

Bijlage F

Evaluatieprogramma

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

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

Bijlage F

Gelijktijdig met het aanwijzingsbesluit voor de baanverlenging op de luchthaven Eelde wordt het evaluatieplan vastgesteld.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Procedure	2
1.3	Opbouw van het rapport	3
2	Opzet van het evaluatieprogramma	4
2.1	Doel van het evaluatieprogramma	4
2.2	IJkmomenten	4
2.3	Opzet van het evaluatieprogramma	4
2.4	Eisen aan het evaluatieprogramma	5
2.5	Beschikbaarheid gegevens	5
2.6	Kosten	6
3	Inhoud en uitvoering	7
3.1	Uitgangspunten voor het evalueren van effecten	7
3.2	Verschillen tussen evaluatie en handhaving	8
3.3	Voorspelde milieu-effecten	8
3.3.1	Geluidhinder	8
3.3.2	Externe veiligheid	10
3.3.3	Luchtverontreiniging	11
3.3.4	Bodem en water	12
3.3.5	Gezondheidsaspecten	12
3.3.6	Ecologie en natuur	13
3.3.7	Landschap	13
3.3.8	Ruimtegebruik	14
3.4	Leemten in kennis	14
3.4.1	Geluidhinder	14
3.4.2	Externe Veiligheid	15
3.4.3	Luchtverontreiniging	15
3.4.4	Bodem en water	16
3.4.5	Gezondheidsaspecten	16
3.4.6	Ecologie en natuur	17
3.4.7	Landschap	18
3.5	Discussiepunten bij het aanwijzingsbesluit	18
3.6	Externe ontwikkelingen	19
3.7	Monitoring extra maatregelen	19
4	Organisatie	21
2 bijlagen		

1 Inleiding

.....

1.1 Aanleiding

De Wet Milieubeheer bepaalt in artikel 7.39 dat het bevoegd gezag, dat een besluit heeft genomen bij de voorbereiding waarvan een MER is gemaakt, onderzoekt wat de milieu-gevolgen zijn van de betrokken activiteit, in casu de baanverlenging. Artikel 7.42 van deze wet bepaalt voorts dat als de gevolgen in belangrijke mate nadeliger zijn voor het milieu dan bij het nemen van het aanwijzingsbesluit werd verwacht, het bevoegd gezag, als het naar zijn oordeel nodig is, de hem ter beschikking staande maatregelen neemt teneinde de gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Het bepaalde in de Wet Milieubeheer impliceert dat de milieugevolgen van de aanwijzingsbesluiten ten behoeve waarvan het MER is opgesteld, geëvalueerd moeten worden. Op basis van de verzamelde gegevens over de feitelijke ontwikkeling van de luchthaven en omgeving kan eventueel besloten worden tot additionele maatregelen.

.....

1.2 Procedure

1.2.1 Procedure vóór het aanwijzingsbesluit

Het evaluatieprogramma maakt deel uit van het aanwijzingsbesluit (Bijlage F). Hieraan voorafgaand zijn de navolgende stappen doorlopen:

- het concept-evaluatieprogramma is voorgedragen om tijdens het bestuurlijk overleg te bespreken;
- het aangepaste concept-evaluatieprogramma is besproken in de Rijksplanologische Commissie en de Rijks Milieuhygiënische commissie (RPC/RMC);
- het aangepaste concept-evaluatieprogramma is ter inzage gelegd en voor advies toezonden aan de Commissie MER en de wettelijke adviseurs;
- het concept-evaluatieprogramma wordt aangepast en als ontwerp evaluatie-programma gezonden aan de Tweede Kamer;
- het evaluatieprogramma wordt als onderdeel van de aanwijzing ex artikel 27 Luchtvaartwet vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Externe ontwikkelingen en discussiepunten over het besluit of het evaluatieprogramma kunnen leiden tot wijziging van het besluit of het evaluatieprogramma. Het procedureschema is in het onderstaande aangegeven.



1.2.2 Procedure na het aanwijzingsbesluit

De Wet Milieubeheer bepaalt dat het bevoegd gezag een verslag opstelt van het evaluatie-onderzoek. Het bevoegd gezag maakt het verslag openbaar en stuurt ter kennisneming een exemplaar aan de luchthaven, de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de andere wettelijke adviseurs. Het gereed komen van het evaluatieverslag wordt tegelijkertijd bekend gemaakt in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Op grond van het onderzoek dient het bevoegd gezag te beslissen over eventueel te nemen maatregelen. De instanties die het rapport hebben ontvangen, kunnen naar aanleiding daarvan het bevoegd gezag adviseren over te treffen maatregelen.

1.3 Opbouw van het rapport

In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding tot het evaluatieprogramma weergegeven.

Hoofdstuk 2 beschrijft de opzet van het evaluatieprogramma.

Hoofdstuk 3 geeft weer, welke aspecten voor evaluatie in aanmerking komen en wat de reden is om bepaalde aspecten niet in het evaluatieprogramma op te nemen. Voorts wordt ingegaan op de uitvoering van de evaluatie.

Hoofdstuk 4 gaat nader in op de aspecten die moeten waarborgen dat de evaluatie zo zorgvuldig mogelijk wordt uitgevoerd. Het betreft aspecten als:

- hoe vindt de organisatie van de te leveren gegevens plaats;
- hoe vindt autorisatie van de gegevens plaats;
- hoe worden de verschillende verantwoordelijkheden vastgelegd;
- op welke wijze vindt verslaglegging plaats.

