 15). Een verzoek tot een frequentere aanwezigheid van de Luchtvaartpolitie op het vliegveld dient rechtstreeks geadresseerd te worden aan het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit op Schiphol-Oost.

1.2.4 Zienswijze:

Volgens BW art. 231 heeft een ieder recht op nachtrust; in de aanwijzing dient derhalve hieraan inhoud te worden gegeven door de luchthaven gedurende de nacht 8 uur te sluiten. De nachtvluchten dienen verboden te worden, hierbij wordt een uitzondering gemaakt voor de medische vluchten.

Reactie:

Het is niet duidelijk welk artikel van het Burgerlijk Wetboek (BW) wordt bedoeld. In ieder geval is in geen van de boeken een artikel 231 te vinden waarin een recht op nachtrust is opgenomen.

Voor zover er wel een artikel in het BW is opgenomen over nachtrust, heeft dit volgens de Commissie 21 een algemene functie. Het fungeert dan als een soort vangnet indien en voor zover er geen nadere regeling in een andere wet is opgenomen.

Een bijzondere regeling, die ziet op verstoring van de nachtrust door vliegtuigen, is opgenomen in artikel 25 lid 4 van de Luchtvaartwet. Het BW treedt op dit punt dus terug. In artikel 25 lid 4 is vermeld dat de nachtelijke periode in de aanwijzing wordt vastgesteld en een periode van 7 uren beslaat tussen 23.00 tot 7.00 uur. Voor luchtvaartterrein Eelde loopt de nachtperiode volgens de ontwerp-aanwijzing van 23.00 tot 6.30 uur op werkdagen en van 23.00 tot 7.30 uur in het weekend en beslaat dus een periode van 7 ½ respectievelijk 8 ½ uur (zie overigens ook 1.3.5). Vluchten zijn in deze nachtelijke periode niet toegestaan, met uitzondering van bijzondere situaties als bedoeld in artikel 8 lid 2, 3 en 4.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter voornoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.5 Zienswijze:

In het bestuurlijk overleg heeft de directeur van de luchthaven mogen pleiten voor verruiming van de openingstijden. Volgens de wet is hij echter geen deelnemer aan dit overleg. De wijziging van de openingstijden in de ontwerp-aanwijzing welke het gevolg is van dit optreden dient ongedaan te worden gemaakt.

Van een bestuurlijke kant worden de volgende openingstijden aanbevolen:

- a. Maandag t/m vrijdag van 07:00 uur tot 23:00 uur.
- b. Zaterdag van 07:30 uur tot 23:00 uur.
- c. Zon- en feestdagen van 07:30 uur tot 21:30 uur.
- d. Voor chartervluchten geldt op zon- en feestdagen een openstelling van 07:30 uur tot 23:00 uur plaatselijke tijd.
- e. Voor vliegtuigen en circuitvluchten met vaartuigen tot 6000 kg openstelling op maandag tot vrijdag van 08:00 uur tot 18:00 uur. En op zaterdag van 09:00 uur tot 13:00 uur voor toestellen tot 5700 kg.

Voor de toelating en openingstijden de afspraken aanhouden uit 1969/1970.

Incidenteel wordt in een zienswijze een openingstijd aangegeven op zon- en feestdagen van 08:00 uur tot 21:30 uur.

Reactie:

Ten aanzien van het gestelde over de aanwezigheid van de directeur van GAE bij het bestuurlijk overleg wordt verwezen naar 1.3.29.

Voor de helderheid zijn in navolgende tabel de openstellingstijden vermeld voor het regulier verkeer en de grote en kleine circuitvluchten, zowel in de huidige situatie op basis van het MER (tussen haakjes) als volgens de ontwerp-aanwijzing.

Uit de tabel blijkt dat voor het regulier verkeer alleen sprake is van een uitbreiding van de openstelling op zaterdag en zondag van 21.30 naar 23.00 uur. Voor het circuitverkeer wordt de openstelling aanzienlijk ingeperkt, zowel 's morgens als 's avonds (met een kleine uitzondering voor zaterdagavond) alsmede een weekendverbod voor de grote circuitvluchten. De Commissie 21 is van mening dat de regeling van de openstelling, zoals deze in de ontwerp-aanwijzing is opgenomen, in het algemeen het resultaat is van een zorgvuldige afweging van belangen.

Enerzijds is er het belang van de omwonenden om de meest hinderlijke vluchten zoveel mogelijk aan banden te leggen. Anderzijds hebben de luchthaven en de regio belang bij het zo goed mogelijk kunnen accommoderen van commerciële vluchten.

De zienswijzen bieden op dit punt een geschakeerd beeld met de intentie een verdergaande beperking aan te brengen. De Commissie 21 is hierover het volgende van mening.

- **Regulier verkeer**

De Commissie 21 heeft begrip voor de wens van de luchthaven om ook in het weekend tot 23.00 uur vluchten te kunnen toestaan. Dit betekent echter dat het huidige sluitingstijdstip verschuift van 21.30 naar 23.00 uur, zoals ook in de ontwerpaanwijzing is opgenomen. De Commissie 21, met uitzondering van de hierna genoemde leden, is derhalve van mening dat, mede om redenen van eenduidigheid, het sluitingstijdstip van 23.00 uur voor het weekend, zoals in de ontwerpaanwijzing is opgenomen, kan worden gehandhaafd.

De gemeenten Eelde en Vries, alsmede de drie vertegenwoordigers van de omwonenden, zijn van mening dat in het weekend de luchthaven vanaf 21.30 uur gesloten dient te zijn.

De gemeente Haren is van mening dat in het weekend met name sprake kan zijn van late charter- en lijnvluchten en is derhalve van mening dat voor deze vluchten een sluitingstijdstip kan gelden van 23.00 uur. Voor de overige vluchten is volgens de gemeente Haren de noodzaak van een later sluitingstijdstip niet aangetoond en kan 21.30 uur gehandhaafd blijven.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren als openingstijden in de ochtend:

maandag-vrijdag: 7.00 uur

weekend en feestdagen: 8.00 uur

- **Circuits ten behoeve van grote les-, oefen-, en proefvluchten**

Een deel van de Commissie 21 (provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Eelde) is van mening dat les- en oefenvluchten door grote toestellen van belang zijn voor de continuïteit van de luchthaven. Door de beperkingen die in de ontwerp-aanwijzing aan de grote circuitvluchten worden opgelegd, met name het verbod voor weekenden en officiële feestdagen, zal de hinder aanzienlijk worden beperkt.

Of een verdere beperking gewenst is, dient te worden besloten op basis van de resultaten van het belevingsonderzoek (zie 3.1.6). Alleen daarmee kunnen verdergaande beperkingen dan het weekendverbod voldoende worden beargumenteerd.

Een ander deel van de Commissie 21 (gemeenten Haren en Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden) is van mening dat les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen slechts in beperkte mate bijdragen aan de inkomsten van GAE en daarom ook slechts zeer geringe (indirecte) positieve sociaal-economische effecten op Noord-Nederland kunnen hebben. Daar tegenover staat een onevenredig grote overlast voor de omgeving. Zij concluderen derhalve dat deze vluchten direct volledig moeten worden verboden.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn daarnaast van mening dat de ervaringen met Schiphol en Beek hebben geleerd dat financieel-economische belangen zwaarder wegen dat in het verleden gemaakte afspraken. Aangezien de omwonenden ervan overtuigd zijn dat de prognoses met betrekking tot de charter- en vrachtluchten niet worden gehaald (rapport van de Bunt) en de baanverlenging de exploitatiekosten zal doen stijgen, zullen de verliezen oplopen, zodat er een situatie ontstaat dat het vliegveld de proef-, les- en oefenvluchten met grote toestellen nodig heeft, teneinde te kunnen overleven.

- Circuits ten behoeve van kleine les-, oefen- en proefvluchten

Bezien vanuit de omwonenden zou het aanbeveling verdienen ook voor de kleine circuitvluchten een weekendverbod in te stellen. Immers ook hiervan wordt overlast ondervonden.

Echter, het gaat hierbij in het algemeen om vluchten die aan de regio zijn verbonden. Voor een belangrijk deel betreft het de lesactiviteiten van de op luchtvaartterrein Eelde gevestigde KLM-Luchtvaartschool, alsmede vluchten van andere (kleinere) lokale lesbedrijven. Juist voor deze doelgroepen vervult de luchthaven de functie van "lesluchthaven".

Binnen het uniforme stelsel van Europese vliegopleidingen is de KLM-Luchtvaartschool één van de duurste. Om te kunnen overleven wordt een hoge prioriteit toegekend aan kostenbeheersing en efficiëncymaatregelen. Een belangrijke beperkende factor voor een efficiënte uitvoering van het lesprogramma is de hoge uitval door ontoereikende weersomstandigheden. Gemiddeld wordt daardoor 30% van de vluchten geannuleerd. Andere lesbedrijven dan de KLM-Luchtvaartschool zullen met name op het weekend zijn aangewezen vanwege de aard van hun doelgroep.

De Commissie 21, met uitzondering van de hierna genoemde leden, concludeert derhalve dat er in het weekend een mogelijkheid moet zijn om kleine circuitvluchten te kunnen uitvoeren, alhoewel er een duidelijke voorkeur bestaat voor werkdagen.

De provincie Drenthe en de gemeente Haren zijn van mening dat de zaterdag hiervoor toereikend is. In dit verband vinden zij het ontbreken van een verschil in openingstijden tussen enerzijds maandag tot en met vrijdag en anderzijds zaterdag, niet logisch. Het ligt vanwege het karakter van een zaterdag als weekenddag, voor de hand om dan beperktere openstellingstijden aan te houden.

Derhalve zijn zij van mening dat op zaterdag een openstelling voor kleine circuitvluchten moet gelden van 9.00 tot 19.00 uur met een verbod voor zon- en feestdagen.

De provincie Groningen is van mening dat zowel op zaterdag als op zondag kleine circuitvluchten moeten kunnen worden uitgevoerd, overeenkomstig de ontwerp-aanwijzing.

De gemeente Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de kleine circuitvluchten in het weekend en op officiële feestdagen volledig te verbieden. De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren daarnaast van maandag tot en met vrijdag een sluitingstijdstip van 21.30 uur aan te houden.

Advies:

De Commissie 21 adviseert niet unaniem; voor zover wordt geadviseerd de aanwijzing te wijzigen, betreft dit de volgende punten en leden van de Commissie 21:

1. Sluitingstijdstip reguliere verkeer in het weekend:

Gemeenten Eelde en Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden: 21.30 uur.

Gemeente Haren: idem, met uitzondering van lijn- en charterverkeer dat tot 23.00 uur wordt toegestaan.

2. Grote les-, oefen- en proefvluchten:

Gemeenten Haren en Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden: volledig verbod.

3. Sluiting kleine circuitvluchten in het weekend:

Provincie Drenthe en gemeente Haren: verbod op zon- en feestdagen; wel toestaan op zaterdag van 9.00 tot 19.00 uur. Gemeente Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden: volledig verbod in het weekend en op feestdagen.

	Regulier luchtverkeer	Circuits t.b.v. les-, oefen- of proefvluchten; schroefvl. < 6000 kg	Circuits t.b.v. les-, oefen- of proefvluchten; schroefvl. > 6000 kg en straalvliegtuigen
ma-vr.	6.30-23.00* (6.30-23.00)	8.00-22.00* (6.30-23.00)	8.00-20.00* (6.30-23.00)
Zaterdag	7.30-23.00* (7.30-21.30)	8.00-22.00* (7.30-21.30)	Gesloten (7.30-21.30)
Zondag	7.30-23.00* (7.30-21.30)	10.00-19.00* (7.30-21.30)	Gesloten (7.30-21.30)
Feestdagen	7.30-23.00* (6.30-23.00)	10.00-19.00* (6.30-23.00)	Gesloten (6.30-23.00)

* baan 19-01 (de korte baan) alleen indien tevens daglicht.

Overweging:

Zie overweging bij het advies op hoofdlijnen 'B; Toelating les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen' (pagina 3) en overweging bij advies op hoofdlijnen 'D; openstelling en toelating', '2: Kleine circuits' en '3: paravvluchten' (pagina's 7).

1.2.6. Zienswijze:

De Commissie 21 wordt verzocht in haar advies alle bezwaarden met naam en adres op te sommen (tenzij deze aangegeven hebben dat niet te wensen). Alleen op deze wijze kunnen bezwaarden controleren of hun zienswijze is betrokken in de advisering.

Reactie:

Het advies is in overeenstemming met de voorgestelde aanpak.

Advies:

De Commissie ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de commissie over.

1.2.7. Zienswijze:

De Commissie 21 wordt verzocht bij ieder punt van bezwaar dat is ingediend te vermelden hoeveel van de natuurlijke en hoeveel van de rechtspersonen die zienswijzen hebben ingediend, dit punt naar voren hebben gebracht.

Reactie:

Bij elke onderscheiden zienswijze worden de nummers van de indieners vermeld. In de bijlage is na te gaan wie de indieners zijn.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.8. Zienswijze:

De Commissie 21 wordt genoemd als de commissie die verantwoordelijk is voor de organisatie van de inspraak. Nog voordat de Commissie 21 compleet was, zijn echter de inspraakperiode en de data van de hoorzittingen reeds vastgelegd.

Aan wie ontleent de Commissie 21 het recht om dit vast te leggen voordat de commissie voltallig is?

Reactie:

Op grond van artikel 21 lid 1 Luchtvaartwet zijn de colleges van GS van de betrokken provincies verantwoordelijk voor de ter inzage legging.

De Commissie 21 stelt alleen de zitting vast voor het indienen van mondelinge zienswijzen (hoorzitting).

Aangezien een hoorzitting bij voorkeur niet in de eerste weken van de ter inzagelegging plaats vindt en in dit geval evenmin in de laatste 2 weken (vanwege de naderende vakantieperiode, zie ook 1.3.15) lag de keuze voor week 25 voor de hand.

De Commissie 21 heeft daarom unaniem met de gekozen data voor de hoorzittingen kunnen instemmen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.9 Zienswijze:

Ook de stukken die uitsluitend ter informatie beschikbaar zijn, moeten onderdeel zijn van inspraak. Met name de Externe Veiligheidscontouren vervangen een deel van het MER en beschrijven effecten van de baanverlenging.

Reactie:

Alleen op de aanwijzingen en op het MER is volgens de officiële publicatie inspraak mogelijk op basis van respectievelijk de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer ("zienswijze" respectievelijk "opmerkingen").

De aanvraag van GAE, het verslag van het bestuurlijk overleg, het advies van de RPC/RMC, het Globaal isolatieplan, de Landschapsvisie en de Externe veiligheidscontouren maken volgens de Ministers van V&W en VROM geen deel uit van de aanwijzingen, of van het MER. Het aspect veiligheid in het MER is in overeenstemming met de "state of the art" ten tijde van het aanvaarden van het MER. Sederdien is echter een definitief rekenmodel beschikbaar gekomen (hetgeen in het MER nog als een leemte in kennis is opgenomen).

Het alsnog uitvoeren van nieuwe berekeningen voor luchtvaartterrein Eelde en de ter inzage legging van de resultaten, is volgens beide ministers derhalve niet meer dan het verstrekken van extra informatie en valt buiten de officiële documenten waarop inspraak mogelijk is.

De Commissie 21 is bij de ter inzage legging uitgegaan van de formele benadering zoals hiervoor is beschreven. Bij nader inzien is zij echter tot de conclusie gekomen dat het aan een burger moeilijk is uit te leggen waarom op documenten die ter inzage liggen en nauw verbonden zijn met documenten waarop wel inspraak mogelijk is, niet kan worden ingesproken (denk aan de relatie tussen de Landschapsvisie en Externe Veiligheidscontouren enerzijds en het MER anderzijds, alsmede tussen het Bestuurlijk Overleg en de ontwerp-aanwijzingen). De Commissie 21 heeft daarom gemeend de inspraak op alle ter inzage gelegde documenten in haar advisering te moeten betrekken (zie bijv. 1.1.1 en 3.5.4).

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat vanwege een op dit punt onjuiste bekendmaking, burgers ten onrechte niet op alle documenten hebben ingesproken. Zij adviseren een nieuwe inspraakperiode te organiseren, waarin alsnog op alle documenten kan worden ingesproken.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de vertegenwoordiger van de omwonenden uit Haren is niet akkoord).

Zij adviseert overigens wel in het vervolg van de procedure rekening te houden met alle ontvangen inspraakreacties.

Overweging:

De zienswijze betreft het onderscheid in stukken die 'ter visie' hebben gelegen en stukken die 'ter inzage' hebben gelegen.

Op de stukken die alleen ter inzage hebben gelegen, gelet op artikel 21, derde lid van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 3.13, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 7.23, eerste lid van de Wet milieubeheer, is geen inspraak mogelijk.

De Minister is van mening dat de voorgeschreven procedures in deze derhalve correct zijn gevolgd.

1.2.10 Zienswijze:

In het Addendum zoals dat het grootste deel van de inspraakperiode ter inzage heeft gelegen, ontbraken de bladzijden 2 en 15. Voor de insprekers kan deze omissie geleid hebben tot onduidelijkheden, waardoor zienswijzen niet konden worden geformuleerd. De resterende inspraakperiode na aanvulling van de ontbrekende bladzijden betrof minder dan 4 weken.

Reactie:

Deze zienswijze stelt in algemene zin aan de orde dat insprekers in hun inspraakmogelijkheden belemmerd konden zijn. Er heeft echter niemand in het bijzonder aangegeven persoonlijk te zijn belemmerd. De Commissie 21 veronderstelt derhalve dat in concreto niemand in zijn of haar inspraakmogelijkheden is beperkt (zie ook 1.3.16).

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat insprekers wellicht niet hebben gereageerd omdat ze niet wisten dat er tekst ontbrak of daarom teksten niet goed

hebben begrepen. Zij adviseren in de toelichting op te nemen waarom bedoelde pagina's geen nieuwe procedure vereisen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Onmiddellijk na de constatering van het gebrek zijn volledige addenda ter inzage gelegd. De Minister betreurt wel het ontbreken van betreffende pagina's gedurende de eerste weken. Op bladzijde 2 stond het vervolg vermeld van paragraaf 1.2, de leeswijzer en beschrijft de inhoud van hoofdstukken 3 en 4. Op bladzijde 15 stond het aantal woningen vermeld en het aantal ernstig gehinderden van de nulplus variant; 1800 meter, zonder nachtvluchten. De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet op te volgen.

1.2.11 Zienswijze:

In de Commissie 21 zijn aandeelhouders van de Groningen Airport Eelde (GAE) vertegenwoordigd. Daarnaast heeft een commissaris van GAE met directe persoonlijke belangen in de luchthaven (als vervanger) in de Commissie 21 zitting. Het rijk, de provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Eelde hebben er in de aanloop naar de ontwerp-aanwijzing blijk van gegeven niet de zorgvuldigheid in acht te nemen om de belangenverstrengeling van aandeelhouder en bestuurlijk betrokkene te scheiden. Bovendien zitten in de Commissie 21 vertegenwoordigers van het rijk die feitelijk zichzelf moeten adviseren. In feite is hier sprake van een bevoegd gezag dat tegelijk initiatiefnemer is. De bijbehorende zorgvuldigheid is niet in acht genomen. Verstrengeling van belangen is niet vermeden.

Reactie:

De gemeente Eelde en de provincies Drenthe en Groningen zijn niet alleen vertegenwoordigd in de Commissie 21, maar tevens aandeelhouders van het bedrijf GAE.

Op zich is dit niet zo'n bijzondere situatie. Om diverse redenen komt het vaker voor dat een overheid een belang heeft in een particuliere onderneming. Overigens zijn ook alleen overheden aandeelhouder van GAE.

Bij de oordeelsvorming door eerder genoemde overheden, bijvoorbeeld ter voorbereiding van het bestuurlijk overleg, heeft een afweging van belangen plaatsgevonden.

Het ligt voor de hand dat daarin ook het belang van de desbetreffende overheid als aandeelhouder is meegenomen. Dit kan echter niet gekwalificeerd worden als "verstrengeling van belangen", maar is een "normale" vorm van belangenafweging. Deze gang van zaken kan alleen worden voorkomen door via de politieke besluitvormingskanalen te besluiten tot het afstoten van het aanwezige pakket aan aandelen.

De colleges van B en W en van GS nemen collegiaal hun besluiten, hetgeen wil zeggen dat ieder lid de genomen besluiten voor zijn of haar verantwoordelijkheid neemt. Een lid van het college neemt dus alleen tijdens de besluitvorming een eigen standpunt in: daarna schaart men zich achter het collegestandpunt en draagt dat ook naar buiten toe uit. Daarom maakt het ook niet uit welk lid van een college zitting heeft in de Raad van commissarissen van GAE en in deze commissie: men handelt in overeenstemming met het collegestandpunt.

Dat er ook vertegenwoordigers van de beide betrokken ministeries in de Commissie 21 zijn vertegenwoordigd is in overeenstemming met de Luchtvaartwet. De commissie adviseert de ministers over de inspraak en is in deze procedure noch initiatiefnemer, noch bevoegd gezag.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Commissie 21 is conform artikel 21, derde lid, LVW samengesteld. De Minister schaart zich verder achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de commissie over.

1.2.12 Zienswijze:

Het verzoek om baanverlenging door GAE dateert niet van 12 mei 1990 doch van 12 mei 1992 (ontwerp-aanwijzing LVW p. 1).

Reactie:

Deze opmerking is juist.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door op pagina 1 "1990" te vervangen door "1992".

Overweging:

De Minister volgt het advies van de Commissie 21 op.

1.2.13 Zienswijze:

De aanwijzing is geschreven voor het voornemen tot baanverlenging. Daarbij gaat de Minister blijkbaar uit van de keuze voor baanverlenging. Een aanwijzing voor de situatie zonder baanverlenging ontbreekt. Dit maakt inspraak over het voornemen zelf niet goed mogelijk.

Reactie:

Op basis van een verzoek van GAE heeft de Minister gemotiveerd haar voornemen kenbaar gemaakt en ter inzage gelegd. Deze werkwijze is in overeenstemming met de Luchtvaartwet en de wijze waarop in ons land besluiten worden voorbereid en genomen.

Volledigheidshalve merkt de Commissie 21 op dat in het Ontwikkelingsperspectief en het MER wel alternatieven zijn beschreven en onderzocht, waaronder het alternatief zonder baanverlenging. Een vergelijking van de situatie met en zonder baanverlenging, wat betreft milieu- en economische effecten, is derhalve goed mogelijk.

De Commissie 21 is dan ook van mening dat het toevoegen van een aanwijzing zonder baanverlenging de kwaliteit van de inspraak niet zal verhogen en daarenboven niet past in onze besluitvormingsprocedures.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.14 Zienswijze:

In het bestuurlijk overleg is geconcludeerd dat er in de omgeving een breed draagvlak bestaat voor de baanverlenging. Uit de meningsverschillen binnen de raden en staten blijkt dat een grootst mogelijke minderheid tegen de baanverlenging is. Daarnaast is uit een recent uitgevoerde enquête gebleken dat onder de bevolking nu 40% tegen baanverlenging is, maar dat dit aantal nog steeds groeit. Bovendien bleek dat tegenstanders beter op de hoogte waren van de plannen dan voorstanders. In de ontwerp-aanwijzing dient de conclusie over het brede draagvlak derhalve te worden bijgesteld.

Reactie:

In het verslag van het bestuurlijk overleg is ter zake het volgende geconcludeerd door de voorzitter, dhr. M.J. Olman: "... is het beeld ontstaan dat de regio in overwegende mate vóór is, zij het dat sprake is van enige nuancering."

De Commissie 21 is van mening dat dhr. Olman een juiste conclusie trekt. Het verslag wordt op dit punt echter onjuist geïnterpreteerd in de zienswijze, door te spreken over "breed draagvlak". De indruk bestaat dat de resultaten van de (niet bij de Commissie 21 bekende) enquête redelijk overeenkomen met de conclusies van het bestuurlijk overleg.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat vanwege het ontbreken van voldoende draagvlak de procedure opnieuw moet worden gestart.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

In maart 1997 is een rapport verschenen van de Rijksuniversiteit Groningen met de titel "Draagvlakmeting bij grote infrastructuurprojecten". Hierin wordt op pagina 38 geconstateerd dat circa 60% uit de wijde en nabije omgeving van de luchthaven voor baanverlenging is. Mogelijk wordt in de zienswijze dezelfde enquête bedoeld. De Minister schaaft zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de commissie niet over te nemen.

1.2.15 Zienswijze:

De inspraak periode viel in een ongelukkige periode. Juni is voor veel mensen reeds vakantietijd of een drukke periode i.v.m. afronding werk- en schooljaar en voorbereiding van de vakantie. Mensen die rond 18 en 19 juni op vakantie waren hadden geen gelegenheid in te spreken op hoorzittingen.

Reactie:

De formele inspraakperiode betrof 6 weken, van 26 mei tot 7 juli. Volgens de Algemene wet bestuursrecht zijn minimaal 4 weken vereist. In het algemeen kunnen de maanden juli en augustus als vakantiemaanden worden aangemerkt (ruwweg de periode van de schoolvakanties) en zijn derhalve minder geschikt voor inspraak.

De Commissie 21 realiseert zich dat ook in de maand juni reeds mensen op vakantie gaan, doch heeft niet de indruk dat door de gekozen periode van inspraak, (2 weken meer dan de wet voorschrijft en 5 weken buiten de "echte" vakantie periode) individuele belangen zijn geschaad.

Terzijde merkt de Commissie 21 op dat alle ontvangen zienswijzen, waarvan de laatste met een poststempel van 25 juli, zijn meegenomen in haar advisering (zie ook 1.3.8).

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat indien een aanvulling op het MER wordt opgesteld, de ter inzage legging niet in de maanden juni tot en met augustus dient plaats te vinden.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.16 Zienswijze:

De gemeente Eelde deelde in Dorpsklanken mee dat de stukken ter inzage zouden liggen in de openbare bibliotheek. Deze stukken bleken in de eerste week van de inspraakperiode reeds verdwenen te zijn. Gedurende enige weken kon hierover op deze plaats niet worden beschikt. De mogelijkheden van bezwaarden om kennis te nemen van de stukken is hierdoor aanzienlijk belemmerd.

Op stukken die in een openbare bibliotheek ter inzage worden gelegd is van gemeentewege geen toezicht mogelijk. Het komt daarom nog wel eens voor dat stukken verdwijnen. Iemand die zich daardoor belemmerd voelt in zijn of haar inspraakmogelijkheden, kan in een dergelijke situatie contact opnemen met het desbetreffende gemeentehuis om het gebrek te herstellen, dan wel aldaar de stukken in te zien. Overigens is het gebrek direct na constatering hersteld.

De zienswijze is in algemene bewoordingen gesteld: er blijkt niet uit dat iemand in het bijzonder in zijn of haar inspraakmogelijkheden is belemmerd.

De commissie concludeert derhalve dat niemand in concreto door het wegnemen van de stukken in zijn of haar belang is geschaad (zie ook 1.3.10.).

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.17 Zienswijze:

De NLR-nota CR 96650L is niet verkrijgbaar omdat deze nog niet goedgekeurd is door de ministeries van VROM en Defensie. Daarmee is controle van de berekeningen van de geluidsbelasting voor de bepaling van de geluidszones onmogelijk. Deze nota dient alsnog beschikbaar te worden gesteld.

Reactie:

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de geldende berekeningsvoorschriften en de daarbij behorende Appendices. De overige invoergegevens zijn opgenomen in de bijlagen C en D. Op deze wijze zijn de berekeningen te controleren. De gegevens uit het rapport NLR-CR-96650L zijn in oktober 1996 in een ministeriële regeling vastgelegd en voor een ieder verkrijgbaar.

De gegevens verschillen echter niet van de vorige uitgave van de Appendices.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.18 Zienswijze:

Opschorting van de besluitvormingsprocedure is noodzakelijk totdat duidelijk is of de Europese Commissie akkoord gaat met het geven van staatssteun aan de luchthaven.

Reactie:

Uit navraag bij het Ministerie van V&W bleek dat bij de Europese Commissie (E.C.) een klacht is ontvangen over vermeende steun aan de luchthaven. De E.C. heeft hierover informatie gevraagd aan de Permanente Vertegenwoordiging van Nederland in Brussel. Deze heeft op 6 mei j.l. de gevraagde informatie geleverd. De gebruikelijke termijn voor een reactie is twee maanden. Deze zijn inmiddels verstreken waaruit impliciet kan worden opgemaakt dat er geen sprake is van staatssteun, of dat er sprake is van een geaccepteerde vorm van staatssteun.

Los van vorenstaande toelichting is de Commissie 21 van mening dat de zienswijze de financiering van de baanverlenging betreft en niet de aanwijzingsbesluiten. Ook daarom ziet de Commissie 21 geen redenen om de procedure voor de aanwijzing op te schorten.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden constateren dat onlangs een onderzoek is gestart door de Europese Commissie in verband met onwettige staatssteun ten aanzien van zowel de investeringen van, als de exploitatieverliesbijdragen aan GAE. Zij zijn van mening dat een eventuele negatieve uitslag de continuïteit van GAE in gevaar kan brengen. Derhalve adviseren zij de besluitvormingsprocedure op te schorten, tot het onderzoek door de Europese Commissie is afgerond. Wanneer de klacht ter beoordeling wordt voorgelegd aan het Hof te Luxemburg, eerst de uitspraak afwachten.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Vanaf 21 maart 1997 is door de Europese Commissie driemaal om informatie gevraagd, welke zij ook heeft ontvangen. De aard van de vragen van de Europese Commissie vormen voor de Minister geen aanleiding om te twijfelen aan de rechtmatigheid van de investering in de infrastructuur van Noord-Nederland.

