



Ontwerp-aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet voor het luchtvaart- terrein Eelde

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

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

Gelezen de brief van 12 mei 1990 (nr. 07.355.2.093) van de NV Groningen Airport Eelde met betrekking tot de aanwijzing van het luchtvaarterrein Eelde, waarin wordt verzocht om verlenging van de baan 23-05 van 1.800 meter naar 2.500 meter;

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

Gelet op artikel VII van de Wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354), de artikelen 24 en 27 van de Luchtvaartwet en de artikelen 2, 3, 4 en 5 van het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart;

Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie van

Gezien het advies van de commissie als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet van ;

Gezien de adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage van

BESLUIT:

Paragraaf 1: Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Artikel 2

Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbare nationale en internationale luchtverkeer.

Artikel 3

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

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

Paragraaf 2.1: Situatie op en rond het luchtvaartterrein

Artikel 4

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

Artikel 5

1. Rond het luchtvaartterrein gelden de volgende geluidszones:
 - a. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 55 en 65 Ke. Deze geluidszone met bijbehorende contouren zijn aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage E1, behorende bij dit besluit. Op deze kaart is tevens de geluidscontour met een waarde van 50 Ke aangegeven.
 - b. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 50 bkl en met de geluidscontour behorende bij de waarde 60 bkl. Deze geluidszone met bijbehorende contouren is aangegeven op bijlage G, behorende bij dit besluit.
2. De nachtelijke periode, bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet, beslaat de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd.
3. Voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen, overeenkomstig de Regeling geluidwerende voorzieningen, aan woningen en andere geluidge-

voelige gebouwen binnen de in het eerste lid, onder a, opgenomen geluidszone, wordt de geluidsbelasting binnen de in het eerste lid, onder a, opgenomen geluidszone als uitgangspunt genomen.

Artikel 6

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 5, eerste lid, onder a en b, bedoelde geluidszones de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones te voorkomen.
3. Maatregelen als bedoeld in het tweede lid worden met inachtneming van internationale verdragsverplichtingen, overeenkomstig het vigerende gebruiksplan, genomen.
4. Van een dreigende overschrijding als bedoeld in het tweede lid is in ieder geval sprake indien de geluidsbelasting behorende bij het feitelijk gebruik in een periode van drie maanden of langer vanaf de ingangsdatum van het geldende gebruiksplan, gevoegd bij de volgens het gebruiksplan voorziene geluidsbelasting in het resterende deel van de lopende gebruiksplan-periode, de vastgestelde grenswaarden buiten de in artikel 5, eerste lid, onder a en b, bedoelde geluidszones overschrijdt.

Artikel 7

1. De exploitant stelt na overleg met de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst de voorkeurgebruiksrichting vast en zendt dit, als onderdeel van het gebruiksplan als bedoeld in artikel 30b, tweede lid, van de Luchtvaartwet aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De vaststelling van de voorkeurgebruiksrichting moet ertoe bijdragen dat overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone wordt voorkomen, alsmede vermijdbare hinder wordt beperkt.
2. Van de in het eerste lid bedoelde voorkeurgebruiksrichting wordt tijdelijk afgeweken indien voortgezet gebruik van de voorkeurgebruiksrichting leidt tot overschrijding van de vastgestelde geluidszone. Van het voornemen tot afwijking wordt de commissie als bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet vooraf geïnformeerd.
3. De exploitant maakt de voorkeursgebruiksrichting bedoeld in het eerste lid alsmede afwijking van voorkeursgebruiksrichting als bedoeld in het tweede lid en iedere wijziging hierop openbaar.

Artikel 8

1. De exploitant doet noch laat door luchtvaartuigen gebruiken:
 - a: in de periode 23.00 tot 06.30 uur plaatselijke tijd banen 23-05 en 19-01 op maandag tot en met vrijdag.
 - b: in de periode 23.00 tot 07.30 uur plaatselijke tijd banen 23-05 en 19-01 op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen.
 - c: in de periode, niet zijnde de daglichtperiode plaatselijke tijd baan 19-01
2. De bepalingen in het eerste lid gelden niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of medische

- vluchten zijn ingezet, indien een onmiddellijke start of landing is vereist.
3. Het gestelde in het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële verkeersvluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden.
 4. Het gestelde in het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële verkeersvluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
 - een technische storing van het luchtvaartuig, danwel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting of
 - extreme meteorologische omstandigheden,die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.
 5. In geval van een omstandigheid, als bedoeld in het derde en vierde lid, laat de exploitant het luchtvaartterrein gebruiken met inachtneming van het gestelde in artikel 7.

Artikel 9

1. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten, alsmede het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg vindt plaats van maandag tot en met zaterdag van 08.00 uur tot 22.00 uur plaatselijke tijd en op zon- en officiële feestdagen van 10.00 uur tot 19.00 uur plaatselijke tijd.
2. Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten, alsmede het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen met straalvliegtuigen en vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer vindt plaats van maandag tot en met vrijdag van 08.00 uur tot 20.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.
3. Het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen met burgervliegtuigen, vindt plaats:
 - a. in de periode 08.00 tot 20.00 uur plaatselijke tijd op maandag tot en met vrijdag;
 - b. in de periode 09.00 tot 20.00 uur plaatselijke tijd op zaterdagen;
 - c. in de periode 11.00 tot 20.00 uur plaatselijke tijd op zondagen en erkende feestdagen.

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

Artikel 10

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

Artikel 11

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

Paragraaf 4: Slotbepalingen

Artikel 12

Evaluatie van de milieu-effecten van dit besluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet Milieubeheer vindt plaats als omschreven in bijlage F, behorende bij dit besluit.

Artikel 13

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

Artikel 14

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

Artikel 15

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

Dit besluit zal, zonder de toelichting en de bijlagen, worden geplaatst in de Staatscourant. De toelichting en de bijlagen liggen ter inzage bij de betreffende gemeenten en provincies.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

TOELICHTING - ALGEMEEN.

1. Besluit:

1.1 Inleiding

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

Dit wijzigingsbesluit regelt de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein. Tevens omvat het besluit de vaststelling van de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszones behorend bij het twee-banenstelsel. Aangezien de luchthaven gedurende de nachtelijk periode is gesloten, is geen zone voor nachtelijk vliegverkeer bijgevoegd.

Het voorliggende besluit wordt genomen in vervolg op het verzoek van de exploitant om een baanverlenging van 1.800 naar 2.500 meter van de baan 23-05, (brief d.d. 12 mei 1990).

Het voorliggende besluit heeft betrekking op:

- de ligging en lengte van de baan 23-05 alsmede de baan 19-01.
- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met de verlengde baan 23-05
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke,
- alsmede de geluidszone met een grenswaarde van 50 bkl en met de geluidscontour van 60 bkl.

De geluidszones zijn aangegeven op de topografische kaarten (1:50.000), opgenomen in bijlage E en G, behorende bij dit besluit.

1.2 Plaatsbepaling en motivering van het besluit

Op grond van artikel 18, eerste lid, van de Luchtvaartwet moet het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1985, 626) ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen. Het onderhavige besluit is in overeenstemming met het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel e (hierna te noemen: het SBL), zoals in 1988 goedgekeurd door de Staten-Generaal.

In het SBL ligt vastgelegd het rijksbeleid ten aanzien van de luchtvaartterreinen in Nederland. Dit beleid staat in het kader van het onderliggende besluit niet ter discussie. In het onderhavige besluit wordt aan dit beleid overeenkomstig de Luchtvaartwet invulling gegeven. In het SBL staat de baanverlenging als volgt vermeld: (deel e; paragraaf 6.4) 'Voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofdbaan met 700 meter nodig. De regering vindt deze verlenging wenselijk. Zij laat echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De reservering van de mogelijkheid tot baanverlenging is gewenst.' In een schrijven aan de Raad van Bestuur van 10 januari 1992 (RLD/VI 92.000163) meldde de minister van Verkeer en Waterstaat dat zij de baanverlenging noodzake-

lijk achtte voor het toekomstperspectief van de luchthaven en de ontwikkeling van de regio. Het SBL is vastgesteld door de Staten Generaal in 1988 en verlengd voor een termijn van drie jaar in 1993 en wederom voor een periode van drie jaar in 1996.