2 Opzet van het evaluatieprogramma

.....

2.1 Doel van het evaluatieprogramma

In het milieu-effectrapport worden milieugevolgen voorspeld. Op basis hiervan neemt het bevoegd gezag een besluit. Daarna is het wenselijk dat de werkelijke milieugevolgen ook in beeld komen. Daarom is de laatste fase van de milieu-effectrapportage-procedure de evaluatie van de daadwerkelijk opgetreden milieugevolgen. Het bevoegd gezag evalueert de gevolgen van de activiteit waarvoor het milieu-effectrapport is opgesteld.

Doel van deze evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de activiteit voor het milieu en het toetsen van de prognoses over de effecten in het milieu-effectrapport opdat zonodig bijgestuurd kan worden.

.....

2.2 IJkmomenten

Als evaluatiemomenten zijn genomen:

- het moment van gereed zijn van de baanverlenging.
- 5 jaar na gereed zijn van de baanverlenging.

De navolgende overwegingen liggen hieraan ten grondslag. Naar verwachting zal de baanverlenging in 1999/2000 gerealiseerd kunnen zijn. Op dat moment is het MER Eelde ca vijf jaar oud. Het eerstvolgende ijkmoment valt gelijk met het einde van de planperiode voor het MER: 2005. De ijkmomenten zijn zodanig, dat er een volgtijdelijkheid in zit met de ijkmomenten voor het evaluatieprogramma voor Schiphol. De relatie tussen de evaluatieprogramma's voor Schiphol en Eelde wordt in hoofdstuk 3 uiteen gezet.

.....

2.3 Opzet van het evaluatieprogramma

Het evaluatie-programma zal gericht moeten zijn op de volgende elementen:

- de voorspelde milieu-effecten uit het milieu-effectrapport (H. 3.5),
- de leemten in kennis uit het milieu-effectrapport (H 3.6),
- discussiepunten bij het besluit (H. 3.7)
- de externe ontwikkelingen (H 3.8).

Tenslotte zal de voortgang gemonitord worden van de extra maatregelen die voort zijn gevloeid uit het meest milieuvriendelijk alternatief (H 3.9)

.....
2.4 Eisen aan het evaluatieprogramma

Om een bepaald aspect in het evaluatieprogramma op te nemen dient het aan een aantal praktische criteria te voldoen.

- Er dient een eenduidige relatie te bestaan tussen de indicator en het te evalueren aspect. Tevens moeten de benodigde gegevens beschikbaar zijn, en/of goed te verzamelen zijn, eenduidige informatie opleveren en eenduidig interpreteerbaar zijn.
- De voor de evaluatie benodigde gegevens moeten actueel zijn.
- De kosten voor het evalueren van een aspect dienen in redelijke verhouding te staan tot de bruikbaarheid van de hieruit voortvloeiende informatie.
- Voorzover een aspect al in een ander kader op afdoende wijze wordt gevolgd, is dit aspect eveneens buiten het evaluatieprogramma gelaten. Dit geldt met name voor de handhaving van geluidszones op grond van de Luchtvaartwet.

.....
2.5 Beschikbaarheid gegevens

Het bevoegd gezag kan de initiatiefnemer vragen voor de evaluatie relevante informatie ter beschikking te stellen. De initiatiefnemer is wettelijk verplicht deze informatie te verschaffen (art. 7.40).

Met betrekking tot elk te evalueren aspect is bepaald welke gegevens beschikbaar moeten komen, hoe deze gegevens beschikbaar moeten komen, met welke regelmaat en wie voor het beschikbaar komen van de gegevens is en wie de kosten draagt.

Veel gegevens die op grond van het evaluatieprogramma beschikbaar moeten zijn, worden al verzameld ten behoeve van andere rapportages en plannen. Het betreft onder meer:

- gebruiksplan (opgesteld door GAE),
- (milieu-)jaarverslag van GAE,
- rapportages van LVB,
- jaarverslag van de KLM Luchtvaartschool,
- jaarverslag van de Commissie 28, waaronder rapportage over klachten,
- voortgangsrapportages van de provincies over het Streekplan en het Milieubeleidsplan,
- Memorie van Toelichting bij de begroting van het Ministerie van V&W en van het Ministerie van VROM,
- Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het Ministerie van V&W.

Voor zover van toepassing verwijst het evaluatieprogramma naar deze plannen of rapportages.

.....
2.6 Kosten

In het evaluatieprogramma is aangegeven wie de kostendragers zijn van het uitvoeren van de actiepunten. *De wijze van financiering en een indicatie van kosten zijn nog niet opgenomen. Besluiten hierover worden opgenomen als het evaluatieprogramma definitief wordt vastgesteld.*

3 Inhoud en uitvoering

De opbouw van de teksten in de paragrafen is als volgt. Per onderwerp wordt in cursief citaat aangehaald wat uit het MER Eelde en het advies van de commissie voor de m.e.r. van belang is voor de evaluatie en volgt een eventuele toelichting. Vervolgens wordt tussen *horizontale lijnen* kort aangegeven wat er in het evaluatieprogramma wordt opgenomen. Hierbij wordt achtereenvolgens ingegaan op het onderwerp van evaluatie ('wat'), hoe vaak deze gegevens worden geproduceerd, los van het evaluatieprogramma ('frequentie'), wie dit op welke manier doet ('hoe en wie'), de afgesproken rapportagemomenten in het kader van het evaluatieprogramma ('rapportage') en tenslotte wie de kosten hiervan draagt ('kostendrager').