De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

1.2.19 Zienswijze:

Bij de plannen voor de baanverlenging op de luchtvaartterrein Eelde is geen dubbeldoelstelling geformuleerd waarbij aan uitvoering van de plannen door uitgebreide aanvullende maatregelen tevens een vooruitgang in het milieu wordt beoogd. Bij luchthaven Schiphol is dit voor de huidige uitbreidingsplannen wel als uitgangspunt gekozen.

In de aanwijzing ontbreekt een duidelijke milieudoelstelling waardoor de achteruitgang van de milieukwaliteit en leefbaarheid wordt tegengegaan.

Reactie:

Dat niet vooraf een expliciete dubbeldoelstelling is geformuleerd voor de luchtvaartterrein Eelde betekent niet dat er geen afgewogen besluit kan worden genomen. Ook hier wordt namelijk een afweging gemaakt tussen enerzijds het milieubelang en anderzijds het economisch belang. Het MER en het Ontwikkelingsperspectief zijn daarbij belangrijke hulpmiddelen. Desalniettemin verdient het volgens de Commissie 21 aanbeveling in de toelichting duidelijk in beeld te brengen wat de milieudoelstellingen zijn, naast de economische doelstellingen. De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren een dubbeldoelstelling op te nemen in de toelichting, analoog aan Schiphol.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting de milieudoelstellingen duidelijk in beeld te brengen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

*De Minister schaart zich achter het advies van de Commissie 21. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de commissie niet over te nemen.
Zie verder de overweging bij het advies op hoofdlijnen van het advies van de Commissie 21: 'A. Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 1) en 'Milieudoelstellingen duidelijk in beeld brengen' (pagina 2).*

1.2.20 Zienswijze:

Momenteel is de toekomst van de Nederlandse luchtvaart volop in discussie rond de nota's RELUS en TNLI. Een besluit over luchtvaartterrein Eelde dient te worden opgeschort tot na behandeling van de nota RELUS en het TNLI-besluit.

Reactie:

Onder 1.1.6. wordt ingegaan op de relatie tussen deze aanwijzing en de nota's RELUS en TNLI/Perspectievennota.

De Commissie 21 concludeert dat er geen redenen zijn voor opschorting van de aanwijzingsbesluiten voor luchtvaartterrein Eelde.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat de discussies in het kader van RELUS en TNLI/Perspectievennota ertoe kunnen leiden dat ook de rijksoverheid en de provincies overtuigd raken van de overbodigheid van een baanverlenging. Zij adviseren derhalve opschorting.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

*Zoals in de overweging bij 1.1.6 is geconstateerd dient een aanwijzing alleen in overeenstemming te zijn met een van kracht zijnde pkb.
In de Tweede Kamer is gedebatteerd over de nota's RELUS (8 december 1997) en RELI (6 april 1998). In de nota RELUS, wordt het voornemen tot baanverlenging expliciet gemeld. RELUS is door de Tweede Kamer aanvaard en vormt daarmee voor het kabinet uitgangspunt voor beleid. In de nota RELI wordt gesteld dat 'ten minste voor de termijn tot het vaststellen van een nieuwe PKB voor de (regionale) burgerluchtvaartterreinen, de aanwijzingsprocedures*

zoals deze thans zijn ingezet, worden voortgezet'.

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de commissie niet over te nemen.

1.2.21 Zienswijze:

In het MER is het nulalternatief onduidelijk geformuleerd. Enerzijds wordt gesuggereerd dat het om een stand-still-situatie (1992) gaat. Anderzijds wordt gesuggereerd dat dit alternatief de autonome ontwikkeling betreft en als zodanig een referentie vormt voor de vergelijking met overige alternatieven (p. 42/44). De referentiesituatie (1992) dient duidelijk te worden onderscheiden van de autonome ontwikkeling.

Reactie:

Los van de vraag of deze zienswijze juist is, is de Commissie 21 van mening dat dit geen betekenis heeft voor de aanwijzingen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Commissie voor de m.e.r. heeft een positief toetsingsadvies over het MER afgegeven. De Minister schaart zich verder achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.22 Zienswijze:

Niet duidelijk is of het Ministerie van V&W de MER berekeningen heeft nagerekend voordat ze deze heeft aanvaard.

Reactie:

Volgens informatie van het Ministerie van V&W zijn de in het MER opgenomen berekeningen niet nagerekend, vóór de aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag. Er heeft alleen een globale toetsing plaats gevonden.

Naderhand zijn er overigens wel nieuwe berekeningen uitgevoerd, nl. ter bepaling van de omvang van de vast te stellen geluidszones (bkl en Ke) en de overige berekeningen die zijn opgenomen in het Addendum en in het document Externe veiligheidscontouren.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

1.2.23 Zienswijze:

De afspraken, die de luchthaven in 1969-1970 met omwonenden maakte, zijn niet opgenomen in de ontwerp-aanwijzing en in het MER. De luchthaven heeft dit diverse malen toegezegd (Commissie 28, overleg met VOLE).

Reactie:

Alleen het MER is opgesteld door GAE. De ontwerp-aanwijzingen zijn opgesteld onder verantwoordelijkheid van de ministers van V&W en van VROM. De inhoud hiervan kan derhalve GAE niet worden aangerekend.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat bedoelde afspraken integraal in de aanwijzing dienen te worden opgenomen om een rol te kunnen spelen bij de beoordeling van schadeclaims (zie ook 4.0.1). Deze afspraken zijn in onderstaand overzicht weergegeven.

Openstelling:

maandag tot en met vrijdag: 6.30-23.00 uur,

zaterdag en zondag: 7.30-21.30 uur.

Toelating oefenvluchten:

- straalvliegtuigen van elders in beginsel verboden;
- lichte motorvliegtuigen op zaterdag, zon- en feestdagen van 9.00 uur tot zonsondergang;
- NLM-toestellen type F27 niet op zondag, wel op zaterdag van 9.00 uur tot zonsondergang;
- vliegtuigen type F27 en F28 éénmaal per 14 dagen op beperkte schaal gedurende de openingstijden.

Toelating lesvluchten

- straalvliegtuigen op zaterdag en zondag niet toegestaan. RLS-lesvluchten tot 20.00 uur.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De genoemde afspraken tussen de luchthaven en omwonenden zijn gemaakt binnen de ruimte die de toen vigerende aanwijzing bood. De onderhavige aanwijzing is na het doorlopen van de wettelijke aanwijzingsprocedure tot stand gekomen. In het kader van deze procedure zijn de verschillende belangen tegen elkaar afgewogen en is het onderhavige besluit vastgesteld. De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de commissie niet over te nemen. Zie verder de overweging bij het advies op hoofdstuk 'D. Openstelling en toelating' (pagina 7).

1.2.24 Zienswijze:

De maatregelen die de luchthaven voorstelt in het meest-milieuvriendelijke-alternatief (m.m.a.) in het MER betreffen maatregelen die de luchthaven ook nu al in kan voeren, en maatregelen waar de luchthaven niet over kan beslissen.

Reactie:

Zie hiervoor 3.1.5.

Advies:

De Commissie 21 verwijst naar het advies bij 3.1.5.

Overweging:

Zie overweging bij 3.1.5.

1.2.25 Zienswijze:

Militair medegebruik moet in de aanwijzing uitgesloten worden.

Reactie:

Luchtvaartterrein Eelde is een burgerluchtvaartterrein dat als zodanig is aangewezen in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Militair medegebruik is volgens de Commissie 21 derhalve niet toegestaan.

In de aanwijzing wordt niet expliciet aandacht besteed aan militair medegebruik. Alleen impliciet valt op te maken dat luchtvaartterrein Eelde een burgerluchtvaartterrein is waarop geen militair medegebruik is toegestaan.

In de Commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet zijn les-, oefen- en proefvluchten door militaire vliegtuigen incidenteel aan de orde geweest (onder meer op 11-12-'95).

Daar werd geconcludeerd dat militaire vliegtuigen incidenteel van het vliegveld gebruik maken (o.a. type Hercules). De Commissie 21 vindt dit strijdig met de status van burgerluchtvaartterrein en derhalve ongewenst. Militaire toestellen kunnen alleen in noodsituaties van het vliegveld gebruik maken.

De Commissie 21 is van mening dat een verbod op het gebruik door militaire toestellen expliciet in de aanwijzing moet worden opgenomen.

Voor de definiëring van een militair toestel zijn de registers als bedoeld in artikel 5 van de Luchtvaartwet het uitgangspunt.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in artikel 2 op te nemen:

“Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbare nationale en internationale verkeer met burgerluchtvaartuigen.”

Overweging:

De Minister verwijst naar de overweging bij het aanvullende advies; 'd. Militaire vluchten' (pagina 18).

1.2.26 Zienswijze:

In de ontwerp-aanwijzing ontbreekt een beschrijving van het al dan niet aanwezig zijn van een rijksbelang bij de baanverlenging.

Reactie:

Het rijksbelang bij de aanwijzing van luchtvaartterrein Eelde is vermeld in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL).

Zie ook 1.1.6.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat in de toelichting moet worden vermeld wat het rijksbelang is bij baanverlenging.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Een aanwijzing dient overeen te stemmen met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing, in casu het SBL (art. 18 LVW). Behalve in het SBL neemt het kabinet ook in RELUS standpunten in met betrekking tot luchtvaartterrein Eelde:

Beleidsbeslissing 3 inzake general aviation: in de context van general aviation kan met name voor de opleiding tot verkeersvlieger één regionale luchthaven, te weten luchtvaartterrein Eelde, rekenen op rijksbetrokkenheid uit hoofde van die functie.

Beleidsbeslissing 5 inzake lijndienst en vrachtvervoer uit oogpunt van ruimtelijk-economisch beleid: die regionale luchthaven die door het accommoderen van een substantieel lijndienstenpakket of vrachtvolume een bijdrage levert aan de versterking van de economische structuur in een regionaal stimuleringsgebied, kan uit hoofde van die vervoersfunctie(s) op rijksbetrokkenheid rekenen.

De Minister schaart zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

1.2.27 Zienswijze:

Reclame- en rondvluchten dienen te worden verboden.

Reactie:

Reclamevluchten zijn aan algemene regels gebonden (o.a. een verbod op het vliegen op zondagen). Veelal worden deze activiteiten uitgeoefend door op luchtvaartterrein Eelde gevestigde bedrijven. Daarnaast hebben deze activiteiten een recreatieve waarde (rondvluchten) en zijn ze een inkomstenbron voor de luchthaven. De Commissie 21 heeft niet de indruk dat bedoelde categorie van vluchten in het bijzonder overlast veroorzaakt en onderschrijft deze zienswijze derhalve niet.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren reclame- en rondvluchten te verbieden.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in het advies van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de commissie niet over te nemen.

1.2.28 Zienswijze:

In de ontwerp-aanwijzing ontbreekt de definiëring van het begrip regionale luchthaven. Dit is van belang om te beoordelen of bepaalde activiteiten binnen het regionale karakter passen. Oefen- en proefvluchten met grote toestellen dragen niet bij aan de bereikbaarheid en regionale ontwikkeling van het Noorden en hebben derhalve niets te maken met de regionale functie.

Reactie:

In het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) is als definitie van het begrip regionale luchthaven vermeld: "Een regionale luchthaven fungeert als begin- en eindstation voor het luchtverkeer en luchtvervoer, dat voortkomt uit de regionale behoefte, naar en van bestemmingen op korte en middellange afstanden, en als tussen- of overstapstation" (SBL, deel a: Beleidsvoornemens, pag. 35).

Hoewel de Commissie 21 zich realiseert dat de aanwijzing is gebaseerd op het SBL, is zij met de indieners van deze zienswijze van mening dat het opnemen van deze definitie in de toelichting, de duidelijkheid ten goede zal komen.

Tevens acht zij het gewenst dat de op basis van de aanwijzing toegestane activiteiten en vluchten worden getoetst aan voornoemde definitie.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door de definitie van een regionale luchthaven in de toelichting op te nemen en de toegestane activiteiten en vluchten daaraan te toetsen.

Overweging:

De in het SBL gegeven definitie van een regionale luchthaven is niet bepalend voor de toegestane activiteiten. De definitie is bedoeld om een luchthaven te karakteriseren. Het feit dat een luchthaven volgens het SBL regionaal is sluit niet uit dat er ook lokaal verkeer afgehandeld wordt. Ter illustratie van de gedachtenlijn: ook een Rijks- of provinciale weg kunnen en mogen lokaal verkeer afhandelen.

1.2.29 Zienswijze:

Bij het bestuurlijk overleg heeft de directeur van de luchthaven mogen pleiten voor verruiming van de openingstijden. Volgens de wet is hij echter geen deelnemer aan dit overleg. De wijziging van de openingstijden in de ontwerp-aanwijzing welke het gevolg is van dit optreden dient ongedaan te worden gemaakt.

Reactie:

De directeur van GAE, dhr. F. van der Werff, was uitgenodigd om als toehoorder bij het bestuurlijk overleg aanwezig te zijn. Door de voorzitter, dhr. M.J. Olman, is hij vervolgens in de gelegenheid gesteld om namens de luchthaven te reageren op de naar voren gebrachte standpunten.

Volgens de Commissie 21 maakt de aanwezigheid van dhr. van der Werff en het geven van een gevraagde toelichting hem nog geen deelnemer aan het bestuurlijk overleg. In zoverre is dus ook geen sprake van strijd met de wet.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de wijzigingen in de openingstijden, naar aanleiding van opmerkingen van dhr. van der Werff, ongedaan te maken.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaaft zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in het advies van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

Nut en noodzaak / economie

2.1.1 Zienswijze:

Nut en noodzaak van de baanverlenging zijn in de ontwerp-aanwijzing en het MER niet aangetoond. Bij de luchtvaartterrein Eelde is niet (zoals bij Schiphol momenteel wel gebeurt) een nut en noodzaak discussie gevoerd. Een dialoog met de omwonenden is nooit gevoerd. Telkens wordt verwezen naar het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen uit 1988, dat zonder discussie al tweemaal verlengd is. Het is duidelijk dat de ontwikkelingen in het beleid

op het gebied van Verkeer & Vervoer en Milieu tot een herziening van dit Structuurschema dwingen. Vervoer door de lucht moet worden afgezet tegen alternatieven over land.

Reactie:

De huidige aanwijzingsprocedure is het uitvoeringstraject dat behoort bij het principebesluit over de baanverlenging in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Discussies over nut en noodzaak met betrekking tot de baanverlenging hebben plaatsgevonden voorafgaand aan de vaststelling van dit structuurschema, zowel in de samenleving als in de Tweede en Eerste Kamer. Hierover is gerapporteerd in het SBL deel c (Hoofddlijnen uit de inspraak, blz. 26 en 27) en in het SBL deel c (Advies (van de RARO) blz. 92 en 93). Op grond van het SBL deel d hebben politieke debatten plaatsgevonden in de Tweede en Eerste Kamer waarna het SBL deel e werd vastgesteld. Het instrument van de maatschappelijke dialoog, zoals dat momenteel wordt gebruikt voor de vraag 'Hoe veel ruimte Nederland in de toekomst zal bieden aan de luchtvaart?' is een experiment dat geldt voor nieuwe principebesluiten, voorafgaand aan een te doorlopen PKB-procedure.

Ondanks het hiervoor gestelde is de Commissie 21 van mening dat, mede gezien dat de SBL-discussie al weer tien jaar oud is, een brede discussie met de samenleving over nut en noodzaak van een baanverlenging zinvol geweest zou zijn. Zij betreurt het dat dit niet heeft plaatsgevonden, doch realiseert zich tevens dat dit momenteel niet meer aan de orde is. De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren alsnog een nut en noodzaak discussie te voeren.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in het advies van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de commissie niet over te nemen. Aanvullend, zie het economische deel van de overweging bij het advies op hoofddlijnen 'A. Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 1).

2.1.2 Zienswijze:

Les-, oefen- en proefvluchten brengen slechts enkele tonnen per jaar op. Dit staat in schril contrast met de overlast die deze vluchten de omgeving bezorgen.

Reactie:

(De reactie bij deze tekst is ook opgenomen in rubriek 1.3.5).

Een deel van de Commissie 21 (provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Eelde) is van mening dat les- en oefenvluchten door grote toestellen van belang zijn voor de continuïteit van de luchthaven. Door de beperkingen die in de ontwerpaanwijzing aan de grote circuitvluchten worden opgelegd, met name het verbod voor weekenden en officiële feestdagen, zal de hinder aanzienlijk worden beperkt.

Of een verdere beperking gewenst is, dient te worden besloten op basis van de resultaten van het belevingsonderzoek (zie 3.1.6). Alleen daarmee kunnen verdergaande beperkingen dan het weekendverbod voldoende worden beargumenteerd.

Een ander deel van de Commissie 21 (gemeenten Haren en Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden) is van mening dat les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen slechts in beperkte mate bijdragen aan de inkomsten van GAE en daarom ook slechts zeer geringe (indirecte) positieve sociaal-economische effecten op Noord-Nederland

kunnen hebben. Daar tegenover staat een onevenredig grote overlast voor de omgeving. Zij concluderen derhalve dat deze vluchten direct volledig moeten worden verboden. De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn daarnaast van mening dat de ervaringen met Schiphol en Beek hebben geleerd dat financieel-economische belangen zwaarder wegen dan in het verleden gemaakte afspraken. Aangezien de omwonenden ervan overtuigd zijn dat de prognoses met betrekking tot de charter- en vrachtluchten niet worden gehaald (rapport Van de Bunt) en de baanverlenging de exploitatiekosten zal doen stijgen, zullen de verliezen oplopen, zodat er een situatie ontstaat dat het vliegveld de proef-, les- en oefenvluchten met grote toestellen nodig heeft teneinde te kunnen overleven.

Advies:

De Commissie 21 adviseert niet unaniem, voor zover wordt geadviseerd de aanwijzing te wijzigen, wordt verwezen naar rubriek 1.3.5, punt 2.

Overweging:

In de overweging bij 1.3.5 en bij deze verwijst de Minister naar de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'B: Toelating les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen' (pagina 3) en overweging bij advies op hoofdlijnen 'D. Openstelling en toelating' (pagina 7).

2.1.3 Zienswijze:

Vakantiecharters en luchtvracht vormen geen kern voor het bestaan van een regionale luchthaven. Door het verloren gaan van vrijwel alle lijndiensten is de kern van het bestaan van de luchthaven aangetast.

Reactie:

Uit de feitelijke ontwikkelingen blijkt dat vakantiecharters een snel groeiend segment zijn. Na baanverlenging zal de betekenis ervan verder kunnen toenemen. Tussen 1993 en 1996 is het aantal passagiers voor vakantiecharters verdrievoudigd. In de eerste helft van 1997 was sprake van een groei van 50% ten opzichte van de eerste helft van 1996.

Dit betekent waarschijnlijk dat het belang van dit segment in het Ontwikkelingsperspectief te laag is ingeschat. De daarmee samenhangende inkomstenbron zal derhalve ook hoger worden dan geraamd.

Gevlogen luchtvracht is bij de huidige baanlengte niet aan de orde en kan pas ontwikkeld worden bij een verlengde baan.

Het potentieel voor lijndiensten is beperkt. Substituties van de beperkte diensten op Parijs en Londen door een hoogfrequente dienst op Amsterdam is een verbetering gebleken voor met name zakenreizigers. Juist een combinatie van al deze diensten en activiteiten vormt de bestaansbasis voor de luchthaven.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting (paragraaf 2) uit te gaan van een hogere prognose voor het charterverkeer.

Overweging:

Aanvullend op de reactie van de Commissie 21 kan gesteld worden dat de groei van het chartersegment zich ook in 1998 en 1999 heeft voortgezet. Dit betekent dat de omvang van het chartersegment thans op het niveau staat van 2003. Dit ondersteunt de kwalificatie in het Ontwikkelingsperspectief dat GAE in de prognoses uitgaan van beperkte ambities. Zie verder de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'B: Toelating les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen' (pagina 3).

2.1.4 Zienswijze:

De negatieve effecten voor de omgeving zijn slechts acceptabel indien het sociaal economisch effect gunstig is. In het Ontwikkelingsperspectief 94 is het sociaal economisch effect niet aangetoond.

Reactie:

Het Ontwikkelingsperspectief geeft inzicht in de te verwachten sociaal economische effecten (werkgelegenheid, vestigings- en productiemilieu, consumentenbelangen) en de financiële effecten voor de aandeelhouders.

Het MER geeft inzicht in de te verwachten milieueffecten.

De Commissie 21 is van mening dat deze documenten toereikend zijn om tot een verantwoorde afweging te komen.

De gemeenten Haren en Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden betreuren het dat er geen recent, onafhankelijk onderzoek heeft plaatsgevonden naar de positieve en negatieve economische effecten (ook wel aangeduid als nut en noodzaak). De gemeente Vries en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn tevens van mening dat de aanwijzing mede moet worden gebaseerd op een nieuw onafhankelijk marktonderzoek.

Een deel van de Commissie 21 (provincie Drenthe, provincie Groningen, gemeente Eelde en het Ministerie van V&W) is van mening dat de positieve economische effecten, afgezet tegen de negatieve milieueffecten, voldoende zijn aangetoond om te kunnen concluderen dat een baanverlenging wenselijk is, met de beperkingen zoals deze in de aanwijzingen en in dit advies zijn verwoord.

Een ander deel van de Commissie 21 (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden, gemeente Haren en gemeente Vries) is van mening dat pas tot baanverlenging kan worden besloten nadat aannemelijk is gemaakt dat de omgeving de negatieve effecten accepteert op grond van aangetoonde positieve sociaal-economische effecten.

Advies:

Een deel van de Commissie 21 (provincie Drenthe, provincie Groningen, gemeente Eelde en het Ministerie van V&W) ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Een ander deel van de Commissie 21 (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden, gemeente Haren en gemeente Vries) adviseert pas tot baanverlenging te besluiten nadat aannemelijk is geworden dat de omgeving de negatieve effecten accepteert op grond van aangetoonde positieve sociaal-economische effecten.

Overweging:

De Minister steunt de reactie van dat deel van de Commissie 21 dat van mening is dat de positieve economische effecten, afgezet tegen de negatieve aspecten, voldoende zijn aangetoond en ziet derhalve geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Aanvullend, zie overweging op advies in hoofdlijnen van de Commissie 21: 'A. Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 1).

2.1.5 Zienswijze:

Voor de noodzaak tot verlenging is geen enkele onderbouwing of marktanalyse gegeven. Voor de geprognostiseerde activiteiten is een baanverlenging niet nodig, behalve voor het aantrekken van les- en proefvluchten. Deze passen niet in het kader van een regionale luchthaven en dienen derhalve afgewezen te worden, mede gelet op de ernstige geluidshinder.

Reactie:

Zie hiervoor onder meer de rubrieken 2.1.2 (les-, oefen- en proefvluchten), 2.1.3 (charters en luchtvracht), 2.1.4 (weging positieve en negatieve effecten) en 1.3.28 (regionale luchthaven).

Advies:

De Commissie 21 verwijst voor haar advies naar 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 en 1.3.28.

Overweging:

De Minister schaaft zich ten aanzien van de adviezen onder 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 en 1.3.28 achter hetgeen op die plaatsen bij de overwegingen is gesteld en voegt hieraan het volgende toe. De groei die zich de afgelopen jaren manifesteert is in lijn met de verwachtingen zoals verwoord in het Ontwikkelingsperspectief 1994 en de motivering in RELUS om te investeren in baanverlenging. Hiertoe behoort niet, zoals in de zienswijze wordt gesuggereerd, het accommoderen van circuitvluchten met groot verkeer.

2.1.6 Zienswijze:

Vrijwel alle intensiveringsmaatregelen blijken uitvoerbaar vanaf de huidige baanlengte. De beperkingen liggen aan de aanbodzijde, zoals de te verwachten aantallen passagiers. Het achterland van luchtvaartterrein Eelde is te klein. Beperkingen wegens weersomstandigheden gelden in principe voor alle luchthavens en hebben te maken met toelatingsbeleid.

Reactie:

Intensivering van de gevlogen luchtvracht is niet mogelijk bij de huidige baanlengte. Eveneens is baanverlenging noodzakelijk om het charterverkeer te intensiveren (grotere aantallen, verder weg gelegen bestemmingen). Het achterland is beperkt, echter het marktgebied breidt zich door marktontwikkelingen steeds verder uit en biedt voldoende kans voor specialisatie.
Zie ook 2.1.3.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaaft zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

**Nut en noodzaak / economie
economie****2.2.1 Zienswijze:**

De totale overheidssubsidie aan de luchthaven inclusief de baanverlenging bedraagt de komende tien jaar circa 250 miljoen gulden. Dit bedrag kan beter in ander projecten en/of voor werkgelegenheid in andere sectoren in het noorden besteed worden.
De aanleg van de baanverlenging wordt eerder geschat op 45 miljoen gulden in plaats van 22,2 miljoen. Tot nu toe is dit bedrag noch van de zijde van het ministerie, noch door de luchthaven tegengesproken.
De kosten van schadevergoedingen wegens opkopen van huizen, waardedaling en omzetverliezen worden geschat op 105 miljoen gulden.

De verliezen van de luchthaven bedragen de komende tien jaar naar schatting 35 miljoen gulden. Dit verlies wordt door de aandeelhouders (overheden) gedragen.

De bijdrage van het Rijk aan de Luchtverkeersleiding Nederland bedraagt de komende tien jaar circa 65 miljoen gulden.

De luchthaven komt op een toename van de totale werkgelegenheid van circa 500 arbeidsplaatsen zonder baanverlenging en nog eens 350 met baanverlenging.

Deze prognoses zijn veel te optimistisch en gaan bijvoorbeeld uit van een verhuizing van het KLM-trainingscentrum naar luchtvaartterrein Eelde.

De kosten van de baanverlenging (prijspeil 1997 inclusief aankoop gronden en woningen) werden tot voor kort geraamd op een bedrag van circa 22 miljoen gulden. De kosten zijn onlangs in opdracht van de RLD door het adviesbureau ADVIN ("Budgetraming Baanverlenging baan 23-05 Groningen Airport Eelde", 1-8-'97) opnieuw becijferd en worden nu geraamd op circa 25 miljoen (prijspeil 2000 inclusief aankoop gronden en woningen).

De meerkosten hebben te maken met nieuw (voorgenomen) beleid en prijsaanpassingen. De kosten van schadevergoeding wegens vermeende planschade zijn hierin niet begrepen.

Reactie:

De kosten van geluidswerende voorzieningen in woningen zijn in het Globaal isolatieplan geraamd op 0,5 miljoen gulden.

De exploitatieverliezen van de luchthaven zullen door baanverlenging (op basis van het Ontwikkelingsperspectief) teruggebracht kunnen worden van ruim 3 miljoen tot 1,2 miljoen in 2005 en nog verder kunnen dalen in latere jaren.

Zonder baanverlenging zal de verdien capaciteit te gering zijn om substantieel tot een verlaging van de exploitatiebijdrage te komen (circa 2.5 miljoen in 2005). Een vergelijkbaar effect zal ook gelden voor andere met het luchthavenproduct verbonden organisaties, zoals onder andere de LVNL. Bij de kwantificering van de werkgelegenheidseffecten zijn verschillende categorieën onderscheiden: één daarvan is de categorie 'TC' geweest, waarbij TC staat voor trainingscentrum. Daarbij is echter niet gezegd dat het om verplaatsing gaat van het KLM-trainingscentrum. Het gaat bij deze categorie om nieuwe en eventueel te verplaatsen trainings-/opleidingscentra of andere activiteiten in relatie tot lesverkeer.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.2 Zienswijze:

De begroting en de economische onderbouwing van de baanverlenging zijn onvoldoende. Een onafhankelijke begroting en een onafhankelijk marktonderzoek ontbreken. Bovendien is de opgenomen begroting niet recent.

Naar schatting bedragen de kosten van de aanleg van de baanverlenging 45 i.p.v. 22,2 miljoen gulden. Dit is niet weersproken door het Ministerie van V&W, noch door de luchthaven. Het laatste onafhankelijke marktonderzoek dateert van 1986. In dat onderzoek door Van der Bunt werd geconcludeerd dat de luchthaven de beste economische kansen heeft door de mogelijkheden van 1800 meter baan beter te benutten. Op de tweede plaats kwam pas het alternatief met baanverlenging.

Er dient een onafhankelijke begroting te worden opgesteld en een onafhankelijk marktonderzoek uitgevoerd.

Reactie:

Ten aanzien van de opmerkingen over de begroting van de baanverlenging wordt verwezen naar 2.2.1.

Ten aanzien van de opmerkingen over de economische onderbouwing en een onafhankelijk marktonderzoek wordt verwezen naar 2.1.3 en 2.1.4.