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

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

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

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

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

1.3 Systematiek aanwijzingsbesluit

De systematiek van de aanwijzing is als volgt.
Dit wijzigingsbesluit regelt de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein, omvattende de baan 23-05 alsmede de baan 19-01. Tevens omvat het de vaststelling van de geluidszones (Ke en bkl) behorend bij het eerdergenoemde banenstelsel.

De geluidszones zijn gebaseerd op het Plan in Hoofdzaak, zoals bedoeld in art. 20, tweede lid, sub d, Luchtvaartwet, en zoals geformuleerd in het tweede, derde, vierde en vierde lid van artikel 5.

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

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

D voor een overzicht van de toegepaste invoergegevens.

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

1.4 Voorbereidingsprocedure

Overwegingen naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg.

Op 20 februari had, in het provinciehuis te Assen, Bestuurlijk Overleg plaats. Ter bespreking lag een concept voor-ontwerp aanwijzing voor. Hierbij waren de betrokkenen bij het aanwijzingsbesluit aanwezig, zijnde vertegenwoordigers van de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat, alsmede met vertegenwoordigers van Gedeputeerde Staten van de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenteraden van Vries, Haren, Eelde. Gedurende het Bestuurlijk Overleg overleg werden de volgende zaken vastgesteld:

- les- en circuitvluchten met vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg zijn niet gewenst in de weekenden en op feestdagen.
- vluchten ten behoeve van valschermspringen dienen te worden gereguleerd.
- Er komt een administratief systeem voor de handhaving met een gebruiksprogramma.
- Daarnaast zal een computerprogramma worden gebruikt om een en ander te faciliteren.
- Als derde element zal in nader overleg met de regionale bestuurders een technisch systeem worden uitgewerkt, dat voldoende vergelijkbaar is met het niet doelmagig te gebruiken FANOMOS.
- De openingstijden dienen als volgt te worden vastgesteld:
 - maandag-vrijdag: 06.30 uur
 - zaterdag, zondag en erkende feestdagen: 07.30 uur.

Op te Den Haag is de concept ontwerp-aanwijzing besproken in de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie. In het overleg is vastgesteld:

.....

De periode van ter inzagelegging heeft plaatsgevonden van tot op de navolgende plaatsen: de provinciehuizen van de provincies Groningen en Drenthe, de gemeentehuizen van Haren, Vries en Eelde, de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat,,,,

Zienswijzen zijn ingebracht bij en ter kennisgebracht van de Commissie ex art 21 Luchtvaartwet en de Commissie MER. Op te heeft de Commissie ex art 21 Luchtvaartwet haar advies over de ingebrachte zienswijzen uitgebracht en vervolgens voor een periode van vier weken, ingaande, ter visie gelegd. De adviezen en overwegingen van de Cie ex art 21 Luchtvaartwet inzake de ingebrachte zienswijzen en van de Commissie MER inzake het MER zijn verwerkt in de definitieve aanwijzing.

2. Achtergronden:

Het onderhavige besluit is een vervolg op de aanvraag van NV Groningen Airport Eelde, zijnde de initiatiefnemer, d.d. 12 mei 1990, waarbij zij een verzoek deed tot de verlenging van baan 23-05 van 1.800 naar 2.500 meter, zijnde een verlenging in zuidwestelijke richting.

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

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

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

Het te nemen besluit tot baanverlenging vereist een nieuwe aanwijzingsbeschikking van het luchtvaartterrein, waarin tevens de verschillende geluidszones van de luchthaven worden opgenomen. Een dergelijk besluit ten behoeve van een baan van meer dan 1.800 meter is conform hetgeen is voorgeschreven in de Wet Milieubeheer een MER-plichtig besluit.

In vervolg op de bovengenoemde aanvraag is vervolgens, conform hetgeen is voorgeschreven in de Wet Milieubeheer, door de initiatiefnemer een Startnotitie opgesteld, die in april 1993 aan het Bevoegd Gezag, zijnde de minister van VROM en de minister van Verkeer en Waterstaat, werd aangeboden.

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

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

De Milieu-Effectrapportage werd op 22 december door het Bevoegd Gezag aan-

vaard, zijnde binnen de daartoe wettelijke vastgestelde termijn van zes weken.

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

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

De luchthaven vervult een functie voor het accommoderen van het overwegend binnenlands en Europees luchtverkeer.

In 1995 maakten 41.000 passagiers in het lijn-en chartersegment gebruik van de luchthaven Eelde, waarvan ongeveer de helft charterpassagiers naar Zuid-Europese bestemmingen. Daarnaast vindt vrachtvervoer plaats (voornamelijk trucking). Tevens is GAE een belangrijke luchthaven voor de General Aviation, waaronder zakenvluchten.

Voorts vervult de luchthaven Eelde een belangrijke nationale functie als les-en trainingsluchthaven voor de opleiding tot verkeersvlieger, niet in de laatste plaats door de vestiging van de KLM-luchtvaartschool (KLS). In het totale aantal vliegtuigbewegingen neemt het lesverkeer een dominante plaats in. De KLS luchtvaartschool neemt ruim 51.000 vliegtuigbewegingen, met kleine vliegtuigen, voor zijn rekening. Daarnaast voeren luchtvaartmaatschappijen les-en oefenvluchten uit met grotere vliegtuigtypen.

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

De huidige kwaliteit van de dienstverlening van de Luchtverkeersbeveiliging op Eelde en de luchtruimtestructuur bieden hiertoe uitstekende voorwaarden.

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

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in haar brief van 10 januari 1992 aan de Raad van Bestuur van de luchthaven Eelde bevestigd, baanverlenging noodzakelijk te achten voor het toekomstperspectief van de luchthaven Eelde en de ontwikkeling van de regio.

Met het rapport "Ontwikkelingsperspectief 1994", dat thans deel uitmaakt van de Milieu Effect Rapportage (MER), geeft GAE een actualisering van het rapport "Ontwikkelingsperspectief 1990". Het weerspiegelt de recente marktvisie van het management van GAE vanuit haar eigen commerciële verantwoordelijkheid voor de bedrijfsvoering, op de ontwikkeling van het vervoer, verkeer, financieel-economische resultaten en werkgelegenheidseffecten van baanverlenging, vergeleken met die voor de huidige baanlengte.

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

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

Baanverlenging tot 2500 m biedt in principe mogelijkheden om een positie binnen delen van de vrachtmarkt op te bouwen, met name op middellange afstanden. Op grond van het marktpotentieel kan GAE een positie in een aantal niche¹-markten opbouwen. Doordat niche-markten zich veelal door sterke fluctuaties kenmerken zal het echter naar verwachting moeilijk zijn om een stabiele marktpositie op te bouwen.

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

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

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

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

¹ Dit zijn kleine, zeer gespecialiseerde marktsegmenten.

3. Uitbreiding Luchtvaartterrein.

Naar aanleiding van het verzoek van Groningen Airport Eelde NV om de huidige start- en landingsbaan 23-05 te mogen verlengen van 1.800 meter naar 2.500 meter vindt een uitbreiding van het aangewezen luchtvaartterrein plaats. De uitbreiding van de baan 23-05 vindt -gegeven fysieke, milieu-hygiënische en ruimtelijke omstandigheden- plaats in zuidwestelijke richting in het verlengde van baankop 05. De uitbreiding beslaat een oppervlakte van ca. 50 ha. De grenzen van het luchtvaartterrein worden bepaald door:

- voorschriften ten aanzien van veiligheidszones rond de start- en landingsbanen.
- gebied waar de naderingsverlichting op is geplaatst.
- de protectie-gebieden rond het ILS.