.....

3.1 Uitgangspunten voor het evalueren van effecten

Het is van belang dat de modellen die ten behoeve van het MER gebruikt zijn om de effecten te beschrijven van milieu-aspecten consistent zijn. De evaluatie mag niet beïnvloed worden door wijzigingen van modellen, verschillend gebruik daarvan, danwel verschillen in de interpretatie van de resultaten. Hiervoor is het gewenst dat de gebruikte modellen worden omschreven en het gebruik ervan wordt vastgelegd. Indien wijzigingen van de meet- of rekenmodellen plaatsvinden, dient het effect hiervan te worden onderzocht en bij elke evaluatierapportage te worden aangegeven.

Dit heeft onder meer betrekking op de modellen voor

- geluid (Ke en Bkl)
- externe veiligheid
- luchtverontreiniging

De modellen van het berekenen van L_{Aeq} zijn in dit kader niet van belang, omdat het besluit er van uitgaat dat gedurende de nachtelijke periode geen structureel vliegverkeer plaatsvindt.

De relevante invoergegevens zijn opgenomen in bijlage D behorende bij het besluit.

Modellen en invoergegevens

0.	Wat:	a. Invoergegevens beschrijven en vaststellen b. Modellen beschrijven c. Studiegebied omschrijven
	Frequentie:	eenmalig
	Hoe en wie:	ministeries VROM en V&W
	Rapportage:	6 maanden na het van kracht worden van dit evaluatieprogramma
	Kostendrager:	ministerie V&W

.....
3.2 Verschillen tussen evaluatie en handhaving

Dit heeft alleen betrekking op geluid.
De evaluatie betreft het aantal gehinderden, te berekenen op de ijmomenten, in het verlengde van de handhaving van de geluidszones. De handhaving richt zich alleen op het gebied binnen de zone tot aan de 35 Ke zonegrens. De evaluatie beslaat het gehele studiegebied voor luchtvaartgeluid zoals aangegeven in de richtlijnen, derhalve ook het gebied buiten de geluidszones.

.....
3.3 Voorspelde milieu-effecten

In het MER worden de volgende milieu-aspecten onderscheiden:

- geluidhinder
- luchtverontreiniging
- externe veiligheid
- omgevingskwaliteit en gezondheidsaspecten
- bodem en water
- ecologie en natuurwaarden
- landschap cultuurhistorie
- ruimtegebruik

Voor deze milieu-aspecten wordt in dit evaluatieprogramma aangegeven op welke wijze ze zullen worden geëvalueerd.

3.3.1 Geluidhinder

De in de milieu-effect-rapportage beschreven effecten door luchtvaartgeluid betreffen enerzijds hinder, bepaald binnen de geluidcontouren voor 20 Ke en anderzijds de hinder binnen de 50 Bkl-zone¹.

Noot 1 Het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart van 27 december 1990 (Stb. 22) bepaalt in artikel 4 lid 2 dat met ingang van 1 januari 2000 de grenswaarde van 50 Bkl vervangen wordt door een grenswaarde van 47 Bkl.

Binnen dit gebied wordt in het kader van de evaluatie zowel het aantal inwoners c.q. woningen als de geluidsbelasting daarvan berekend. De geluidsbelasting over de afgelopen periode (jaar) wordt vastgesteld door middel van berekeningen. In deze berekeningen wordt geen meteotoeslag opgenomen. Op grond daarvan wordt het aantal gehinderden berekend.

De gegevens omtrent het gebruik van de luchthaven en het luchtruim die voor dit onderdeel van de evaluatie nodig zijn, worden verzameld in het kader van de handhaving van de geluidszones. Dit zijn:

- het aantal starts en landingen alsmede de verdeling daarvan over het etmaal en de bestemming;
- het baangebruik in de diverse perioden van het etmaal;
- de vlootsamenstelling en daarmee de geluidproductie van de lucht-vloot;
- de ligging van de vliegroutes;

Met deze gegevens worden de voor de evaluatie noodzakelijke geluidscouturen (vanaf 20 Ke en 50 Bkl) jaarlijks bepaald. Op basis daarvan worden de effecten van luchtvaartgeluid bepaald.

Luchtvaartgeluid Ke

1.	Wat:	Ontwikkeling van het aantal mensen dat hinder c.q. ernstige hinder ondervindt
	Frequentie:	ijkmomenten
	Hoe en wie:	RLD
	Rapportage:	evaluatie-rapport
	Kostendrager:	V&W

Het MER-Eelde ziet een geluidsmonitoringsysteem met (semi-)permanente geluidsmetingen op een beperkt aantal vaste lokaties als een mogelijke vorm van monitoring.

Het evaluatieprogramma voor MER-Schiphol heeft dit als actiepunt 34 opgenomen. Hieraan gekoppeld volgt het navolgende actiepunt voor Eelde.