Eind jaren 80 zijn diverse alternatieven voor een baanverlenging bekeken (onder andere 3.500, 2.800, 2.500 en 1.800 meter). Uiteindelijk is besloten een aanwijzingsprocedure te starten voor een 2.500 meter baan. Op basis daarvan is in 1990 het Ontwikkelingsperspectief (economische effectrapportage) opgesteld. Dat is vervolgens in 1994 op basis van de toen bekende gegevens geactualiseerd tot het Ontwikkelingsperspectief 1994.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reacties en neemt het advies van de Commissie 21 over. Aanvullend zie het economische deel van de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'A: Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 1).

2.2.3 Zienswijze:

De kosten van uitvoering van de voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) geselecteerde maatregelen zijn niet berekend en niet betrokken in het Ontwikkelingsperspectief 1994. In de ontwerp-aanwijzing is niet duidelijk aangegeven welke geselecteerde maatregelen worden uitgevoerd en wie deze maatregelen betaalt.

Reactie:

De kosten van een aantal maatregelen uit het meest milieuvriendelijke alternatief zullen bij de aanleg worden betrokken en maken dus deel uit van de geraamde 25 miljoen (onder andere maatregelen uit het Landschapsplan). Zie ook 2.2.1. Voor het overige betreffen de maatregelen voornamelijk procedures of instanties welke niet voor rekening van de luchthaven zijn (radar, volgsysteem etc).

De Commissie 21 acht het niet zinvol om allerlei scenario's te ontwikkelen voor de uitvoering van MMA-maatregelen om daarvan de financiële consequenties te kunnen bepalen. Deze consequenties zijn namelijk niet relevant voor de aanwijzing.

Voor de inhoudelijke kant van het MMA wordt verwezen naar 3.1.5.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden achten een overzicht van de kosten en wie deze kosten moet betalen wel gewenst.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

2.2.4 Zienswijze:

In het financieel-economische verhaal is verzuimd de resultaten van de onafhankelijke onderzoeken van RuG en SOBI mee te nemen.

Reactie:

Het onderzoek van de RUG "Eelde, het investeren waard?" is geen financieel- economische rapport, maar geeft een aanzet tot een multi-criteria-analyse. Het rapport SOBI is een samenvatting van de exploitatieresultaten van de luchthaven van de laatste tien jaar en levert derhalve geen nieuwe informatie op.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat in de toelichting moet worden aangetoond dat de conclusies uit bedoelde rapporten hier niet thuis horen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

2.2.5 Zienswijze:

In de prognoses komen 1000 oefenvluchten met Airbus A310 voor. De KLM heeft deze toestellen afgestoten. Onduidelijk is waar deze vluchten vandaan moeten komen.

Reactie:

Voor alle vlootgegevens die voor de prognoses en de invoer in de berekeningen zijn gebruikt geldt dat deze op dat moment representatief waren. Het blijven echter aannames die vervolgens indicatief zijn meegenomen voor de berekeningen in het MER en het Ontwikkelingsperspectief. De vertegenwoordiger van omwonenden uit de gemeente Haren adviseert de prognoses aan te passen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (vertegenwoordiger van omwonenden uit Haren is niet akkoord).

Overweging:

De invoergegevens voor het bepalen van de milieueffecten in het MER en de zones (Ke en bkl) in de aanwijzing, vormen op zich geen aangrijpingspunt voor handhaving, maar dienen ter onderbouwing van de milieueffecten en de omvang van de zones. Indien minder dan 1000 oefenvluchten met een A310 worden gehouden dan biedt dit ruimte aan oefenvluchten met andere typen vliegtuigen. De omvang van de zone is maatgevend. De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de vertegenwoordiger van omwonenden uit Haren geen aanleiding het advies van de commissie niet over te nemen.

2.2.6 Zienswijze:

De kosten van de allerminst voor de hand liggende verplaatsing van het trainingscentrum van de KLM naar luchtvaartterrein Eelde zijn niet meegenomen in het financiële verhaal (geschatte kosten 20 á 40 miljoen gulden).

Reactie:

Aangaande het trainingscentrum wordt verwezen naar de laatste alinea van de reactie bij 2.2.1.

De investeringskosten van alle vestigingen van bedrijven, clubs, vliegscholen en dergelijke zijn niet in de financiële prognoses betrokken omdat het om particuliere investeringen gaat, die niet voor rekening of risico van de luchthaven komen.

Voor zover het om subsidies gaat betreft dit algemeen economisch beleid.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.7 Zienswijze:

Door niet onderbouwde prognoses ten aanzien van de werkgelegenheid wordt getracht de publieke opinie en de overheid te beïnvloeden.

In het werkgelegenheidsverhaal in het Ontwikkelingsperspectief 1994 wordt de indirecte werkgelegenheid tweemaal opgevoerd, te weten als "indirect" (multiplier 0,5) 240,8 arbeidsplaatsen en als "B" 386,0 plaatsen. Deze dubbeltelling is misleidend en niet correct. De aangegeven extra 400 arbeidsplaatsen zouden teruggebracht dienen te worden tot maximaal 130. Dit bovendien alleen wanneer alle prognoses uit zullen komen.

Reactie:

De indirecte werkgelegenheidseffecten zijn gesplitst in wat wel genoemd wordt de multiplier-effecten (bestedingen, toeleveranciers, inkomenseffecten) en de werkgelegenheid die samenhangt met vestiging van bedrijvigheid die zodanig exclusief op de luchthaven georiënteerd is dat er sprake is van een specifieke keuze voor de luchthaven, in deze vallend binnen categorie "B". Specifiek voor deze categorie worden bedrijfsterreinen ontwikkeld. Zou categorie "B" buiten beschouwing gelaten worden dan is het verschil in becijferde werkgelegenheidseffecten tussen een 1800 en 2500 meter baan volgens de Commissie 21 niet 386 arbeidsplaatsen lager, maar $386 - 313 = 75$.

De gemeente Haren en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden vinden de prognoses onvoldoende onderbouwd en verwijzen in deze naar hun kanttekening in de tweede alinea van de reactie onder 2.1.4. Laatstgenoemden achten ook nieuwe prognoses noodzakelijk.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de zienswijze van de gemeente Haren en de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

2.2.8 Zienswijze:

Een aantal extra financieringslasten zijn niet meegenomen in het Ontwikkelingsperspectief, zoals uitbreiding brandweercapaciteit en de volgende uitbreiding van de vertrekhal.

Reactie:

Bedoelde extra financieringslasten zijn, in tegenstelling tot hetgeen in de zienswijze wordt gesuggereerd, vermeld op de bladzijden 29 en 30 van het Ontwikkelingsperspectief. Met betrekking tot de uitbreiding van de vertrekhal wordt ook verwezen naar 0.0.6.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaaft zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de zienswijze van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

2.2.9 Zienswijze:

Met de overheidssubsidies aan de luchthaven wordt de uitstroom van geld voor vakanties buiten Nederland bevorderd en tegelijk de toeristische sector in de regio tenietgedaan. Het dubbele regionaal-economische effect van de inruil van vakantie in eigen regio voor een vakantie na een verre chartervlucht is in geen van de stukken meegenomen. Door deze inruil wordt de regionale recreatiesector van twee zijden benadeeld: verlies aan inkomsten, omdat mensen gestimuleerd worden weg te trekken en verlies aan inkomsten, omdat de afbraak van de toeristische aantrekkelijkheid als gevolg van vliegtuiglawaai de overgebleven toeristen wegjaagt.

Wanneer de werkelijke kosten van vliegen worden doorberekend aan de klant zou het vakantie vieren in eigen land belangrijk kunnen worden bevorderd.

Reactie:

Deze zienswijze gaat uit van twee veronderstellingen:

- 1 vakantiegangers, die via luchtvaartterrein Eelde vertrekken hebben als enig alternatief een vakantie in de eigen regio;
- 2 de toeristische sector in de regio bevindt zich binnen het invloedsgebied van de luchthaven.

De Commissie 21 plaatst hierbij de volgende kanttekeningen.

Ad 1. Andere alternatieven zijn vakantievluchten vanaf Schiphol en bus-, trein- en autoreizen naar het buitenland. De Commissie 21 is in ieder geval niet van mening dat een vakantiebestemming in de regio een voor de hand liggend alternatief is voor vakantievluchten vanaf luchtvaartterrein Eelde.

Ad 2. Belangrijke toeristische gebieden zijn niet in de omgeving van de luchthaven gelegen. De complexen met vakantiehuizen in Norg zijn het meest nabijgelegen, doch deze bevinden zich buiten de 20 Ke- en 40 bkl-contouren.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de effecten op de toeristische sector in Noord-Drenthe en de gemeente Haren te onderzoeken.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaaft zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de zienswijze van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

2.2.10 Zienswijze:

Indien men het verschil in de aantallen passagiersbewegingen tussen 1800 en 2500 meter scenario's in de prognoses voor 2005 (27.450, bijlage 3 Ontwikkelingsperspectief 1994) deelt door het verschil in aantallen vliegbewegingen met charters (176, p. 96 Technische Bijlagen MER), komt men op een gemiddelde van 156 passagiers. Dat is een lage bezetting voor toestellen die uitsluitend bij een 2500 meter baan worden verwacht.

Indien men het verschil in tonnen vracht tussen 1800 en 2500 meter scenario's in de prognoses voor 2005 (11.790, waarvan afgetrokken maximaal 100 x 4,5 ton voor de F 50 geeft 11.340 ton, bijlage 3 Ontwikkelingsperspectief 1994) deelt door het verschil in aantallen vliegbewegingen met B 757-vracht (600, p. 96 Technische Bijlagen MER), komt men op een gemiddelde belading van slechts 19 ton. Dat is een lage belading voor toestellen die uitsluitend bij een 2500 meter baan worden verwacht. Hierbij is voorbijgegaan aan het feit dat het grootste deel van de vracht getrukt wordt.

Reactie:

In de prognose is bij de vakantiecharters uitgegaan van een bezetting van 125 in een B 737 en 180 in een B 757. De maximale bezetting ligt voor deze toestellen op resp. 150 en 220 stoelen. Voor vracht zijn als voorbeeldtoestellen de F 50 en B 757 geselecteerd.

De geprognoseerde volumes zijn respectievelijk 5 en 21 ton. De hoeveelheid getrukte vracht staat overigens los van de gepresenteerde luchtvracht.

Ter zijde wordt opgemerkt dat in het Ontwikkelingsperspectief is uitgegaan van een aantal bewegingen dat op 90% (het zgn. gemiddeld scenario) zit van de invoergegevens uit het MER (zie ook Ontwikkelingsperspectief, blz. 31).

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaaft zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.11 Zienswijze:

In het financieel meerjarenperspectief (bijlage 2, Ontwikkelingsperspectief 1994) worden geen bandbreedtes aangegeven van opbrengsten en kosten. Het gaat hier om een gevoelige berekening. Kleine afwijkingen in de invoergegevens geven grote afwijkingen in het netto resultaat.

Reactie:

In bijlage 2 van het Ontwikkelingsperspectief is een uitwerking opgenomen van het zogenaamde gemiddelde scenario (90 % van de prognose uit het MER voor de berekening van de contouren). Daarnaast zijn berekeningen uitgevoerd voor een 80% en een 100% scenario. Daarmee is een bandbreedte aangegeven. Zie ook pag. 31 van het Ontwikkelingsperspectief.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.12 Zienswijze:

Het investeren in de uitbreiding van GAE is een onverantwoordelijke kapitaalvernietiging.

Reactie:

Bij de advisering over zienswijze 0.0.2. is reeds aangegeven dat veel infrastructuurprojecten verliesgevend zijn. Vervolgens wordt geconstateerd dat een deel van de baten elders terecht komt en daarom een verlies op zich nog geen reden is om een bestaansrecht te ontkennen. De Commissie 21 wil een zelfde reactie bij deze zienswijze plaatsen: een deel van de baten van een baanverlenging komt elders in de regio terecht. De luchthaven heeft ook een functie voor het stimuleren van de regionale economie en niet louter om vervoersproblemen in de regio op te lossen. Daarom kan niet zonder meer van "onverantwoordelijke kapitaalvernietiging" worden gesproken.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.13 Zienswijze:

In het MER is niet onderzocht in hoeverre grote hoeveelheden oefenvluchten samen kunnen gaan met het lesprogramma van de KLS. Er is geen scenario meegenomen waarbij bij de geprognoseerde 3000 oefenvluchten (6000 bewegingen, niet KLS) de KLS gedwongen wordt haar lesprogramma's elders af te werken. Dit zou grote consequenties hebben voor de financiële situatie op de luchthaven. De rijkssteun aan de LVNL zal namelijk, volgens RELUS, gebaseerd zijn op de aanwezigheid van de KLS, terwijl oefenvluchten weinig opbrengen. Als LVNL voor KLS slechts gedurende een beperkt aantal uren noodzakelijk is (en hiervoor rijkssteun ontvangt volgens RELUS), moet de luchthaven opdraaien voor alle kosten buiten deze uren. Dit is niet meegenomen in het Ontwikkelingsperspectief 1994.

Reactie:

In het MER is uitgegaan van een afname van het aantal bewegingen van de KLM-Luchtvaartschool van circa 45.000 (1992) tot 14.000 (1998). Het aantal bewegingen met grotere toestellen (> 6000 kg) zal toenemen van circa 2800 tot circa 6500. Er is derhalve volgens de Commissie 21 geen enkele aanleiding of noodzaak voor de luchtvaartschool om haar lesprogramma's elders af te werken. Evenmin is er een gerede aanwijzing dat de rijkssteun voor de LVNL-Groningen zal worden afgebouwd als gevolg van de (reeds voor het uitkomen van de nota RELUS) voorziene afname van het aantal vluchten van de KLM-Luchtvaartschool.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.14 Zienswijze:

Het economisch belang van duizenden circuitvluchten met zeer zware toestellen voor het noorden is niet aangetoond. De circuitvluchten worden uitsluitend aangetrokken om de verliezen van de luchthaven met enkele tonnen per jaar te verminderen. Deze vluchten hebben geen enkele regionaal economische betekenis. Mogelijk is er bij wijze van subsidiëring van de KLM een rijksbelang aanwezig in weerwil van uitspraken van Minister De Boer. De verliezen van de luchthaven bedragen 3,5 miljoen gulden per jaar. Alle circuitvluchten boven de 6000 kg moeten afgewezen worden. De Minister van V&W dient te bevestigen dat bij de baanverlenging uitsluitend regionale belangen in het geding zijn.

Reactie:

Nut en noodzaak van les-, oefen- en proefvluchten met grote toestellen, alsmede de toelating ervan, wordt aan de orde gesteld bij 2.1.2 en 3.1.5.

Grote circuitvluchten in relatie tot het meest milieuvriendelijke alternatief komt aan de orde onder 3.1.5.

Overigens is de Commissie 21 van mening dat een regionaal veld als luchtvaartterrein Eelde niet uitsluitend regionale belangen hoeft te dienen en dat de voorgenomen baanverlenging los staat van grote circuitvluchten.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

Hoewel er gesproken wordt over regionale luchthavens, is niet gezegd dat hiermee uitsluitend regionale belangen worden gediend. Ook de definitie van een regionale luchthaven (zie aanvullende adviezen onder e) gaat hier niet van uit. Het kabinet is van oordeel dat met de baanverlenging meer dan alleen regionale belangen zijn gediend en vindt hierin de motivering om te investeren in baanverlenging. In RELUS wordt dit aangeduid op pagina 81 als motivering om te investeren in een economisch zwakke regio. Dit rijksbelang komt tot uitdrukking in een investeringsbijdrage van circa f 14 miljoen door het Ministerie van Economische Zaken. Verder heeft het rijk (maar ook de regionale aandeelhouders) een belang bij een gezonde, marktgericht opererende luchthaven, die niet meer afhankelijk is van het afdekken van exploitatietekorten door overheden.

Aanvullend, zie het economische deel van de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'A. Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 48), de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'B. Toelating les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen' (pagina 3) en de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'C. Milieueffecten en -maatregelen' (pagina 4).

De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.15 Zienswijze:

Een goede marktanalyse ontbreekt, de economische onderbouwing is niet voldoende en achtergronden waaruit de wenselijkheid van een baanverlenging kan worden afgeleid zijn in de toelichting niet voldoende aangegeven.

Reactie:

De Commissie 21 is van mening dat het Ontwikkelingsperspectief toereikend is als economische onderbouwing. Zie hiervoor ook 2.1.4 met de kanttekening van de gemeente Haren en de vertegenwoordiger van omwonenden uit de gemeente Haren.

Met betrekking tot de wenselijkheid van een baanverlenging voor de verschillende marktsegmenten wordt met name verwezen naar de rubriek 2.1.3 (charters en luchtvracht). De wenselijkheid van een baanverlenging in het algemeen bezien komt ook aan de orde onder 2.1.4.

Advies:

De consequenties voor de aanwijzing komen aan de orde bij 2.1.3 en 2.1.4.

Overweging:

Zie de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'B. Toelating les-, oefen- en proefvluchten door grote toestellen' (pagina 3).

2.2.16 Zienswijze:

Voor lijndiensten is baanverlenging niet nodig (kleine toestellen naar Schiphol en Rotterdam, geen concurrentie met Schiphol ten aanzien van verbindingen naar Oost-Europa, andere buitenlandse bestemmingen bleken niet haalbaar) en ontbreken van een prognose ten aanzien van lijndiensten op een 2500 meter baan geven aanleiding tot de aanname dat baanverlenging voor lijndiensten niet nodig is. Mislukken van de lijndiensten ligt niet aan de lengte van de baan maar aan het ontbreken van voldoende passagiers. In 2005 verwacht men slechts 50 vluchten extra per jaar met een B 757 op een 2500 meter baan.

Reactie:

Baanverlenging is voor het lijndienstsegment inderdaad geen noodzaak. De geprognostiseerde vluchten met B757 hebben dan ook geen relatie tot het lijnverkeer. De B757 wordt alleen voorzien voor charters en/of vrachtverkeer (zie ook 2.1.3).

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter de reacties en adviezen van de Commissie 21, zoals deze hierboven en onder 2.1.3 zijn gesteld en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

2.2.17 Zienswijze:

Er is geen marktanalyse ten aanzien van het verliezen van passagiers die in de toekomst naar andere bestemmingen willen. Daarnaast dient de vraag zich aan waar de grenzen behoren te liggen. Voor chartervervoer zal men alleen kunnen vliegen op die bestemming die niet concurrent zijn voor Schiphol. Daarnaast kiezen consumenten vaker voor meer kortere vakanties verspreid over het jaar. Dit betekent dat de beladingsgraad zal dalen en minder grote toestellen ingezet kunnen worden.

De chartermarkt is derhalve zeer onzeker wat ook is af te leiden uit RELUS. Dit is dus geen motief voor baanverlenging.

Reactie:

De ontwikkelingen in het charterverkeer komen aan de orde onder 2.1.3.

Baanverlenging biedt de mogelijkheid (nog) meer en verdere bestemmingen aan te vliegen, rechtstreeks vanaf de luchtvaartterrein Eelde.

Daarmee wordt het aantal vakantiegangers en het aantal chartervluchten groter. Van concurrentie tussen Schiphol en het luchtvaartterrein Eelde is geen sprake. Schiphol kent ernstige capaciteitsproblemen en stimuleert derhalve vertrek vanaf de regionale luchthavens. Juist de toename van korte vakanties is een stimulans gebleken voor de markt van vliegvakanties naar de zon. Door baanverlenging neemt de kwetsbaarheid ten aanzien van de chartermarkt belangrijk af (meerdere bestemmingen die elkaar kunnen substitueren), hetgeen juist een motief is voor baanverlenging.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.18 Zienswijze:

De opleiding tot verkeersvlieger bij de KLS neemt met kleine lesvliegtuigen het grootste deel van het lesverkeer voor haar rekening. Een deel hiervan werd de afgelopen jaren verplaatst naar Amerika vanwege de vaak ongunstige weersomstandigheden. De huidige baanlengte is echter voor het huidige lesverkeer ruim voldoende. Slechts voor lesvluchten met grote toestellen dient de baan te worden verlengd. Dit bleek ook uit de analyse van v/d Bunt.

Reactie:

De Commissie 21 onderschrijft dat de huidige start- en landingsbanen toereikend zijn voor de huidige activiteiten van de KLM-Luchtvaartschool.

Zij is van mening dat de aanwijzing op dit punt niet het tegendeel beweert.

De baanverlenging vindt haar grond primair in de chartervluchten en de luchtvracht (zie hiervoor onder meer 2.1.3 en 2.2.20).

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.19 Zienswijze:

Aantrekken van grote lestoestellen welke niet meer in de Randstad uitgevoerd kunnen c.q. mogen worden passen niet in het Noorden en zullen de economische ontwikkeling schaden. Bovendien past e.e.a. niet in de Regiovisie 2030 waarin de kwaliteit van de regio staat omschreven als landschappelijke kwaliteit, schone lucht en rust. Grote lestoestellen doen deze kwaliteiten geweld aan.

Reactie:

Voor zover deze zienswijze betrekking heeft op de Regiovisie 2030 wordt verwezen naar 1.1.2. Aangaande het "aantrekken van grote lestoestellen etc." wordt verwezen naar 2.1.2.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister verwijst in deze naar de overwegingen, zoals deze onder 1.1.2 en 2.1.2 zijn gesteld, en neemt bovengenoemd advies van de Commissie 21 over.

2.2.20 Zienswijze:

Een nieuwe marktanalyse t.a.v. luchtvracht ontbreekt. Er was een begin van gevlogen luchtvracht maar momenteel wordt deze vracht over de weg vervoerd onder vluchtnummer en vrachtbrief. Hiermee is duidelijk dat hiervoor baanverlenging niet nodig is. Bovendien behoeft volgens RELUS bij beperkte luchtvracht niet op financiële rijksbetrokkenheid te worden gerekend.

Reactie:

Bij een 1800 meter baan is gevlogen luchtvracht op structurele wijze niet commercieel te accommoderen. Hooguit incidentele vrachtluchten zullen dan te verwachten zijn (eerste halfjaar '97 circa 20 ton, 6 vluchten).

Vervoer over de weg (trucking) vindt los daarvan plaats op structurele basis (1996 circa 3000 ton). Bij de 2500 meter baan zijn er wel (beperkte) marktkansen voor gevlogen vracht. Financiële rijksbetrokkenheid is met name gebaseerd op de opleiding tot verkeersvlieger en staat los van de mogelijkheden voor luchtvracht.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaaft zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.21 Zienswijze:

Op blz. 25 van het ontwikkelingsperspectief wordt gesproken van nachtluchten. Kennelijk wordt toch aan nachtluchten gedacht. Dit geeft aan dat de luchthaven een onbetrouwbare gesprekspartner is. Dit is in strijd met eerdere beleidsbeslissingen; geen enkele regionaal vliegveld komt namelijk in aanmerking voor een draaischijffunctie in expresvervoer (aldus RELUS).

Reactie:

De Commissie 21 is niet van mening dat GAE als een onbetrouwbare gesprekspartner kan worden betiteld. Eerst zijn het MER en het Ontwikkelingsperspectief opgesteld. Daarin is een variant met nachtluchten onderzocht op milieu- en economische effecten. Mede op basis van deze uitkomsten heeft GAE vervolgens bij de aanbidding van het document aan de Minister van V&W, te kennen gegeven af te zien van de mogelijkheid van nachtluchten. Volgens de Commissie 21 is dit een logische gang van zaken, waarbij GAE geen verwijt treft. Overigens is de Commissie 21 wel van mening dat in de officiële bekendmaking van de terinzagelegging duidelijk had moeten worden vermeld dat het alternatief met nachtluchten niet meer aan de orde is. Door dit niet te doen zijn veel insprekers ten onrechte tijdens de bestudering van het MER in verwarring gebracht.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen. Zij adviseert overigens wel in de volgende officiële bekendmakingen duidelijk aan te geven dat het alternatief met nachtvluchten niet aan de orde is.

Overweging:

Op verschillende wijzen heeft de Minister kenbaar gemaakt dat nachtvluchten niet meer aan de orde zijn. Wie echter alleen de ter inzage gelegde stukken heeft bestudeerd en begonnen is met het MER, komt bij het lezen van de ontwerp-aanwijzing tot de ontdekking dat hij of zij zich tijd had kunnen besparen als de volgorde andersom gekozen was. De Minister is het eens met de commissie 21, en ook met de Commissie voor de m.e.r., dat de inhoud van verschillende stukken mensen in verwarring kan hebben gebracht.

De Minister schaart zich achter voornoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.22 Zienswijze:

De in 3.4 van het ontwikkelingsperspectief opgenomen milieuvoordelen van een 2500 meter baan betreffende het starten en landen, moeten worden betwijfeld daar dit volgens standaardprocedures gebeurt. Bovendien staan deze eventuele voordelen niet in verhouding tot de toenemende hinder door het aantrekken van extra les- en proefvluchten.

Reactie:

De Commissie 21 is met de indieners van deze zienswijze van mening dat de milieuvoordelen van een baanverlenging, als beschreven in paragraaf 3.4. van het Ontwikkelingsperspectief (niet steeds met vol vermogen starten, minder vaak remmen met de straalmotor en minder onveiligheid), niet opwegen tegen de milieunadelen vanwege de komst van grotere vliegtuigen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister constateert in deze dat start- en landingsprocedures op een 2500 meter baan milieuvoordelen opleveren ten opzichte van de start- en landingsprocedures op een 1800 meter baan, ook als de start- en landingsprocedures volgens de standaardprocedures verlopen. De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over.

2.2.23 Zienswijze:

De exploitatieverliezen zullen toenemen door de verlenging daar het rapport "Voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen" aanbevelingen doet om de veiligheid op luchtvaartterrein Eelde te verbeteren. Deze maatregelen zullen extra kosten met zich meebrengen. Deze komen voor rekening van de lokale aandeelhouder daar het rijk zich in het jaar 2000 financieel zal terugtrekken (zoals blijkt uit RELUS).

Reactie:

Vanwege GAE is uitgesproken dat de calamiteitenvoorziening op de luchthaven, voorzover onder haar verantwoordelijkheid, voldoet aan alle voorschriften ter zake, alsmede aan de te verwachten aanscherpingen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

Milieu en gezondheid / algemeen**3.1.1 Zienswijze:**

Het MER roept veel vragen op. Berekeningen zijn niet te verifiëren, uitspraken zijn niet of onvoldoende onderbouwd, een deel van het kaartmateriaal is wegens een te kleine schaal onbruikbaar, sommige redeneringen zijn ontoelaatbaar. De economische onderbouwing is slechts gebaseerd op optimistische verwachtingen die niet door marktonderzoeken lijken gestaafd. In het ontwikkelingsperspectief zijn geen verwijzingen naar dergelijke onderzoeken te vinden. Er zijn grote leemten in kennis op belangrijke punten zoals gezondheid. Bovendien werd een jaar na aanvaarding van het MER ontdekt dat de berekende bkl-contouren te klein waren. Hierdoor is wantrouwen ontstaan naar de betrouwbaarheid van alle overige berekeningen. Om praktische redenen is een overzicht van de opmerkingen over het MER opgenomen in bijlage 2 behorende bij het advies.

Reactie:

Alle in bijlage 2 opgenomen opmerkingen over het MER (A1-A61, B1-B24 en C1-C32) zijn beoordeeld op hun consequenties voor de aanwijzingen en de daarbij behorende stukken. Indien de Commissie 21 van mening is dat, los van de vraag of een opmerking juist is, dit niet hoeft te leiden tot een wijziging van de aanwijzing, is in bijlage 2 bij de desbetreffende opmerking geen nadere reactie vermeld van de Commissie 21, met uitzondering van een enkele verduidelijking.

Voor zover er sprake is van opmerkingen die in andere rubrieken aan de orde komen is in bijlage 2 naar de deze rubriek(en) verwezen.

Naar aanleiding van de opmerkingen die in bijlage 2 zijn verwoord onder A22 en 23, A28 en C11 adviseert de Commissie 21 het volgende:

- **A22 en A23**

Binnen de contouren van de gecumuleerde geluidsbelasting is het aantal woningen en geluidsgevoelige objecten niet aangegeven. Tevens is geen schatting gemaakt van het te verwachten aantal (ernstig) gehinderden binnen deze contouren.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting het aantal woningen en geluidsgevoelige objecten binnen de gecumuleerde geluidscontouren aan te geven, alsmede een schatting van het aantal (ernstig) gehinderden.

Overweging:

Zie overweging bij aanvullend advies: 'b. Gecumuleerde geluidscontouren' (pagina 16).

- **A28**

De Commissie 21 is van mening dat er onvoldoende wordt ingegaan op de mogelijkheden om door een wijziging van de stijg- en dalprofielen de geluidsbelasting, en daarmee de hinder, te beperken. De Commissie 21 is van mening dat dit punt onderdeel dient uit te maken van het meest milieuvriendelijk alternatief (zie ook 3.1.5).

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting nader in te gaan op de mogelijkheden om door middel van een aanpassing van de stijg- en dalprofielen de geluidsbelasting te verlagen.

Overweging:

Zie overweging bij advies op hoofdlijnen 'C, ad c; benutting stijg- en dalprofielen' (pagina 5).