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

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

4. Gebruik Luchtvaartterrein.

Geluidszones

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

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

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

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

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

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

In de onderhavige aanwijzing is geen tijdelijke geluidszone opgenomen. In de Memorie van Toelichting van artikel 25c van de Luchtvaartwet wordt aangegeven wanneer een dergelijke zone zou moeten worden ingesteld. Dit is het geval indien bijvoorbeeld:

- er sprake is van een complexe situatie omtrent de aanleg van een nieuwe baan;
- het uiteindelijke gebruik van het luchtvaartterrein afhankelijk is gemaakt van externe factoren die door de betrokken bewindslieden slechts gedeeltelijk zijn te beïnvloeden;
- het gebruik van die verlengde baan een belangrijke wijziging in het gebruik van de huidige baan brengt zodat de definitieve zone er totaal anders uitziet dan de tijdelijke.

Alhoewel er sprake is van een bepaalde overgangperiode van een baan met een lengte van 1800 meter naar een baan met een lengte van 2500 meter is er geen sprake van een complexe situatie zoals hierboven omschreven daar het louter gaat om een baanverlenging van 700 meter en niet om de aanleg van een geheel nieuwe

baan of verlegging ervan en de baanverlenging geen noemenswaardige problemen zal opleveren bij de uitvoering. Dit betekent dat het instellen van een tijdelijke zone, in dit geval, niet verplicht en overbodig is. Tevens wordt voor de aanleg van de baanverlenging, zijnde het tijdsbestek waarvoor een tijdelijke zone zou kunnen gelden, naar de huidige inzichten een periode van maximaal zes maanden ingepland. Derhalve is het instellen van een tijdelijke zonering ook niet zinvol.

Nachtperiode.

In het begeleidend schrijven bij de aanbidding van het Milieu-Effectrapport (d.d.28 november 1995) heeft de luchthaven te kennen gegeven geen gebruik te zullen maken van de mogelijkheid om nachtvluchten te accomoderen. Dit betekent dat de luchthaven in de nachtelijke uren, zijnde van 23.00 tot 06.00 uur, gesloten zal zijn.

5. Handhaving

5.1 Inleiding.

In artikel 25a Luchtvaartwet (LVW) is bepaald dat bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. Overschrijding van de grenswaarde is uitsluitend toegestaan indien overeenkomstig artikel 25f Luchtvaartwet een ontheffing van dat verbod is verleend. Het doel van de handhaving zoals dat in de Luchtvaartwet is opgenomen is het voorkomen van overschrijding van vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. In de onderhavige aanwijzing zijn in verband hiermee voorschriften (paragrafen 2.2 en 3 van de aanwijzing) opgenomen. In de artikelsgewijze toelichting zal op deze voorschriften nader worden ingegaan. Voor een goed begrip van deze voorschriften zal hierna het handhavingssysteem op grond van de Luchtvaartwet kort worden uiteengezet.

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

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

Bij de uitwerking van de Luchtvaartwet blijkt de huidige wettelijke handhavingssystematiek nog niet geheel sluitend te zijn. Het geheel wordt sluitend gemaakt door middel van afspraken over het gebruiksplan en aanvullende afspraken tussen de exploitant en de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB). Tussen de LVB en de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt een overeenkomst gesloten. Het aldus samengestelde systeem legt - in verband met de te maken afspraken - de nadruk op de zelfregulerende capaciteit van de actoren.

Via het aanwijzingsbesluit - aangevuld met gebruiksplan, afspraken en overeenkomsten - wordt het systeem voor Groningen Airport Eelde operationeel. Het streven is om de werking van het handhavingvoorschrift in opdracht van de RLD door een onafhankelijk bureau te laten evalueren. Via praktijkervaringen en een wettelijk systeem van evaluatie zal het systeem verder vorm worden gegeven. Jaarlijks zal hierover worden gerapporteerd. De rapportages zijn openbaar. Jaarlijks zal ook de commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet is hierbij betrokken worden.

5.2 Handhavingssystematiek Luchtvaartwet

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

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

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

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

De **repressieve handhaving** van de geluidszone is in de Luchtvaartwet als volgt geregeld. Op grond van artikel 25a mag de geluidsbelasting door van het luchtvaartterrein startende en daarop landende luchtvaartuigen de grenswaarde buiten de geluidszone niet overschrijden. De veroorzaakte geluidsbelasting wordt beïnvloed door handelingen van de verschillende bij het gebruik van het luchtvaartterrein betrokken actoren, te weten exploitant, LVB, luchtvaartmaatschappijen en overheid. In verband hiermee is er in de Luchtvaartwet voor gekozen om handhaving van het verbod tot overschrijding van de grenswaarde te bewerkstelligen door handhaving van de voorschriften zoals deze in de aanwijzing zijn opgenomen. In artikel 24, derde lid, Luchtvaartwet is de bepaling opgenomen dat in de aanwijzing in ieder geval voorschriften moeten worden opgenomen teneinde te voorkomen dat buiten de geluidszone een hogere geluidsbelasting optreedt dan de vastgestelde grenswaarde. Deze voorschriften dienen betrekking te hebben op elementen die voor de berekening van de geluidszone van belang zijn, zoals baangebruik en tijdstip van uitvoering van de vlucht. De handhaving van de geluidszone vindt dus plaats door middel van de handhaving van de voorschriften, die zijn opgenomen in de aanwijzing.

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

Overtreding van de voorschriften in de aanwijzing is strafbaar op grond van de artikelen 33 en 34 juncto 62 Luchtvaartwet. Daarnaast is in de artikelen 73c en volgende Luchtvaartwet een dwangsomregeling opgenomen. Op basis van artikel 35 Luchtvaartwet is de uitoefening van bestuursdwang - tijdelijke gehele of gedeeltelijke sluiting van het luchtvaartterrein - mogelijk indien de voorschriften in de aanwijzing niet worden nageleefd.

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

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

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

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

5.4 Uitvoering van de handhaving

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

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

De systematiek van handhaving voor luchthavens met klein verkeer is in ontwikkeling. In interdepartementaal verband richt de aandacht zich momenteel op de ontwikkeling van een doeltreffend en een doelmatig systeem voor het handhaven van de geluidszones en het voorkomen van vermijdbare hinder, veroorzaakt door bewegingen met kleine vliegtuigen.

Handhaving met FANOMOS, een gecombineerd radar-computersysteem dat gebruikt wordt voor Schiphol, Maastricht en Rotterdam is niet doelmatig en niet

doeltreffend, omdat maar een zeer klein deel van alle vluchten, te weten de overlandvluchten met luchtvaartuigen die bovendien beschikken over een transponder en een vluchtplan, gecontroleerd kunnen worden. Uitgesloten zijn alle circuit-vluchten met groot en klein verkeer, deels vanwege het ontbreken van een transponder en het ontbreken van een vluchtplan. FANOMOS is ook niet doelmatig, omdat de kosten van installatie en exploitatie van een dergelijk systeem niet in verhouding staan tot de mate waarmee het doel, te weten handhaving van de geluidszones voor Ke en bkl, bereikt kan worden. Met behulp van FANOMOS kunnen slechts een zeer beperkt aantal vluchten gecontroleerd worden en derhalve is berekening en controle op geluidszones en het voorkomen van vermijdbare hinder niet voor alle vluchten mogelijk.

Voor veel luchthavens als Eelde, met veel circuitvluchten (geen vluchtplan) en veel klein verkeer (geen transponder verplicht) is thans dus nog geen doeltreffend en doelmatig middel beschikbaar.

Ten tijde van de definitieve aanwijzing zal het Rijk mogelijk kunnen beschikken over een juridisch sluitende systematiek voor handhaving van de zones. Op langere termijn kan mogelijk beschikt worden over juridisch sluitende systemen voor het voorkomen van vermijdbare hinder.

5.5 Evaluatie

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

Het handhavingsvoorschrift voor luchtvaarterrein Eelde is thans nog niet voorhanden, maar zal bij de definitieve vaststelling van het onderhavige aanwijzingsbesluit, eveneens worden vastgesteld. Het handhavingsvoorschrift is in overeenstemming met het definitieve aanwijzingsbesluit.