2.	Wat:	volgen van het onderzoek naar de correlatie tussen gemeten geluidsniveaus (Ke en dB(A)) en berekende geluidsniveaus op Schiphol
	Frequentie:	eenmalig
	Hoe en wie:	VROM en V&W
	Rapportage:	evaluatie-rapport z.s.m. na rapportage Schiphol
	Kostendrager:	V&W

Luchtvaartgeluid Bkl

3.	Wat:	Ontwikkeling van het aantal mensen dat hinder c.q. ernstige hinder ondervindt
	Frequentie:	ijkmomenten
	Hoe en wie:	RLD (opdracht aan NLR)
	Rapportage:	evaluatie-rapport
	Kostendrager:	V&W

Geluidisolatie

4.	Wat:	Voortgang woningisolatie
	Frequentie:	het jaarverslag van het isolatieprogramma in de MvT op de begroting van het Ministerie V&W en op het eerste ijkmoment
	Hoe en wie:	V&W
	Rapportage:	evaluatie-rapport
	Kostendrager:	V&W/RLD

De voortgang van het isolatieprogramma maakt deel uit van het evaluatieprogramma.

3.3.2 Externe veiligheid

Voor Schiphol is, vooruitlopend op een algemeen beoordelingskader voor de externe veiligheid rondom burgerluchthavens, specifiek beleid geformuleerd. Dit beleid richt zich op de beheersing van externe risico's door het uitvoeren van brongericht en effectgericht beleid. Voor de regionale velden bestaat een dergelijk beleid nog niet. Dit wordt door de ministeries van VROM, V&W, EZ en Binnenlandse Zaken momenteel voorbereid, hetgeen uit zal monden in een kadernotitie aan de Tweede Kamer over het externe veiligheidsbeleid aan de Tweede Kamer. Een onderdeel van het algemeen beoordelingskader voor risico's op regionale velden betreft de ontwikkeling van een model voor de berekening van individuele risico-contouren en groepsrisico. De onderstaande acties gaan er van uit dat de berekeningsmethodiek definitief is. Het beleid voor de externe veiligheid zal via het wettelijk kader zijn uitwerking krijgen op de ruimtelijke ordening. Hiervoor kunnen te zijner tijd bestemmingsplannen aangepast moeten worden die tot doel hebben de risico's aanvaardbaar en beheersbaar te houden.

5.	Wat:	Het implementeren van de maatregelen die voortvloeien uit het algemeen beoordelingskader voor de externe veiligheid op Eelde.
	Frequentie:	eenmalig
	Hoe en wie:	nader te bepalen (o.a. gemeenten)
	Rapportage:	evaluatierapport op de ijkmomenten
	Kostendrager:	nader te bepalen (o.a. gemeenten)

Met de definitieve berekeningsmethode kan de ontwikkeling van de externe veiligheid rondom de luchthaven Eelde gemonitord worden.

6.	Wat:	Het uitvoeren van kwantitatieve risico-analyses ten aanzien van individuele risico-contouren en groepsrisico op Eelde. Op basis hiervan evalueren van ontwikkelingen in het aantal woningen en bewonersaantallen in relevante IR-contouren en het groepsrisico.
	Frequentie:	ijkmomenten
	Hoe en wie:	NLR (berekeningen), GAE (aanleveren gegevens), ministeries V&W, en VROM (evaluatie).
	Rapportage:	evaluatierapport op de ijkmomenten
	Kostendrager:	V&W

Tot de berekeningen behoren:

1. de contouren voor IR = 10^5 , 10^6 , 10^7 en 10^8 per jaar;
2. het aantal woningen binnen deze contouren;
3. beschrijving van de ontwikkeling van het groepsrisico ten opzichte van 1995.

Deze grootheden zullen op de ijkmomenten dienen te worden bepaald op basis van herberekening voor de dan geldende invoergegevens met de nieuwe berekeningsmodellen. Dit betekent dat een conversie moet plaatsvinden van de berekeningsresultaten uit het MER naar de nieuwe methode, teneinde een voortdurende vergelijking (ten behoeve van de beleidsevaluatie) mogelijk te maken.

3.3.3 Luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging

Monitoring van zowel luchtverontreiniging als stank is nuttig om te bezien of de voorspelde effecten in het MER optreden. Bovendien kunnen de resultaten van de monitoring en de evaluatie hiervan aanleiding geven tot aanvullende mitigerende maatregelen. In het evaluatie-onderzoek worden dezelfde stoffen betrokken die in het kader van het MER in beschouwing zijn genomen.

7a.	Wat:	Immissieberekeningen voor NO ₂ , SO ₂ , CO, zwarte rook en VOS op basis van technische gegevens van vliegtuigmotoren en de vlootsamenstelling op Eelde; achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen (op basis van het Landelijk Meetnet luchtkwaliteit van het RIVM).
	Frequentie:	ijkmomenten
	Hoe en wie:	V&W i.s.m. GAE
	Rapportage:	evaluatie-rapport op de ijkmomenten
	Kostendrager:	V&W

7b.	Wat:	Geurmeting met behulp van snuffelpoeg
	Frequentie:	ijkmomenten
	Hoe en wie:	V&W i.s.m. GAE
	Rapportage:	evaluatie-rapport
	Kostendrager:	V&W

3.3.4 Bodem en water

Het MER-Eelde concludeert dat de invloed van het voornemen op bodem en water zodanig beperkt is, dat van aanvullende monitoring in het kader van dit MER geen meerwaarde is te verwachten.

Een soortgelijke conclusie met betrekking tot dit milieu-aspect is ook getrokken in het MER-Schiphol. Desondanks is in het evaluatieprogramma voor Schiphol (actiepunten 19) afgesproken dat een kleinschalig onderzoek gestart zal worden naar het relatieve aandeel van Schiphol in de bodem- en waterverontreiniging. De resultaten van de metingen rondom Schiphol worden gerapporteerd in 1999. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat het voorgestelde onderzoek voor de luchthaven Eelde niet zinvol is.