• C11

Het is niet duidelijk of de geprognoseerde geluidsemissies van de verwachte vliegtuigen voldoende overeenstemmen met de werkelijke geluidsemissies. Dit kan worden bewaakt door middel van een geluidmonitoringssysteem. Daarbij kan worden aangesloten bij de initiatieven die ter zake al zijn genomen door de Commissie 28. Overigens kan een geluidmonitoringssysteem ook een rol spelen bij de invulling van het meest milieuvriendelijk alternatief (zie 3.1.5).

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting en in het evaluatieprogramma een geluidmonitoringssysteem op te nemen.

Overweging:

Zie overweging bij advies op hoofdlijnen 'C, ad a; monitoring van werkelijk voorkomende geluidsbelastingen' (pagina 4).

3.1.2 Zienswijze:

Het is alleen voor een kleine groep (opstellers van de rapporten en eventuele deskundigen) vast te stellen of de normen in de ontwerp-aanwijzing en het MER terecht en op de juiste wijze zijn gehanteerd. Tijdens de informatiebijeenkomst kon van de zijde van de panelleden nauwelijks een duidelijke nadere toelichting hierop gegeven worden.

Reactie:

De Commissie 21 is het met de indieners van deze zienswijze eens dat de ter inzage gelegde stukken voor een doorsnee burger moeilijk te bevatten zijn.

Dit is mede één van de redenen geweest voor de wetgever om over een MER een advies te laten opstellen door de Commissie voor de m.e.r.. Gezien het hoge deskundigheidsniveau en het onafhankelijke karakter van die commissie mag de burger er vanuit gaan dat het desbetreffende advies een correcte beoordeling geeft van de wijze waarop de normen zijn gehanteerd in het MER.

Overigens vervullen ook organisaties als VOLE en SRVE op dit punt een nuttige functie.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat de meeste bestuurlijk verantwoordelijken een inhoudelijk debat met deskundigen mijden. Blijkens het advies van de Commissie voor de m.e.r. kan haar onafhankelijkheid worden betwijfeld. Bovendien laat de Commissie voor de m.e.r. veel punten liggen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaaft zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

3.1.3 Zienswijze:

Ofschoon het voornemen tot baanverlenging in het MER als slechtste alternatief uit de bus komt, valt toch de keuze op dit alternatief. Afgevraagd kan worden wat nog de functie van het MER is, als de keuze van het alternatief tevoren vaststaat. Het hoofddoel van milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De Commissie 21 wordt verzocht te motiveren op welke wijze het milieubelang in de totstandkoming van de ontwerp-aanwijzing enige rol van betekenis heeft gespeeld.

Reactie:

De Commissie 21 is van mening dat een keuze voor het alternatief met de meest negatieve effecten op het milieu op zich niet hoeft te betekenen dat het milieubelang geen volwaardige plaats heeft gehad in de besluitvorming. Een MER brengt namelijk alleen de milieueffecten in beeld, zodat dit kan worden meegenomen bij de afweging van belangen in het kader van de besluitvorming. Het is dus niet zo dat het meest gunstige alternatief voor het milieu, per definitie ook wordt overgenomen in de besluitvorming.

De Commissie 21 is van mening dat uit hoofdstuk 6 van de toelichting blijkt dat het milieubelang in beeld is gebracht en is meegewogen.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat een zwaarder gewicht moet worden toegekend aan het milieubelang en de motivering in de toelichting op dit punt dient te worden verbeterd.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaaft zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen. Aanvullend, zie de overweging bij het advies op hoofddlijnen 'A; Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 1) en 'Milieudoelstellingen duidelijk in beeld brengen' (pagina 2).

3.1.4 Zienswijze:

Dat de verschillen in milieueffecten van de alternatieven niet groot zijn, zoals in de toelichting op de ontwerp-aanwijzing wordt aangegeven, wordt bestreden.

In de aanwijzing dient de motivatie van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu duidelijker geformuleerd te worden.

Reactie:

De Commissie 21 is van mening dat de in de zienswijze bedoelde kwalificatie "niet groot" van de milieueffecten, subjectief is en derhalve geen betekenis heeft (paragraaf 6.2.7.).

Zij is van mening dat meer objectieve criteria moeten worden gehanteerd om de verschillen in milieueffecten te kunnen beoordelen.

Overigens is de Commissie 21 van mening dat in hoofdstuk 6 van de toelichting voldoende is gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu (zie ook 3.1.3).

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door op objectieve wijze de verschillen in milieueffecten van de alternatieven te verwoorden in paragraaf 6.2.7 van de toelichting.

Overweging:

Zie paragraaf 6.2.7 van de toelichting.

3.1.5 Zienswijze:

Het doorvoeren van maatregelen uit het meest milieuvriendelijke alternatief wordt in de toelichting op de ontwerp-aanwijzing genoemd als compensatie voor milieueffecten. Deze maatregelen worden echter niet geëist in de aanwijzing. De uitvoering kan dan ook niet worden afgedwongen. Zulke voorwaarden dienen als minimum opgenomen te worden in de aanwijzing. Bijvoorbeeld de riolering rond het verharde gedeelte van het terrein.

Reactie:

In paragraaf 6.4. van de toelichting is per milieu-aspect vermeld welke maatregelen getroffen zullen worden.

De maatregelen uit het meest milieuvriendelijke alternatief in het MER maken daar deel van uit.

Sommige daarvan worden echter om nader aangegeven redenen niet overgenomen. Andere worden wel overgenomen maar horen niet thuis in de aanwijzing (zie bijv. de onder paragraaf 6.2.6 van de toelichting genoemde zes punten) en worden derhalve via andere instrumenten geregeld.

Dit geldt ook voor genoemde riolering: dit hoort thuis in een vergunning die wordt verstrekt door het Zuiveringsschap Drenthe. Dit zal in de uitvoeringsfase nader worden ingevuld.

Om toch enig overzicht te houden op het totaal aan te treffen maatregelen, zijn ze wel allemaal opgenomen in het Evaluatieprogramma (bijlage F).

Overigens is de Commissie 21 van mening dat het meest milieuvriendelijk alternatief in het MER en de verwerking daarvan in de aanwijzing, onvoldoende is. Een aantal voor de hand liggende maatregelen is om onduidelijke redenen niet opgenomen. Genoemd worden:

- monitoring van werkelijk voorkomende geluidsbelastingen,
- meting (in plaats van berekenen) luchtverontreiniging,
- benutting stijg- en dalprofielen,
- limitering grote circuitvluchten,
- maatregelen n.a.v. belevingsonderzoek,
- handhaving c.q. volgsysteem,
- overige maatregelen die in het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden voorgesteld.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door maatregelen die ten onrechte in het M.M.A. buiten beschouwing zijn gebleven, alsnog op te nemen.

Overweging:

Zie overweging bij advies op hoofdlijnen 'C; Milieueffecten en -maatregelen' (pagina 4)

3.1.6 Zienswijze:

In strijd met de richtlijnen is geen belevingsonderzoek naar de kwaliteit van de leefomgeving uitgevoerd. Om een goed beeld van de ervaren omgevingskwaliteit en de invloed van baanverlenging en intensivering hierop te geven is een dergelijk onderzoek onvermijdelijk.

Reactie:

De Commissie voor de m.e.r. heeft dit punt in haar toetsingsadvies aangemerkt als een tekortkoming in het MER die van essentieel belang is voor de besluitvorming.

Uit een oogpunt van pragmatisme acht de Commissie voor de m.e.r. het niet nodig de besluitvorming over de aanwijzing meer dan één jaar te laten wachten op de resultaten van het belevingsonderzoek.

De Commissie 21 adviseert eveneens een pragmatische benadering. Immers het gaat hier in beginsel om omkeerbare gevolgen die door een bijstelling van de voorschriften in de aanwijzing voor het gebruik van de luchthaven kunnen worden weggenomen. Tevens is in de ontwerpaanwijzing reeds rekening gehouden met het aspect hinderbeleving naar aanleiding van het bestuurlijk overleg. Ook de Commissie 21 houdt in haar advisering rekening met het hinderaspect.

De Commissie 21 benadrukt het belang van een belevingsonderzoek en gaat er daarbij vanuit dat de opmerkingen ter zake van de Commissie voor de m.e.r. ter harte worden genomen. Tevens verwijst zij in dit verband naar de door haar onder 3.2.12 voorgestelde aanpassingen in de berekenings-, normerings- en zoneringsmethodieken en naar nader in te stellen beperkingen voor grote circuitvluchten (3.1.5), die mede gebaseerd dienen te worden op het belevingsonderzoek.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden wijzen een pragmatische oplossing af en adviseren de besluitvorming op te schorten.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting en het evaluatieprogramma nader in te gaan op het belevingsonderzoek, waarbij onder meer kan worden aangegeven dat het hier in beginsel om omkeerbare gevolgen gaat (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Zie de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'C' volgend op ad g; overige maatregelen die in het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden voorgesteld' (pagina 53) en de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'E; Berekening, normering en zonering geluidshinder' (pagina 6).

3.1.7 Zienswijze:

In het MER worden uitsluitend milieueffecten in de directe omgeving van de luchthaven beschreven. Iedere uitbreiding van de luchthaven veroorzaakt een toename van de luchtvaart en dus ook een bijdrage aan de mondiale vervuiling. Dit aspect is niet beschreven.

Reactie:

De Commissie 21 vindt het gewenst dat de uitbreiding van de luchthaven wordt getoetst aan de doelstellingen die ter zake zijn opgenomen in het NMP-2, waaronder het thema Klimaatverandering (zie ook 1.1.4 en 1.1.6).

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen als bedoeld onder 1.1.4 en 1.1.6.

Overweging:

De Minister neemt in deze de overwegingen, zoals deze onder 1.1.4 en 1.1.6 zijn gesteld, over.

3.1.8 Zienswijze:

Een inschatting van de totale gekapitaliseerde milieukosten ontbreekt in het MER.

Reactie:

In de Richtlijnen voor het MER is niet opgenomen dat de totale gekapitaliseerde milieukosten moeten worden bepaald.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Commissie voor de m.e.r. heeft een positief toetsingsadvies over het MER afgegeven. De Minister schaaft zich daarbij achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

3.1.9 Zienswijze:

Milieueffecten van kerosinelozingen, proefdraaien en brandstoftanken zijn niet beschreven in het MER.

Reactie:

Kerosinelozingen komen volgens de Commissie 21 niet voor bij toestellen die gebruik maken van luchtvaartterrein Eelde. Dit kan namelijk alleen voorkomen bij grote toestellen als een B 747 die niet op luchtvaartterrein Eelde zullen komen, ook niet na baanverlenging. Ook een A310 kan geen kerosine lozen in de lucht. Een dergelijk toestel zal in een desbetreffende situatie een "overweight landing" uitvoeren, waarna een speciale inspectie aan het toestel wordt verricht.

Het proefdraaien en brandstoftanken zijn activiteiten die niet vallen onder de aanwijzingen, maar onder de verleende vergunningen op grond van de Wet milieubeheer (zie onder meer de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak RvS van 31 mei '96, no E03.94.1494, inzake Rotterdam Airport). Voor de inrichting GAE is het bevoegd gezag de gemeente, voor de KLM-Luchtvaartschool de provincie.

Dit betekent dat, los van de vraag of het MER op dit punt toereikend is, in ieder geval de aanwijzing geen wijziging behoeft.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat bedoelde milieueffecten alsnog moeten worden beschreven.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Commissie voor de m.e.r. heeft een positief toetsingsadvies over het MER afgegeven. De Minister kan zich daarbij vinden in de reactie van de Commissie 21 en schaaft zich achter het advies van de Commissie 21. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding het advies van de commissie niet over te nemen. Aanvullend kan gesteld worden dat als er kerosinelozingen in de luchtvaart plaatsvinden, deze alleen plaatsvinden als een vertrekkend toestel, dat maximaal is volgetankt met kerosine, kort

na de start in de problemen komt en weer wil landen. Het maximale landingsgewicht is dan te hoog voor een veilige landing en dus moet er kerosine geloosd worden. Dit doet zich alleen voor bij de zwaarste toestellen. Het merendeel van de toestellen dat van de luchtvaartterrein Eelde gebruik maakt (B737, B757, F100 en bepaalde typen A310) kunnen geen kerosine lozen. Voor het beoordelen van incidentele gevallen waarbij er toch sprake zou kunnen zijn van kerosinelozingen is het volgende van belang. Als er lozingen plaatsvinden dan gebeurt dit boven de 3000 ft en bij voorkeur boven de Noordzee. Kerosine die boven de 3000 ft wordt geloosd, zal nagenoeg geheel verdampt en verwaaid zijn voordat deze op de grond terecht zou komen.

Ten aanzien van het proefdraaien en het brandstoftanken kan de Minister zich volledig vinden in de reactie van de Commissie 21. De Minister kan zich derhalve vinden in het advies van de Commissie 21.

Milieu en gezondheid / geluid

3.2.1 Zienswijze:

Bezwaar tegen het huidige lawaai en de toename van het lawaai in de toekomst. Nu reeds worden veel inwoners van deze regio gehinderd door (laag) overvliegende vliegtuigen en andere lawaaibronnen. Het woongenot, woonkwaliteit, leefklimaat en recreatiemogelijkheden zal nog verder gaan afnemen.

Reactie:

De Commissie 21 erkent dat er overlast wordt ondervonden vanwege het huidige gebruik van de luchthaven en dat dit zal toenemen na de ingebruikname van de verlengde baan (zie onder meer 2.1.2.).

Zij is echter ook van mening dat de huidige luchthaven al vele tientallen jaren een geaccepteerd gegeven is voor de omgeving (zie ook 0.0.4).

Na een toets aan het juridisch en beleidsmatig kader zal de toename van de overlast vanwege de baanverlenging worden afgewogen tegen de (economische) wenselijkheid. Zie hiervoor 2.1.4.

Advies:

De Commissie 21 verwijst voor haar advies naar 2.1.4.

Overweging:

De Minister verwijst naar de overweging onder 2.1.4.

3.2.2 Zienswijze:

Hoe de aan- en afvliegroutes dienen te zijn, is niet in het MER en het aanwijzingsbesluit opgenomen. Deze dienen zodanig te worden gekozen, dat hierdoor de minste overlast voor omwonenden ontstaat.

Voor Glimmen dient de aanvliegroute, die nu over een deel van de kom van het dorp loopt te worden verlegd zodat wordt aangevlogen over onder andere sportvelden en het Glimmerbos. Aanpassing van de bakens is noodzakelijk. Iedere gerespecteerde luchthaven heeft hiervoor strenge regels. Daarom dienen in de aanwijzing de vliegroutes te worden opgenomen.

Reactie:

De aan- en uitvliegroutes zijn opgenomen in bijlage C van de aanwijzing. De wijze waarop deze routes zijn gebruikt voor de berekening van de geluidszones (bijvoorbeeld spreidingsgebieden) is weergegeven in bijlage D.

Het wijzigen van de aanvliegroutes over Glimmen is niet mogelijk, omdat bij een nadering altijd een laatste recht segment dient te zijn opgenomen. Dit geldt ook voor naderingen m.b.v. een Instrument Landing System, waarbij een recht segment van ruim 11 km vóór de baan vereist is.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de bakens aan te passen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Commissie voor de m.e.r. heeft een positief toetsingsadvies over het MER afgegeven.

Luchtverkeersroutes worden daarbij niet in de aanwijzing vastgesteld, maar, in het kader van de Wet Luchtverkeer, opgenomen in de Regeling Procedures.

Aanvullend: zelfs met de meest moderne landingstechnieken, zoals het micro-wave-landingssysteem, moeten vliegtuigen vlak voor de landing een aantal kilometers op de verlengde centerline zitten. Onvermijdelijk komen vliegtuigen dan over Glimmen.

Door de RLD is onderzocht is in hoeverre baanverlenging mogelijkheden biedt om de noordelijke draai van het circuit voor klein verkeer even veel in zuidwestelijke richting te verschuiven als de baan langer wordt. Hierdoor zou ook de hinder in Glimmen ten gevolge van klein lesverkeer af kunnen nemen. Door de baandrempel 700 m opgeschoven te denken, ontstaat een virtuele drempel die door het klein lesverkeer als touch-down-punt gebruikt zou kunnen worden. Omdat een dergelijke oplossing ongebruikelijk is in de luchtvaart en tot verwarring kan leiden, is het nog maar de vraag of van een strafbaar feit sprake is als een vlieger handelt zoals in de luchtvaart gebruikelijk is. Daarom wordt deze oplossing niet overgenomen als invoergegeven voor het bepalen van de zone en wordt deze oplossing niet opgenomen in de AIP.

De oplossing wordt wel aanbevolen aan de luchthaven en de vaste gebruikers van de luchthaven. De luchthaven wordt geadviseerd de procedure met de virtuele baandrempel in overleg met de LVNL en de vaste gebruikers van de luchthaven uit te werken en bekend te maken en ter ondersteuning van het gebruik van de procedure markers aan te brengen in het terrein.

De Minister schaart zich verder achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen. Aanvullend zie overweging bij advies op hoofdlijnen 'C; Milieueffecten en -maatregelen, ad c: benutting stijf- en dalprofielen' (pagina 5).

3.2.3 Zienswijze:

Een vliegtuig dat voorbij taxiëert, landt of opstijgt zal de rust verstoren in dierenpension. Dit zal met name in de late avond- en de vroege ochtenduren negatieve gevolgen hebben voor het naleven van de aan het bedrijf opgelegde geluidsvoorschriften.

Reactie:

Bedoeld dierenpension bevindt zich aan de Lugtenbergerweg en grenst derhalve nu reeds aan het bestaande vliegveld. Door de baanverlenging zal het pension niet dichterbij het vliegveld komen te liggen. Extra negatieve gevolgen vanwege de baanverlenging kunnen dus alleen worden veroorzaakt door de dan te verwachten grotere toestellen en door wijzigingen in de openstellingstijden.

De Commissie 21 is van mening dat, voor zover er aantoonbaar sprake is van schade vanwege de aanwijzing, de indiener van deze zienswijze een passende schadevergoeding zal ontvangen op basis van de daarvoor bedoelde regelingen (zie ook 4.0.1).

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie; indien er aantoonbaar sprake is van schade zal de Minister aan de hand van de van toepassing zijnde schaderegelingen een besluit nemen.

De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over.

3.2.4 Zienswijze:

Uit de ontwerp-aanwijzing blijkt niet of bij het bepalen van de 50 bkl-contour het effect van de -3 bkl-maatregel in 2000 wellicht al is ingecalculeerd. Dit zou de plotselinge vergroting van deze contour kunnen verklaren. De door NLR aangevoerde redenen zijn niet controleerbaar. De Tweede Kamer heeft het incalculeren van de -3 bkl-maatregel afgewezen. Een onafhankelijke herberekening van de 50 bkl-contour is daarom op zijn plaats.

Reactie:

In de berekening van de 50 bkl-contour is de verlaging van de norm in het jaar 2000 van 50 bkl naar 47 bkl niet verdisconteerd. Dit betekent dat de luchthaven zelf met aanvullende maatregelen moet komen, zodat in 2000 de geluidsbelasting op de nu vast te stellen zonegrens niet meer bedraagt dan 47 bkl.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting op te nemen dat de verlaging van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl in 2000 niet in de vast te stellen zone is verdisconteerd, maar dat daarvoor aanvullende maatregelen zullen moeten worden getroffen door de luchthaven.

Overweging:

Zie de overweging bij het aanvullende advies; f; Normverlaging van 50 naar 47 bkl (pagina 18).

3.2.5 Zienswijze:

Bij de beschrijving van geluidshinder beperkt de ontwerp-aanwijzing LVW zich tot aantallen woningen en ernstig gehinderden.

De beschrijving van de ervaren geluidshinder schiet in het MER ernstig tekort. Het is een grote beperking om uitsluitend af te gaan op de relatie die de Commissie Kosten in 1962-63 heeft gelegd tussen geluidsniveau's en hinderbeleving. Deze relatie is, voor zover bekend, sindsdien niet meer opnieuw geijkt. Waarschijnlijk is de hinderbeleving nu een andere dan die in de wederopbouwjaren.

Dat het aantal ernstig gehinderden nu en in de toekomst een veelvoud is van het aantal genoemd in het MER blijkt uit het aantal leden van belangenverenigingen, het aantal omwonenden dat klachten indient, het aantal bezoekers van de voorlichtingsavonden van de Cie 28 en het aantal insprekers in deze inspraakperiode. De beperking tot de berekende aantallen houdt een bagatellisering in van de beschrijving van de geluidsoverlast nu en in de toekomst.

Het zich beperken tot berekende aantallen woningen en gehinderden kan leiden tot de conclusie dat de gevolgen aanvaardbaar zijn.

Reactie:

De Commissie 21 is van mening dat bij de beschrijving van de geluidshinder ten onrechte geen rekening is gehouden met andere geluidsgevoelige bestemmingen dan woningen, zoals het instituut voor meervoudig gehandicapten in Vries en de instelling Hoog Hullen in Eelde. Ook aan de hinder die wordt ondervonden in recreatiegebieden is ten onrechte geen aandacht besteed.

Met betrekking tot de wijze waarop de hinder is beschreven wordt verwezen naar 3.2.12.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat eerst een belevingsonderzoek moet worden uitgevoerd om de ervaren hinder vast te kunnen stellen.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting alsnog de geluidshinder te beschrijven die in andere geluidsgevoelige bestemmingen dan woningen wordt ondervonden, alsmede in recreatiegebieden. Tevens verwijst zij naar haar advies bij 3.2.12. (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Het door de Commissie 21 genoemde instituut voor meervoudig gehandicapten 'De Brink Stichting' en de instelling 'Hooghullen' (kliniek voor alcohol-, drugs- en gokverslaafden) liggen beide geheel zowel buiten de Ke-zones als de bkl-zones. De Openbare Basisschool 'De Ment' en het bejaardentehuis 'Huize Weltevreden' liggen respectievelijk in de 45- en 40-bkl-contour. Met betrekking tot de Ke-zones is vast te stellen dat alleen camping 'De Fruitberg' zich bevindt in de 25-ke-contour.

Voor de beschrijving van andere geluidsgevoelige bestemmingen dan woningen, zie de overweging bij het aanvullende advies; 'c. Andere geluidsgevoelige bestemmingen dan woningen' (pagina 17).

De relatie die de Commissie Kosten heeft gelegd tussen geluidsbelasting en ervaren hinder is sindsdien nog geijkt. Het SBL, deel a, gaat daar in bijlage II.C op in. Uit een in bedoelde bijlage gepresenteerde figuur blijkt dat niet kan worden gesproken van een systematische verschuiving in de waardering van ervaren geluidshinder over een periode van meer dan tien jaar in enigszins met Schiphol vergelijkbare situaties (Londen en Parijs). De figuur is vervolgens ook opgenomen in de Memorie van Toelichting bij het BGGL.

Rondom vier Zwitserse luchthavens is in 1971 en in 1991 onderzoek gedaan naar het percentage ernstig gehinderden bij verschillende geluidsbelastingen [Oliva e.a., Médecine et Hygiène 51, 1806-1808 (1993)]. Op grond hiervan kan niet geconcludeerd worden dat mensen in de tussenliggende 20 jaren gevoeliger voor geluid zijn geworden.

De toename van aantallen leden van belangenverenigingen, aantallen klachten, aantallen bezoekers van informatieavonden, et cetera, kan niet eenduidig toegeschreven worden aan een toegenomen hinderbeleving.

Zie aanvullend de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'E; Berekening, normering en zonering geluidshinder' (pagina 10).

3.2.6 Zienswijze:

Uit de ontwerp-aanwijzing blijkt dat de circuits 23-05 noordwest zijn vervallen. Verzocht wordt om nieuw onderzoek naar alternatieven op het baan- en circuitgebruik waarbij Yde buiten de 50 bkl-contour en Glimmen buiten de 20 Ke-contour kan blijven. Nieuwbouw in Yde vindt plaats tussen de 50 en 55 bkl-contouren.

Reactie:

In de VFR-gids voor Nederland is voor het klein vliegverkeer een circuit opgenomen aan de noordwest zijde van baan 23-05. Overigens valt uit de gids op te maken dat dit circuit niet (of alleen in zeer bijzondere (nood-) gevallen) wordt gebruikt. Derhalve is dit circuit niet in de berekeningen opgenomen en ook niet (meer) op de kaart met circuits vermeld.

Voor het groot vliegverkeer heeft er nimmer een circuit bestaan aan de noordwest zijde van baan 23-05. Het "omklappen" van het huidige zuidoost circuit voor groot vliegverkeer naar de noordwest zijde zou betekenen dat de route boven de bebouwde kommen van Haren en Paterswolde komt te liggen. De Commissie 21 is van mening dat dit een onwenselijke situatie is.

Reële alternatieven om Yde buiten de 50 bkl-contour en Glimmen buiten de 20 Ke-contour te krijgen, zonder toename van de geluidsbelasting in andere woongebieden of fundamentele inperking van het vliegverkeer, zijn er volgens de Commissie 21 niet.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat alternatieven, waaronder het omklappen van circuits, alsnog moeten worden onderzocht.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers geen aanleiding voorgestelde alternatieven alsnog te onderzoeken.

3.2.7 Zienswijze:

In de aanwijzing is de voorwaarde opgenomen dat in de weekeinden geen les- en oefenvluchten met toestellen met MTOW > 6000 kg plaats zullen vinden. Omdat deze vluchten wel geprognoseerd zijn, dienen de Ke-contouren verkleind te worden.

Reactie:

In de geprognoseerde aantallen les-, proef- en oefenvluchten is geen nadere verdeling aangebracht over de weekdays.

De Commissie 21 is van mening dat bedoeld weekendverbod enerzijds zal leiden tot een verschuiving van deze vluchten van de weekenden naar werkdagen en anderzijds tot een afname van deze vluchten. Zij realiseert zich dat deze effecten moeilijk te kwantificeren zullen zijn. Een nieuwe prognose acht de Commissie 21 derhalve niet zinvol (zie ook 1.1.3).

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat door een betere beschikbaarheid van grote toestellen in het weekend, een daling van het aantal circuitvluchten zal optreden. Zij adviseren de zonering aan te passen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaaft zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers geen aanleiding de zonering aan te passen.

3.2.8 Zienswijze:

Het MER beperkt zich op veel plaatsen uitsluitend tot die milieueffecten die in wettelijke regels en normen gevangen kunnen worden. De functie van het MER is breder: het beschrijven van alle relevante milieueffecten. Het MER beschrijft bijvoorbeeld niet de geluidsoverlast van vliegtuigen (> 6000 kg) voor zover dit geluid beneden 65 dB(A) blijft.

Reactie:

Ten aanzien van de wijze waarop de geluidsoverlast wordt bepaald, verwijst de Commissie 21 naar 3.2.12 en 3.2.5.

Met betrekking tot de overige milieueffecten is de Commissie 21 van mening dat, buiten de reacties en adviezen bij andere zienswijzen, geen sprake is van milieueffecten die zouden moeten leiden tot een wijziging van de aanwijzing.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaaft zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over.

3.2.9 Zienswijze:

De 20 Ke-contour ontbreekt in aanwijzing. Dit ontnemt gemeenten de mogelijk aanvullende bescherming te bieden bij de aanpassing van bestemmingsplannen (zie Schiphol en Beek).

Reactie:

De Ke-zonering gaat uit van een grenswaarde van 35 Ke en vloeit rechtstreeks voort uit artikel 2 van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart.

De wet biedt niet de mogelijkheid om uit te gaan van een lagere grenswaarde voor de geluidszone.

Overigens realiseert de Commissie 21 zich ook dat een grenswaarde van 35 Ke impliceert dat juist buiten de zone nog ca 25% van de omwonenden ernstige geluidshinder zal ondervinden.

Ten opzichte van andere geluidsnormen is dit een erg hoog percentage. Zij is derhalve van mening dat het realiseren van woningbouw op meer dan incidentele schaal, in het gebied tussen de 20 en 35 Ke, niet gewenst is.

Hetzelfde geldt voor een strook gelegen onder de meest gevlogen circuits voor les-, oefen-, en proefvluchten. Immers, een toename van woningbouw op die plaatsen, zal een stijging van hinder en klachten met zich mee brengen.

De Commissie 21 is van mening dat het in het kader van een goede ruimtelijke ordening mogelijk moet zijn om in streek- en bestemmingsplannen dit soort ontwikkelingen te voorkomen, door van geval tot geval een afweging te maken. Om dat te kunnen realiseren is het gewenst dat ook de 20 Ke-contour en de meest gevlogen circuits in de streek- en bestemmingsplannen worden opgenomen.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de 20 Ke-contouren in de aanwijzing op te nemen.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting erop te attenderen dat in het kader van de ruimtelijke ordening buiten de geluidszones een aanvullend beleid kan worden gevoerd door de lokale en regionale overheden om een toename van (grote) aantallen (nieuwe) gehinderden te voorkomen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Zie de overweging bij het aanvullende advies 'g. Aanvullend ruimtelijk beleid buiten de wettelijke zones' (pagina 18).

3.2.10 Zienswijze:

Uit de omschrijving van de berekeningen van de geluidsbelastingen blijkt niet dat rekening is gehouden met het feit dat grote straalvliegtuigen bij oefenvluchten met bijna vol vermogen landen om gelijk weer op te kunnen stijgen (geremd wordt met flaps etc.). Dit geeft een veel grotere geluidsbelasting dan een normaal landend toestel.