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

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

5.6 Operationele aspecten aan de handhaving

Het handhavingsvoorschrift voor het luchtvaarterrein Eelde is in ontwikkeling. In het Bestuurlijk Overleg van 20 februari 1997 zijn hierover de afspraken gemaakt die genoemd zijn in hoofdstuk 1.4 van deze toelichting.

De ontwikkeling van het handhavingsvoorschrift zal plaatsvinden in samenwerking met de partners in de regio. Daartoe is een werkgroep ingesteld die ressorteert onder de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaarterrein Eelde. De werkgroep zal zich

bezig houden met de uitwerking van de volgende hoofdlijnen:

Handhaving Ke-geluidszone.

Aangesloten zal worden bij de handhavingsvoorschriften Schiphol en Maastricht. Dit betekent:

- de zich ontwikkelende geluidsbelasting (de som van de feitelijke/actuele geluidsbelasting voor het verstreken deel van het kalenderjaar plus een voorspelling van de geluidsbelasting voor het nog niet verstreken deel van het kalenderjaar) dient na afloop van elk kwartaal berekend te worden;
- indien in enig punt P de feitelijke/actuele geluidsbelasting groter is dan de toelaatbare geluidsbelasting (geluidsbelasting overeenkomstig de geluidzone) dan dient de Minister van V&W maatregelen te nemen, die passen bij deze overschrijding van de geluidszone;
- indien de zich ontwikkelende geluidsbelasting in enig punt P groter is dan de toelaatbare geluidsbelasting, dan is er sprake van een dreigende overschrijding van de geluidsbelasting en dient een nieuw gebruiksplan gemaakt te worden;
- indien de zich ontwikkelende geluidsbelasting in elk punt P kleiner is dan de toelaatbare geluidsbelasting, maar gemiddeld over alle punten P de verwachte geluidsbelasting (de voorspelling volgens het gebruiksplan) in zekere mate overschrijdt, dan zal eveneens een nieuw gebruiksplan gemaakt moeten worden.

Handhaving Bkl-geluidszone.

Voor de handhaving van de geluidsbelasting tengevolge van de kleine luchtvaart zal aansluiting gezocht worden bij de systematiek die in ontwikkeling is voor de kleine velden. Op 10 oktober 1996 is er een conferentie georganiseerd waarbij actoren, betrokken bij de kleine luchtvaart, hun visie konden geven op de handhaving van de geluidsbelasting tengevolge van de kleine luchtvaart.

Mede naar aanleiding van deze conferentie wordt in opdracht van de Rijksluchtvaartdienst een computermodel ontwikkeld en aan de exploitanten van de luchtvaartterreinen ter beschikking worden gesteld, waarmee de zich ontwikkelende geluidsbelasting op ieder moment op eenvoudige wijze kan worden berekend. Hierdoor wordt het mogelijk dat de exploitant gedurende de gebruiksplanperiode preventieve maatregelen neemt indien de zich ontwikkelende geluidsbelasting daartoe aanleiding geeft. Dit instrument kan ook worden toegepast voor het kleine verkeer op het luchtvaartterrein Eelde.

Toetsing op naleving gebruiksvoorschriften.

Controle op baanbeschikbaarstelling, op de tijden waarop circuitvluchten worden uitgevoerd alsmede controle op de uitfasering van Hoofdstuk II vliegtuigen zal worden verwoord op een zelfde wijze als in het handhavingsvoorschrift Maastricht. Rond Eelde speelt het voorkomen van vermijdbare hinder een belangrijke rol. Als eerste stap zal onderzoek worden verricht naar de aard en herkomst van de hinderlijksheidsaspecten van het vliegverkeer. In het vervolg hierop zal op basis van de resultaten van het onderzoek gezocht worden naar mogelijkheden om de geconstateerde oorzaken van de vermijdbare hinder efficiënt en effectief te bestrijden. Hierbij zal het in het Bestuurlijk Overleg van 20 februari 1997 genoemde technische volgsysteem voor vliegroutes worden betrokken. Dit zal resulteren in een onderzoeks- en uitvoeringsprogramma teneinde de verschillende instrumenten in de tijd te operationaliseren.

Het handhavingsvoorschrift is een dynamisch stuk dat jaarlijks zal worden geëvalu-

eerd. Daarmee bestaat de mogelijkheid jaarlijks te komen tot een aanpassing van het handhavingsvoorschrift, waarbij rekening gehouden kan worden met de laatste inzichten op het gebied van de handhaving en met het beschikbaar komen van instrumenten.

6. MILIEU-OVERWEGINGEN

6.1 Inleiding

6.1.1 Wet milieubeheer

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

In de eerste plaats is het besluit m.e.r.-plichtig op grond van artikel 7.2, eerste lid van de Wet milieubeheer juncto artikel 2, eerste lid van het Besluit milieu-effectrapportage². Op grond van deze verplichting is in verband met dit besluit een milieu-effectrapport opgesteld.

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

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

In de derde plaats dient op grond van artikel 4.6 van de Wet milieubeheer bij het nemen van dit besluit rekening te worden gehouden met het geldende nationale milieubeleidsplan, i.c. het Tweede Nationaal Milieubeleidsplan (NMP 2).

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

6.1.2 Opbouw milieuparagraaf

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

De alternatieven die in het MER zijn onderzocht worden beschreven in 6.2. Aan het slot van 6.2 wordt de conclusie getrokken ten aanzien van het onderscheid van de alternatieven in het MER. Aan de hand van de in paragraaf 6.3 omschreven milieu-parameters, wordt in paragraaf 6.4 aangegeven op welke wijze in dit besluit rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu. Daarbij wordt ingegaan op de onderzochte milieu-effecten en de daarop betrekking hebbende maatregelen. In paragraaf 6.1.5 wordt ingegaan op de inspraakreacties en adviezen ten aanzien van het MER en dit besluit.

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

6.1.3 Milieu-effectrapport GAE

De voor dit besluit vereiste milieu-informatie is beschreven in het MER 'Baanverlenging Groningen Airport Eelde' d.d. 21-11-1995. Het MER is op 22-12-1995 door het bevoegd gezag aanvaard en op 14-5-1996, vooruitlopend op de ter visielegging, bekend gemaakt via de gebruikelijke publikatiekanalen.

² Besluit milieu-effectrapportage van 4 juli 1994 (Stb. 540), bijlage onderdeel c, activiteiten 6.2 en 6.3.

6.1.4 Addendum bij het MER

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

6.1.5 Inspraak en advies

<De tekst voor inspraak, toetsing en advies volgt pas nadat deze procedurestappen doorlopen zijn>

6.1.6 Tweede Nationaal Milieubeleidsplan

Het Tweede Nationaal Milieubeleidsplan bevat de strategie voor het milieubeleid voor de middellange termijn, 1995-1998. Een deel van dit milieubeleid heeft betrekking op luchtvaart.

Een aantal maatregelen uit het NMP 2 is reeds van een wettelijke basis voorzien (waaronder de landelijke geluidnormering voor nachtelijk vliegverkeer). De overige maatregelen uit het NMP 2 hebben voornamelijk betrekking op het beperken van de geluidhinder (acties N27, N30) en het externe veiligheidsaspect (actie N29). In het kader van dit besluit gaat het om de vaststelling en handhaving van de geluidszones.

In het NMP-2 is herhaald dat met ingang van 2002 zogenaamde hoofdstuk 2-vliegtuigen niet meer tot EG-luchthavens worden toegelaten.

6.2 De in het MER beschreven alternatieven

In het MER worden onderscheiden:

- de referentie-situatie 1992;
- het initiatief met baanverlenging 2005;
- het alternatief zonder baanverlenging 2005;
- het meest milieuvriendelijke alternatief 2005.

Daarnaast zijn voor elk van de alternatieven varianten beschouwd met en zonder nachtvluchten.

6.2.1 De referentie-situatie 1992

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

6.2.2 Het initiatief: baanverlenging met 700 m

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

6.2.3 Het nul-plus-alternatief:

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

6.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Conform de Wet milieubeheer (art. 7.10, derde lid) en de concretisering daarvan in de Richtlijnen voor het MER is een meest milieuvriendelijk alternatief (m.m.a.)

