

TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport baanverlenging
luchthaven Eelde / Commissie voor de milieu-effectrapportage. - Utrecht :
Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-71887-66-9
SISO 614.62 UDC 504.064.2:625.717(492*9761)
Trefw.: milieu-effectrapportering ; Eelde (luchthaven).



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en
Waterstaat,
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk

uw brief

ons kenmerk

onderwerp

Toetsing MER Baanverlenging
Luchthaven Eelde

U156-88/Re/mc/125-141

utrecht,

16 februari 1988

Hierbij bied ik u het advies aan van de Commissie voor de milieueffectrapportage over het Milieueffectrapport (MER) Baanverlenging Luchthaven Eelde. Dit advies, uitgebracht overeenkomstig artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm), is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de daartoe ingestelde werkgroep van de Commissie onder voorzitterschap van ondergetekende. Het omvat de toetsing van het MER in de vorm van opmerkingen en aandachtspunten, die zijn bijeengebracht overeenkomstig de onderwerpen die volgens de Wabm en de op 21 augustus 1985 door u vastgestelde richtlijnen in het MER behandeld moesten worden.

De Commissie heeft er waardering voor, dat de NV Luchthaven Eelde reeds in 1985 vooruitlopend op de invoering van de wettelijke regeling voor milieueffectrapportage (m.e.r.) had besloten tot uitvoering van m.e.r. ten behoeve van de besluitvorming over de uitbreiding van de luchthaven en dat het concept van het MER op regionaal niveau al in discussie is geweest.

Bij het opstellen van dit toetsingsadvies heeft de Commissie gestreefd naar een goede inhoudelijke afstemming op haar eerder uitgebrachte toetsingsadvies over de uitbreiding van de Luchthaven Zuid-Limburg.

Uit het advies komt naar voren, dat het MER een goed leesbaar en overzichtelijk rapport is. Daaruit blijkt, dat vooral milieueffecten zijn te verwachten voor het aspect geluid. Helaas moet de Commissie constateren dat geluidhinder en de daarmee samenhangende omvang van het vliegverkeer onvoldoende duidelijk en diepgaand zijn behandeld in het MER. Het gaat daarbij vooral om de geluidsbelastingen en de effecten, ook bij lagere waarden dan 35 Ke en de maximale geluidniveau's. De Rijksluchtvaartdienst heeft op verzoek van de Commissie een correctie op het MER uitgebracht, die deze tekortkomingen voor een deel ondervangt. Het MER biedt tezamen met deze correctie redelijk voldoende informatie voor het beoordelen van de milieu-gevolgen van de voorgenomen baanverlenging en de beoogde intensivering van het vliegverkeer.

Voor enkele aspecten is echter een nadere uitwerking wenselijk. Dit is door de Commissie in haar advies aangegeven. De uitwerking zou kunnen worden opgenomen in de overwegingen bij het besluit over de aanwijzing.

De inhoud van het MER is door de initiatiefnemer afgestemd op de voorgenomen baanverlenging en de in het Bedrijfsplan aangegeven intensivering van het vliegverkeer. Het ontwerpbesluit over de aanwijzing beperkt zich echter niet tot het vaststellen van de met de intensivering samenhangende geluidscontouren. Dat betreft ook het vaststellen van de zoneringscontour volgens het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Deze zoneringscontour blijkt veel ruimer te zijn dan de genoemde geluidscontouren, waardoor derhalve veel verdergaander ontwikkelingen mogelijk zouden worden gemaakt dan die, welke de NV Luchthaven Eelde voor ogen staan.

De Commissie is van mening dat het MER onvoldoende informatie biedt om een beslissing over deze ruimere zoneringscontour te onderbouwen. Wanneer U als bevoegd gezag naast het nemen van het besluit, waarvoor het MER is opgesteld, tevens een besluit (in casu over de zoneringscontour) zou nemen dat zoveel verder reikt dan de in het MER beschreven activiteit en de daaruit voortvloeiende milieugevolgen, dan dient dit MER naar de mening van de Commissie, eerst door U te worden aangevuld.

De Commissie onderschrijft wel de wenselijkheid de zoneringscontour als planologische reservering nu reeds vast te leggen, maar verwacht dat daarvoor een andere oplossing, (mogelijk in de ruimtelijke ordening), is te vinden.

De Commissie mist nog een goede beschrijving van de wijze waarop de openstelling en toelating van de luchthaven zal worden geregeld. In het MER is wel aangegeven langs welke weg besluitvorming over nachtvluchten zal verlopen, maar voor bijvoorbeeld oefen- en proefvluchten, waarover in de inspraak diverse kritische opmerkingen zijn gemaakt, ontbreekt een dergelijke uitwerking.

De Commissie zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik zult maken van haar advies. Een afschrift van deze brief is heden gezonden aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die met u bevoegd gezag is in de onderhavige besluitvorming.