Reactie:

Lesvluchten die in de berekening van de geluidszones zijn meegenomen zijn op een andere wijze ingevoerd dan "normale" starts en landingen. Van een lesvlucht worden namelijk passende prestatiegegevens gebruikt, die (voor zover mogelijk) rekening houden met de vliegtuigconfiguratie tijdens de "doorstart".

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren deze zienswijze als advies over te nemen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in het advies van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

3.2.11 Zienswijze:

De geluidshinderbepalingen in de Luchtvaartwet schieten ernstig tekort. Deze wetgeving biedt niet voldoende bescherming tegen geluidsoverlast (vergelijk met andere geluidshinderwetgeving). Dit wordt nog eens bevestigd door recente inzichten in de effecten van geluidshinder op de gezondheid. Derhalve dient in de aanwijzing een strengere geluidnormering opgenomen te worden.

Reactie:

Zie hiervoor 3.2.9. en 3.2.12.

Advies:

De Commissie 21 verwijst naar haar adviezen bij 3.2.12 en 3.2.9.

Overweging:

Voor zover gemeenten in het bestemmingsplan verdergaande beperkingen in de ruimtelijke ordening voor willen schrijven dan de Luchtvaartwet verplicht, wordt verwezen naar de

overweging bij 3.2.9. Voor zover geluidshinderbepalingen tekort schieten, wordt verwezen naar 3.2.12.

3.2.12 Zienswijze:

In de aanwijzing en het MER zijn afzonderlijke zones voor geluid van grote en kleine luchtvaart met verschillende normen opgenomen. Met cumulatie van geluid is geen rekening gehouden. De 35 KE contour is destijds als norm opgenomen voor al het vliegverkeer, waarbij 25% van de mensen ernstig gehinderd worden. Later is het kleine verkeer uit deze norm gehaald. Daarom voldoet de relatie tussen het niveau in Kosteneenheden en het percentage ernstig gehinderden niet meer. Bovendien voldoet het Ke-systeem niet bij circuitvluchten omdat alleen de piek meegenomen wordt. Binnen de RLD wordt bevestigd dat de Ke-methodiek verouderd is. Tegen het opnemen van een gecumuleerde contour met eigen normering in de aanwijzing bestaan geen wettelijke bezwaren. In 1981 kon de Griefahn-norm voor Beek in de aanwijzing worden opgenomen, ondanks het feit dat deze geen wettelijke basis had. Bij luchtvaartterrein Eelde dient één normeringssysteem te worden toegepast (bij voorkeur bkl) met een strengere normering, vergelijkbaar met de normering bij verkeers- en industrielawaai.

Reactie:

De Commissie 21 deelt de mening van de indieners van deze zienswijze dat het systeem van geluidszonering, waarbij wordt uitgegaan van verschillende rekenmethodes, normen en zones voor "groot" en "klein" verkeer, in ieder geval voor de situatie rond de luchtvaartterrein Eelde niet voldoet. Dit vloeit met name voort uit het gegeven dat zowel de Ke- als de bkl-zone nadrukkelijk aanwezig zijn (resp. 4 en 9 km²). Het hanteren van twee benaderingen rond hetzelfde vliegveld ontbeert in zo'n geval elke logica en valt aan een burger niet uit te leggen! Immers niet alleen de rekenmethoden zijn fundamenteel verschillend, maar ook het percentage "te accepteren" ernstig gehinderden (25 resp. 10%) en het te voeren beleid binnen de zones (isolatie resp. geen isolatie). Vanzelfsprekend blijft ook de cumulatie van luchtvaartgeluid(hinder) op deze wijze volledig buiten beschouwing, met als gevolg een onderschatting van de werkelijk ondervonden overlast.

Daarnaast heeft ook de Commissie 21 twijfels of de relatie tussen de geluidsbelastingmaat (m.n. voor Ke's) en het percentage (ernstig) gehinderden nog wel juist is. Ten eerste stoelt deze relatie in beginsel op enquêtes uit de jaren zestig. Tevens kan de Commissie 21 zich niet aan de indruk onttrekken dat de specifieke situatie rond luchtvaartterrein Eelde, met een relatief groot aantal circuitvluchten (hinderverhogend, repeterend karakter) leidt tot een hoger percentage (ernstig) gehinderden.

Het op voorstel van de Commissie 28 te houden belevingsonderzoek kan meer inzicht verschaffen in de hinderbeleving rond luchtvaartterrein Eelde (zie ook 3.1.6).

De commissie onderschrijft tevens het gestelde in de zienswijze dat de Ke-methodiek niet toereikend is voor circuitvluchten. Hiervoor geldt immers dat de geluidsniveau's in de "draaipunten" van de circuits langdurig hoorbaar zijn, terwijl de Ke-berekening (alleen) uitgaat van een piekniveau, voor zover dat hoger is dan 65 dB(A).

Op grond van het voorgaande concludeert de commissie dat het MER op dit punt onvolledig is. De commissie realiseert zich echter dat een aanpassing van het reken- en normeringssysteem niet op korte termijn kan worden gerealiseerd. Zij is derhalve van mening dat de aanwijzingsprocedure op basis van de huidige zonering dient te worden gerealiseerd, mede gezien dat halverwege de jaren tachtig reeds met een aanwijzing is gestart. Hierbij speelt ook een rol dat het in beginsel gaat om omkeerbare gevolgen die door een bijstelling van de voorschriften in de aanwijzing voor het gebruik van de luchthaven, kunnen worden weggenomen.

De Commissie 21 stelt voor om parallel aan de aanwijzingsprocedure de voorbereidingen te starten voor aanpassingen als hiervoor omschreven. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van het eerder genoemde belevingsonderzoek. Daarna kunnen de resultaten van de voorgestelde aanpassingen in de luchtvaartterrein Eelder situatie worden geïmplementeerd.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat bedoelde aanpassingen dienen te worden uitgevoerd voordat het aanwijzingsbesluit wordt genomen.

De gemeente Haren is van mening dat voor de korte termijn de bkl-methode kan worden toegepast op alle vluchten.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting op te nemen dat er één allesomvattend berekenings-, normerings- en zoneringssysteem zal worden ontwikkeld voor alle voorkomende vluchten, waarin rekening wordt gehouden met de specifieke mix van vluchten (m.n. circuitvluchten) en het te houden belevingsonderzoek (zie ook het advies bij 3.1.6). Daarbij kan worden aangegeven dat het in beginsel om omkeerbare gevolgen gaat, zodat de huidige aanwijzingsprocedure niet hoeft te worden vertraagd (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Het rijk deelt de mening van de Commissie 21 niet, dat het uitgaan van verschillende rekenmethodes, normen en zones voor respectievelijk groot en klein verkeer, niet voldoet en zou leiden tot een onderschatting van de werkelijk ondervonden overlast. Het doet namelijk niet ter zake dat de rekenmethodes verschillend zijn, zo lang de relatie tussen de dosismaat (Ke of bkl) en de effecten (in termen van hinder of ernstige hinder) correct is. Voor beide maten is tot op heden niet gebleken dat deze relaties niet zouden voldoen. Evenmin maakt het verschil uit dat de te accepteren hinder verschillend is voor Ke en bkl; het MER en de Toelichting bij de aanwijzing geven op de juiste wijze de aantallen gehinderden weer. Het verschil in normstelling is een gevolg van de afweging die door Kabinet en Kamer zijn gemaakt bij het vaststellen van de grenswaarden voor respectievelijk Ke (in het BGGL) en bkl (in het BGKL). In deze aanwijzing wordt niet afgeweken van wat inmiddels al bij meer aanwijzingen gebruik is geworden.

Het is nuttig om stil te staan bij de zienswijze dat in een aantal gebieden cumulatie optreedt ten gevolge van groot en klein vliegverkeer. De cumulatiecontouren vormen hiervoor een goed uitgangspunt. De contouren tonen aan dat de bijdrage van klein verkeer dat gebruik maakt van baan 19-01 wegvalt ten opzichte van de bijdrage van het groot verkeer. Zo is het circuit voor groot verkeer wel te zien, maar het circuit voor klein verkeer in het geheel niet. Daarentegen is de bijdrage van het kleine verkeer in het verlengde van de baan wel dominant, maar dat is niet verwonderlijk, omdat op deze baan totaal geen groot verkeer zit. Opvallend is verder dat het wegverkeer in Donderen, Yde en Glimmen het lijnenspel van de contouren van het luchtverkeer zodanig verstoort, dat het dominant is ten opzichte van het vliegverkeer.

Op grond van de cumulatiecontouren mag aangenomen worden dat de hinder ten gevolge van groot verkeer groter zal zijn dan die ten gevolge van klein verkeer. In onderstaande tabel worden voor drie locaties met woonkernen, waar cumulatie een rol speelt, de geluidsbelastingen op een rijtje gezet.

Situatie 2005	groot verkeer	klein verkeer	cumulatie
Yde/De Punt	< 20 Ke	52 tot 53 bkl	ca 55 dB(A)
Glimmen	20 tot 25 Ke	ca 40 bkl	50 tot 55

			dB(A)
Donderen	20 Ke	40 tot 45 bkl	50 tot 55 dB(A)

Op alle andere plaatsen rondom de luchthaven is van toename van de hinder door cumulatie van geluidsbelastingen door groot en klein verkeer in veel mindere mate sprake. Voor Glimmen en Donderen kan opgemerkt worden dat ze beide 10 tot 15 Ke buiten de Ke-zone en 5 tot 7 bkl buiten de bkl-zone liggen. Akoestisch gezien zijn dit grote verschillen. In acht nemende dat uit de cumulatiecontouren blijkt dat op alle plaatsen de bijdrage aan de geluidsbelasting van groot verkeer dominant is ten opzichte van die van klein verkeer en alle boven genoemde plaatsen op relatief grote afstand liggen van de Ke-zone, is hiermee de conclusie gerechtvaardigd dat voor luchtvaartterrein Eelde het systeem met twee verschillende wijzen van beschrijven van de geluidsbelasting een goede basis vormt om het besluit op te baseren.

De zienswijze en de reactie bevatten verder enkele onjuistheden waar hieronder op wordt ingegaan.

Het BGGL regelt al sinds 1981 de wijze van berekening van geluidsbelastingen ten gevolge van vliegverkeer dat zwaarder is dan 5700 kg. De veronderstelling dat later het kleine verkeer uit de berekeningswijze of de norm is gehaald, is onjuist en berust mogelijk op een misverstand.

Het is eveneens onjuist dat in 1981 de Griefahn-norm voor Beek in de aanwijzing is opgenomen. In 1981 is geen aanwijzing voor Luchthaven Maastricht vastgesteld. Griefahn heeft haar curve over slaapverstoring pas in 1990 beschreven. Mogelijk is in de zienswijze bedoeld 1991 in plaats van 1981. In 1991 is namelijk de ontwerp-aanwijzing voor de luchthaven Maastricht verschenen met hierin opgenomen 'Griefahn-contouren'. Hiermee werd door het bevoegd gezag vooruit gelopen op vaststelling van een hierop gebaseerde nachtnorm in de Luchtvaartwet. Dit traject is gelijktijdig met de ontwerp-aanwijzing voor Maastricht in gang gezet. In 1993 verschijnt het rapport van de Werkgroep Nachtnormering. In hetzelfde jaar besluiten het kabinet en de Tweede Kamer om de methode van Griefahn verlaten en in de Luchtvaartwet de L_{Aeq} vast te leggen. De ontwerp-aanwijzing moest vervolgens aangepast worden. In 1993 wordt de aanwijzing gesplitst in een dag- en een nachtaanwijzing. In 1994 is vervolgens de dagaanwijzing vastgesteld.

Het advies wordt niet overgenomen.

3.2.13 Zienswijze:

Omwille van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven wordt verzocht het aantal vliegbewegingen terug te brengen tot 40 á 50.000 door oefenvluchten buiten de KLS te stoppen en contouren hierop aanpassen.

Reactie:

Uit de technische bijlage bij het MER kan worden opgemaakt (paragraaf 2.1) dat bij een baanlengte van 2500 meter wordt uitgegaan van circa 94.000 vliegtuigbewegingen. Het lesverkeer is geprognoseerd op circa 28.000 vliegtuigbewegingen (paragraaf 6.4 van het Ontwikkelingsperspectief), exclusief de KLM-Luchtvaartschool. Hierbij moet worden bedacht dat in deze 28.000 bewegingen zijn inbegrepen de vluchten door andere op luchtvaartterrein Eelde gevestigde lesbedrijven. Desondanks zal het niet mogelijk zijn het aantal vluchten te reduceren tot 40 á 50.000 bewegingen door alle lesbewegingen buiten de KLM-Luchtvaartschool te verbieden.

Overigens gaat de Commissie 21 bij een aantal zienswijzen in op de ondervonden overlast, onder meer vanwege lesvluchten (zie 1.3.5 en 2.1.2).

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat alleen lesvluchten kunnen worden toegestaan vanwege de KLM-Luchtvaartschool of andere op luchtvaartterrein Eelde gevestigde vliegscholen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet op basis van bovengenoemde reactie van de Commissie 21 geen aanleiding het advies van de drie vertegenwoordigers over te nemen.

3.2.14 Zienswijze:

In het Addendum beperkt de beschrijving van de effecten die het gevolg zijn van de ruimere 50 bkl-contour zich tot aantallen woningen en gehinderden. De wijziging in de overige effecten wordt niet beschreven maar wordt uitsluitend vermeld dat de conclusies van het hoofdrapport niet hoeven te worden aangepast.

Reactie:

De wijziging van de 50 bkl-contour wordt volgens het Addendum in hoofdzaak veroorzaakt door "verschillen in de aanname betreffende het in rekening brengen van de afname van geluid met het toenemen van de afstand tot de geluidsbron". Het betreft dus louter een technisch onderdeel van de geluidsberekening die geen invloed heeft op andere factoren, dus ook geen invloed heeft op de aantallen en aard van de vluchten en volgens de Commissie 21 derhalve ook niet op overige effecten.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren een aanvullende beschrijving te maken van de overige effecten van de nieuwe 50 bkl-contouren.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet op basis van bovengenoemde reactie van de Commissie 21 geen aanleiding het advies van de drie vertegenwoordigers over te nemen.

Milieu en gezondheid / lucht

3.3.1 Zienswijze:

De baanverlenging zal zeker gepaard gaan met een toenemende mate van luchtverontreiniging. Deze verontreiniging zal niet alleen invloed hebben op het welzijn van de mens, maar ook op flora en fauna. Eveneens zal de stankoverlast door kerosine gaan toenemen. Deze stank is nu al onaangenaam.

Gesteld kan worden dat een dergelijke vervuiling niet past in (recreatief) Drenthe.

Reactie:

Aangaande de toename van luchtverontreiniging en stankoverlast wordt verwezen naar paragraaf 6.4.3. van de toelichting. De Commissie 21 deelt de aldaar getrokken conclusie dat de lokale luchtverontreiniging bij een baanverlenging nauwelijks verandert ten opzichte van de huidige situatie.

Voor de laatste zin in deze zienswijze wordt verwezen naar 0.0.4.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de toename van de luchtverontreiniging in kaart te brengen en in afwachting daarvan de procedure te stoppen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de reactie van de drie vertegenwoordigers van omwonenden geen aanleiding het advies van de Commissie 21 niet over te nemen.

3.3.2 Zienswijze:

De effecten van het luchthavengebruik voor en na baanverlenging op gehalten aan ozon (smogvorming), lood, fijn stof en CO₂ (broeikasgas) ontbreken in het MER.

In de aanwijzing dient een beperking van het vliegverkeer bij smogalarm opgenomen te worden.

Reactie:

Ten aanzien van smogalarm wordt een (landelijk) beleid gevoerd dat is gebaseerd op artikel 43 van de Wet inzake de luchtverontreiniging. Dit impliceert dat de Commissaris van de Koningin in bijzondere omstandigheden, wanneer door een "inrichting, toestel of verontreinigde handeling de lucht zodanig is of dreigt te worden verontreinigd dat aanmerkelijk gevaar voor de gezondheid, onduidelbare hinder of ernstige schade te duchten is", kan ingrijpen. Daarnaast wordt vanzelfsprekend een emissiebeperkend beleid gevoerd, ter voorkoming van smog. De Commissie 21 is van mening dat ten aanzien van smog kan worden aangesloten op het landelijk beleid op grond van de Wet inzake de luchtverontreiniging en er geen redenen zijn om in de aanwijzing hiervoor aanvullende bepalingen op te nemen.

De Commissie 21 is van mening dat metingen van luchtverontreiniging een betrouwbaarder beeld geven van de werkelijke verontreiniging dan een berekening. Tevens zal er bij de bevolking in het algemeen ook meer vertrouwen bestaan in metingen dan in berekeningen. Zij is derhalve van mening dat het gewenst is rond de luchtvaartterrein Eelde gedurende enkele jaren de luchtverontreiniging regelmatig te meten. De wijze waarop kan nader worden onderzocht, waarbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld een meetpaal of aan een meetwagen die op verschillende plaatsen (bijv. onder de circuits) kan meten. Het verdient aanbeveling de nadere invulling te doen plaats vinden in overleg met de Commissie 28.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting en in het evaluatieprogramma op te nemen dat de luchtverontreiniging gedurende een aantal jaren regelmatig zal worden gemeten.

Overweging:

*De Commissie voor de m.e.r. heeft een positief toetsingsadvies over het MER afgegeven. Zie verder de overweging bij het advies op hoofddlijnen 'C, ad b; meting (in plaats van berekening) luchtverontreiniging' (pagina 5).
De Minister neem het advies van de Commissie 21 niet over.*

Milieu en gezondheid / bodem

3.4.1 Zienswijze:

Door toename van de vliegbewegingen ontstaat een toenemende kans op bodemverontreiniging ten gevolge van resten brandstoffen en verbrandingsresten.

Reactie

De Commissie 21 verwijst ter zake naar de tekst in paragraaf 6.4.5 van de toelichting. Daarin wordt geconcludeerd, mede op basis van het MER, dat er geen toename van de depositie wordt verwacht.

De Commissie 21 deelt deze conclusie.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat ten onrechte uit het MER wordt geconcludeerd dat de depositie niet toeneemt.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaaft zich achter de conclusie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van omwonenden geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

3.4.2 Zienswijze:

In de aanwijzing ontbreken eisen ten aanzien van vloeistofdichte bestrating, gasdichte retoursystemen en oliescheiders voor het tanken van vliegtuigen.

Reactie:

Genoemde maatregelen kunnen geen deel uitmaken van de aanwijzingen, doch zijn onderdeel van de vergunningen op grond van de Wet milieubeheer voor GAE en de KLM-Luchtvaartschool (zie ook 3.1.9.).

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaaft zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

Milieu en Gezondheid / veiligheid

3.5.1 Zienswijze:

Elke vliegbeweging heeft het risico, dat er iets fout kan gaan. Hiervoor is een percentage te bepalen. Hoe groter het aantal vliegbewegingen des te eerder het fout zal gaan. Er ontstaat een

onverantwoord gevaar voor omwonenden, niet in de laatste plaats door geplande les- en oefenvluchten vanaf het luchtvaartterrein Eelde.

Reactie:

Met de redenering in deze zienswijze is in de methodiek voor de bepaling van risico's voor omwonenden rekening gehouden. Zoals ook in de ontwerp-aanwijzing is aangegeven ontbreekt op dit moment een beoordelingskader voor risico's rondom burgerluchtvaartterreinen. De risico's voor omwonenden, zowel ten aanzien van het individueel risico (IR) als ten aanzien van het groepsrisico (GR), worden niet onaanvaardbaar geacht.

Desondanks is de Commissie 21 van mening dat het gewenst is om te komen tot een uiteenzetting waarom de overschrijding van de norm van het rapport "Omgaan met risico's" aanvaardbaar is voor de luchtvaartterrein Eelde.

Evenals indieners van deze zienswijze, wijst ook de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies op mogelijk hogere risico's tijdens het circuitvliegen. Zelfs indien het IR onder de circuitroutes (maximaal) twee keer hoger zou zijn, zou dit (volgens Commissie voor de m.e.r.) niet tot onaanvaardbare situaties leiden.

De Commissie 21 sluit zich aan bij de conclusie van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van de risico's van het circuitvliegen.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting nader uiteen zetten waarom de overschrijding van de norm van het rapport "Omgaan met risico's" aanvaardbaar is.

Overweging:

Er zijn zowel factoren in circuit-operatiën die aanleiding kunnen geven tot een hogere accident- rate (bijzondere oefeningen, relatief onervaren solisten) als factoren die aanleiding kunnen zijn voor een lagere accident-rate (veelal een ervaren instructeur aan boord, bekend veld, geen verrassingen in de meteorologische omstandigheden). Er wordt geen nader onderzoek verricht naar deze invloeden, dit uit praktische overwegingen en omdat er geen aanleiding is om te verwachten dat er zeer grote verschillen zullen zijn. Ook de Commissie voor de m.e.r. komt in haar toetsingsadvies tot deze conclusie. Zie ook overweging bij aanvullend advies: h. Externe veiligheid (pagina 19).

3.5.2 Zienswijze:

Bij de veiligheidsberekeningen zijn niet de risico's van de sterk in aantal toegenomen vluchten op 10.000 voet (gerelateerd aan het radiobaken op luchtvaartterrein Eelde) meegenomen.

Reactie:

De vluchten op 10.000 voet verkeren in een fase waarvoor de risico's laag zijn. Hierdoor is sprake van een geringe ongevalskans en een geringe verhoging van het risico voor omwonenden van het radiobaken. Zou zich op deze hoogte toch een ongeval voordoen, dan is het aannemelijk dat de plaats van neerkomen een groot gebied rondom de luchthaven betreft. Dit spreidt het risico, waardoor het toegevoegde risico voor een specifieke locatie, ten gevolge van overkomende vliegtuigen, gering is. Tenslotte kan in redelijkheid aangenomen worden, dat door het vliegen op grote hoogte een gezagvoerder in veel gevallen de tijd zal hebben om noodmaatregelen te nemen om risico's voor omwonenden te beperken. De drie vertegenwoordigers van de omwonenden achten een inschatting van bedoelde risico's gewenst.

Advies

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. Aanvullend; zie overweging bij aanvullend advies: h. Externe veiligheid (pagina 19).

3.5.3 Zienswijze:

De luchthavenbrandweer Eelde is zelfs zonder baanverlenging niet in staat tot adequate hulp bij brand en de verzorging van mogelijke slachtoffers bij calamiteiten op en in de directe omgeving van de luchthaven. Als de hulp bij calamiteiten op en in directe omgeving van de luchthaven nu reeds tekort schiet, hoe moet dat dan bij grotere toestellen?

Reactie:

De luchthavenbrandweer Eelde voldoet aan de daarvoor wettelijke voorgeschreven eisen (Brandweerregeling Burgerluchtvaartterreinen). Indien in de toekomst grotere vliegtuigen van luchtvaartterrein Eelde gebruik gaan maken, zullen de brandweervoorzieningen dienovereenkomstig worden aangepast (zie ook 2.2.23).

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

3.5.4 Zienswijze:

De nieuwe Externe veiligheidscontouren zijn ruimer dan de contouren in het MER (zie de kaarten). De consequenties hiervan zijn niet besproken. Bovendien ontbreekt een berekening van de referentiesituatie.

Reactie:

De Commissie 21 is van mening dat het document Externe veiligheidscontouren onduidelijk is. Er ontbreken toelichtende en verbindende teksten, zodat niet duidelijk is voor welk tijdstip en alternatief de berekeningen zijn uitgevoerd. Ten aanzien van de status van het document verwijst de Commissie 21 naar 1.3.9.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting de informatie in het document Externe veiligheidscontouren nader toe te lichten en te bespreken.

Overweging:

Zie overweging bij aanvullend advies 'h. Externe veiligheid' (pagina 19).

3.5.5 Zienswijze:

De veiligheid rondom het vliegveld wordt te weinig belicht. Er ligt onder andere in het verlengde van de startbaan één van de grootste gaswinningslocatie in Drenthe, de afstand tot aan GAE bedraagt circa 2 kilometer.

Reactie:

Ten aanzien van het aspect veiligheid verwijst de Commissie 21 naar 1.3.9, 3.5.4 en 3.6.1. Overigens constateert zij dat, vanwege de ligging van het complex voor gasopslag nabij Langelo, enkele aanpassingen in de routestructuur zijn aangebracht.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. Aanvullend; zie de overweging bij het aanvullende advies 'h; Externe veiligheid' (pagina 19).

Milieu en gezondheid / water**3.6.1 Zienswijze:**

De effecten van luchtverontreiniging, calamiteiten en kerosinelozingen op het mengbekken en het wingebied Drentsche Aa van de Waterwinning De Punt zijn niet meegenomen.

Reactie:

Aangaande kerosinelozingen wordt verwezen naar 3.1.9.

Het aspect luchtverontreiniging en de depositie ten gevolge daarvan, in relatie tot het mengbekken voor de drinkwaterwinning in de Punt en het wingebied Drentsche Aa, is volgens de Commissie 21 onvoldoende verwoord in paragraaf 6.4.3. en 6.4.5. van de toelichting. Hetzelfde kan worden opgemerkt over het aspect calamiteiten.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door de toelichting aan te vullen met de gevolgen van luchtverontreiniging en de depositie daarvan, alsmede met het risico van calamiteiten, voor de nabijgelegen waterwinningsobjecten.

Overweging:

In het evaluatie- en monitoringsprogramma zal aandacht worden besteed aan luchtverontreiniging. Hierbij komt ook de monitoring van de luchtverontreiniging op de ijkmomenten (nulmeting en controlemeting) aan de orde. In samenspraak met het RIVM zal een keuze gemaakt worden voor de meest efficiënte wijze om dit te doen. Voor de overweging over de in het advies bedoelde gevolgen en risico verwijst de Minister naar haar overweging bij het aanvullende advies van de Commissie 21 onder i; waterwinning op pagina 21.

Milieu en gezondheid / landschap**3.7.1 Zienswijze:**

De baanverlenging heeft tot gevolg een afbraak van landschappelijk schoon en recreatiemogelijkheden. Het MER gaat hier onvoldoende op in. In het MER wordt eraan voorbij gegaan dat het gebied van de Drentse Aa en de landgoederenzone bij Eelde deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en dat Noord-Drenthe aangewezen is als waardevol cultuur-

landschap. De effecten op toerisme en recreatie, de belangrijkste inkomstenbron van Drenthe, worden te summier behandeld.

Reactie:

Voor zover deze zienswijze betrekking heeft op de wijze waarop de aanwijzing hiermee rekening houdt, wordt verwezen naar 3.7.2.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat het MER ter zake dient te worden aangevuld.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Commissie voor de m.e.r. heeft een positief toetsingsadvies over het MER afgegeven. De Minister schaaft zich achter bovengenoemde reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van omwonenden geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen. Aanvullend wordt verwezen naar de overweging van de Minister bij de aanbeveling van de Commissie voor de m.e.r.: '3.4.4; Hinder voor recreatie'.

3.7.2 Zienswijze:

Het gebied tussen de A28 en de Legroweg is als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS) aangewezen als reservaatgebied. De landgoederengordel, gelegen aan de oostzijde van het dorp Eelde is een essentieel onderdeel van de EHS. Bovenstaande wordt bevestigd, als zijnde een gebied met hoge natuurwaarden, in het bestemmingsplan buitengebied.

In 1994 is waardevol cultuurlandschap (WCL) Noorderveld aangewezen. Dit landschap heeft onder andere tot doel het verminderen van de milieubelasting.

Onlangs is de landgoederengordel Eelde-Paterswolde aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Bovenstaande bestemmingen illustreren de waarde van het gebied dat is gelegen in de directe of indirecte invloedssfeer van het luchtvaartterrein Eelde. Uitvoering van het voornemen tot baanverlenging betekent een ernstige aantasting van het in het kader van de EHS, WCL en bestemmingsplan zo waardevol geacht gebied.

Reactie:

De Commissie 21 constateert dat bedoelde waardevolle gebieden zich in de nabijheid van het vliegveld hebben kunnen ontwikkelen, dan wel kunnen handhaven, ondanks de aanwezigheid van de luchthaven.

Deze gebieden bevinden zich met name aan de noord- en noordoost zijde. Het gebied waarin de verlengde baan komt te liggen heeft een veel geringere waarde (zie onder meer paragraaf 6.4.6. van de Toelichting en maakt in ieder geval geen deel uit van de EHS.

De Commissie 21 is derhalve van mening dat er alleen sprake kan zijn van indirecte effecten van de intensivering van het baangebruik op nabijgelegen waardevolle gebieden die deel uitmaken van de EHS. Naar verwachting zijn deze effecten te verwaarlozen.

Een aanwijzing als waardevol cultuurlandschap, op basis van het Structuurschema Groene Ruimte, van het gebied waarin de baanverlenging komt te liggen, sluit een baanverlenging niet uit (zie ook 1.1.6).

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over.

Milieu en gezondheid / gezondheid**3.8.1 Zienswijze:**

De gezondheidseffecten van geluidshinder overdag en luchtverontreiniging zijn niet beschreven in het MER.