Ontbe-
reikend

uitgewerkt. Het m.m.a. is een alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.

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

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

6.2.5 De varianten met nachtsluiting

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

6.2.6 Afweging van de alternatieven

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

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

- visuele markering van routes VFR-verkeer;
- verbeteren communicatie over de activiteiten van Groningen Airport Eelde naar de omgeving;
- bevorderen milieuvriendelijke (OV-)systemen voor reizigers;
- verbeteren klachtenafhandeling luchtvaart;
- optimaliseren van de technische en operationele kwaliteit van luchthavenvoorzieningen;
- ontwikkelen van een milieuzorgsysteem.

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

6.2.7 Conclusies uit het MER

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

Dit alles overwogen hebbende wordt geconcludeerd dat uitbreiding van baan 23-05 met 700 m in zuidwestelijke richting, met implementatie van een aantal mitigerende maatregelen volgens het m.m.a., met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. In de volgende paragrafen zal daarom alleen nog maar de milieu-effecten beschouwd worden, tegen het licht van de referentiesituatie.

6.3 Milieuparameters *aspecten*

In het MER zijn de milieu-effecten van de uitvoering van het voorliggende besluit beschreven aan de hand van de volgende parameters (conform de Richtlijnen voor het MER): *aspecten*

- geluidhinder door luchtverkeer
- externe veiligheid
- lokale luchtverontreiniging
- bodem en water
- gezondheidsaspecten en omgevingskwaliteit
- ecologie en natuur
- landschap
- ruimtegebruik

Geluidhinder door luchtverkeer

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

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

De geluidszonering heeft drie hoofdfuncties:

- a. Met betrekking tot het vliegverkeer: het vastleggen van de maximale geluidsbelasting.
Het vliegverkeer mag geen geluidsbelasting veroorzaken die hoger is dan de geluidszones aangeven; dit wordt door middel van een handhavingsbeleid verzekerd (zie hoofdstuk 5 handhaving).
- b. Met betrekking tot de isolatie: het aangeven welke woningen voor isolatie in aanmerking komen.
Binnen de 40 Ke-contour worden bestaande woningen en andere geluidgevoelige objecten geïsoleerd. Binnen de bkl-contouren wordt niet geïsoleerd.
- c. Met betrekking tot de ruimtelijke beperkingen: het aangeven waar geen nieuwbouw mag plaatsvinden.
 - Binnen de 35 Ke-zonegrens is geen nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) toegelaten. De uitzonderingsbepalingen op deze hoofdregel zijn aangegeven in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL).
 - Binnen de 50 bkl is geen nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) toegelaten. De uitzonderingsbepalingen op deze hoofdregel zijn aangegeven in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL)³.

Externe veiligheid

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

Zoals aangekondigd in het Tweede Nationale Milieubeleidsplan zal binnen afzienbare tijd een beoordelingskader voor externe veiligheid bij luchthavens worden

³ Het BGKL ligt momenteel ter wijziging voor bij de Raad van State.

ontwikkeld. Vooruitlopend hierop is voor Schiphol in de PKB specifiek beleid ten aanzien van het individueel en groepsrisico vastgelegd. Op dit moment is een generiek rijksbeleid inzake externe veiligheid nog in ontwikkeling.

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

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

Lokale luchtverontreiniging

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

Bodem en water

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

Gezondheidsaspecten en omgevingskwaliteit

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

Ecologie en natuur

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

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

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

Ruimtegebruik

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

6.4 Besluiten

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

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

- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met een in zuid-westelijke richting met 700 meter verlengde baan 23-05 ;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 50 bkl en met een geluidscontour behorend bij de waarde 60 bkl.

6.4.1 Geluidhinder

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

Geconstateerde effecten Ke

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

1992: Ke-zone, referentie-situatie, excl. meteo-marge⁴:

Bron: MER

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

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

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

2005: Ke-zone, initiatief, incl. meteomarge:

Bron: Addendum

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

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

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

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

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

Maatregelen Ke

Ter ondersteuning van de controle op de geluidhinder, in aanvulling op de in paragraaf 6.2.6 genoemde maatregelen, wordt een gemoderniseerd radarsysteem voor vluchtbegeleiding en IFR-routediscipline geïnstalleerd.

Deze maatregel is afkomstig uit het MER, hoofdstuk 7.10.4, 'Nadere uitwerking m.m.a.'. Over de voortgang in de uitvoering van deze maatregel wordt op de ijkpunten gerapporteerd.

⁴ In het Addendum, bijlage H, wordt de betekenis van de meteo-marge uitgelegd.

Geconstateerde effecten bkl

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

1992: bkl-zone, referentie-situatie, incl. meteo-marge:

Het aantal woningen binnen de 50 bkl-contour is 439;

Het geschat aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de 50 bkl-contour is 128.

2005: bkl-zone, initiatief

Het aantal woningen binnen de 50 bkl-contour is 418;

Het geschat aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de 50 bkl-contour is 111.

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

In het bestuurlijk overleg is geconstateerd dat Yde/De Punt ten gevolge van de aanwijzing met beperkingen aan het toekomstig gebruik van de ruimte te maken zal krijgen, omdat de geluidbelasting in de toekomst hoger is dan 50 bkl, namelijk 52 à 53 bkl. Echter, ook in de huidige situatie is de geluidsbelasting al zodanig (54 à 55 bkl), dat er sprake zou zijn van bouwbeperkingen, als er een zone zou zijn. Geconstateerd kan worden dat er ten opzichte van de referentiesituatie (1992) sprake is van een vermindering van de geluidsbelasting in Yde/De Punt. Dit wordt veroorzaakt door een afname van het aantal vluchten met bkl-verkeer. In de toekomst kunnen verder gaande inspanningen conform BGKL art. 4 lid 2 er toe leiden dat een verdere afname van de geluidhinder in Yde/De Punt binnen bereik komt. De genoemde bouwbeperkingen blijven bestaan. De thans resterende geluidsbelasting in Yde/De Punt wordt daarom niet als een punt van overwegend bezwaar beschouwd.

Geconstateerde effecten cumulatie van geluid

Er is een tendens om de geluidsproblematiek op integrale wijze tot uitdrukking te brengen. Een wettelijk voorschrift voor een te hanteren cumulatiemethodiek ontbreekt echter. In het MER-Eelde en in het Addendum is gebruik gemaakt van dezelfde methodiek als voor het IMER-Schiphol. In de berekening zijn wegverkeer, railverkeer, grote en kleine luchtvaart betrokken. Uit de contourenkaarten kan opgemaakt worden dat in de omgeving van de luchthaven het luchtvaartlawaai dominant is ten opzichte van overig lawaai. Verder blijkt dat er geen sprake is van grote verschillen tussen de referentie-situatie en het initiatief.

Maatregelen

Ter beperking van de resterende geluidhinder na het amoveren van woningen voor de baanverlenging en het aanbrengen van de wettelijk voorgeschreven geluidsisolatie, ter aanvulling van de onder hoofdstuk 6.2.6 genoemde maatregelen, zal expliciet rekening houden met cumulatie bij de vestiging van andere geluidsbronnen. Deze maatregelen zijn afkomstig uit het MER, hoofdstuk 7.10.4, 'Nadere uitwerking m.m.a.'. Alle overige onder 'Geluid' genoemde maatregelen worden niet doelmatig geacht of zijn niet uitvoerbaar. Over de voortgang in de uitvoering van deze maatregelen wordt op de ijkpunten in het evaluatieprogramma (bijlage F) gerapporteerd.

6.4.2 Externe veiligheid

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

In het MER zijn ten gevolge van het vliegverkeer op Eelde volgende effecten voor het individueel risico gevonden.

Geconstateerde effecten

1992: individueel risico, referentiesituatie

In het MER wordt het volgende geconstateerd:

Het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour 10^{-5} is 0.

Het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour 10^{-6} is 27.