Drs. H.G. Ouwerkerk,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Baanverlenging Luchthaven Eelde,
voor deze:



dr. H. Cohen,
voorzitter van de Commissie voor de
milieu-effectrapportage.

Bijlage: 1

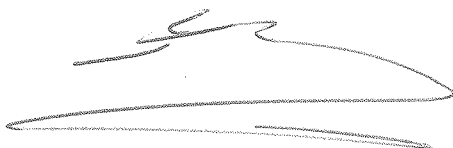
TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE

Advies op grond van artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het Milieu-effectrapport Baanverlenging Luchthaven Eelde.

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

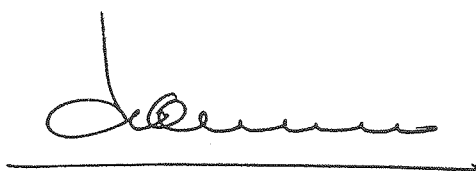
De werkgroep m.e.r. Baanverlenging Luchthaven Eelde:

De secretaris,



Ir. R. Rense.

De voorzitter,



Drs. H.G. Ouwerkerk.

Utrecht, 16 februari 1988.

INHOUDSOPGAVE

	<u>blz.</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET TOETSINGSADVIES	3
3. TOETSING VAN HET MER IN HOOFDLIJNEN	5
3.1 Toelichting	5
3.2 Algemene indruk	5
3.3 De inleiding (Hoofdstuk 1 van het MER)	5
3.4 De samenvatting van het MER-Eelde	7
3.5 De activiteit (Hoofdstuk 2 van het MER)	8
3.6 De milieu-aspecten (Hoofdstuk 3 van het MER)	9
3.7 Milieu-effecten (Hoofdstuk 4 van het MER)	11
3.8 Vergelijking van milieu-effecten (Hoofdstuk 5 van het MER)	13
3.9 Openstelling en toelating (Hoofdstuk 6 van het MER)	14
3.10 Overige opmerkingen	15
4. VERGELIJKING MET DE RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEU-EFFECT-RAPPORT	16

BIJLAGEN

1. Bekendmakingen over inspraak Baanverlenging Luchthaven Eelde d.d. 22 september 1987 in de Staatscourant, rectificatie d.d. 26 oktober 1987 en bekendmaking d.d. 11 december 1987 van errata MER Eelde in de Staatscourant.
2. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effect-rapportage.
3. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

De N.V. Luchthaven Eelde wil het gebruik van de bestaande luchthaven intensiveren en daartoe de bestaande hoofdstartbaan verlengen met 700 m tot een lengte van 2500 m. Voor deze baanverlenging is een wijziging nodig van de aanwijzing als luchtvaartterrein volgens de Luchtvaartwet. Voor de besluitvorming daarover is een milieu-effectrapport (MER) opgesteld.

Het bevoegd gezag bij deze procedure is de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De N.V. Luchthaven Eelde is de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag maakte het MER bekend op 24 september 1987 met een kennisgeving in de Staatscourant en enige dagbladen. De bescheiden voor de procedure van de uitbreiding van de luchthaven zijn op 15 oktober 1987 ter inzage gelegd (bijlage 1).

Het MER is op 14 oktober toegezonden aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage, die daarmee in de gelegenheid werd gesteld advies uit te brengen over het MER (conform artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne).

De Commissie heeft in haar advies ook betrokken de in december 1987 door de Rijksluchtvaartdienst uitgebrachte Errata met Toelichting voor het Milieu-effectrapport Baanverlenging Luchthaven Eelde.

Het advies heeft betrekking op:

- het niet voldoen aan de in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) gestelde regels voor de inhoud van het milieu-effectrapport (artikel 41j en 41k van de Wabm) mede gelet op de door het bevoegd gezag op 21 augustus 1985 gegeven richtlijnen voor het MER,
- dan wel op onjuistheden in het rapport (artikel 41w, tweede lid van de Wabm).

Het hierbij uitgebrachte toetsingsadvies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze werkgroep heeft ook het advies voor de richtlijnen voor het MER opgesteld. Dat werd op 15 juli 1985 uitgebracht. Op 10 mei 1985 bracht de Commissie een werkbezoek aan de luchthaven waarbij zij zich liet voorlichten over de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven.

De huidige samenstelling van de werkgroep is vermeld in bijlage 2. De werkgroep vertegenwoordigt de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies aangeduid met de Commissie. De Commissie vergaderde op 30 oktober, 30 november 1987 en 28 januari 1988. In de laatste vergadering werd het onderhavige advies vastgesteld. Op verzoek van de Commissie wisselde op 30 november 1987 en op 11 februari 1988 een vertegenwoordiging van de Commissie van gedachten met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. De tweede gedachtenwisseling vond plaats aan de hand van een concept van het advies.