Reactie:

Op de gezondheidseffecten wordt nader ingegaan in paragraaf 6.4.4 van de toelichting en in paragraaf 3.4.5 van het evaluatieprogramma. Daarin wordt aangegeven dat door het RIVM een gezondheidsonderzoek is gestart in de omgeving van Schiphol. De resultaten van dat onderzoek zullen ook worden gebruikt voor een beoordeling van de situatie rond luchtvaartterrein Eelde. Hierbij is van belang dat de populatie rond luchtvaartterrein Eelde te gering is om een afzonderlijk onderzoek te kunnen instellen.

De Commissie 21 is van mening dat de tussentijdse conclusies van het onderzoek nabij Schiphol moeten worden geïnterpreteerd voor de situatie rond luchtvaartterrein Eelde.

Vervolgens dient daarmee rekening te worden gehouden bij de besluitvorming.

In dit verband zijn ook de metingen van belang als bedoeld onder 3.1.5.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat op dit punt een aanvulling op het MER gewenst is.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting en het evaluatieprogramma op te nemen dat rekening wordt gehouden met de tussentijdse conclusies van het gezondheidsonderzoek rond Schiphol (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Binnen de gezondheidskundige evaluatie Schiphol (GES) is een zevental onderzoeken uitgevoerd naar de relatie tussen milieubelasting door de luchtvaart en mogelijke gezondheidseffecten bij inwoners in de regio van Schiphol. Onderzocht zijn aspecten als medicijngebruik (CARA en slaapmiddelen), ziekenhuisontslagen (hart- en vaatziekten en luchtwegaandoeningen), geboortegewicht en zwangerschapsduur, ervaren hinder, risicobeleving en ervaren gezondheid, slaapverstoring, luchtwegklachten (kinderen) en prestatie en cognitief gedrag (kinderen).

Alle onderzoeken behalve die naar slaapverstoring zijn inmiddels afgerond. Inmiddels is begonnen met het opzetten van een systeem met behulp waarvan de effecten op de gezondheid gemonitord kunnen worden.

De onderzoeksresultaten uit bovengenoemde registratiesystemen lenen zich niet voor het interpreteren van de situatie rond luchtvaartterrein Eelde en geven evenmin aanknopingspunten die van invloed zijn op de besluitvorming.

De Minister ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

3.8.2 Zienswijze:

Onduidelijk is of groenten uit eigen tuin nog geconsumeerd kunnen worden.

Reactie:

De Commissie 21 is van mening dat de wijze waarop de depositie is berekend, in blokken van vierkante kilometers, te grof is voor een oordeel over woningen die direct nabij het hek zijn gelegen. Er zijn derhalve twijfels of de conclusies zoals die in het MER zijn verwoord, wel juist zijn voor die woningen.

De Commissie 21 vindt derhalve dat op dit punt een verfijning van de berekening gewenst is. Tevens dient dit te worden meegenomen in de geadviseerde metingen van de luchtverontreiniging (zie 3.3.2).

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting de berekening van de luchtverontreiniging nader te verfijnen.

Overweging:

De kwaliteit van gewassen wordt vooral bepaald door de natuurlijke kwaliteit (zuurgraad, vochtigheid, korrelgrootte) en de mate van bemesting (nitraten, toevoegingen in veevoer), enz. van de bodem waarin de gewassen worden gekweekt. Als verkeer in zijn algemeenheid invloed heeft op de lokale luchtkwaliteit (en de depositie van eventuele vervuiling) dan heeft de luchtvaart daar een zeer gering aandeel in.

De Minister verwijst verder naar haar overweging bij het advies 'j; verfijning berekening luchtverontreiniging' (pagina 21) en de overweging bij zienswijze 3.3.2 waarin verwezen wordt naar het advies op hoofdlijnen C, ad b; meting (in plaats van berekening) luchtverontreiniging (pagina 5).

De Minister volgt het advies van de Commissie 21 niet op.

Schade**4.0.1 Zienswijze:**

Door de verlenging zal het verkopen van huizen moeilijker gaan worden. Door de toename in geluidsoverlast en luchtvervuiling zal/kan de waarde van onroerend goed dalen. De kans op verminderde waardeestijging van onroerend goed wordt eveneens groter.

Verzocht wordt de woningen op te kopen welke net buiten de grens van de plannen komen te liggen.

De instanties die toestemming geven tot baanverlenging, dan wel GAE zelf worden aansprakelijk gesteld voor alle materiële en immateriële schade die een gevolg is van de uitbreiding van de luchthaven.

Tevens zijn/worden nu reeds claims ingediend voor het verlies aan inkomsten en waardedaling of waardevermindering onroerend goed.

Reactie:

De Commissie 21 onderkent dat tengevolge van de baanverlenging schade zal ontstaan, onder meer in de vorm van een lagere waarde van onroerende goederen. Deze schade zal worden vastgesteld op basis van de regeling voor planschade als bedoeld in artikel 49 WRO of op basis van artikel 13 lid 2 van de aanwijzing (Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat). De Commissie 21 heeft geen taak bij het vaststellen en toekennen van schadevergoedingen. Desalniettemin is zij unaniem van mening dat schadeclaims zo zorgvuldig en zo snel mogelijk moeten worden afgehandeld. De Commissie 21 wijst er in dit verband op dat halverwege de jaren tachtig reeds een aanwijzingsprocedure is gestart, die niet met een besluit is afgerond.

Sedert die tijd bestaat er bij een aantal nauw betrokken eigenaars/omwonenden veel onzekerheid en onduidelijkheid over hun toekomstige woonsituatie, terwijl de verkoopmogelijkheden van hun onroerend goed aanzienlijk zijn beperkt.

De Commissie 21 vindt dit een ongewenste situatie: de burger mag niet de dupe worden van de besluiteloosheid van overheden.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat de afspraken uit '69-'70 tussen luchthaven en omwonenden (zie 1.3.23) een rol moeten spelen bij de beoordeling van schadeclaims.

In het bijzonder wordt in deze zienswijze aandacht gevraagd voor een drietal gevallen, te weten mevr. J. Mennes-Niestijl aan de Eekhoornstraat 6, dhr. J. Barrée aan de Bunnerzandweg 2 en dhr. J. Polling aan de Eekhoornstraat 7. Voor al deze gevallen zal door de baanverlenging de fysieke woonomgeving in aanzienlijke mate verslechteren. Enkele relevante punten zijn in navolgende tabel, per woning weergegeven.

Over de gewekte verwachtingen merkt de Commissie 21 het volgende op. In de voorontwerpaanwijzing (en bijbehorende stukken) die vanaf 10 september 1986 ter inzage heeft gelegen, was duidelijk aangegeven dat de woning Eekhoornstraat 6 zou worden geamoveerd. Eerder is reeds opgemerkt dat die procedure niet heeft geleid tot een besluit. Desalniettemin is de eigenaresse van de woning er vanuit gegaan (en volgens de Commissie 21 terecht) dat haar woning te zijner tijd zou worden aangekocht. Pas op de onlangs gehouden informatie-avond bleek haar dat de plannen op dit punt inmiddels zijn gewijzigd.

Ten aanzien van de woning Eekhoornstraat 7 is alleen in het MER de verwachting gewekt dat ook die woning zou worden geamoveerd. De Commissie 21 realiseert zich echter dat het MER een document is dat onder verantwoordelijkheid van GAE is opgesteld.

De wettelijke norm van 65 Ke voor afbraak is volgens de Commissie 21 in dit verband niet passend voor luchtvaartterrein Eelde. Immers nabij velden met een veel groter aantal vluchten (bijv. Schiphol en andere grote regionale velden) zullen op de hier voorkomende afstanden, normaliter geen woningen meer staan, omdat de geluidsbelasting daar meer dan 65 Ke zal bedragen. De gevoelens van subjectieve onveiligheid en de ondervonden piekniveaus van geluid en stank zullen vanwege de geringere afstanden hier derhalve nadrukkelijker aan de orde zijn, ook al is de geluidsbelasting lager dan 65 Ke (zie in dit verband ook 3.2.12).

De Commissie 21 is op grond van het voorgaande van mening dat de genoemde woningen Bunnerzandweg 2, Eekhoornstraat 6 en Eekhoornstraat 7, ook zonder wettelijke titel, aan de woonbestemming dienen te worden onttrokken. Daarbij is de Commissie 21 van mening dat voor eerstgenoemde woning de zeer geringe afstand tot het hek om redenen van milieu en gezondheid onaanvaardbaar is, terwijl voor de woning Eekhoornstraat 6 en 7, naast de slechte milieu- en gezondheidstoestand, de gewekte verwachtingen ten aanzien van volledige aankoop, doorslaggevend zijn.

De Commissie 21 kent de wettelijk regeling voor aankoop/afbraak van woningen en realiseert zich dat op basis daarvan bedoelde woningen niet in aanmerking komen. Desondanks is de Commissie 21 van mening dat het om redenen van milieu en gezondheid niet mogelijk mag zijn om op een zo korte afstand van het hek, c.q. de start- en landingsbaan te wonen als hier gaat voorkomen. De Commissie 21 doet derhalve een dringend beroep op de Minister om hier naar een passende oplossing te zoeken.

De Commissie 21 vindt overigens dat hier ook een rol is weggelegd voor GAE (met name Eekhoornstraat 7) door deze woningen te betrekken in de uitvoering van de baanverlenging. De Commissie 21 gaat er daarbij vanuit dat de extra financiële lasten vanwege de aankoop van drie bedoelde panden gering zullen zijn. Immers de restwaarde zal, na aftrek van de kosten voor isolatievoorzieningen en schade-uitkering voor waardevermindering, beperkt zijn.

De Commissie 21 realiseert zich dat ook elders langs het bestaande vliegveldterrein woningen dichtbij het hek zijn gesitueerd. Fysieke veranderingen zijn daar echter niet aan de orde, terwijl

de milieu- en gezondheidssituatie daar in veel mindere mate zal verslechteren dan nabij de verlenging.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat woningen nabij het bestaande hek ook dienen te worden betrokken.

Advies:

De Commissie 21 adviseert de aanwijzing te wijzigen door in de toelichting op te nemen dat de woningen Eekhoornstraat 6, Bunnerzandweg 2 en Eekhoornstraat 7, om redenen van milieu en gezondheid, alsmede vanwege reeds vanaf 1986 gewekte verwachtingen, aan de woonbestemming zullen worden onttrokken.

Daarnaast adviseert de Commissie 21 schadeclaims zo zorgvuldig en zo snel mogelijk af te doen.

	Eekhoornstr. 6	Bunnerzandweg 2	Eekhoornstr. 7
Afstand woning tot hek	65 m	25 m	55 m
Afstand woning tot as baan	245 m	205 m	235 m
Ke-belasting	40 Ke	>50 Ke	ca 39 Ke
bkl-belasting	55-60 bkl	60 bkl	55-60 bkl
Isolatieverplichtingen	Ja	Ja	Nee
Afstaan grond	Ja	Nee	Ja
Verwachtingen gewekt ten aanzien afbraak	Ja	Nee	Ja *)

*) Alleen in het MER

Overweging:

Zie de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'F; Schadeclaims' (pagina 11).

4.0.2 Zienswijze:

Indien baanverlenging mocht doorgaan eist eigenaar/bewoner een volledig nul-onderzoek, volgens de daarvoor gangbare richtlijnen en methoden op het perceel van eigenaar zodat eventuele latere schade kan worden aangetoond. Alle kosten dienen (o.a. onderzoek, schade eigendommen en eventuele sanering) komen voor rekening van luchtvaartterrein Eelde.

Reactie:

Aangezien het niet voor de hand ligt dat ter plekke van de indiener van deze zienswijze (Rijksstraatweg in Glimmen) aantoonbare verontreinigingen zullen optreden, acht de Commissie 21 de eis tot het instellen van een nul-onderzoek niet reëel.

In dit verband wordt ook verwezen naar 3.8.2.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

4.0.3 Zienswijze:

Planschade en nadeelcompensatie dienen gebaseerd te zijn op de afspraken tussen luchthaven en omwonenden (1969-1970).

Reactie:

Onder 4.0.1 is reeds opgemerkt dat de Commissie 21 geen taak heeft met betrekking tot het vaststellen en toekennen van schadeclaims.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over. Aanvullend; zie de overweging bij het advies op hoofdlijnen F; Schadeclaims (pagina 11).

Handhaving5.0.1 Zienswijze:

Over het volgsysteem FANOMOS worden in de ontwerp-aanwijzing behalve het financiële argument, onjuiste argumenten gebruikt.

FANOMOS is bedoeld als volgsysteem om klachten over afwijkingen van routes en circuits te kunnen verifiëren en als controlesysteem voor de geluidszones. De transponder is momenteel in 95% van de vliegtuigen aanwezig. Aanvullende regulering kan zorgen voor verplicht gebruik binnen de controlzone van luchtvaartterrein Eelde. Het niet hebben van een vluchtplan bij circuitvluchten hoeft op geen enkele wijze een belemmering te zijn om de vlucht zelf te volgen en vast te leggen. Het enige verschil met het gebruik van FANOMOS op Schiphol is dat voor luchtvaartterrein Eelde ook het opvullen van de bkl-zonering met FANOMOS moet worden gecontroleerd. Dit vergt slechts aanpassingen in het berekeningsprogramma dat deze geluidszones controleert.

Reactie:

Voor de kleine luchtvaart geldt op dit moment geen wettelijke verplichting tot het gebruik van een transponder. In deze zienswijze wordt dit ook onderkend.

Dit betekent dat een aantal piloten van deze vliegtuigen een transponder niet kan of wil gebruiken.

Dit houdt echter tevens in dat er een vorm van rechtsongelijkheid ontstaat die volgens de Commissie 21 dit systeem alleen al hierom niet toepasbaar maakt voor de luchtvaartterrein Eelde.

De Commissie 21 hecht eraan te benadrukken dat zij er vanuit gaat dat de ter zake gemaakte afspraken in het bestuurlijk overleg, zullen worden nagekomen. Dit betekent dat FANOMOS, of een vergelijkbaar technisch systeem, aangepast aan de specifieke eisen van luchtvaartterrein Eelde, wordt geïnstalleerd. De nadere invulling zal plaats vinden in overleg met de regionale bestuurders (de Commissie 21 gaat daarbij uit van de reeds bestaande contacten via de Commissie ex artikel 28).

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat het volgsysteem in de aanwijzing moet worden opgenomen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen. Zij adviseert overigens wel om ten tijde van het besluit over de aanwijzingen, duidelijkheid te verschaffen over het te installeren volgsysteem, als onderdeel van het Handhavingsvoorschrift (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Zie overleging bij advies op hoofdlijnen 'G; Handhaving' (pagina 13).

5.0.2 Zienswijze:

Bij de kaarten met routestructuren en circuits zijn de routes uitsluitend als lijnen op de kaart aangegeven. Omdat een toegestane bandbreedte ontbreekt zijn deze routes niet handhaafbaar. Verzocht wordt om, evenals in de aanwijzing voor Schiphol is gebeurd, bandbreedtes voor deze routes op te nemen in de aanwijzing.

Reactie:

De Commissie 21 is van mening dat de handhaving van routes (w.o. circuits) essentieel is, zowel in het horizontale als in het verticale vlak. (zie in dit verband ook het gestelde over een volgsysteem in 5.0.1).

De Commissie 21 gaat er vanuit dat de handhaving, waarin begrepen het vastleggen van de bandbreedtes (tolerantiegebieden) nader wordt geregeld in het nog op te stellen Handhavingsvoorschrift.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden adviseren de bandbreedtes (tolerantiegebieden) op te nemen in de aanwijzing.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen. Zij adviseert overigens wel om de handhaving van routes en circuits, waaronder het vastleggen van bandbreedtes, op te nemen in het Handhavingsvoorschrift (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Het handhavingsvoorschrift schrijft voor hoe de bepalingen in de Aanwijzing gehandhaafd moeten worden. Het niet opnemen van bandbreedtes in de Aanwijzing impliceert, dat bandbreedtes ook niet in het handhavingsvoorschrift worden opgenomen. Zie verder de overweging bij advies op hoofdlijnen G; Handhaving (pagina 13).

5.0.3 Zienswijze:

Tot nu is van handhaving van vliegroutes en -procedures niets terechtgekomen; 30% van uitvliegende toestellen wijken hiervan af wat extra hinder en gevaar veroorzaakt. Er bestaat weinig vertrouwen dat er na de verlenging van de baan wel aan de regels wordt gehouden.

Reactie:

Omdat er op dit moment geen geluidszones en een Handhavingsvoorschrift zijn vastgesteld, kan er nu inderdaad niet worden gehandhaafd. De Commissie 21 dringt erop aan dat er een goede regeling voor de handhaving komt (zie ook 5.0.1 en 5.0.2).

Zij adviseert tevens rechtsmiddelen aan te dragen om overtredingen te kunnen bestraffen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen. Zij adviseert overigens wel rechtsmiddelen aan te dragen om overtredingen te kunnen bestraffen.

Overweging:

Zie overweging bij advies op hoofdpijnen 'G; Handhaving' (pagina 13).

5.0.4 Zienswijze:

In de ontwerp-aanwijzing ontbreekt een sanctie op het niet naleven van de geluidscontouren. Er worden uitsluitend verplichtingen opgelegd, voor zover die binnen het vermogen van de luchthaven liggen.

Reactie:

De Luchtvaartwet bevat sancties voor het geval de geluidscontouren ruimer worden dan de vastgestelde zones. Aangezien de handhaving van de geluidszones geschiedt via de voorschriften zoals deze zijn opgenomen in de aanwijzing, is een overschrijding van de zone op zich niet strafbaar. Door echter te handhaven via de elementen die voor de berekening van de zone van belang zijn (bijv. baangebruik en tijdstip uitvoering vlucht) wordt de zone dus wel (indirect) bewaakt.

Een overtreding van de voorschriften in de aanwijzing is strafbaar op grond van de artikelen 33 en 34 juncto 62 Luchtvaartwet. Daarnaast kennen de artikelen 73c en volgende een dwangsomregeling en maakt artikel 35 de uitoefening van bestuursdwang mogelijk. Bedoelde voorschriften richten zich niet alleen tot GAE.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaaft zich achter de reactie van de Commissie 21 op de zienswijze en neemt ook het advies van de commissie over.

5.0.5 Zienswijze:

Het is onaanvaardbaar toestemming te verlenen tot uitbreiding van de activiteiten op luchtvaartterrein Eelde, zolang er geen adequaat handhavingssysteem beschikbaar is. Bij een dergelijk systeem kan gedacht worden aan FANOMOS of een vergelijkbaar volgsysteem. Op deze wijze kunnen klachten, in tegenstelling tot de huidige situatie, beter worden afgehandeld.

Reactie:

In overeenstemming met de afspraken uit het bestuurlijk overleg dringt de Commissie 21 erop aan dat de drie toegezegde punten m.b.t. de handhaving (blz. 13 verslag bestuurlijk overleg), waaronder het installeren van FANOMOS, of een vergelijkbaar technisch systeem, volledig worden nagekomen (zie ook 5.0.1).

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat het volgsysteem in de aanwijzing moet worden opgenomen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister verwijst in haar overweging naar de overweging bij het advies op hoofdlijnen 'G; Handhaving' (pagina 13).

De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over. De Minister ziet in de mening van de vertegenwoordigers van omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

5.0.6 Zienswijze:

In de definitieve aanwijzing zal duidelijkheid geboden dienen te worden ten aanzien van een juridisch sluitende systematiek voor handhaving van de geluidszones en voor het voorkomen van vermijdbare hinder.

Reactie:

Zie 5.0.1, 5.0.2, 5.0.4 en 5.0.5.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat de consequenties van een recente rechterlijke uitspraak over het opleggen van beperkingen op Schiphol, moeten worden vermeld.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Zie overweging bij het advies op hoofdlijnen 'G; Handhaving' (pagina 13).

Isolatiemaatregelen**6.0.1 Zienswijze:**

Onduidelijk is wat de gevolgen zullen zijn van de uitvoering van isolatiemaatregelen.

Reactie:

Het is de Commissie 21 niet duidelijk geworden wat met deze zienswijze wordt bedoeld. Isolatie wordt onder verantwoordelijkheid en op kosten van het rijk aangebracht ter beperking van de binnenshuis ondervonden geluidshinder.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister schaart zich achter bovengenoemde reactie en neemt het advies van de Commissie 21 over.

6.0.2 Zienswijze:

Lawaai-overlast door vliegtuigen kan worden tegengegaan door het aanbrengen van akoestische voorzieningen in woningen. Dit is een niet-valide argument, omdat deze geluidsisolatie in de woning slechts voor een deel effectief zal zijn en buitenshuis in het geheel niet zal werken.

Reactie:

De Commissie 21 erkent dat de ondervonden geluidshinder slechts ten dele kan worden tegengegaan door het isoleren van woningen. Isolatie werkt alleen binnenshuis en het effect verdwijnt wanneer ramen en deuren worden opengezet. Het percentage ernstig gehinderden na isolatie is in het MER daarom ook niet teruggebracht naar 0%, maar naar 25%.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden vragen een zodanige regulering dat ook bij open ramen en verblijf buiten, de leefbaarheid niet verslechtert.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

De Minister schaart zich achter de reactie van de Commissie 21 en neemt het advies van de commissie over. De Minister ziet in het verzoek van de drie vertegenwoordigers van omwonenden geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

6.0.3 Zienswijze:

De huizen die staan binnen de 35 Ke-contour moeten worden geïsoleerd. Deze kosten blijven blijkens de ontwerp-aanwijzing, dan wel op de daarop gebaseerde beleidsregels (in ieder geval deels) voor rekening van de desbetreffende bewoners.

Reactie:

De wettelijke regeling voorziet alleen in isolatie bij een geluidsbelasting van 40 Ke of hoger.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

Ingevolge artikel 2, eerste lid, onder a, van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 worden in principe aan woningen binnen de 40 Ke-contour op 's Rijks kosten geluidwerende voorzieningen aangebracht. De kosten van isolatie komen in het geheel niet voor rekening van desbetreffende bewoners.

De Minister ziet geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen en neemt het advies van de Commissie 21 over.

Infrastructuur

7.0.1 Zienswijze:

Het aangevoerde argument in de Ontwerp-aanwijzing m.b.t. kwaliteitsverbetering van infrastructuur en bijdragen aan imago van bedrijfsterreinen, vooral luchthavengebonden bedrijven rechtvaardigt de baanverlenging niet.

Het huidige bedrijventerrein voor luchthaven gebonden bedrijven wacht al jarenlang op geschikte bedrijven. Het aanbod wordt overtroffen door de vraag. Hierdoor is verbetering van het terrein in deze regio niet nodig.

Reactie:

De Commissie 21 is van mening dat het vestigingsklimaat in Noord-Nederland gebaat is bij een goed geoutilleerde regionale luchthaven (zie ook 7.0.2.).

Voor luchthaven gebonden of sterk luchtvaart georiënteerde bedrijven is dat zelfs een noodzaak.

Van een goed geoutilleerde luchthaven kan alleen sprake zijn bij een verlengde baan.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat een baanverlenging niet noodzakelijk, niet nuttig en niet gewenst is.

De gemeente Haren is van mening dat een baanverlenging niet strikt noodzakelijk is als bijdrage aan het imago van bedrijfsterreinen.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen (de drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn niet akkoord).

Overweging:

Zie de overweging bij het advies op hoofdpijnen 'A; Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 1) waarnaar de Minister ook verwijst in de overweging bij zienswijze 7.0.2 (hierna volgend).

De Minister neemt het advies van de Commissie 21 over en ziet in de mening van de drie vertegenwoordigers van de omwonenden geen aanleiding anders te handelen.

7.0.2 Zienswijze:

Bij de beoordeling van een vestigingsplaats door het bedrijfsleven spelen andere factoren een rol als de aanwezigheid van een luchthaven. Dit wordt, blijkens een enquête uit het financieel economisch magazine van 29/1/90, als weinig belangrijk beschouwd.

Reactie:

Bij de beoordeling van een vestigingsplaats door het bedrijfsleven spelen meerdere factoren een rol. Uit onderzoek ("De betekenis van GAE voor het noordelijk bedrijfsleven", RUG/van Steen, 14 maart '94) blijkt dat landelijk gezien een regionale luchthaven voor één op de vier bedrijven van belang is. Opmerkelijk is dat in het Noorden deze gehechtheid groter is dan het landelijk gemiddelde. Het percentage van de gevraagde ondernemingen die de aanwezigheid van een luchthaven in de regio wenselijk achten (ook al gebruikt men de luchthaven niet) bedraagt in Groningen, Friesland en Drenthe respectievelijk 77%, 43% en 56%. Een andere conclusie was dat 80% van de bedrijven het eens is met de stelling dat de regionale economie in Noord-Nederland gebaat is bij GAE.

Van de gevraagde ondernemingen was 45% bereid tijdelijk een financiële bijdrage te leveren. Op basis van deze onderzoeksresultaten kan de Commissie 21 de in de zienswijze verwoorde mening niet delen.

De gemeente Haren is van mening dat ongetwijfeld veel bedrijven de aanwezigheid van een luchthaven wenselijk vinden, maar resultaat van (ander) onderzoek (zie het Financieel Economisch Magazine) wijst tevens uit dat de aanwezigheid van een luchthaven voor veel bedrijven van marginaal belang is bij de keuze van een vestigingsplaats. Slechts voor een beperkt aantal bedrijven zal het van doorslaggevend belang zijn.

De drie vertegenwoordigers van de omwonenden zijn van mening dat wanneer je een ondernemer vraagt of hij een luchthaven belangrijk vindt, het antwoord bijna altijd ja zal zijn (het is een vrijblijvende vraag). Een afweging tegen andere vestigingsfactoren maakt het werkelijke belang pas duidelijk. Dit geeft het belang aan van de conclusies uit het Financieel Economisch Magazine. Ook wanneer het bedrijfsleven gevraagd wordt offers te brengen voor een luchthaven geeft niemand thuis. De luchthaven is nauwelijks van belang voor het noordelijk bedrijfsleven en baanverlenging helemaal niet.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

Zie de overweging bij het advies op hoofdpijnen 'A; Wenselijkheid baanverlenging versus negatieve milieueffecten' (pagina 1).

De Minister volgt het advies van de Commissie 21 op.

7.0.3 Zienswijze:

De negatieve invloed op het woon- en leefklimaat in een groot gebied rond de luchthaven doen het ergste vrezen voor de verdere ontwikkeling van de economie en daarmee aan de vergroting van de welvaart. De bedrijfsvestiging op het bedrijvenpark heeft niets te maken met de baanverlenging. Bovendien bestaat nu reeds een overschot aan bedrijventerreinen. De thans gevestigde bedrijven hebben niets of nauwelijks te maken met luchthavenactiviteiten.

Reactie:

Zie 0.0.4, 2.2.9, 7.0.1 en 7.0.2.

Advies:

De Commissie 21 ziet in deze zienswijze geen aanleiding de aanwijzing te wijzigen.

Overweging:

De Minister verwijst naar haar overwegingen bij de zienswijzen en reacties onder 0.0.4, 2.2.9, 7.0.1 en 7.0.2 en neemt het advies van de Commissie 21 over.

Overwegingen bij het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Bijlage K.

Overwegingen ten aanzien van het advies van de Commissie voor de
m.e.r. d.d. 18 augustus 1997

Overwegingen bij het advies van de Commissie voor de m.e.r.

1 Inleiding

De bekendmaking van de start van de milieueffect rapportage vond plaats op 2 juni 1993. De Commissie voor de m.e.r. bracht advies uit over de richtlijnen voor het op te stellen milieueffectrapport (MER) op 20 augustus 1993. De richtlijnen voor het MER werden vastgesteld door het bevoegd gezag in oktober 1993.

Het MER en de technische bijlagen kwamen reeds gereed in november 1995 en werden op 22 december 1995 aanvaard door het bevoegd gezag. Per brief van 8 april 1997 informeerde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. over de opstelling van een Addendum MER luchtvaartterrein Eelde met het verzoek dit Addendum te betrekken in de opstelling van het toetsingsadvies over het MER (bijlage 1A).

Op grond van de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer dient het MER gelijktijdig met het ontwerp aanwijzingsbesluit ter visie worden gelegd. De bekendmaking daarvoor vond plaats op 21 mei 1997 in de Staatscourant (bijlage 2). De Colleges van Gedeputeerde Staten van Drenthe en Groningen coördineren namens het bevoegd gezag de toetsing van het MER en de aanwijzingsprocedure. Per brief van 15 mei 1997 verzocht het College van Gedeputeerde Staten van Drenthe de Commissie voor de m.e.r. advies uit te brengen over het MER (bijlage 1B).

De Commissie heeft beoordeeld of het MER, de technische bijlagen en het Addendum MER voldoende informatie bevatten om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming en daarbij op grond van artikel 7.26 van de Wm getoetst:

- aan de richtlijnen voor het MER¹, zoals vastgesteld in oktober 1993;
- op eventuele onjuistheden²;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER³.

Daarnaast stelt het ontwerp-evaluatieprogramma (bijlage F bij de ontwerp-aanwijzing), dat op grond van artikel 7.39 van de Wm dient te worden opgesteld als onderdeel van het aanwijzingsbesluit, dat dit ontwerp-programma ter inzage wordt gelegd en voor advies wordt toegezonden aan de Commissie voor de m.e.r. Hoewel de Wm geen bepaling bevat voor de toetsing van evaluatieprogramma's door de Commissie voor de m.e.r., heeft de Commissie in dit geval gemeend uitvoering te moeten geven aan deze stap, omdat het programma o.a. inspeelt op leemten in kennis die worden geconstateerd in het MER en de betekenis daarvan voor de besluitvorming. Derhalve heeft de Commissie het ontwerp-evaluatieprogramma bij de beoordeling van het MER betrokken.