2005: individueel risico, initiatief

De effecten voor de baanverlenging luiden als volgt:

Het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour 10^{-5} is 0.

Het aantal inwoners binnen de individueel risico-contour 10^{-6} is 48.

In bovenstaande woningaantallen zijn de woningen in mindering gebracht die ten behoeve van de baanverlenging opgekocht zullen moeten worden.

Bovenstaande getallen geven aan dat er voor $IR = 10^{-5}$ sprake is van stand-still ten gevolge van het aankopen van woningen voor de baanverlenging. Voor $IR = 10^{-6}$ is sprake van een verslechtering.

In het MER zijn ten gevolge van het vliegverkeer op Eelde volgende effecten voor het groepsrisico gevonden.

1992: groepsrisico, referentiesituatie

Voor het groepsrisico wordt geconstateerd dat de kans dat er een vliegtuigongeval plaats vindt met 10 of meer dodelijke slachtoffers $2,2 \times 10^{-6}$ per jaar is⁵. Voor een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers is de kans $7,9 \times 10^{-9}$ per jaar is⁶.

2005: groepsrisico, initiatief

Voor het groepsrisico wordt geconstateerd dat de kans dat er een vliegtuigongeval plaats vindt met 10 of meer dodelijke slachtoffers $1,5 \times 10^{-5}$ per jaar is⁷. Voor een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers is de kans $3,3 \times 10^{-8}$ per jaar is⁸.

In bovenstaande getallen voor het groepsrisico is geen rekening gehouden met het

5 eens in de ca 450.000 jaar

6 eens in de ca 126 miljoen jaar

7 eens in de 67.000 jaar

8 eens in de 30 miljoen jaar.

feit dat ten gevolge van het aankopen van woningen het groepsrisico iets zal afnemen. Dit geldt alleen voor $n=10$. Indien hiermee rekening wordt gehouden is sprake van een geringe verslechtering. De groepsrisico's zijn zowel in de huidige als in de toekomstige situatie niet hoog.

In het MER is het ontbreken van een definitief model voor het berekenen van externe veiligheidsrisico's genoemd als een leemte in kennis. Deze leemte in kennis is thans opgeheven, omdat een definitief berekeningsmodel beschikbaar is gekomen. Voor de luchthaven Eelde zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd. Deze leiden tot lagere berekende risico's. De uitkomsten van de berekeningen zijn gelijktijdig met het MER ter visie gelegd aan de Commissie voor de MER gezonden. Een beoordelingskader voor risico's rondom burgerluchtvaartterreinen ontbreekt nog. Voor de besluitvorming in het kader van de aanwijzing Eelde, wordt uitgegaan van de berekende risico's in het MER. De berekeningen volgens het nieuwe model zijn ter informatie.

Maatregelen

In het kader van de ontwikkeling van het beleid inzake externe veiligheid voor regionale luchthavens, zal voor de luchthaven Eelde een risico-analyse met het definitieve model worden uitgevoerd. Zodra het externe veiligheidsbeleid voor regionale luchthavens is geformuleerd, zal dit ook op de luchthaven Eelde worden toegepast. Indien het beleid dit noodzakelijk maakt, zullen de ruimtelijke consequenties hiervan door wijziging en/of aanvulling van het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven Eelde worden vastgelegd en uitgevoerd. Het externe veiligheidsbeleid kan resulteren in maatregelen aan de bronzijde of in beperkingen van het ruimtegebruik rond de luchthaven. Voorshands wordt aangenomen dat de beperkingen die op grond van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart voor geluidhinder gelden binnen de 35 Ke-zone en op grond van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart gelden binnen de 50 bkl-zone, voldoende zijn voor het voeren van een interimbeleid externe veiligheid. Een (vrijwillig) vrijwaringsbeleid, zoals dat op Schiphol in de ruimtelijke plannen is opgenomen, wordt voor luchthaven Eelde niet overwogen, er geen sprake is van een grote druk op het ruimtegebruik in de omgeving van het luchtvaartterrein. De beperkingen die voortvloeien uit het BGGL en het BGKL worden voldoende geacht.

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

De hoogte van het extern risico maakt het nemen van maatregelen op dit moment niet noodzakelijk.

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

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

Deze maatregel is afkomstig uit het MER, hoofdstuk 7.10.4, 'Nadere uitwerking m.m.a.'. Alle overige onder 'Risico' genoemde maatregelen worden niet doelmatig geacht of zijn (op dit moment nog) niet uitvoerbaar. Over de voortgang in de

uitvoering van deze maatregel wordt op de ijkpunten in het evaluatieprogramma (bijlage F) gerapporteerd.

6.4.3 Lokale luchtverontreiniging Geconstateerde effecten

1992: referentiesituatie

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

2005: initiatief

De lokale luchtverontreiniging in het initiatief verandert nauwelijks ten opzichte van de referentie-situatie.

Maatregelen

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

6.4.4 Gezondheidsaspecten en omgevingskwaliteit Geconstateerde effecten

De vergelijking van effecten in het MER van verschillende alternatieven voor de aspecten gezondheid en omgevingskwaliteit wordt in hoge mate belemmerd door het ontbreken van met name kwantitatieve informatie en dosis-effect-relaties. Dezelfde conclusie is ook getrokken bij de beoordeling van de milieu-effecten voor de uitbreiding van Schiphol. Dit heeft geleid tot het starten van een uitgebreid gezondheidsonderzoek door het RIVM. In het kader van de evaluatie van de milieu-effecten voor Eelde, zal hierover in de toekomst gerapporteerd worden.

Maatregelen

Aanvullend op de onder paragraaf 6.2.6 genoemde maatregelen, onderzoekt de luchthaven de mogelijkheid om door middel van prijsdifferentiatie in landingsgelden naar moment van de dag of week sturing te geven aan het gebruik. Dit mag niet ten koste gaan van de bedrijfseconomische doelstellingen van de luchthaven. Deze maatregel is afkomstig uit het MER, hoofdstuk 7.10.4, 'Nadere uitwerking m.m.a.'. Alle overige onder 'Gezondheid en omgevingskwaliteit' genoemde maatregelen worden niet doelmatig geacht of zijn niet uitvoerbaar.

Vanwege het ontbreken van duidelijke dosis-effect-relaties voor gezondheidsaspecten en het nog lopende onderzoek door het RIVM enerzijds en de uitkomsten van het MER-Eelde in relatie tot de omvang van het verkeer op de luchthaven Eelde anderzijds, worden geen andere maatregelen genomen dan de maatregelen die op andere plaatsen in dit besluit zijn voorzien.

6.4.5 Bodem en water Geconstateerde effecten

Aanlegfase

Ten gevolge van de aanleg wordt de bodemstructuur ter plaatse van de baanverlenging en het om te leggen deel van de Eekhoornstraat blijvend gewijzigd. Het betreft echter geen waardevolle bodems waaraan een speciale status is toegekend. Bij de baanverlenging vindt geen noemenswaardige aantasting van de bodem- en

waterkwaliteit plaats. Evenmin wordt de grondwaterstand zodanig verlaagd dat hier ecologische schade uit voortvloeit of dit consequenties heeft voor het verlies van drinkwater.

Gebruiksfase

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

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

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

Maatregelen

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

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

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

6.4.6 Landschap, ecologie en natuur

Geconstateerde effecten (landschap)

Het landschap wijzigt door drie oorzaken:

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

De gevolgen voor de ruimtelijke structuur (openheid) van de omgeving als geheel zijn beperkt. Ten gevolge van de baanverlenging verdwijnt agrarische grond. De te amoveren boerderijen en woningen hebben geen bijzondere cultuurhistorische waarde. Voor zover bekend zijn geen archeologische waarden in het geding. Nabij de Eekhoornstraat zal de landschappelijk waardevolle beplanting verdwijnen. Verder zullen verspreid een aantal, deels interessante, houtwallen en solitaire bomen worden verwijderd.