In overeenstemming met het gestelde in artikel 41z, tweede lid van de Wabm heeft de Commissie alle (in totaal 82, waarvan ca. 43 gelijklopend) via gedelegeerde bevoegdheid (Inspraak Baanverlenging Luchthaven

Eelde) ontvangen bezwaarschriften, commentaren, adviezen en opmerkingen in beschouwing genomen. Voor zover deze reacties (zie bijlage 3) betrekking hebben op het onderwerp van de milieu-effectrapportage, werden zij in het toetsingsadvies verwerkt. Waar dit voor specifieke punten het geval is, wordt in de tekst door middel van een voetnoot naar de betreffende reacties verwezen.

De Commissie heeft bij verwijzing naar de inspraakreacties alleen bedoeld te refereren aan het betrokken onderdeel van die reacties. Een verwijzing slaat derhalve niet op de integrale tekst van die reactie. Sommige verwijzingen zijn aangegeven als ondersteuning van de mening van de Commissie, terwijl andere verwijzingen onderwerpen aanroeren die hun oorsprong hebben in de inspraak. In enkele inspraakreacties¹ is een vrijwel volledige toetsing van het MER opgenomen; in dit advies wordt daar alleen bij hoofdpunten naar verwezen.

¹ Bijlage 3, met name de inspraakreacties nrs. 37 (Stichting Rondom Vliegveld Eelde), 28/29 (mr. T. Duursma) en 30 (W.L. Jonker-ter Veld)

2. SAMENVATTING VAN HET TOETSINGSADVIES

De Commissie voor de milieu-effectrapportage is van mening dat het milieu-effectrapport (MER) over de baanverlenging van de luchthaven Eelde een goed leesbaar en overzichtelijk rapport is. Wat betreft de aspecten geluidhinder en de toegestane omvang van het vliegverkeer is het rapport echter onvoldoende duidelijk en dient het te worden toegevoegd of aangevuld. De in december 1987 door de Rijksluchtvaartdienst uitgebrachte correctie komt daar voor een deel al aan tegemoet. Er zijn minder belangrijke onvolkomenheden geconstateerd wat betreft de aspecten natuur en landschap, luchtverontreiniging en hydrologie. Daar zal bij de besluitvorming nog verdere aandacht aan moeten worden gegeven.

De beschrijving van de activiteit in het MER is samen met de omschrijving in het Bedrijfsplan voldoende duidelijk. Dit Bedrijfsplan is echter slechts in de vorm van een samenvatting ter inzage gelegd. Het beeld van de voorgenomen activiteit volgens de stukken is daardoor nogal globaal.

De beschrijving in het MER van het te nemen besluit maakt onvoldoende duidelijk, dat dit besluit zowel de baanverlenging als het vaststellen van de zoneringscontour betreft. Die contour is echter veel ruimer dan de geluidscontour van de verschillende intensiveringsscenario's, die de initiatiefnemer in het MER heeft beschreven.

De Commissie is van mening dat de beschrijving in het MER en de daarop uitgebrachte correctie toereikend zijn voor een besluit over de baanverlenging en de in het MER beschreven intensivering. Dat is echter niet het geval voor het nemen van een besluit over de door het bevoegd gezag in de ontwerp-aanwijzing opgenomen zoneringscontour, die een veel verdergaande intensivering van het gebruik van de luchthaven mogelijk maakt dan in het MER is beschreven.

De voorgenomen proef- en oefenvluchten blijken in vele inspraakreacties vragen op te roepen. In het MER ontbreekt een goede beschrijving daarvan en van de wijze waarop deze vluchten in de berekening van de contouren zijn verwerkt.

Daarbij wordt een heldere uiteenzetting over de te volgen procedures inzake besluiten over de openstelling van de luchthaven en de toelating van bepaalde vluchten gemist.

De Commissie vindt dat bij de behandelde alternatieven van het meest-milieuvriendelijke alternatief beter uitgewerkt had kunnen worden.

De beschrijving van het bestaande milieu is kort en bondig, maar is op onderdelen te weinig informatief. Dat geldt vooral voor de informatie over natuur en landschap, recreatie en de hydrologische gesteldheid.

De beschrijvingen van de te verwachten geluidhinder zijn na de correctie van de Rijksluchtvaartdienst op hoofdpunten wel voldoende, maar

dienen in de overwegingen bij het te nemen besluit verder te worden uitgewerkt.

Het overzicht van leemten in kennis en informatie geeft geen inzicht in de onzekerheden en onnauwkeurigheden die met de gehanteerde voorspellingsmethoden samenhangen. De toegepaste voorspellingsmethoden en de geraadpleegde bronnen worden in het MER ook nauwelijks vermeld.

3. TOETSING VAN HET MER IN HOOFDLIJNEN

3.1 Toelichting

De toetsing is uitgevoerd per hoofdstuk van het MER. Daarbij is aan het begin van de paragrafen steeds de omschrijving voor de inhoud van het betreffende onderdeel weergegeven volgens artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

3.2 Algemene indruk

De algemene indruk van het MER is, dat het een goed leesbaar en overzichtelijk rapport is. Wat betreft de aspecten geluidhinder en de toegestane omvang van het vliegverkeer is het rapport echter onvoldoende duidelijk en dient het te worden toegelicht of aangevuld. De door de Rijksluchtvaartdienst uitgebrachte correctie komt daar voor een deel al aan tegemoet.