3.3.5 Gezondheidsaspecten

In het evaluatieprogramma Schiphol is een routinematige monitoring van een aantal basisgezondheidskenmerken opgenomen. Wegens het geringe aantal blootgestelden rond luchtvaartterrein Eelde is dat hier niet zinvol.

Voor een aantal aspecten (slaap, prestatie, medicijngebruik, CARA) wordt nader onderzoek uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten kan een en ander mogelijk nader worden ingevuld.

8.	Wat:	volgen onderzoek gezondheidsaspecten RIVM voor Schiphol
	Frequentie:	eenmalig
	Hoe en wie:	VROM en V&W
	Rapportage:	Zo spoedig mogelijk na afronding onderzoek
	Kostendrager:	VROM

3.3.6 Ecologie en natuur

Het MER Eelde schrijft hierover in de paragraaf 'Overzicht van mogelijkheden':

"Monitoring van effecten heeft geen direct nut, eventueel met uitzondering van het volgen van de ontwikkeling van flora en (avi-)fauna op het niet verharde deel van het luchthaventerrein als mogelijkheid om via deze terugkoppeling een betere sturing te geven aan een natuurvriendelijk beheer van de grasvegetaties."

Verder, in de paragraaf 'Aanzet evaluatie- en monitoringactiviteiten:

"Het ontwikkelen van een methodiek voor regelmatige, systematische inventarisaties van vegetatie en vogelstand op het luchthaventerrein."

9.	Wat:	het monitoren van de ontwikkeling van flora en (avi-fauna) in de omgeving van de baanverlenging (het gebied dat het Landschapsplan bestrijkt.
	Frequentie:	jaarlijks tot 5 jaar na realisatie van het compensatie-/Landschapsplan
	Hoe en wie:	V&W en VROM i.o.m. provincie Drenthe
	Rapportage:	Onderzoeksrapport (in combinatie met 3.4.7)
	Kostendrager:	Rijk

3.3.7 Landschap

Het MER Eelde concludeert hierover :

"De ingreep is wat betreft dit aspect eenmalig. Het evalueren of volgen van ontwikkelingen in de tijd heeft derhalve geen zin."

De gevolgen van de baanverlenging voor de ruimtelijke structuur van de omgeving als geheel zijn beperkt. Het compensatie-/landschapsplan zal na realisatie van de baanverlenging worden uitgevoerd. Het is zinvol de voortgang van de uitvoering te volgen.

10.	Wat:	het monitoren van de uitvoering van het compensatie-/landschapsplan
	Frequentie:	jaarlijks tot de uitvoering gereed is
	Hoe en wie:	V&W en VROM
	Rapportage:	Onderzoeksrapport (in combinatie met 3.4.6)
	Kostendrager:	V&W

3.3.8 Ruimtegebruik

Het MER Eelde concludeert hierover

"Voor de effecten op het ruimtegebruik geldt overwegend dat ze eenmalig zijn en derhalve niet in aanmerking komen voor monitoring in het kader van milieu-effect-rapportage."

.....

3.4 Leemten in kennis

De leemten in kennis, zoals deze zijn beschreven in het MER-Eelde, worden grotendeels ook gesignaleerd in het MER voor de vijfde baan van Schiphol en het MER voor de oostwestbaan bij Maastricht. Het invullen van de leemten in kennis in het MER-Eelde is daarom verbonden met het invullen van de leemten in kennis voor Schiphol en Maastricht. Dit geldt in het bijzonder voor de navolgende onderdelen:

- geluid: Voor Schiphol zal een onderzoek plaatsvinden naar de correlatie tussen de gemeten geluidsniveau (Ke en dB(A)'s) en berekende niveaus; voor Schiphol zal onderzocht worden of de gebruikte dosismaten het effect van vliegtuiggeluid voldoende beschrijven.
- geur en luchtverontreiniging: Voor Schiphol zal onderzocht worden of de immissiemetingen vanwege luchtverontreiniging aanleiding geven tot optimaliseren van het in de diverse MER-en (voor Schiphol) gebruikte prognosemodel.
- gezondheidsaspecten: Het effect van de milieubelasting en hinder ten gevolge van de luchthaven en het vliegverkeer op de gezondheidstoestand is nog onvoldoende bekend. Om hierin meer inzicht te verkrijgen heeft het RIVM (voor Schiphol) een onderzoekprogramma opgesteld. Het evaluatieplan voor het MER Eelde zal op deze punten gebruik maken van de uitkomsten van onderzoek op Schiphol.

3.4.1 Geluidhinder

Er is een tendens om de geluidsproblematiek op integrale wijze tot uitdrukking te brengen. Zeker voor de luchthaven Eelde is dit relevant, omdat op dit luchtvaartterrein, anders dan op de tot nu toe gezondeerde luchtvaartterreinen, het aandeel grote en kleine luchtvaart beide aanzienlijk is en er bovendien veel circuitvluchten voorkomen.

In het MER is bij de beoordeling van de cumulatie van geluidhinder

dezelfde methodiek gebruikt als in het MER Schiphol. Deze methodiek is zowel toepasbaar om de hinder door meerdere soorten luchtvaart in kaart te brengen als de hinder van alle geluidsbronnen in het studiegebied gezamenlijk. Aan de hand van de gegevens die gebruikt worden voor de K Ke- en de Bkl-berekening kan jaarlijks het aantal gehinderden als gevolg van alle luchtvaart op Eelde gezamenlijk berekend worden.