Bij de ontwerp-aanwijzing is een document "Externe veiligheidscontouren" met nieuwe berekeningen voor de externe veiligheid ter visie gelegd en aan de Commissie voor de m.e.r. gezonden. De Commissie heeft dit document ook bij de toetsing van het MER betrokken. Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 3. In die bijlage zijn ook de belangrijkste projectgegevens opgenomen. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen, althans voor zover zij betrekking hebben op het MER en het Addendum MER. Bijlage 4 geeft een lijst van de schriftelijke en mondelinge reacties.

De indeling van dit advies is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt het algemeen oordeel over het MER en het Addendum MER gegeven gericht op de toereikendheid van de milieu-informatie

¹Wm, artikel 7.23, lid 2.

²Wm, artikel 7.23, lid 2.

³Wm, artikel 7.10.

voor de besluitvorming. In hoofdstuk 3 geeft de Commissie nog enkele inhoudelijke opmerkingen over bepaalde aspecten van het MER en het Addendum MER die kunnen worden gebruikt voor de verdere besluitvorming.

2 Algemeen oordeel over het MER

In het MER, de technische bijlagen bij het MER en het Addendum MER staat een grote hoeveelheid over het algemeen heldere informatie die - met uitzondering van één essentieel onderdeel, namelijk de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief - een goede basis biedt voor de besluitvorming over het voornemen.

Bij de bestudering van het MER en het Addendum MER is het de Commissie opgevallen dat de beslissing van de luchthavendirectie af te zien van de uitvoering van nachtvluchten pas terloops in het Addendum MER (op blz. 2) wordt vermeld. Omdat deze beslissing belangrijke consequenties heeft voor de beoordeling van het MER in verband met de beschrijving van alternatieven conform de richtlijnen voor het MER (zie hiervoor ook §3.3 van dit advies), is de Commissie van mening dat deze beslissing bij de kennisgeving van het MER op een meer prominente wijze naar voren had moeten worden gebracht. Nu wordt van de lezer van het MER gevraagd informatie over nachtvluchten en hun gevolgen te beoordelen terwijl dat met een zin in het Addendum MER overbodig wordt gemaakt⁴.

De Commissie heeft in het MER een tekortkoming genoteerd die van essentieel belang is voor de besluitvorming.

Het betreft de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief.

In de richtlijnen voor het MER staat in paragraaf 5.2.3 aan welke aspecten de uitwerking van dit alternatief aandacht moet worden besteed. Daartoe behoort onder meer: *het optimaliseren van circuits en het beperken gedurende bepaalde periodes van circuit- en rondvluchten*. Dit aspect houdt verband met regulering van het gebruik en de openstelling van de luchthaven. In het MER is in de paragrafen 5.4.3 en 7.10 uitwerking gegeven aan het meest milieuvriendelijke alternatief. Daarin is ingegaan op mogelijke maatregelen voor regulering van het gebruik en de openstelling van de luchthaven. In het MER staat daarover in par. 7.10.2, bladzijde 137:

Met uitzondering van de nachtvluchten kan worden gesteld dat regulering geen substantiële invloed heeft op het totaal aantal vliegbewegingen, maar slechts op de verdeling in de tijd. Aangenomen mag worden dat derhalve ook geen noemenswaardige invloed op de berekende geluids-, risico- en luchtverontreinigingscontouren zal optreden. De milieuwinst zit dan vooral in de vermindering van subjectieve beleving van hinder door vliegverkeer, bijvoorbeeld omdat omwonenden in hun vrije weekend of op een zomeravond in de tuin minder worden gestoord door het aan de luchthaven toe te rekenen verkeer.

⁴De Commissie heeft van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kopieën van brieven ontvangen van de Luchthaven Eelde d.d. 28 november 1995 gericht aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In deze brieven schrijft de directeur van de Luchthaven voorkeur te hebben voor baanverlenging en intensivering maar zonder nachtvluchten. Het is de vraag of andere gebruikers van het MER ook op de hoogte waren van deze voorkeur van de luchthaven toen zij aan het lezen van het MER begonnen. Zie bijvoorbeeld de reactie van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde en Stichting Rondom Vliegveld Eelde van september 1996, blz. 2 (bijlage bij inspraakreactie nr. 508, bijlage 4). De ontwerp-aanwijzing bevestigt dat de NV Groningen Airport Eelde afziet van nachtelijk gebruik van de luchthaven.

De Commissie acht dit laatste punt betreffende de hinderbeleving van groot belang met het oog op de vele inspraakreacties over het hinderlijke karakter van circuitvluchten (met een uitbreiding daarvan voor vliegtuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van 6000 kg of meer) en vluchten voor valschermspringen met burgervliegtuigen en de verruiming van de openstellingstijd van de luchthaven op de avonden van zaterdag, zondag en officiële feestdagen van het huidige tijdstip 21.30 uur tot 23.00 uur.⁵

In de richtlijnen voor het MER is gewezen ook op het belang van de hinderbeleving door in de paragrafen 6.2.8 en 6.3.8 daarvan te vragen naar *het geven van een beeld van de wijze waarop door omwonenden en andere betrokken groeperingen in de omgeving van de luchthaven, inclusief recreanten, de kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren in de huidige situatie alsook welke invloed de intensivering van de luchthaven daarop kan hebben.*

Bij het meest milieuvriendelijke alternatief had daarom met behulp van belevingsonderzoek moeten worden bepaald met welk gebruik en openstelling van de luchthaven de hinderbeleving voor de omwonenden kan worden geminimaliseerd.

In het MER staat hierover echter op bladzijde 141: *conform de richtlijnen is geen belevingsonderzoek in de omgeving van de luchthaven uitgevoerd*⁶ en daaraan voorafgaand op blz. 137: *een uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief die uitsluitend gericht is op verandering van openstelling of aanvullende regulering biedt weinig zinvolle vergelijkingsmogelijkheden of nieuwe referentiepunten voor het milieu.*⁷

De Commissie acht deze interpretatie van de richtlijnen en de gevolgtrekking in het MER onjuist en derhalve onvoldoende.⁸ Zij is van mening dat de resultaten van een wetenschappelijk uitgevoerd onderzoek naar de ervaren omgevingskwaliteit op belangrijke wijze had kunnen bijdragen aan de formulering van het meest milieuvriendelijke alternatief op het punt van het gebruik en de openstelling van de luchthaven en de daarmee samenhangende hinderbeleving door omwonenden en recreanten.

Nu dat niet is gebeurd in het MER, heeft de Commissie zich afgevraagd welke betekenis het ontbreken van deze essentiële informatie heeft voor het te nemen besluit over de aanwijzing. Zij constateert daarbij dat bepaalde hinderaspecten van het gebruik van de luchthaven, zoals die worden ervaren door de omgeving, hoewel niet opgenomen in het MER toch reeds beschouwd zijn in de advisering door de RPC/RMC en in het bestuurlijk overleg over de concept ontwerp-aanwijzing. De hinderaspecten hebben daarna enige weerklank gekregen in de ontwerp-aanwijzing⁹ die tezamen met het MER ter visie is gelegd.

⁵Zie onder meer inspraakreacties nrs. 1 (en alle overige min of meer gelijkgestelde reacties), 36, 37, 259, 263, 259, 298, 508, 523, 524, 527, 528, 529, 563, 565, 607, 608, 609, 658, 659, 669, 702, 703, 705, 707, 708 721, 727, 742, 743, 746, 821, 827; bijlage 4. Verschillende van deze reacties wijzen op de lijst van afspraken tussen de Luchthaven en omwonenden die is opgenomen in het vorige MER van 1997, blz. 41-42. Ook tijdens de inspraak in de richtlijnenfase richtten vele inspraakreacties zich op het circuit- en rondvliegen (zie voetnoot 11 in het advies voor richtlijnen van de Commissie d.d. 20 augustus 1993).

⁶De op bladzijde 65 van het MER vermelde vertienvoudiging van klachten in 1991-1992 ten opzichte van de voorgaande periode had hierop kennelijk geen invloed. De beslissing geen belevingsonderzoek uit te voeren is in tegenspraak met de tekst over de leemte in kennis die wordt geconstateerd in hoofdstuk 9 van het MER. Daarin staat dat geen bruikbare informatie bestaat over de ervaring van de huidige omgevingskwaliteit en dat het zinvol is onderzoek voort te zetten om deze lacune op te vullen.

⁷Het MER spreekt op dit punt zichzelf weer tegen op blz. 141 met de constatering: *Aanvullende regulering in het meest milieuvriendelijke alternatief van bepaalde als hinderlijk ervaren vluchten of vluchtmomenten kan in de beleving van omwonenden positief scoren.*

⁸Zie ook inspraakreacties nrs. 364, 508, 608, 723, 783, 815; bijlage 4.

⁹Het betreft met name de ontwerp-aanwijzing ex artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet, paragraaf 2.2: voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein.

Tijdens een informele gedachtenwisseling over de geconstateerde tekortkoming in het MER met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer die op verzoek van de Commissie plaatsvond op 11 juli 1997, informeerde het bevoegd gezag de Commissie dat een 'belevingsonderzoek' zal worden uitgevoerd op verzoek van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde (ex artikel 28 van de Luchtvaartwet). Een projectvoorstel voor dit onderzoek¹⁰, dat is ingediend door de Rijksuniversiteit Groningen werd reeds aanvaard door voornoemde Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde.

Uit dit projectvoorstel blijkt dat ten aanzien van de diepgang van het onderzoek drie varianten worden voorgesteld. Deze variëren van een minimale variant van één enkele enquête met rapportering na vijf of zes maanden, via een tussenvariant met herhaling van de enquête zodat over een periode van één jaar twee enquêtes plaatsvinden, tot een optimale variant met twee metingen in één jaar die in het erop volgende jaar worden herhaald met rapportering aan het einde van het tweede jaar.

Omdat elementen van het aspect hinderbeleving enige weerklank hebben gekregen via het bestuurlijk overleg in de ontwerp-aanwijzing, acht de Commissie 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.

Aanbeveling

In plaats daarvan beveelt de Commissie aan om het door de Commissie Milieuhygiëne, ex artikel 28 Luchtvaartwet voorgestelde onderzoek op te nemen in het evaluatieprogramma ex artikel 7.37, tweede lid en paragraaf 7.9 van de Wm dat nu in conceptvorm is gevoegd als bijlage F bij de ontwerp-aanwijzing.

Als dat gebeurt, dan dient het bevoegd gezag op grond van artikel 7.42 Wm vervolgens bij het beschikbaar komen van de resultaten van het belevingsonderzoek na te gaan of die resultaten aanleiding geven tot bijstelling van de voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Een mogelijke bijstelling kan zin hebben omdat de voorschriften omkeerbare gevolgen betreffen.

Ten aanzien van het projectvoorstel dat is aanvaard door de Commissie Milieuhygiëne, ex artikel 28 Luchtvaartwet, heeft de Commissie voor de m.e.r. nog de volgende (7) opmerkingen. Deze opmerkingen zijn van belang teneinde het bedoelde onderzoek geschikt te maken voor opname in het evaluatieonderzoek ex paragraaf 7.9 van de Wm.

1. Het onderzoek (nulmeting) dient zich in twee aaneensluitende fasen uit te strekken over één jaar waarin alle seizoenen (najaar/winter, voorjaar/zomer) met de specifieke gebruikskennmerken naar voren komen.
De gegevens van deze nulmeting zouden in het najaar van 1998 beschikbaar kunnen zijn.
2. Het is voor de nulmeting niet noodzakelijk om (aansluitend) in een volgend jaar een herhalingsonderzoek uit te voeren. Herhalingsonderzoek is pas zinvol wanneer de nieuwe situatie van het gebruik is gerealiseerd.
3. Voorkeur wordt gegeven aan een mondelinge enquête onder de deelpopulaties die in het voorstel zijn vermeld.
4. Niet alleen geluidshinderbeleving, maar ook risicobeleving en beleving van andere vormen van milieubelasting zoals luchtverontreiniging en visuele hinder dienen te worden opgenomen. Het huidige projectvoorstel is te beperkt voor een volledig belevingsonderzoek.
5. Bij de doelgroepen dienen niet alleen omwonenden maar ook exploitanten en gebruikers van verblijfsrecreatievoorzieningen¹¹ en personen aanwezig in geluidsgevoelige bestemmingen (scholen, instellingen voor gezondheidszorg) te worden meegenomen.

¹⁰ Het projectvoorstel voor dit onderzoek draagt de titel: *Geluidshinder luchtvaartterrein Eelde, een inventariserend onderzoek*.

¹¹ Zie onder meer inspraakreacties nrs. 440, 563; bijlage 4.

6. Als variabelen in het onderzoek zal aandacht besteed moeten worden aan vliegtuigtypen (groot, klein), soort gebruik (verkeer met herkomst en bestemming elders, circuitvluchten, paravvluchten), spreiding in de tijd (jaar seizoen, week, weekend, dag, avond), frequenties en piekbelastingen, routes en vlieghoogte, activiteiten van gehinderden (thuis, werk, recreatie, binnenhuis en buitenhuis).
7. Bij de rapportering van de onderzoeksresultaten moet geprobeerd worden naast de geobjectiveerde belevingswaarden ook de relatie te leggen tussen hinderbronnen en hinderbeleving zodat de onderzoeksresultaten bij de evaluatie vertaald kunnen worden naar eventuele beleidsmaatregelen.

Overweging

De Minister heeft het advies van de commissie overgenomen.

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 geluidsoverlast 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.

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).*

3 Overige opmerkingen over het MER en het Addendum MER

In dit hoofdstuk zijn opmerkingen opgenomen mede naar aanleiding van hetgeen in de richtlijnen en in de inspraak is gesteld. Sommige daarvan zijn van belang voor de verdere besluitvorming. De daarbij behorende aanbevelingen zijn speciaal gemarkeerd in de tekst.

3.1 Nut en noodzaak

De Commissie constateert dat er een groot verschil in opvatting is tussen het bevoegd gezag en de initiatiefnemer enerzijds en het merendeel van de insprekers anderzijds over het economische nut en de noodzaak van de baanverlenging en de intensivering van de luchthaven. Het verschil vindt zijn oorzaak in het feit dat baanverlenging en intensivering van de luchthaven te maken hebben met het stimuleren van de regionale economie en niet met het oplossen van een heersend vervoerscapaciteitsprobleem. Informatie over het nut en de noodzaak ligt aan de basis voor de besluitvorming over het voornemen. De Commissie heeft deze informatie niet inhoudelijk beoordeeld omdat zij valt buiten de beoordeling van de milieu-informatie.

3.2 Consistentie met beleidsplannen

Veel inspraakreacties wijzen erop dat de voorgenomen baanverlenging en intensivering van het gebruik van de luchthaven in strijd zou zijn met de diverse beleidsplannen van rijk en provincies. Daarbij wordt gewezen op luchtvaartbeleid, ruimtelijk, milieu- en natuurbeleid¹².

¹²Zie vooral inspraakreactie nr. H18/347, de reactie van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE, nr. 508) en verder ook die reacties die zich baseren op de standaardreactie, bijvoorbeeld nr. 1 alsook reacties nrs. 259, 512, 528, 659, 700, 743, 821, 827; bijlage 4. Daarin wordt vooral gewezen op de doelstelling in het Nationaal Milieubeleidsplan 2 (NMP2) dat in 2010 geen ernstige geluidshinder meer mag optreden en op het Structuurschema Groene Ruimte waarin staat dat het gebied van de Drentse Aa en de landgoederen bij Eelde en het beekdal van het Eelderdiep liggen in de Ecologische Hoofdstructuur (kern- en/of natuurontwikkelingsgebied) en dat het gebied rondom Eelde is aangeduid als waardevol cultuurlandschap. Het NMP2 (blz. 96-97) geeft aan dat voor 2010 de doelstelling voor luchtverkeer niet zal worden gehaald. Wat betreft het Structuurschema Groene Ruimte

Paragraaf 4.3.2 van het MER beschrijft de relevante beleidsstukken van de overheid. De Perspectievennota in het kader van de TNLI-discussie (Toekomstige Nederlandse Luchtvaartinfrastructuur) dient daaraan te worden toegevoegd. Deze nota is in het MER niet behandeld omdat deze nota verscheen in februari 1997 en het MER dateert van 1995. Ten aanzien van deze plannen en nota's constateert de Commissie geen directe strijdigheid met de voorgenomen baanverlenging en intensivering van de luchthaven met uitzondering van het Streekplan Drenthe dat een voorbehoud maakt voor het uitvoeren van les- en trainingsvluchten in de weekeinden. (De ontwerp-aanwijzing staat dergelijke vluchten wel toe voor toestellen van minder dan 6000 kg, inclusief vluchten met het doel valschermspringen op zaterdagen, zondagen en erkende feestdagen).

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan dat het bevoegd gezag in de aanwijzing aangeeft hoe het voornemen tot baanverlenging en intensivering beantwoordt aan de doelstellingen die in verschillende beleidsplannen van het Rijk en de provincies zijn neergelegd met name voor de aspecten geluid, lucht, externe veiligheid, landschap en natuur.¹³

Overweging:

In haar overweging ten aanzien van genoemde aanbeveling verwijst de Minister naar haar overwegingen op de adviezen van de Commissie 21 (Bijlage J), in voorgaande bijlage II, respectievelijk onder het advies op hoofdlijnen A; Milieudoelstellingen duidelijk in beeld brengen (pagina 1), onder het aanvullende advies h; Externe veiligheid (pagina 19) en het advies onder 1.1.6 aangaande verschillende beleidsplannen (pagina 29).

is het zo dat de voorgenomen baanverlenging van de luchthaven niet ligt in de Ecologische Hoofdstructuur en de aanduiding waardevol cultuurlandschap baanverlenging niet uitsluit.

¹³Zie verder ook de paragrafen 3.5.2, 3.6.2 en 3.8 van dit advies. In hoofdstuk 6 van de Toelichting bij de Ontwerp-aanwijzing is hiervoor reeds een aanzet gegeven.

3.3 Richtlijnen

De richtlijnen zijn op enkele punten niet gevolgd¹⁴. De belangrijkste daarvan betreffende de volgende (3) aspecten:

- 1 Het gebruik van de luchthaven in de nacht conform de variant met alleen vluchten gedurende de zogenoemde randen van de nacht is niet beschreven (blz. 12 van de richtlijnen). Als in het voornemen sprake zou zijn van nachtelijk gebruik van de luchthaven, dan zou het ontbreken van deze variant een essentiële tekortkoming hebben gevormd. Verder is in het MER het aantal nachtvluchten op 2000 gesteld in plaats van 1000 conform de richtlijnen (blz. 12). Nu de initiatiefnemer afziet van nachtvluchten (zie voetnoot 4) en de ontwerp-aanwijzing uitgaat van sluiting van de luchthaven van 23.00 tot 06.30 uur, is het ontbreken van deze informatie niet essentieel meer.
- 2 Bijzondere geluidsgevoelige objecten of instanties in het studiegebied zijn niet beschreven (blz. 15 van de richtlijnen).¹⁵

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan deze tekortkoming bij de verdere behandeling van de aanwijzing te corrigeren.

Overweging:

Deze tekortkoming is ook geconstateerd in het advies van de Commissie 21 (Bijlage J) in de paragraaf 'Aanvullende adviezen van de Commissie 21' onder punt c en bij de zienswijze 3.2.5. De Minister neemt de aanbeveling van de commissie over. Zie de overweging bij de aanvullende adviezen van de Commissie 21; c Andere geluidgevoelige bestemmingen dan woningen (pagina 17) en de overweging bij zienswijze 3.2.5. (pagina 76).

- 3 De betekenis van de leemten in kennis voor de besluitvorming (blz. 23 van de richtlijnen) is niet gegeven. De leemten in kennis zijn opgesomd en relativerende opmerkingen zijn gemaakt over de betekenis, zoals: *er zullen geen meetbare effecten optreden; de verhouding in risico's zullen geenszins wezenlijk veranderen; er zijn geen aanwijzingen dat nader onderzoek zinvolle resultaten zou opleveren*. De Commissie constateert dat het ontwerp-evaluatieprogramma (in paragraaf 3.4 daarvan) wel ingaat op de betekenis van de meeste leemten voor de besluitvorming.

3.4 Geluid

In de inspraak zijn veel opmerkingen gemaakt over de berekeningswijzen van de geluidsbelasting en hinder die overeenkomstig de verschillende rekenvoorschriften tot stand zijn gekomen voor de luchtvaartterrein Eelde. Veel van die opmerkingen zijn eerder in het kader van m.e.r.'s voor andere luchthavens ook al gemaakt. Met name in haar toetsingsadviezen over het IMER en het AMER Schiphol en omgeving¹⁶ is de Commissie op sommige belangrijke onderwerpen daarvan ingegaan, zoals de toepassing van de 65 dB(A) afkap in de berekening van Ke-contouren. Met het oog daarop heeft de Commissie het niet nodig geacht in dit advies op die onderwerpen opnieuw in te gaan. Zij heeft zich in de volgende subparagrafen daarom vooral beperkt tot die geluidsaspecten die specifiek zijn voor de luchtvaartterrein Eelde.

¹⁴Zie ook de reactie van de GGD van Groningen Stad en Omstreken reactienr. 509, bijlage 4.

¹⁵Zie inspraakreacties nrs. 364, 527, 747, 821; bijlage 4.

¹⁶Toetsingsadvies over het Integrale Milieueffectrapport Schiphol en omgeving, 23 augustus 1994 en Toetsingsadvies over het Aanvullend Milieueffectrapport Schiphol en omgeving, 30 januari 1995.

3.4.1 Circuitvluchten met grote vliegtuigen

In de inspraak wordt erop gewezen dat de Ke-berekeningsmethodiek niet geschikt is om rekening te houden met circuitvluchten door vliegtuigen met meer dan 6000 kg totaal massa¹⁷. Aan deze problematiek is aandacht besteed in een bespreking op 1 juli 1996 tussen het bevoegd gezag en omwonenden. In het verslag van deze bespreking wordt geconcludeerd dat de Ke-methodiek niet in voldoende mate de geluidsbeleving van circuitvluchten meeneemt binnen het circuitgebied. Echter, wettelijke berekeningsmethoden voor deze circuitvluchten ontbreken. Navraag door de Commissie bij de RLD leverde op dat lesvluchten met dergelijke grote vliegtuigen een dermate ruim circuit volgen dat voor de meeste omwonenden de beleving daarvan vergelijkbaar zou zijn met normale start- en landingsbewegingen die passen in de Ke-berekeningsmethodiek. De Commissie merkt daarbij op dat dergelijke circuitvluchten zich onderscheiden van vliegtuigbewegingen met normale starts en landingen omdat zij constant op geringe vlieghoogte worden uitgevoerd. Daarom komt de Commissie tot de conclusie dat de berekende hinder voor omwonenden van het grote circuit waarschijnlijk te laag zal blijken te zijn.

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan deze veronderstelde onderschatting van de geluidshinder binnen het circuitgebied op te nemen in het belevingsonderzoek wanneer dat als onderdeel van het evaluatieprogramma wordt uitgevoerd conform de aanbeveling in hoofdstuk 1 van dit advies. Naast de geluidshinder moet ook het risicoaspect binnen het circuitgebied worden mee beschouwd omdat het uitvoeren van circuitvluchten waarschijnlijk de kans op ongevallen vergroot (zie ook par.3.5 van dit advies).¹⁸

Overweging:

De Minister neemt de aanbeveling van de commissie over.

3.4.2 Vluchten voor valschermspringen

In de ontwerp-aanwijzing zijn bepalingen opgenomen voor het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen. Door sommige insprekers is gesteld dat dergelijke vluchten veel hinder opleveren bij het stijgen boven de luchthaven voor het bereiken van de vereiste hoogte voor het valschermspringen¹⁹. In het MER is geen aparte informatie over dergelijke vluchten gepresenteerd zodat niet duidelijk is hoe deze vluchten in de geluidshinderberekening zijn betrokken. Navraag door de Commissie bij een van de opstellers van het MER (ADECS B.V. die de berekeningen voor de geluidsbelasting uitvoerde) leverde op dat deze vluchten zijn opgenomen bij de vluchten voor het circuitvliegen. Deze nadere informatie heeft de Commissie niet overtuigd dat bij de geluidsberekening conform de bkl-methode rekening zou zijn gehouden met de specifieke circuits die voor het valschermspringen moeten worden gevlogen.

Aanbeveling:

- a De Commissie is van mening dat in de aanwijzing apart aandacht moet worden besteed aan deze gebruiksvorm van de luchthaven met afweging van mogelijke maatregelen die de hinder van de vluchten kunnen verminderen.

¹⁷Zie inspraakreactie nr. H.18/347 en de reactie van VOLE, nr. 508 en die van de Milieufederatie Drenthe, nr. 659 en die van de Milieuraad van de gemeente Vries, nr. 821, alsook die van de Stichting Rondom Vliegveld Eelde, nr. 827, bijlage 4.

¹⁸Zie inspraakreacties nrs. 524, 528, 741, 821, 827; bijlage 4. Er zijn geen ongevallenfrequenties voor circuitvliegen ontwikkeld. Dit en het ontbreken van een goede berekeningsmethode voor de geluidshinder als gevolg van circuitvluchten zijn leemten in kennis die niet in het MER zijn vermeld.

¹⁹Zie vooral inspraakreacties nrs. 36, 186, 244, 308, 310, 508, 528, 827; bijlage 4.

- b Tevens wordt aanbevolen om in het voorgestelde beleavingsonderzoek ook aandacht te besteden aan de vluchten voor het valschermspringen als bron van ervaren hinder (zie hoofdstuk 2 van dit advies).

Overweging:

De Minister neemt de bovengenoemde aanbevelingen a en b over en verwijst naar haar overweging hieromtrent bij het advies op hoofdlijnen van de Commissie 21 (bijlage J) 'ad g; overige maatregelen die in het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden voorgesteld' (pagina 18) en de overweging bij het advies op hoofdlijnen van de Commissie 21 (bijlage J) 'D; Openstelling en toelating, 3; Paravluchten' (pagina 9).

3.4.3 Bkl-contour 47 dB(A)

De voetnoot op blz. 51 van het MER, waarin staat dat in overleg met het bevoegd gezag de in de richtlijnen gevraagde bkl-contour van 47 dB(A) niet in de figuren is opgenomen teneinde verwarring te voorkomen, schept op zich verwarring.²⁰ Bij verdere bestudering van het MER wordt pas duidelijk dat deze contour wel is berekend en gepresenteerd in vergelijkingstabellen met de bijbehorende aantallen woningen en ernstig gehinderden, maar niet is getekend op kaart voor de verschillende alternatieven.

3.4.4 Hinder voor recreatie

Sedert het vaststellen van de richtlijnen voor het MER in 1993 is meer aandacht ontstaan voor de belasting door vliegtuiggeluid in gebieden met voorzieningen voor recreatie, zoals kampeerterreinen. De Commissie heeft voor de richtlijnen voor het MER Nachtvluichten Maastricht Aachen Airport aanbevolen zogenoemde Time-above-contouren voor de nachtperiode te berekenen.²¹ Voor de luchtvaartterrein Eelde zijn geen nachtvluichten voorzien en heeft de berekening van dergelijke contouren voor de nacht geen zin.

Aanbeveling:

Vanwege het speciale karakter van de luchthaven met veel circuitvliegen vraagt de Commissie om in het kader van de uitvoering van de evaluatie aandacht te besteden aan de relatie tussen vliegtuighinder en recreatie in de omgeving van de luchthaven.²² Dit zou kunnen gebeuren door berekening van Time-above-contouren in een zone ter weerszijde van de geprojecteerde circuitroutes.

Overweging:

De omgeving van de luchthaven leent zich voor extensieve dagrecreatie. Dit betreft met name de landgoederenzone in de gemeente Eelde, die vanaf het luchtvaartterrein in noordelijke richting loopt en zich uitstrekt tot de Braak en Vennenbroek. Andere gebieden waar extensieve dagrecreatie plaatsvindt zijn de bossen rond het dorp Glimmen, het gebied ten zuiden van de luchthaven (recreatief fietsverkeer) en het Paterswoldsemeer. Voor verblijfsrecreatie in de regio zijn aanwezig campings, hotels en recreatiewoningen. In de directe omgeving van de luchthaven vindt geen verblijfsrecreatie plaats, wel op enige afstand. Hier gaat het dan om een aantal campings, zoals in Onnen met 70 vaste plaatsen en 160 passantenplaatsen, ten zuiden van het Paterswoldsemeer met 50 vaste plaatsen en 25 passantenplaatsen en ten westen van het Paterswoldsemeer met 310 standplaatsen, waarvan 130 vaste plaatsen. Ook rond het

²⁰Zie ook inspraakreactie nr. 509 van de GGD Groningen Stad en Omstreken; bijlage 4.

²¹Advies voor richtlijnen voor het MER Nachtvluichten MaastrichtAachen Airport, Commissie voor de m.e.r. 3 juni 1997, blz. 11.