Er zijn minder belangrijke onvolkomenheden geconstateerd wat betreft de aspecten natuur en landschap, luchtverontreiniging en hydrologie. Daar zal bij de besluitvorming nog verdere aandacht aan moeten worden gegeven.

De Commissie wil alvorens de toetsing van het MER wordt geformuleerd de opmerking maken, dat het MER bedoeld was voor een beschrijving van de milieu-effecten van de baanverlenging en de intensivering van het gebruik van de Luchthaven Eelde.

Bij nadere bestudering van het MER is naar voren gekomen dat het bevoegd gezag dit MER tevens wenst te hanteren voor de besluitvorming over de zoneringscontour, die een aanzienlijk verdergaande intensivering mogelijk maakt dan door de luchthaven zelf op dit moment wordt voorgestaan. Hierdoor is de situatie ontstaan dat het besluit dat de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag wil ontlocken betrekking blijkt te hebben op een andere situatie - met andere gevolgen voor het milieu -, dan die welke het bevoegd gezag kennelijk voor ogen staat. Het ware beter geweest als deze feiten helder uiteen waren gezet in het MER.

3.3 De inleiding (Hoofdstuk 1 van het MER)

Artikel 41 j, eerste lid onder a en c van de Wabm:

Een MER bevat tenminste:

- a. een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- c. een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

In het MER wordt het doel van de baanverlenging en de intensivering heel kort aangegeven. Voor de uitwerking daarvan wordt verwezen naar het Bedrijfsplan, waarvan alleen een samenvatting is toegevoegd aan de

ter inzage gelegde stukken. Dit maakt het moeilijk om uitgaande van het MER en de achterliggende stukken zich een goed beeld te vormen van wat met de activiteit wordt beoogd. Uit verschillende inspraakreacties blijkt echter dat insprekers het Bedrijfsplan wel hebben kunnen raadplegen. Daarbij is wel opgemerkt dat de samenvatting een rooskleuriger beeld geeft van de mogelijkheden voor intensivering dan de beschrijvingen in het Bedrijfsplan.²

Het ter inzage leggen van het volledige Bedrijfsplan had de aangegeven problemen kunnen ondervangen.

Het Bedrijfsplan biedt voldoende aanvullende informatie op het MER over het doel, de beoogde intensivering, de keuze van de baanlengte, de vervolg-activiteiten en de aanvullende voorzieningen. Het biedt echter onvoldoende informatie over de uitgangspunten voor de berekeningen van geluidhinder en luchtverontreiniging.

Bij het overzicht van de potentieel-berekeningen in de tabel op blz. 16 van het MER wordt verwezen naar het Bedrijfsplan. Na enig zoeken zijn de cijfers wel terug te vinden. Aangezien het Bedrijfsplan niet ingaat op geluidsbelastingen wordt niet duidelijk waarop de geluidsc.q. zoneringscontouren gebaseerd zijn, noch wat het verschil is.

Zie in dit verband de pagina's 6 en 7 van het MER. Daar worden de zoneringscontouren gebaseerd op maximaal 10.000 commerciële bewegingen in de gewijzigde planologische kernbeslissing, terwijl op pagina 28 gesproken wordt van 28.970 bewegingen in 2000 voor het scenario met een 2500 m baan.

Mogelijke ontwikkelingen bij diverse baanlengtes worden in het Bedrijfsplan uitgebreid besproken.

Hoewel van een baanverlenging geen spectaculaire toename van het verkeer wordt verwacht, is deze wel voorwaarde voor bepaalde activiteiten (m.n. vakantie-charters, vrachtverkeer). De indruk bestaat dat het Bedrijfsplan aan de bescheiden kant is over de mogelijke groei. Hoewel het Bedrijfsplan niet verder gaat dan het jaar 2000, zal op de lange duur zal het voordeel van een langere baan ongetwijfeld groter worden.

Het uitvoeren van oefen- en proefvluchten wordt wel genoemd in de tabel op blz. 16 van het MER en in het Bedrijfsplan, maar komt nauwelijks aan de orde in het MER. Toch vormt volgens de tabel de groei van het lesverkeer met grote vliegtuigen de belangrijkste toename bij het gebruik van de 2500 m baan. In het Bedrijfsplan is gesteld dat lesverkeer juist in de weekends aantrekkelijk is, terwijl dan andere Nederlandse luchthavens voor lesvluchten zijn gesloten.

In art. 3 van de ontwerp-aanwijzing is het uitvoeren van oefen- en proefvluchten afhankelijk gesteld van de toestemming van de exploitant.

2 Bijlage 3, met name in de reacties nrs. 37 en 30, is uitgebreid ingegaan op het Bedrijfsplan en de haalbaarheid van de plannen van de luchthaven. Zie ook nr. 9 over de samenvatting.