Geconstateerde effecten (ecologie en natuur)

Baanverlenging betekent door zijn ingrepen in de bodem en de ruimte, een (verdere) aantasting van de ecologische structuur, ecologische karakteristiek en biotopen van het beekdal van de Runsloot. Mede door de voorziene drainage kunnen de restanten van vochtige graslandvegetatie in het beekdal van de Runsloot verder verdrogen. Vanwege de beperkte actuele floristische waarden in het verlies gering. Karakteristieke (avi-)fauna van de te verwijderen houtwallen zal in de omgeving een ander geschikt leefgebied moeten vinden. Door de functieverandering van weidebouw naar vliegveldterrein, tesamen met een beheer dat gericht is op ver-

schraling, kan dit op den duur leiden tot een mogelijk interessant vegetatietype op het terrein van de luchthaven.

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

Maatregelen (landschap, ecologie en natuur)

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

6.4.7 Ruimtegebruik

Geconstateerde effecten

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

Maatregelen

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

7. Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie dient niet verward te worden met planschade. Planschade in dit kader is schade die rechtstreeks voortvloeit uit de als gevolg van de aanwijzingsbesluiten gewijzigde bestemmingsplannen. In de bestemmingsplannen moeten immers de in de aanwijzingsbesluiten vastgestelde grenzen van het luchtvaartterrein en de geluidszones, met alle daarbij behorende planologische beperkingen en mogelijkheden, opgenomen worden. Als gevolg hiervan kan ten opzichte van de situatie zoals geregeld in de oude bestemmingsplannen schade ontstaan. Het meest gangbare voorbeeld van een claim in dit verband is de eis tot vergoeding van vermeende waardevermindering van onroerend goed. De bevoegdheid tot het toekennen van een planschadeclaim ligt ingevolge artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening bij de betrokken gemeenteraad. In de praktijk wordt het toegekende bedrag (of anderszins compenserende maatregel) door het Rijk vergoed. Een voorwaarde hiervoor is wel dat de toekenning is geschied na instemming van datzelfde rijk.

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

De verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld en beslist volgens de algemeen geaccepteerde procedure uit de Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat. Met deze regeling zijn in de praktijk van het ministerie van Verkeer en Waterstaat positieve ervaringen opgedaan. De procedure voorziet in de regel in een beoordeling van schadeclaims door ter zake deskundige taxateurs, die op basis van hoor en wederhoor, aan de minister advies uitbrengen over de te vergoeden schade.

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

Artikel 4

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

In het tweede lid van artikel 4 is het banenstelsel met de verlengde baan 23-05 beschreven. De in onderdeel a genoemde baan is de nieuw aan te leggen verlenging van de huidige baan 23-05 in zuidwestelijke richting. De onder b genoemde baan betreft de reeds bestaande baan 19-01. De in de aanwijzing aangegeven baanlengten betreffen de totale lengte van de verharding, dat wil zeggen dat met de plaats van baandrempels geen rekening is gehouden.

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

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

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

In het vierde lid van de artikel 4 wordt verwezen naar de kaarten opgenomen in bijlage C, waarop de verschillende aan- en uitvliegroutes zijn aangegeven. Hoewel de benaming wellicht anders doet vermoeden geven de hier bedoelde aan- en uitvliegroutes niet de exacte lijn aan waarlangs door het landende en startende verkeer wordt gevlogen. Het aan- en uitvliegen geschiedt aan de hand van verkeersleidingsprocedures waarvan een groot aantal bestaat uit standaardinstructies (standaard-instrument-vertrek- en naderingsprocedures). De **vaststelling** van de standaard-instrument-vertrek- en naderingsprocedures vindt plaats op grond van

artikel 10 van het Luchtverkeersreglement, dat is gebaseerd op de Wet Luchtverkeer. Zie ook de toelichting op de artikel 8 van de aanwijzing. De lijnen op de kaarten in bijlage C geven een gemiddelde aan van de routes zoals deze door de diverse vliegtuigtypen aan de hand van de desbetreffende instructies van de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB) worden gevolgd (geprojecteerde gemiddelde grondpaden).

De hierbedoelde aan- en uitvliegroutes liggen ten grondslag aan de berekening van de geluidszones, zulks in overeenstemming met de berekeningsvoorschriften en de daartoe behorende appendices. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), dat de berekening van de geluidszones uitvoert, gaat bij de Ke-berekening uit van spreidingsgebieden van het geluid rond de verschillende aan- en uitvliegroutes.

De in het vijfde lid van artikel 4 bedoelde beschrijving van de verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer alsmede de beschrijving van de ontwikkelingen die aanleiding geven tot de vaststelling van de geluidszone betreft de prognose van het verkeer tot het jaar 2005. Het gaat hierbij om aantallen, vliegtuigtypen, geluidsproductie e.d. Met andere woorden gegevens die voor de berekening van de geluidsbelasting van belang zijn. Alle gegevens die voor de berekening van de geluidszones van belang zijn, zijn opgenomen in het NLR-rapport dat onderdeel uitmaakt van bijlage D.

Artikel 5

In het eerste lid van artikel 5 zijn de geluidszones opgenomen die rond de nieuwe situatie met verlengde baan 23-05 worden vastgesteld. In het algemene deel van de toelichting is hierop al ingegaan. Tevens zijn, overeenkomstig artikel 25d, van de Luchtvaartwet, binnen de Ke-geluidszones de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 55 en 65 Ke vastgesteld. Deze maximale waarden zijn, evenals de grenswaarde 35 Ke, opgenomen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL, van kracht sinds 6 januari 1997). De Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV, van kracht sinds 10 maart 1997) gaat naast de genoemde maximale waarden ook uit van de waarde 50 Ke. In verband hiermee is ook de 50 Ke-contour vastgesteld. Boven deze grenswaarden zijn geen maximale waarden vastgesteld.

In verband met de nachtsluiting van het luchtvaarterrein is in het tweede lid van artikel 5 de nachtelijke periode opgenomen die, gelet op artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet, een periode moet beslaan van zeven aaneengesloten uren binnen de periode van 23.00 tot 07.00 uur plaatselijke tijd. De hier bedoelde nachtelijke periode is de periode die voor de berekening van de geluidszone wordt gehanteerd. Voor Eelde is gekozen voor de periode van 23.00 tot 06.00 uur plaatselijke tijd. Gedurende deze tijd is de luchthaven gesloten, behoudens in noodgevallen. Daarenboven geldt voor de luchthaven Eelde een extra beperking in openstelling: de luchthaven is feitelijk gesloten voor alle verkeer tussen 23.00 en 06.30 uur plaatselijke tijd.

Op grond van de RGV moeten aan binnen de in het eerste lid, onder a, van artikel 5 genoemde Ke-zone liggende woningen vanaf 40 Ke geluidwerende voorzieningen worden aangebracht. In het derde lid van artikel 5 van de aanwijzing is opgenomen dat de geluidsbelasting binnen de Ke-geluidszone het uitgangspunt vormt voor het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen binnen de Ke-zone (opgenomen in het eerste lid, onder a). Binnen de vastgestelde grenswaarden voor de bkl-zone gelden wel planologische beperkingen. Echter, aan de bkl-zonering is geen isolatieverplichting gekoppeld. Een en ander staat beschreven in de milieu-paragraaf

(onder par. 6 van deze toelichting) van de toelichting op dit aanwijzingsbesluit.

Artikel 6

In het eerste lid van de artikel 6 van de aanwijzing is voor de exploitant de verplichting opgenomen op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover daardoor de vastgestelde geluidszones niet worden overschreden. Ingeval er sprake is van een dreigende overschrijding van de geluidszone, dient de exploitant, gelet op het tweede lid van de genoemde artikelen, maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen. In dit verband is van belang dat de exploitant op grond van artikel 32 Luchtvaartwet in principe verplicht is alle luchtverkeer op het luchtvaartterrein toe te laten. Wat betreft de door de exploitant te nemen maatregelen dient het volgende te worden opgemerkt.

In de eerste plaats moeten de op grond van het derde lid te nemen maatregelen worden genomen met inachtneming van internationale verdragsverplichtingen. Het is een taak voor de overheid om ervoor te zorgen dat de internationale verdragsverplichtingen niet zo groot worden dat om die reden door de exploitant niet aan de in het eerste lid opgenomen verplichting kan worden voldaan.