Een wettelijk voorschrift voor een te hanteren cumulatietechniek ontbreekt tot op dit moment. Nadat een berekeningsmethodiek ter zake beschikbaar is geldt de navolgende actie.

11.	Wat:	Berekening van het aantal mensen dat hinder c.q. ernstige hinder ondervindt door de luchtvaart op Eelde
	Frequentie:	ijkmomenten
	Hoe en wie:	RLD
	Rapportage:	evaluatie rapport
	Kostendrager:	V&W

3.4.2 Externe Veiligheid

Het MER-Eelde schrijft hierover in de paragraaf 'Leemten in Kennis':

"De gepresenteerde resultaten van de e.v.-berekeningen in het MER kunnen kleine verschillen vertonen met de uitkomsten van het definitieve model dat in 1996 wellicht beschikbaar komt. De onzekerheid omtrent de exacte aard en omvang van de mogelijke verschillen moet worden beschouwd als leemte in kennis. Immers, de risicoberekeningen middels het schattingsmodel Eelde lopen vooruit op het definitieve berekeningsmodel voor externe veiligheid. Intussen wordt in het kader van ABEL de modellering voor regionale velden verder geoptimaliseerd en getoetst. Naar verwachting zal echter de verhouding in risico's tussen de alternatieven daardoor geenszins wezenlijk veranderen."

Het model voor de berekening van risico's is momenteel nog in ontwikkeling.

3.4.3 Luchtverontreiniging

Het MER-Eelde schrijft hierover in de paragraaf 'Leemten in Kennis':

"Er zijn onzekerheden in de verspreidingsberekeningen geur en luchtverontreiniging doordat de informatie over (emissies van) motortypen niet compleet is en vrij grove aannames zijn gedaan bij de modellering van de verspreiding. Er zijn geen gegevens bekend over lokale achtergrond-emissies van SO₂, PAK, zwarte rook en benzeen. De invloed van de luchthaven aan de lokale luchtkwaliteit is echter zodanig beperkt dat ook wanneer de bijdrage aan de lokale luchtverontreiniging groter zou blijken te zijn er geen meetbare

effecten voor mens en natuurlijk milieu zullen optreden."

Bij de immissieberekeningen en geurmetingen (zie 3.4.3) zal rekening worden gehouden met de invloed van andere belangrijke emissiebronnen. Ook zal zo mogelijk rekening worden gehouden met het proefdraaien van vliegtuigen, op- en overslag van kerosine, dienstverkeer op de luchthavens en toename van het bestemmingsverkeer. Ook zullen dan de meest recente verspreidingsmodellen worden gebruikt.

3.4.4 Bodem en water

Het MER-Eelde schrijft hierover in de paragraaf 'Leemten in Kennis':

"De gegevens over de samenstelling en de mate van verontreiniging van de 'run-off' van de startbaan ontbreken. De verandering van de kwaliteitsbeïnvloeding op het oppervlaktewater door de baanverlenging kan daarom niet goed worden voorspeld. Voor de voorspelling van de milieu-effecten van luchthavens in het algemeen (ook in de gebruiksfase) is het van belang dat dit aspect nader wordt onderzocht."

12.	Wat:	Bepalen van de te onderzoeken parameters en het ontwikkelen van een monsternamemethode aan de hand van de ingeschatte risico's voor de vervuiling van het oppervlaktewater als gevolg van 'run-off'.
	Frequentie:	eenmalig
	Hoe en wie:	ministerie V&W i.o.m. VROM
	Rapportage:	onderzoeksrapport
	Kostendrager:	V&W

13.	Wat:	monsternamen en -analyse van de run-off van de startbaan volgens de ontwikkelde methodiek
	Frequentie:	te bepalen bij de ontwikkeling van de monsternamemethodiek
	Hoe en wie:	ministerie V&W
	Rapportage:	onderzoeksrapport
	Kostendrager:	V&W

3.4.5 Gezondheidsaspecten

Het MER-Eelde schrijft hierover in de paragraaf 'Leemten in Kennis':

"Dosis-effectrelaties vliegverkeer en (de ervaring van) gezondheid voor de meeste met vliegverkeer gerelateerd veronderstelde klachten ontbreken goeddeels. Er is geen bruikbare systematische informatie

over de actuele gezondheidstoestand van bewoners in de omgeving van het vliegveld (nul-situatie) en over de ervaring van de huidige omgevingskwaliteit. Voor beide aspecten verkeren ook de voorspellingsmethoden nog in een ontwikkelingsstadium. Vanwege de methodische en inhoudelijk lacunes is de effectvoorspelling in de context van dit MER indicatief voor dit aspect.

Het is zinvol het onderzoek naar de dosis-effectrelaties voort te zetten om de lacunes in de kennis van deze fenomenen te verhogen."