Op pagina 42 van het MER wordt wel vermeld welke beperkende afspraken thans bestaan voor de toelating van lesvluchten en oefenvluchten, maar op toekomstige ontwikkelingen en hoe daarbij gehandeld zal worden, wordt niet ingegaan. Het blijft daardoor onduidelijk hoe de oefen- en proefvluchten zullen worden uitgevoerd³ en op welke wijze deze vluchten in de geluidscontouren zijn verwerkt.

De beschrijving van de besluitvorming is in het algemeen duidelijk. Uit de beschrijving van de aanwijzingsprocedure volgens de Luchtvaartwet (op pag. 8) blijkt niet, dat de aanwijzingsprocedure niet alleen nodig is voor de geluidszonering, maar ook voor het verlengen van de baan. Bij het overzicht van de te nemen besluiten op pagina 9 ontbreekt het besluit over de zonering. Dit wordt echter elders wel genoemd.

De beschrijving van de besluitvorming wat betreft de zonering maakt niet duidelijk dat er een groot verschil is tussen de voor de aanwijzing voorgestelde zoneringscontouren en de geluidscontouren zoals die later op grond van de verschillende (intensiverings)scenario's worden gepresenteerd.

De beschrijving van de bestuurlijke betekenis van de geluidscontouren gaat voorbij aan de tweezijdige functie die deze contouren hebben. Enerzijds is er de beschermende werking door middel van het ruimtelijk beleid tegen de gevolgen van geluidhinder. Anderzijds bieden de contouren een bovengrens voor de toename van luchtvaartverkeer op de luchthaven. Het eerste krijgt in het MER aandacht, het tweede niet.

De Commissie is er bij het uitbrengen van haar advies allereerst vanuit gegaan dat het MER is geschreven voor de voorgenomen baanverlenging en de beoogde intensivering van het vliegverkeer.

Daarnaast heeft de Commissie zich ook gericht op het gebruik van het MER voor het vaststellen van de zoneringscontour volgens het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, die als geluidzone in de ter inzage gelegde ontwerp-aanwijzing van het luchtvaartterrein is opgenomen. Deze zoneringscontour maakt een veel verdergaande groei van het vliegverkeer mogelijk dan volgens de in het MER beschreven scenario's.

3.4 De samenvatting van het MER

Artikel 41 j, eerste lid onder h van de Wabm:

Een MER bevat tenminste:

h. een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

³ Uit bijna alle inspraakreacties blijkt bezorgdheid over deze oefen- en proefvluchten en de open regeling daarvan in de ontwerp-aanwijzing.

De samenvatting geeft naar de mening van de Commissie een bondig en consistent beeld van de inhoud van het MER. Dit betekent dat de opmerkingen van de Commissie over de inhoud van het MER in het algemeen ook van toepassing zijn op de samenvatting. Een uitzondering daarop vormt de passage over de luchtverontreiniging. De vergelijking die daarbij met Schiphol wordt gemaakt ligt niet voor de hand. De beide luchthavens verschillen zo sterk in omvang en wat betreft omgeving, dat vergelijken niet zinvol is. De situatie op Eelde dient zelfstandig te worden beoordeeld.

Een tweede uitzondering vormt het ontbreken in de samenvatting van een beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu. In plaats daarvan is slechts een verwijzing opgenomen⁴.

3.5 De activiteit (Hoofdstuk 2 van het MER)

Artikel 41 j, eerste lid onder b van de Wabm:

Een MER bevat tenminste:

b. een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.

Artikel 41 j lid 3 van de Wabm:

Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.

Voor de beschrijving van de activiteit wordt in het MER op vele plaatsen verwezen naar het Bedrijfsplan, waarvan slechts een samenvatting is toegevoegd aan de ter inzage gelegde stukken.

Het beeld van de voorgenomen activiteit dat in het MER en de achterliggende stukken wordt gegeven is daardoor nogal globaal.

Met name over het volgende is het MER en de ter inzage gelegde samenvatting niet voldoende duidelijk:

- de vervolgactiviteiten en aanvullende voorzieningen zoals de plaats en omvang van gebouwen, bedrijfsterreinen, onderhoudshangar, vrachtcentrum;
- het al dan niet uitvoeren van nachtvluchten. De indruk wordt gewekt dat nachtvluchten niet zullen plaatsvinden, maar een duidelijke regeling daarover ontbreekt en bij het berekenen van contouren is wel gerekend met nachtvluchten (pag.42);
- de economische haalbaarheid van de intensivering zonder nachtvluchten. Dit speelt vooral voor pakketgoederen en expressepost;
- de mogelijke ontwikkelingen op langere termijn;
- het als gevolg van de intensivering optredende wegverkeer.