In de tweede plaats is het de vraag welke maatregelen binnen het vermogen van de exploitant liggen. Op grond van de luchtvaartwetgeving heeft de exploitant de volgende mogelijkheden:

- maatregelen op het gebied van de baanbeschikbaarstelling;
- tariefmaatregelen.

Maatregelen op het gebied van de voorkeursgebruiksrichting bieden de exploitant met name een mogelijkheid om een **lokale** overschrijding (gevolg van afwijkend baangebruik) van de geluidszone te voorkomen. Het voorkomen van een **generale** overschrijding (gevolg van groter verkeersvolume) zou eventueel kunnen worden bereikt via door de exploitant te nemen tariefmaatregelen. Hierbij is het natuurlijk altijd de vraag of deze maatregelen het beoogde effect zullen sorteren. Het is vanzelfsprekend dat de voordelen van de te treffen tariefmaatregelen worden afgewogen tegen de nadelen (verslechtering concurrentiepositie), dit ter beoordeling van de exploitant. De hier genoemde maatregelen zijn maatregelen in de zin van het derde lid van de artikel 6 van de aanwijzing.

Artikel 7

Met uitzondering van de in het eerste lid van de in artikel 7 genoemde gevallen kan de exploitant in principe beide banen - overeenkomstig de in het plan in hoofdzak opgenomen mogelijkheden - aan de LVB beschikbaar stellen.

In dit verband is de voorkeursgebruiksrichting van beide banen van belang. Dit vormt één van de invoergegevens voor de berekening van de geluidszones en moet daarom in het door de exploitant op grond van artikel 30b Luchtvaartwet op te stellen gebruiksplan worden opgenomen. De voorkeursgebruiksrichting is tevens een middel ter beperking van vermijdbare hinder voor de omgeving

Door toetsing van het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein aan het in het gebruiksplan opgenomen geprognosticeerde gebruik kan onder meer worden nagegaan of de voorkeursgebruiksrichting op jaarbasis op de juiste wijze is toegepast. Indien voortgaande toepassing van de voorkeursgebruiksrichting tot een lokale overschrijding van de geluidszone zou leiden, kan de preferentie tijdelijk worden aangepast. Zoals in de toelichting op de artikel 6 al is aangegeven is dit een van de maatregelen

len die de exploitant ter voorkoming van overschrijding van de geluidszones kan nemen

Artikel 8

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

In het eerste lid van artikel 8 is voor de exploitant de verplichting opgenomen het luchtvaartterrein te sluiten gedurende de nachtelijke periode van 23.00 uur tot 06.30 van maandag tot en met vrijdag en op zaterdagen, zondagen en erkende feestdagen van 23.00 tot 07.30 uur. In artikel 25, vierde lid van de Luchtvaartwet is geregeld wat de duur van de nachtelijke periode mag zijn. Dit artikel bepaalt dat de nachtelijke periode bij de aanwijzing wordt vastgesteld en een periode beslaat van zeven aaneengesloten uren tussen 23.00 uur en 07.00 uur plaatselijke tijd.

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

Er kunnen zich in de praktijk situaties voordoen waarbij bijzondere omstandigheden het noodzakelijk maken dat van dit verbod moet kunnen worden afgeweken. Daartoe zijn de leden 2, 3, 4 en 5 opgenomen.

In deze zogenaamde extensieregeling wordt de mogelijkheid gecreëerd om in extreme gevallen van overmacht af te wijken van hetgeen geregeld is in het eerste lid. Er wordt van uitgegaan dat zowel de exploitant als de gezagvoerder op verantwoordelijke en gepaste wijze, met inachtneming van de geformuleerde criteria, van deze uitzonderingsbepalingen gebruik maken. Misbruik zal met alle mogelijke middelen worden tegengegaan en/of gesanctioneerd. Oneigenlijk gebruik kan aanleiding vormen tot een aanpassing c.q. verwijdering van het betreffende voorschrift.

Voor wat betreft het gestelde in lid 3 gaat het om vliegtuigen waarbij eerst tijdens de vlucht duidelijk wordt dat de schematijd van 23.00 uur niet wordt gehaald. In dat geval mogen tot 24.00 uur landingen op het luchtvaartterrein worden uitgevoerd. Voor eventuele landingen na 24.00 uur moet echter worden uitgeweken naar een ander luchtvaartterrein.

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

Artikel 9.

In artikel 9 zijn bepalingen opgenomen die aangeven op welke tijden de aldaar genoemde vluchtsoorten zijn verboden.

In artikel 9 worden voorschriften gegeven ten aanzien van circuitvluchten, als onderdeel van proefvluchten alsmede circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan

6.000 kg en het uitvoeren van proef- en circuitvluchten met straalvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer.

De in dit artikel genoemde bepalingen zijn met name opgenomen ter beperking van de vermijdbare hinder voor de omgeving.

Onder de begrippen proef-, les-, oefen- en circuitvluchten wordt het volgende verstaan:

- lesvluchten: een vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen.
- oefenvluchten: een solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid. (definitie oefenvluchten, zoals gehanteerd in de Regeling toezicht luchtvaart)
- circuitvluchten: vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein, in het bijzonder verband houdend met het starten en het oefenen voor het landen als onderdeel van het lesvliegen. (definitie circuitvluchten, zoals gehanteerd in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart)
- proefvluchten: (1) Vluchten welke worden uitgevoerd ter beproeving van de eigenschappen en goede werking van een luchtvaartuig en (2) vluchten welke worden uitgevoerd voor de levering van bewijs van voldoen aan de luchtwaardigheidsvoorschriften.

Circuitvluchten worden door omwonenden van de luchthaven als hinderlijk ervaren. Dit blijkt uit de klachten en de politieke standpunten in de regio. Dit geldt in het bijzonder de circuitvluchten met toestellen als genoemd in artikel 9 lid 1 en 2. Dit punt is door de provincies en gemeenten in het bestuurlijk overleg ex. art. 19 nadrukkelijk naar voren gebracht. Dit heeft geleid tot de regeling als beschreven in artikel 9 lid 2 en lid 3.

In het bestuurlijk overleg is eveneens door de provincies en de gemeenten de wens geuit om beperkingen te stellen aan het uitvoeren van vluchten ten behoeve van het oefenen in valschermspringen. Dit heeft geleid tot beperkingen aan de periode waarin deze vluchten uitgevoerd mogen worden.

Artikel 10.

Aan de hand van de kwartaaloverzichten die de exploitant aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst moet overleggen, kan de ontwikkeling van het verkeer worden bijgehouden. De combinatie van aantal vliegtuigbewegingen, type luchtvaartuig en verdeling over de week het etmaal, de routes en het gebruik van de start- en landingsbanen, bepaalt dan de geluidsbelasting.

De geluidszones zijn maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Indien de geluidszone structureel dreigt te worden overschreden, kunnen in de aanwijzing van het luchtvaartterrein beperkingen ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein worden opgenomen, zoals bedoeld in artikel 24, derde lid, van de Luchtvaartwet. Verder dient bij een controleberekening te worden uitgegaan van de bij de zoneringsberekeningen gehanteerde coördinaten. Voorschriften terzake zullen worden opgenomen in het handhavingsvoorschrift dat tegelijkertijd met het definitieve besluit zal worden vastgesteld.

Artikel 11.

In artikel 30b Luchtvaartwet is bepaald dat het voorstel voor het gebruiksplan dat

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

Artikel 13

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

De verzoeken om nadeelcompensatie zullen worden behandeld en beslist volgens de algemeen geaccepteerde procedure uit de Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat. Met deze regeling zijn in de praktijk van het ministerie van Verkeer en Waterstaat positieve ervaringen opgedaan. De procedure voorziet in de regel in een beoordeling van schadeclaims door ter zake deskundige taxateurs, die op basis van hoor en wederhoor, aan de minister advies uitbrengen over de te vergoeden schade.

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