Het evaluatieprogramma voor Schiphol schrijft hierover:

"Het effect van de milieubelasting en hinder ten gevolge van de luchthaven (Schiphol) en het vliegverkeer op de gezondheidstoestand is nog onvoldoende bekend. Om hierin meer inzicht te verkrijgen heeft het RIVM een onderzoekprogramma opgesteld. Dit programma hangt samen met andere aspecten, zoals geluid, geur en luchtverontreinigingsonderzoek in het kader van het evaluatieprogramma (voor Schiphol). Dit kan leiden tot verfijning van blootstellingsresponsrelaties voor bijvoorbeeld geluid/geur en opgetreden geluidhinder, slaapverstoring. Bij het opzetten en uitvoeren van eerder genoemde onderzoeken zal daarom afstemming moeten plaatsvinden met het gezondheidsonderzoek. Periodiek overleg van de betrokken onderzoekers vindt plaats. De uitkomsten van het gezondheidsonderzoek zullen periodiek gerapporteerd worden."

Gelet op de reeds gestarte onderzoeken naar de gezondheidsaspecten rond Schiphol, alsmede het feit dat het rond Eelde moeilijk is om een representatieve steekproef te krijgen voor de verschillende onderzoeken, gelet op de zone en de bevolkingsdichtheid rond het luchthaventerrein, lijkt het niet zinvol om rond Eelde een apart dosis-effect-relatie-onderzoek te starten. De onderzoeken rond Schiphol zullen uiteraard worden gevolgd (zie 3.4.5).

3.4.6 Ecologie en natuur

Het MER-Eelde schrijft hierover in de paragraaf 'Leemten in Kennis':

"Er zijn geen actuele, systematische verspreidingsgegevens van flora en fauna in het plangebied. Omdat de beschikbare, oudere gegevens een goed beeld van de ecologische kwaliteit geven, is voor dit initiatief op zich nieuw veldonderzoek niet bijzonder zinvol. De verwachting is wel dat gezien de algehele tendens van achteruitgang van het natuurlijk milieu in het landelijk gebied de ecologische kwaliteit in de huidige situatie achteruit is gegaan. De nadelige effecten van het voornemen kunnen derhalve wat overschat zijn. Gegevens over vogelaanvaringen op het vliegveld zijn niet systematisch bijgehouden. Er zijn geen voorspellingsmethoden bekend voor de verstoring van de fauna door vliegtuigen op en rond luchthavens. Voor de voorspelling van effecten van luchtvaartactiviteiten op flora en fauna in het algemeen is het van belang dat nader onderzoek

wordt uitgevoerd naar de verstorende invloeden en de omvang daarvan."

Op de momenten na de ijkmomenten dat evaluatierapporten verschijnen, zal over de voortgang van de genoemde onderzoeken informatie verstrekt worden.

3.4.7 Landschap

Het MER-Eelde schrijft hierover in de paragraaf 'Leemten in Kennis':

"Er ontbreekt detailinformatie over de geotechnische situatie ter plaatse van de uitbreiding. Omdat op dit moment ook nog geen uitvoeringsbestek voorhanden is, kan de behoefte aan aanvullende grond en zand nog niet goed worden bepaald. Het benodigde wegtransport zou hoger kunnen uitvallen dat de gegeven indicatie waardoor de tijdelijke overlast (verkeers hinder, geluid) voor de omgeving kan toenemen. Voorafgaande aan de uitvoering is een nader onderzoek op dit punt gewenst."

En verder:

"Er zijn geen specifieke gegevens over de aanwezigheid van archeologische elementen en structuren. Mochten deze toch aanwezig zijn, dan zouden deze door de uitvoering van werkzaamheden voor de baanverlenging kunnen worden aangetast. Vooralsnog zijn er geen aanwijzingen dat nader onderzoek om deze leemte op te vullen zinvolle resultaten zouden opleveren."

Deze conclusie wordt gedeeld. Nader veldonderzoek kan worden gecombineerd met het geotechnisch onderzoek.

.....

3.5 Discussiepunten bij het aanwijzingsbesluit

In het bestuurlijk overleg van 20 februari 1997 is niet gesproken over het evaluatie- en monitoringprogramma. Ook anderszins geeft het bestuurlijk overleg geen aanleiding het evaluatie- en monitoringprogramma aan te passen.

In deze paragraaf worden verder de activiteiten opgenomen die volgen uit het advies van de commissie 21 en de commissie MER, volgen uit de inspraak en betrekking hebben op het evaluatieprogramma. Hierover valt nu nog niets te zeggen.

.....
3.6 Externe ontwikkelingen

In deze paragraaf worden ontwikkelingen opgenomen die zich voor hebben gedaan tussen het moment van aanvaarding door het bevoegd gezag en het moment van besluitvorming.

.....
3.7 Monitoring extra maatregelen

Het MER-Eelde noemt in het m.m.a. mogelijke maatregelen die de luchthaven kan nemen om de negatieve effecten van de exploitatie van de luchthaven voor de omgeving te mitigeren. Een aantal daarvan zijn overgenomen in het besluit ex art 27 LVW. In het onderstaande zijn deze bij elkaar gezet.

- 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;
- installeren van een gemoderniseerd radarsysteem voor vluchtbegeleiding en IFR-routediscipline;
- expliciet rekening houden met cumulatie bij de vestiging van andere geluidsbronnen;
- concentreren van proefdraaien;
- onderzoek naar de mogelijkheden van prijsdifferentiatie;
- ontwikkelen van een veiligheidsbeheerssysteem voor de luchthaven;
- certificatie van het luchtvaartterrein Eelde.

Het evaluatieprogramma ziet toe op de voortgang van de uitvoering. Een aantal maatregelen worden nu al uitgevoerd.