⁴ Zie ook bijlage 3, met name inspraakreactie nr. 6

De Commissie stemt in met de keuze van de behandelde alternatieven en de buiten beschouwing blijvende mogelijkheden (pag.17 en 18). De wettelijk voorgeschreven beschrijving van het meest milieu-vriendelijke alternatief ontbreekt, ook in de vorm van een verwijzing, in dit hoofdstuk. Enigszins verstopt komt dit alternatief wel aan de orde op pag.37 en 38. Dit alternatief had duidelijk herkenbaar in het MER moeten worden opgenomen. De Commissie heeft in haar advies voor de richtlijnen reeds aangegeven voor welke aspecten en mitigerende maatregelen uitwerking wenselijk is (par. 4.2.4 van het advies). De nu gegeven beschrijving had naar de mening van de Commissie verder uitgewerkt dienen te worden, zeker gezien het wettelijk vereist zijn van de beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief.

3.6 De milieu-aspecten (Hoofdstuk 3 van het MER)

Artikel 41 j eerste lid onder d van de Wabm:
Een MER bevat tenminste:

d. een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.

In de inleiding van dit hoofdstuk is vermeld dat de 35 Ke-contour in principe als grens van het studiegebied is aangehouden. Deze beperking, die gelukkig niet streng is gehanteerd, is naar de mening van de Commissie onjuist en ongegrond. Zeker wat betreft de geluidhinder zijn ook buiten de 35 Ke-contour belangrijke effecten mogelijk en is dus de bestudering van de milieu-aspecten van belang.

ad 2: natuur en landschap

Deze paragraaf geeft te weinig feitelijke informatie om tot een goede beoordeling te kunnen komen.

Wanneer men op het midden van pagina 21 de passage over de oostkant van het studiegebied leest beseft men niet, dat het bij "buitenplaatsen" in feite gaat om het Huis te Glimmen, een van de oudste en fraaiste landgoederen van de provincie Groningen.

Op de betekenis in landschappelijk opzicht en als weidevogelgebied van het stroomdal Drentsche Aa (aangeduid als "grote landschappelijke eenheid" in het Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud; aangewezen als relatienotagegebied bij de voorrangsinventarisatie) zou nadrukkelijker moeten worden gewezen. Dit speelt temeer omdat de richtlijnen expliciet vragen het stroomdal Drentsche Aa in de beschouwing te betrekken.

De beschrijving van de avifauna op pag. 22 is gebrekkig. Als belangrijk element ontbreekt de roekkolonie bij het Huis te Glimmen.

ad 3: luchtverontreiniging

In het MER is niet vermeld welke emissie-factoren zijn gehanteerd voor de berekeningen. Dat is zeker van belang bij de vergelijking met de emissie van auto's: het verschil in emissie van auto's in 1981 en

nieuwe auto's is voor koolwaterstoffen gemiddeld een factor 3. In de door de Rijksluchtvaartdienst uitgebrachte correctie op het MER worden de elders in het MER opgenomen gegevens over luchtverontreiniging (op pag. 26 en 32) gecorrigeerd. Verzuimd is de afwijkende gegevens op pag. 22 te veranderen. Dit roept vragen op over de oorspronkelijk gevolgde werkwijze. De beschrijving van de keuze van het studiegebied en de voor de berekening gehanteerde start-landingscyclus is wel bevredigend.

De luchtkwaliteit in de omgeving van Eelde is niet beschreven; gegevens daarover zijn af te leiden uit de rapporten van het landelijk meetnet.

ad 4: bodemverontreiniging

Welke gevolgen bodemverontreiniging kan hebben is aan de hand van de beschrijving niet na te gaan. Daarvoor ontbreken de elementaire gegevens over de bodemopbouw en de hydrologische gesteldheid, zodat met name de relatie met het stroomdal van de Drentsche Aa niet kan worden beoordeeld.

Een eenvoudige isohypsenkaart met de richting van de grondwaterstromen zou daarvoor al een behoorlijk beeld geven.

De Commissie verwacht echter dat dit aspect van relatief geringe betekenis zal zijn.

ad 5: geluid

Het ontbreken van geluidscontouren voor lagere waarden dan 35 Ke is bij de beschrijving van de huidige situatie een minder ernstig gemis dan bij het beschrijven van de toekomstige situatie.

De bewering dat het niet mogelijk is contouren voor lagere waarden dan 35 Ke met voldoende nauwkeurigheid te bepalen is niet juist. (Zie paragraaf 7.4 van het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting door vliegtuigen, LL-HR-20-01). Zeker bij het relatief geringe aantal vliegbewegingen in Eelde treden nog voldoende hoge geluidsniveaus op voor het berekenen van contouren voor lagere waarden dan 35 Ke. De Commissie ervaart dit als een zeer zwak punt in het MER.