²²Welke zorg sommige omwonenden (en vooral die personen die voor hun inkomen afhankelijk zijn van de verblijfsrecreatie) hierover hebben, mag bijvoorbeeld blijken uit inspraakreacties nrs. 440, 563, 629; bijlage 4.

Paterswoldsemeer bevinden zich recreatiewoningen en zijn er ligplaatsen voor zeil- en motorboten.

In de gemeente Eelde zijn drie hotels met in 1995 een totaal van ruim 25.500 overnachtingen. In de gemeente Vries bevinden zich 4 hotels met een totaal van ruim 14.600 overnachtingen. In de gemeente Haren zijn twee hotels met een totaal van circa 50.000 overnachtingen in 1995. In de gemeente Vries zijn twee campings in de nabijheid van de luchthaven, waarvan een bij Bunne met 15 passantenplaatsen en een ten noordwesten van Vries met 41 vaste plaatsen en 10 passantenplaatsen.

De aandacht voor de belasting door vliegtuiggeluid in recreatiegebieden is de laatste jaren toegenomen. In het kader van de uitvoering van de evaluatie zal aandacht besteed worden aan de relatie tussen vliegtuighinder en recreatie in de omgeving van de luchthaven.

Op voorhand kan wel al worden geconstateerd dat de aanwezige verblijfsrecreatie - met uitzondering van die in de gemeente Vries - zich niet in de invloedssfeer van de geluidszones van de luchthaven bevinden. Hetzelfde geldt ook voor de extensieve recreatie bij het Paterswoldsemeer.

De Minister neemt de aanbeveling van de Commissie voor de m.e.r. over.

3.4.5 Meting van de werkelijke geluidsniveaus bij de evaluatie

In het MER wordt op pagina 147 in de aanzet voor het evaluatieprogramma opgemerkt dat meting van actuele geluidsniveaus (dB(A)'s) aanvullende informatie kan leveren over de geluidsbelasting omdat de werkelijke overlast zoals ervaren door omwonenden, niet altijd overeen blijkt te komen met de berekende hinder. Het ontwerp-evaluatieprogramma gaat op blz. 9 in op deze mogelijke vorm van monitoring met (semi-) permanente geluidsmetingen op een beperkt aantal vaste locaties. Het programma stelt echter dat dit al een actiepoint is in het kader van het evaluatieprogramma voor Schiphol. Er wordt daarom volstaan het onderzoek op Schiphol naar de correlatie tussen gemeten (Ke en dB(A)) en berekende geluidsniveaus te volgen. Met het oog op het speciale karakter van de luchtvaartterrein Eelde met veel circuitvliegen met zowel kleine als grote vliegtuigen acht de Commissie het volgen van het Schiphol onderzoek onvoldoende.²³

Aanbeveling:

De Commissie geeft de aanbeveling ook voor de luchtvaartterrein Eelde monitoring uit te voeren om de relatie tussen werkelijk optredende en berekende geluidsniveaus te kunnen vergelijken.

Overweging:

Als de werkelijke overlast, zoals deze wordt ervaren door omwonenden, niet overeen zou blijken te komen met de berekende hinder kan dat twee oorzaken hebben.

*(1) De berekende geluidsbelasting komt niet overeen met de werkelijke geluidsbelasting en
(2) de werkelijke overlast wijkt af van hetgeen verwacht had mogen worden uit de dosis-effect-relatie. Beide situaties kunnen zich ook rondom luchtvaartterrein Eelde voordoen. De opmerking in het MER (Aanzet tot het evaluatieprogramma) van blz. 147, slaat terug op (1), omdat hier bedoeld wordt op het meten van de geluidsniveaus.*

Als er zich verschillen voordoen tussen berekende en gemeten geluidsniveaus, kan dit op zich weer een groot aantal oorzaken hebben.

Het kan zijn dat de berekeningsmethodiek (inclusief geluids- en prestatiegegevens van vliegtuigen) onvoldoende de werkelijkheid beschrijft, maar het kan ook zijn dat de werkelijk gevlogen routes, weersomstandigheden, vluchtuitvoering, etc. anders zijn dan die in de

²³Zie ook inspraakreactie nr. 827, bijlage 4.

berekeningsmethodiek zijn ingevoerd. Een kenmerk van het vliegverkeer op luchtvaartterrein Eelde is dat dit voor het overgrote deel bestaat uit vluchten met lichte vliegtuigen met luchtschroefaandrijving. Deze vluchten worden in het algemeen onder zichtcondities uitgevoerd; er is niet zoals bij de grote luchtvaart sprake van standaard vertrek- en aankomstprocedures die met behulp van navigatieapparatuur (zowel aan boord als op de grond) worden gevolgd. Daarnaast beschikken deze vliegtuigen meestal niet over "transponders", met behulp waarvan de positie van de vliegtuigen met de radar kan worden vastgesteld. Een en ander betekent dat het niet mogelijk is om, zoals in het kader van het evaluatie- en monitoringprogramma voor de luchthaven Schiphol, op GAE een onderzoek naar de correlatie tussen gemeten en berekende geluidsniveaus van vliegtuigen uit te voeren.

3.5 Externe veiligheid

3.5.1 Het berekeningsmodel

Het model voor de berekening van het externe risico rond de luchtvaartterrein Eelde is een aanpassing van het eerder voor Schiphol gebruikte model.

De reden van de aanpassing is de grote verscheidenheid van vliegtuigtypen, dat van de luchtvaartterrein Eelde gebruik maakt. Het bleek noodzakelijk zowel het ongevalenratiomodel als het gevolgmodel aan te passen. Dit is gebeurd. Een tweede verschil met Schiphol is het grote aandeel van circuitvluchten in het verkeer. Hiermee is alleen in de routes van het vliegverkeer rekening gehouden. De verhoogde ongevalenratio in het eerste gedeelte van de vlucht ná de start en het laatste gedeelte vóór de landing (de faalkans is van dezelfde orde van grootte als bij start en landing: $2 \cdot 10^{-7}$ per vlucht), die voor circuitvliegen van belang is, is niet in rekening gebracht. In het MER staat zelfs op p. 86 (bijlage externe veiligheid) dat de gemiddelde ongevalenratio werd gecorrigeerd voor 'en route' ongevalen, omdat deze ongevalen niet het gevolg zijn van de aanwezigheid van de luchthaven en omdat die buiten het studiegebied vallen. Dit laatste is niet het geval voor circuitvluchten bij de luchtvaartterrein Eelde, waarvoor deze correctie niet van toepassing behoort te zijn. Het effect van het weglaten van het verhoogde circuitrisico is ruwweg te bepalen. Het individueel risico (IR) op de circuitroutes zou maximaal een factor 2 hoger kunnen zijn dan aangegeven, hetgeen volgens de Commissie nog steeds aanvaardbaar is. Verder maakt de informatie over de externe veiligheid in het MER en in de bijlage een goede indruk.

Overweging:

Er zijn zowel factoren in circuit-operatiën die aanleiding kunnen geven tot een hogere accident rate (bijzondere oefeningen, relatief onervaren solisten) als factoren die aanleiding kunnen zijn voor een lagere accident-rate (veelal een ervaren instructeur aan boord, bekend veld, geen verrassingen in de meteorologische omstandigheden). Er wordt geen nader onderzoek verricht naar deze invloeden, dit uit praktische overwegingen en omdat er geen aanleiding is om te verwachten dat er zeer grote verschillen zullen zijn. Ook de Commissie voor de m.e.r. komt in haar toetsingsadvies tot deze conclusie.

3.5.2 Externe veiligheidsnormen voor stationaire inrichtingen

Vastgesteld moet worden dat ook bij de luchtvaartterrein Eelde de VROM-normen voor IR (IR kleiner dan 10^{-6}) en groepsrisico (zie figuur) worden overschreden.²⁴

²⁴Zie inspraakreacties nrs. 608, 698; bijlage 4.

Aanbeveling:

Evenals bij Schiphol acht de Commissie het gewenst te komen tot een uiteenzetting waarom de overschrijding van de norm van het rapport "Omgaan met risico's" aanvaardbaar is voor de luchtvaartterrein Eelde. (In de bijlage 6 van het toetsingsadvies over het IMER Schiphol en omgeving, d.d. 23 augustus 1994 werd daarvoor een suggestie gedaan). Deze uiteenzetting dient te worden opgenomen bij de aanwijzing voor de luchthaven.

Overweging:

De Minister neemt de aanbeveling van de Commissie voor de m.e.r. over en verwijst voor de overweging naar haar overweging op het gelijkkluidende, aanvullende advies van de Commissie 21, h; Externe veiligheid (pagina 19).

3.5.3 Causale en niet-causale modellen

Bij de bepaling van de externe veiligheid van de luchtvaartterrein Eelde werd evenals bij Schiphol gebruik gemaakt van niet-causale modellen.

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan een aanpak van de veiligheidsproblematiek met twee modellen: het causale en het niet-causale model. Beide modellen zijn nodig om tot een goede bepaling en beheersing van het veiligheidsniveau rond de luchthaven te komen. De Commissie is daarbij van mening dat gezien de snelle technologische ontwikkelingen het niet-causale model moet worden aangevuld met causale overwegingen. Het niet-causale model loopt immers per definitie achter. De bruikbaarheid van het model zou kunnen worden vergroot door causale relaties in het model op te nemen. De Commissie is ervan bewust dat de inspanning om tot een causaal model te komen omvangrijk zal zijn gezien de moeilijkheidsgraad. De Commissie blijft van mening dat het causale model dat voor Schiphol moet worden ontwikkeld ook voor de luchtvaartterrein Eelde toepasbaar is. Gezien de moeilijkheidsgraad is een looptijd van 1-1,5 jaar (inclusief rapportage) voor dit deel te verdedigen. Dit zal goed kunnen gebeuren in het kader van de bij m.e.r. verplichte opstelling en uitvoering van een programma voor de evaluatie achteraf. Het causale model zal door de latere voltooiing en de aanvankelijk beperkte nauwkeurigheid slechts een toets op hoofdlijnen kunnen zijn voor het niet-causale model dat reeds is afgerond en gebruikt in het IMER voor Schiphol en omgeving.

De resultaten van het causale model (kwalitatieve en kwantitatieve risicoanalyse), die vooral op langere termijn van belang zullen zijn, omvatten het volgende:

- 1 Detectie van zwakke punten in de vliegtuigafhandelingsketen, verkeersbegeleiding, regelgeving, handhaving, gebruik en configuratie van grond- en luchtsystemen, et cetera.
- 2 Het kunnen aangeven van de plaats van bijna-ongevallen (near-accidents) in de lucht en op de grond in de bestudeerde rampscenario's. Hierdoor krijgen de kansschattingen een betere basis en ontstaat zicht op het effect van te nemen en genomen maatregelen.
- 3 Het verkrijgen van gegevens over bijna ongevallen tijdens de circuitvluchten al of niet met een leskarakter.
- 4 Het aan de hand van de uitkomsten van de onder punt 1 genoemde detectie en aan de hand van de resultaten van de onder punt 2 genoemde analyse het bijstellen van maatregelen ter verhoging van de veiligheid.
- 5 Het opzetten van een monitoring systeem ten einde de globale juistheid en de ontwikkeling in de tijd van bepaalde modelleringen in het causale model te toetsen aan waarnemingen.

Zo doende kunnen na een betrekkelijk lange periode het causale en het niet-causale model met elkaar worden vergeleken. Het effect van genomen maatregelen kan na een voorspelling met het causale model gaandeweg getoetst worden in het niet-causale statistische model. Door het

introduceren van een cyclus waarin eerst het effect van maatregelen wordt voorspeld met het causale model en vervolgens na invoering het effect wordt gemeten met het monitoring systeem en verwerkt in het statistische (niet causale) model, ontstaat inzicht in een te controleren veiligheidssituatie op de luchtvaartterrein Eelde.

Overweging:

Bij berekeningen ten behoeve van het individueel risico is gebruik gemaakt van nationaal en internationaal verkregen kennis en inzichten; dit geldt zowel voor de uitgangspunten als de rekenmodellen. Belangrijke informatie daarbij zijn de gegevens met betrekking tot feitelijke ongevalsituaties. De berekeningsmethodiek is daarbij zoveel mogelijk op daadwerkelijk optredende ongevallen afgestemd. De berekeningen zijn zoveel mogelijk toegesneden op de luchthaven. Daartoe is het nodig - zoals ook de Commissie voor de m.e.r. heeft aanbevolen voor Schiphol en thans aanbeveelt in het toetsingsadvies voor de luchtvaartterrein Eelde - causale modellen te ontwikkelen. In het evaluatie- en monitoringprogramma wordt hierop ingegaan.

3.5.4 Baangebruik met betrekking tot de veiligheid

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan in het verdere verloop van de besluitvorming FN-curven te vervaardigen afzonderlijk voor starten, landen en circuitvluchten op de beide banen van de luchthaven. Deze informatie kan worden verstrekt bij de aanwijzing voor de luchthaven en zou ook een rol kunnen spelen bij de uitvoering of de interpretatie van het reeds genoemde belevingsonderzoek in het kader van de evaluatie achteraf.

Overweging:

De berekeningen waar de commissie voor de m.e.r. om verzoekt zijn ondertussen gemaakt door het NLR. De bijdragen aan het groepsrisico (GR) van de vier baankoppen (01, 19, 05 en 23), de 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. Als al deze curven onderling vergeleken worden kan hieruit de conclusie getrokken worden dat de grootste bijdrage aan het groepsrisico afkomstig is van landen en circuits door groot verkeer op baankop 23. De hoogte van het GR is dusdanig laag dat hieraan geen consequenties hoeven te worden verbonden. De FN-curven zijn betrokken in het belevingsonderzoek en toegevoegd in het document 'Externe Veiligheid'. Zie verder de overweging bij 3.5.5. hieronder.

3.5.5 Het document 'Externe Veiligheidscontouren'

De Commissie heeft ook het document 'Externe Veiligheidscontouren' bestudeerd dat bij de ontwerp-aanwijzing ter visie is gelegd. In het document staat dat daarin nieuwe berekeningen voor de externe veiligheid zijn gepresenteerd. De Commissie vindt deze extra informatie niet verhelderend. Het rapport bestaat vrijwel geheel uit tabellen zonder verduidelijkende verbindende tekst en zonder aanduiding voor welk tijdstip en alternatief de berekeningen zijn gemaakt. Zo is onduidelijk op welk jaar en situatie het FN-diagram achter in het rapport betrekking heeft; de symboliek van de curve is gelijk aan die voor 1992 in de diagrammen op blz. 114 t/m 117 van het MER voor het intensiveringsscenario en de voorgenomen activiteit met en zonder nachtvluchten. In de inleiding van het document staat echter dat *voor de besluitvorming in het kader van de aanwijzing luchtvaartterrein Eelde wordt uitgegaan van de berekende risico's in het MER*. Het oordeel daarover is hiervoor gegeven in dit advies. In deze inleiding staat verder dat de in het MER genoemde leemte in kennis betreffende het ontbreken van een

definitief model voor het berekenen van externe veiligheidsrisico's is opgeheven. In het evaluatieprogramma (bijlage F bij de ontwerp-aanwijzing) is monitoring van de externe veiligheid rondom de luchtvaartterrein Eelde opgenomen met toepassing van de definitieve berekeningsmethode.

Overweging

De kritiek van de commissie voor de m.e.r. wordt onderschreven. Daarom is besloten om een volledig herziene uitgave van het document 'Externe Veiligheid' uit te brengen en dit ter inzage te leggen, gelijktijdig met het definitieve besluit. Als basis dient het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium dat rapporteert over de berekeningen aan de externe veiligheid (rapport nr. NLR CR 97649 L). Deze volledig herziene uitgave van het document 'Externe Veiligheid' maakt gebruik van dezelfde gegevens als voor de ontwerp-aanwijzing; alleen redactioneel is het rapport veranderd en beter toegankelijk gemaakt.

3.6 Lucht

3.6.1 Meetstation luchtverontreiniging

Wat betreft luchtverontreiniging sluit het ontwerp-evaluatieprogramma aan bij de aanzet daartoe in het MER. Het programma stelt voor immissieberekeningen voor NO₂, SO₂, CO, zwarte rook en VOS uit te voeren op de ijkmomenten op basis van technische gegevens van vliegtuigmotoren en de vlootsamenstelling op de luchtvaartterrein Eelde.

Meten is beter dan berekenen. Het heeft een positief effect naar de omwonenden omdat de immissieberekeningen kunnen worden gecontroleerd. De kosten voor een meetstation zijn niet gering.

Aanbeveling:

Niettemin beveelt de Commissie aan de oprichting van een (tijdelijk) meetstation in overleg met het RIVM te overwegen.

Overweging:

In het evaluatie- en monitoringsprogramma zal aandacht worden besteed aan luchtverontreiniging. Hierbij komt ook de monitoring van de luchtverontreiniging op de ijkmomenten (nulmeting en controlemeting) aan de orde. In samenspraak met het RIVM zal een keuze gemaakt worden voor de meest efficiënte wijze om dit te doen.

3.6.2 Fijn stof/zwarte rook

De tabellen 6.3/2 en 7.3/3 in het MER over de achtergrondemissies vertonen een verschil in de emissies van fijn stof/zwarte rook dat niet verklaarbaar is.²⁵ De Commissie veronderstelt dat in beide tabellen fijn stof is bedoeld. Zwarte rook heeft landelijk een emissie, die ongeveer de helft bedraagt van fijn stof. Overigens staat in tabel 6.3/2 dat de cijfers voor de emissies zijn gegeven in kg. De Commissie neemt aan dat hier bedoeld is "in tonnen" zoals vermeld in tabel 7.3/3.

²⁵Zie inspraakreactie nr. 509, bijlage 4.

3.6.3 Kooldioxide

In haar advies voor richtlijnen van 20 augustus 1993 vroeg de Commissie in de paragrafen over luchtkwaliteit in de bestaande toestand van het milieu en als gevolg van uitvoering van het voornemen onder meer informatie te geven over de uitstoot van kooldioxide. De richtlijnen voor het MER namen deze aanbeveling van de Commissie niet over. In de nota van beantwoording naar aanleiding van ingekomen adviezen en reacties die is gevoegd bij de richtlijnen staat niet waarom emissiegegevens van kooldioxide niet behoeven te worden opgenomen in het MER. De bijdrage van de luchtvaartterrein Eelde aan de landelijke emissie van kooldioxide is gering, maar het landelijk beleid zoals geformuleerd in de NMP's is gericht op het terugdringen van de kooldioxide uitstoot terwijl de werkelijke ontwikkelingen een voortgaande stijging te zien geven.

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan om bij de aanwijzing informatie te geven over de verandering van de CO₂-emissie door gebruik van de luchthaven en de bijdrage daarvan aan de landelijke emissie ten einde een beeld te krijgen van de orde van grootte van deze uitstoot. Deze informatie is nodig voor het rijksbeleid ten aanzien van de CO₂-emissie.²⁶

Overweging:

CO₂ is geen schadelijke stof in de zin van directe effecten op lokaal/regionaal schaalniveau. Om deze reden is de uitstoot van deze stof in het MER niet onderzocht. Dat betekent niet dat de CO₂-uitstoot (naast NO_x het belangrijkste emissieproduct) van de luchtvaart geen aandacht krijgt. In de in 1995 uitgebrachte nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart wordt geconstateerd dat de belasting van het mondiale milieu door de luchtvaart een eigen beleid voor deze sector rechtvaardigt. Het Nederlandse beleid is gericht op het in internationaal verband terugdringen van de groei van de luchtvaartemissies, zo mogelijk het stabiliseren van deze emissies, in overeenstemming met internationale verdragen zoals het Klimaatverdrag. Hiervoor is gekozen omdat het internationale karakter van de luchtvaartsector nauwelijks ruimte biedt voor eenzijdige nationale maatregelen en deze bovendien een uiterst beperkt rendement zouden hebben. Een beleid per luchthaven is dan ook niet aan de orde.

3.7 Bodem en water

3.7.1 Lozing van de runoff van de luchthaven

Uit de beschrijving van de effecten van de afvoer van 'runoff' van de luchthaven komt naar voren dat onduidelijkheid bestaat over de samenstelling van het runoff water (zie blz. 152 van het MER, leemten in kennis). Op blz. 68 van het MER staat beschreven dat de runoff via afvoergoten langs de start- en landingsbanen wordt verzameld en ongezuiverd via een stelsel van betonnen rioolleidingen naar het oppervlaktewater wordt afgevoerd. Het overtollige water wordt overwegend in zuidoostelijke richting afgevoerd via een verbindingssloot langs de kop van baan 23 naar het stelsel van watergangen van het Waterschap buiten de luchthaven. In de verbindingssloot zijn stuwen met buizen geplaatst. De buizen kunnen bij calamiteiten worden afgesloten om verspreiding van verontreinigingen naar het oppervlaktewater te voorkomen. In het kader van de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief geeft het MER aan dat de runoff wordt geloosd op de riolering.

Het ontwerp-evaluatieprogramma bevat het ontwikkelen van een monsternamemethode voor de runoff en analyse met een nader te bepalen frequentie.

²⁶Zie ook inspraakreacties nrs. 565, 707; bijlage 4.

Advies:

De Commissie adviseert dat, indien de monitoring van de samenstelling van de runoff daartoe aanleiding zou geven, lozing van de runoff op de riolering conform de maatregel in het meest milieuvriendelijke alternatief zou moeten plaatsvinden. Het evaluatieprogramma dient aan te geven bij welke verontreinigingsgraad van de runoff dit dient te gebeuren.

Complicatie hierbij is dat het Zuiveringsschap Drenthe in een reactie op het MER²⁷ heeft aangegeven dat een dergelijke lozing een dusdanig negatieve invloed zal hebben op de doelmatige werking van de rioolwaterzuiveringsinstallatie dat het Zuiveringsschap een dergelijke lozing niet kan toestaan. Het is dus van belang het Zuiveringsschap te betrekken bij de monitoring en uitwerking van de plannen betreffende de runoff en de behandeling daarvan.

Overweging:

De inspraakreactie van het Zuiveringsschap en het advies van de commissie voor de m.e.r. zijn bij de exploitant van de luchthaven bekend. Bij brief (d.d. 16-12-1997, kenmerk VI/L 97.720346) heeft de Minister de luchthaven er op gewezen dat deze vergunningplichtig is voor het lozen van 'runoff' in de gewijzigde situatie en dat het derhalve gewenst is dat de luchthaven tijdig overlegt met het Zuiveringsschap over de bedoelde leemte in kennis, om te komen tot overeenstemming over de wijze waarop dit aspect wordt meegenomen in de planvorming.

3.7.2 Mogelijke gevolgen van kerosinelozingen

Het Gemeentelijk Waterbedrijf Groningen wijst in een reactie op het MER²⁸ op de mogelijke gevolgen van eventuele kerosinelozingen door overvliegende vliegtuigen op het mengbekken en het pompstation van het waterbedrijf bij De Punt langs de Drentsche Aa. Dergelijke mogelijke gevolgen zijn niet beschreven in het MER, wellicht omdat de routestructuur aangeeft dat niet over het pompstation en het mengbekken wordt gevlogen. Volgens het Waterbedrijf gebeurt dit in de werkelijkheid wel veelvuldig.²⁹

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan de kans van optreden van kerosinelozingen boven of in het mengbekken van het Gemeentelijk Waterbedrijf Groningen aan te geven bij de aanwijzing, alsook de maatregelen die getroffen kunnen worden om het mogelijke gevolg voor de drinkwatervoorziening in de regio te verkleinen.

Overweging:

De aanbeveling van de commissie MER is ook terug te vinden in het advies van de Commissie 21 (bijlage J). Op deze plaats wordt volstaan te verwijzen naar de reactie van de Commissie 21 en overwegingen van het rijk bij de zienswijzen 3.1.9 (met betrekking tot het voorkomen van kerosinelozingen, pagina 73) en 3.6.1 (met betrekking tot de kans op een calamiteit, pagina 89).

3.8 Landschap

Bij de ontwerp-aanwijzing en het MER is de landschapsvisie luchtvaartterrein Eelde ter inzage gelegd. In deze landschapsvisie staat vermeld dat de ter inzagelegging alleen is bedoeld ter informatie en dat op het document geen formele inspraak van toepassing is. Hoewel het MER naar de mening van de Commissie voldoende informatie over het landschap geeft, presenteert

²⁷ Zie inspraakreactie nr. 819, bijlage 4.

²⁸ Inspraakreactie nr. 700 en verder zie ook reactie nr. 659, bijlage 4.

²⁹ De kaart met de contouren individueel risico in het rapport *Externe Veiligheidscontouren* dat behoort bij de ontwerp-aanwijzing laat zien dat het pompstation en het mengbekken liggen binnen de contour 10⁶ IR.

de Landschapsvisie een beter en meer uitgebreid inzicht in de gevolgen voor landschap, ecologie en natuur dan het MER. Het zou een versterking van het MER zijn geweest als de landschapsvisie als bijlage bij het MER zou zijn gevoegd³⁰.

3.9 *Effectvergelijking*

In het MER en in het Addendum MER is de effectvergelijking gemaakt per milieuaspect. De leesbaarheid van het MER en de samenvatting had bevorderd kunnen worden als de vergelijking van alle milieuaspecten van de alternatieven ook was samengevat in één tabel zoals dat is gebeurd in het IMER Schiphol en Omgeving voor het project PKB en de streekplanwijziging; dat wil zeggen met presentatie van kwantitatieve en kwalitatieve gegevens van de meest belangrijke criteria per milieuaspect (b.v. voor geluid, de aantallen bestaande woningen en ernstig gehinderden binnen de 35 Ke- en 20 Ke-contouren etc.).

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan in volgende MER's voor luchthavens een samenvattende tabel voor de effectvergelijking op te nemen, zoals dat is gebeurd in het iMER Schiphol en omgeving.

Overweging:

De Minister volgt deze aanbeveling op. Het is inmiddels in de praktijk gebracht in het MER voor de luchthaven Rotterdam Airport.

³⁰Een voorbeeld kan dit verduidelijken. Door het verschralend graslandbeheer dat wordt voorgesteld in de Landschapsvisie wordt de veiligheid van de luchthaven verbeterd omdat deze vorm van beheer groepsvormende vogelsoorten afstoot met als gevolg vermindering van het risico van vogelaanvaringen. Dit is een maatregel die past in het meest milieuvriendelijke alternatief.

BIJLAGE L

Lijst van gebruikte afkortingen

Lijst van gebruikte afkortingen

ABEL	Algemeen Beoordelingskader Externe Veiligheid Luchthavens
AIP	Aeronautical Information Publications
AMER	Aanvullend MER
BGGL	Besluit geluidbelasting grote luchtvaart
BGKL	Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart
BIZA	Binnenlandse Zaken (Ministerie van)
bkl	maat voor de geluidsbelasting vanwege de kleine luchtvaart
BW	Burgerlijk Wetboek
Commissie 21	Commissie ex artikel 21 LVW
Cie MER	Commissie voor de m.e.r.
CO ₂	koolstofdioxide
dB(A)	decibel, met correctiefactor A voor de gevoeligheid van het menselijk oor
EC	Europese Commissie
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EZ	Economische Zaken (Ministerie van)
FANOMOS	Flight track and Noise Monitoring System
FN	Frequency number (in FN-curve)
GAE	Groningen Airport Eelde
GES	Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol
GR	groepsrisico
GS	Gedeputeerde Staten
HSL	Hoge Snelheidslijn
IBV	Integrale Beleidsvisie
iMER	integrale MER
IR	individueel risico
Ke	Kosteneenheid, maat voor de geluidsbelasting van de grote luchtvaart
KLI	Kleine Luchtvaartinfrastructuur
KLS	KLM luchtvaartschool
Laeq	Gemiddelde A-gewogen geluidsniveau
LNV	Landbouw, Natuur en Visserij (Ministerie van)
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LVW	Luchtvaartwet
MER	Milieu Effect rapport
m.e.r.	milieu effect rapportage
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief
MTOW	maximum take-off weight
MvT	Memorie van Toelichting
NMP	Nationaal Milieuplan
NLR	Nationaal Luchtvaart- en Ruimte Laboratorium
NO _x	stikstofoxiden
OMR	nota Omgaan Met Risico's
PKB	Planologische Kernbeslissing
RARO	Raad van Advies Ruimtelijke Ordening
RELI	Regionale Luchtvaartinfrastructuur
RELUS	Regionale Luchthavenstrategie
RIVM	Rijksinstituut van Volksgezondheid en Milieu
RMC	Rijksmilieuhygiënische Commissie
RLD	Rijksluchtvaartdienst
RPC	Rijksplanologische Commissie

RuG	Rijksuniversiteit Groningen
SBL	Structuurschema Burger Luchtvaartterreinen
SO ₂	zwaveldioxide
SOBI	Stichting Onderzoek Bedrijfsinformatie
SRVE	Stichting Rondom Vliegveld Eelde
TA50	Geluidscontour die aangeeft gedurende hoeveel minuten per tijdsperiode de geluidsniveau de waarde van 50 dB(A) overschrijdt.
TK	Tweede Kamer
TNLI	Toekomstige Nederlandse Luchtvaartinfrastructuur
V&W	Verkeer en Waterstaat (Ministerie van)
VOLE	Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Min. van)
WCL	waardevol cultuurlandschap
Wm	Wet milieubeheer
WRO	Wet op de ruimtelijke ordening