14.	Wat:	monitoren voortgang bovenstaande m.m.a. maatregelen
	Frequentie:	ijkmomenten
	Hoe en wie:	V&W
	Rapportage:	onderzoeksrapport door GAE
	Kostendrager:	GAE

Deze m.m.a.-maatregelen zijn niet afdwingbaar door het bevoegd gezag.

.....
3.8 Wijzigingen van het evaluatieplan

Het Bevoegd Gezag kan besluiten tot wijziging van de uitvoering van het evaluatieprogramma.

4 Organisatie

Het evaluatieprogramma voorziet in twee evaluatiemomenten:

- het moment van gereed komen van de baanverlenging,
- 5 jaar na gereed komen van de baanverlenging.

Op deze momenten verschijnt een evaluatieverslag met de onderwerpen van hoofdstuk 3 (Voor de procedure zie hoofdstuk 1.2.2)..

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is zelf verantwoordelijk voor het evaluatieonderzoek. Voor de luchthaven Eelde zijn dit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Alhoewel in de wet geen regeling is getroffen omtrent de coördinatie inzake de evaluatie, is het instellen van een coördinerend bevoegd gezag wenselijk gelet op de diversiteit in het evaluatieprogramma. Voorgesteld wordt om V&W aan te wijzen als het coördinerend bevoegd gezag waarbij de uitvoering berust bij het Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst (DGRLD). Het DGRLD ziet toe op de uitvoering van het evaluatieprogramma, signaleert tijdig knelpunten en draagt zorg voor een oplossing voor de gesignaleerde knelpunten. In verband met deze taak is het DGRLD belast met de volgende werkzaamheden:

- het tijdig verzamelen van alle gegevens voor het evaluatieverslag;
- het tijdig formeren van een werkgroep "evaluatieverslag";
- het voorbereiding van een planning en het zorg dragen voor besluitvorming;
- het coördineren van het gehele besluitvormingsproces inzake de totstandkoming en vaststelling van het evaluatieverslag;
- het ter kennisname zenden toesturen van het verslag aan de Commissie voor de m.e.r.;
- het bekend maken van het verslag conform de wettelijke eisen.

Werkgroep "evaluatieverslag"

De werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het bevoegd gezag, aangevuld met vertegenwoordigers van Groningen Airport Eelde, bereidt het verslag van het evaluatie-onderzoek voor. In het kader van haar taak verricht de werkgroep de volgende werkzaamheden:

- het nagaan of het evaluatieprogramma correct en volledig is uitgevoerd;
 - het voeren van overleg met de aanleverende instanties indien daartoe aanleiding bestaan;
 - het interpreteren van de resultaten van het evaluatieonderzoek;
- het opstellen van het evaluatieverslag.

Planning

De toeleverende instanties zijn zelf verantwoordelijk voor de planning

en juiste uitvoering van hun werkzaamheden conform het evaluatieprogramma, voor het tijdig signaleren van knelpunten en voor het tijdig leveren van de gegevens ten behoeve van het evaluatieverslag. Het coördinerend bevoegd gezag bewaakt dit en neemt zo nodig maatregelen.

Besluitvorming

De besluiten over eventueel te nemen beleidsmaatregelen of wijzigingen van het beleid worden formeel genomen door de bevoegde gezagen afzonderlijk voorzover zij verantwoordelijk zijn voor het betreffende beleidsdeel. Vanwege de onderlinge afhankelijkheid dient de besluitvorming zoveel mogelijk gecoördineerd te gebeuren.

.....
Bijlage 1

Kostenraming

Onderstaande raming is een indicatieve budgetraming.

actie	omschrijving	kosten- drager	kosten totaal [kfl]
0	vastleggen modellen en invoergege- vens	V&W	5
1	monitoren hinder Ke	V&W	15
2	correllatie meten en berekenen	V&W	-
3	monitoren hinder Bkl	V&W	15
4	voorgang isolatie	V&W	-
5	implementeren maatregelen e.v.	gemeenten	-
6	uitvoeren risicoanalyses IR en GR	V&W	15
7	luchtverontreiniging	V&W	90
8	onderzoek gezondheidsaspecten	VROM	-
9	monitoren flora en fauna	V&W	20
10	monitoren landschapsontwikkeling	V&W	-
11	monitoren cumulatie geluid	V&W	7
12	bepalen monstername vervuiling water	V&W	5
13	monitoring vervuiling opp.water	V&W	10
14	monitoren m.m.a.-maatregelen	GAE	-

.....
Bijlage 2

afkortingen

ABEL	Algemeen Beoordelingskader Externe veiligheid burgerLucht- havens
BIZA	Ministerie van Binnenlandse Zaken
BKL	Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Staatsblad 1991,22)
Bkl	Eenheid voor geluidsbelasting voor de kleine luchtvaart in dB(A)
Cie MER	Commissie voor de Milieu-effectrapportage
Cie 21	De commissie die ingevolge de Luchtvaartwet art. 21 is ingesteld
EZ	Ministerie van Economische Zaken
GAE	luchthaven Groningen Airport Eelde
GR	groepsrisico
IR	individueel risico
Ke	Kosteneenheid (geluidmaat voor de grote luchtvaart)
LVB	Luchtverkeersbeveiliging
m.e.r.	de milieu-effectrapportage
MER	het milieu-effectrapport
MvT	Memorie van Toelichting
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (Amsterdam)
PKB	Planologische Kernbeslissing
RLD	Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst
RPC/RMC	Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische commis- sie
SGR	Structuurschema Groene Ruimte
TK	Tweede Kamer