Een waardering van de bestaande geluidsniveaus in de omgeving ontbreekt. In feite wordt slechts opgesomd welke geluidbronnen aanwezig zijn, terwijl geen inzicht wordt gegeven in mogelijk stille of rustige gebieden. Het Hoogeveld wordt wel genoemd, maar zonder indicatie van daar of elders heersende geluidsniveaus.

ad 6: recreatie

In het MER wordt nauwelijks aandacht besteed aan de bestaande recreatie in de omgeving van de luchthaven. De beschrijving doet daardoor geen recht aan het feit dat de Hondsrug en de flanken van het stroomdal Drentsche Aa tussen Haren en Noorderlaren het enige uitloopgebied van enige omvang vormen voor recreërende wandelaars en fietsers uit

5 Zie ook bijlage 2, de inspraakreacties nrs. 25/26 (Milieuraad Drenthe) en 37 (Stichting Rondon Vliegveld Eelde).

Haren, en - in mindere mate - Groningen. Verder moet worden bedacht dat de recreatieve mogelijkheden die met de luchthaven samenhangen van geheel andere aard zijn en een ander publiek trekken.

ad 7: veiligheid

Het MER geeft geen inzicht in de omvang van het risico op ongevallen. Wel wordt gesteld dat dit risico door het treffen van maatregelen niet verandert bij intensivering. Dat wekt de indruk dat kwantificering van het risico al heeft plaatsgevonden. De Commissie had het op prijs gesteld indien deze kwantificering in het MER was opgenomen. Verder ontbreekt een beschrijving van de invloed van de vogelstand op de veiligheid en de maatregelen om vogels uit de omgeving van de luchthaven te weren.

3.7 Milieu-effecten (Hoofdstuk 4 van het MER)

Artikel 41 j, eerste lid onder e van de Wabm:

Een MER bevat tenminste:

e. een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.

ad 2: effecten op natuur en landschap

Opgemerkt kan worden dat bij vogels die permanent in het gebied aanwezig zijn (broedvogels) wel gewenning aan laag overvliegende vliegtuigen is geconstateerd. Het verstorend effect is veel groter voor concentraties trekvogels, zoals die in de oeverlanden van het Zuidlaardermeer en in de Onnerpolder ten noorden daarvan in grote getalen in het winterhalfjaar aanwezig zijn. Welke effecten in het stroomdal van de Drentsche Aa zijn te verwachten is niet vermeld.

Hoe de vogelstand binnen en buiten het vliegveld en vooral bij de baan nu en in de toekomst wordt beheerd, is niet in het MER beschreven. Gezien de weidevogelgebieden en de roekenkolonies in de directe omgeving is deze vraag ter zake.

ad 3: lucht- en bodemverontreiniging

Wat betreft de luchtverontreiniging mag uit de vergelijking met Schiphol niet zonder meer worden geconcludeerd, dat zich in Eelde geen problemen zullen voordoen. Daarvoor is eerst meer informatie nodig over de achtergrondsituatie in Eelde en over de beoordeling van de situatie bij Schiphol.

Wat betreft de hydrologische situatie is het niet waarschijnlijk dat ingrepen, zoals het leggen van een duiker in de Runslot, het aanleggen van een nieuwe ringslot en het draineren van het nieuwe terrein, tot grote gevolgen in de omgeving leiden. Het MER geeft echter geen onderbouwing voor het trekken van een dergelijke conclusie.

ad 4: de geluidsbelasting

De Commissie vindt het een ernstig gemis dat de beschrijving van de effecten van de geluidhinder beperkt is gebleven tot het aangeven van de Ke-contouren van 35 Ke en hoger.

Ook buiten de 35 Ke-contour kan zich ernstige hinder voordoen, zeker wanneer zich vlak buiten die contour woonconcentraties bevinden. Daar wordt in het MER aan voorbij gegaan.

In het MER wordt ook niet ingegaan op de betekenis vanuit geluidhinderrooipunt van de berekende contouren.

De relatie tussen Kosten-eenheden en de relatieve hinderscore had hierbij moeten worden aangegeven. Verder is in wezen alleen de dosis geluid beschreven, maar wordt geen beeld gegeven van de daarmee samenhangende effecten op beleving en gezondheid en de omvang van die effecten in de omgeving. Daarbij zijn ook de maximale geluidniveau's tijdens passage van één vliegtuig van belang.

De beschrijving is daardoor te summier voor een beoordeling door bestuurders en omwonenden. Dat betekent dat de beschrijving van deze effecten in het MER op dit onderdeel ernstig tekort schiet⁶.

De door de Rijksluchtvaartdienst uitgebrachte correctie op het MER ondervangt dit bezwaar slechts voor een deel. De effecten van lagere belastingen dan 35 Ke worden weliswaar aangeduid, maar nog steeds zijn voor deze belastingen geen contouren aangegeven. Voor Yde en Donderen zijn nu wel piekniveau's aangegeven, maar een beschrijving van de effecten daarvan ontbreekt nog steeds. Deze tekortkomingen kunnen nog worden ondervangen door in de overwegingen bij het besluit over de aanwijzing de contouren voor lagere belastingen dan 35 Ke en de contouren voor maximale geluidniveau's aan te geven.

Een derde punt hierbij is dat de beschrijving van de geluidhinder is gericht op de geluidhinder volgens de verschillende intensiveringsscenario's, maar niet op de omvang van de geluidhinder, zoals die wordt toegestaan volgens de in de ontwerp-aanwijzing opgenomen zoneringscontour. De beschrijving van de geluidhinder in het MER maakt het niet mogelijk om tot een goede beoordeling te komen van de mogelijke effecten van een gebruik van de luchthaven, dat overeenkomt met de zoneringscontour.

Tabellen

De tabel op pag.32 en 33 met de milieu-effecten per scenario is wel overzichtelijk, maar veiligheid en waterkwaliteit ontbreken. Voor lucht is alleen de uitworp aangegeven, terwijl voor geluid de informatie over de dosis en de effecten gebrekkig is.

6 De Commissie wijst nog eens met nadruk op de over het aspect geluidhinder gemaakte opmerkingen in het toetsingsadvies over het MER voor de uitbreiding van de Luchthaven Zuid-Limburg.

Veiligheid en waterkwaliteit ontbreken ook in de tabel "Gevoeligheid milieu-aspecten voor baanverlenging" (op pag.34). De tabel, die als samenvatting is bedoeld, gaat niet in op de gevoeligheid van de verschillende milieu-aspecten voor de beoogde intensivering.

3.8 Vergelijking milieu-effecten (Hoofdstuk 5 van het MER)

Artikel 41 j, eerste lid, onder f en g van de Wabm:
Een MER bevat tenminste:

- f. een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven;
- g. een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.

ad 1: Inleiding

In de inleiding wordt gesteld dat het verleidelijk is om de geluidsbelastingscontouren te vergelijken met de zoneringscontouren. Gesteld wordt dat dat niet zonder meer kan en dat dat elders wordt uitgelegd. Deze uitleg is echter niet te vinden in het hoofdstuk.

ad 2: Vergelijking

De vergelijking is hier beperkt tot natuur en landschap en geluid, waarmee de Commissie instemt.

ad 3: Scenario's en zonerings

De Rijksoverheid geeft in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen veel hogere prognoses voor het aantal vliegbewegingen in het jaar 2000 dan de prognoses van de NV Luchthaven Eelde in de intensiverings-scenario's.

De zoneringscontour betreft echter de in de ontwerp-aanwijzing opgenomen zone en daarvoor is uitgegaan van deze hoge SBL-prognoses. Het MER geeft geen vergelijking van de effecten volgens de intensiverings-scenario's met de effecten die met het opvullen van de geluidszone en dus met het onderhavige besluit kunnen samenhangen, ook al zijn in bijlage D wel enige gegevens vermeld.

ad 4: Mogelijkheden tot bescherming van het milieu

Zoals al eerder vermeld bevat deze paragraaf de beschrijving van het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. De Commissie verwijst naar de opmerking die daarover aan het slot van paragraaf 3.5 van het onderhavige advies is gemaakt.

ad 5: Leemten in kennis

Bij de leemten in kennis ontbreekt het geluidsniveau dat van het proefdraaien is te verwachten. Onderzoek daarnaar is eerder wel aangekondigd (pag.23 en30).

ad 6: Normen en uitgangspunten van het milieubeleid

In deze paragraaf had de speciale status van het stroomdal Drentsche Aa dienen te worden vermeld, evenals in hoofdstuk 3, paragraaf 2 van het MER. De simpele verwijzing naar het streekplan Groningen is wat pover. Nergens blijkt dat in de provincie Groningen een zeer groot aaneengesloten gebied binnen en rondom de zoneringsgrenzen is aangeduid als "landelijk gebied III" (d.w.z. landbouwgebied in zeer kwetsbaar landschap), deels met "natuurwaarde A" (kwetsbare weidevogel-, ganzen- en watervogelgebieden) of "B" (gebieden van betekenis voor broedvogels en/of planten).

In het overzicht ontbreken de normen zoals die voor geluidhinder worden gehanteerd wat betreft industrielawaai en wegverkeerslawaai en een vergelijking daarvan met de normen voor vliegtuiglawaai.

ad 7: Conclusie

Dat het studiegebied "in hoofdzaak een agrarisch karakter heeft", waarvan de toegekende waarde alleen "landschappelijk" zou zijn, is, voor zover het het studiegebied ten oosten van de luchthaven betreft, een onjuiste constatering; men vergelijkte wat hiervoor reeds is opgemerkt (sub 3.2, p.21; sub 5.6, pag.38). Het gebied ten oosten van de Burgemeester Legroweg heeft een, in de bestuurlijke besluitvorming nadrukkelijk vastgelegde, hoge natuurwetenschappelijke waarde, is deels aangewezen als relatienotagebied en heeft daarnaast duidelijke recreatieve betekenis.

In de tabel met de voorkeursvolgorde per milieu-aspect zijn de nulvariant en het scenario 1800 m gelijkwaardig. Het is niet duidelijk hoe dat kan en op welke wijze de scores in de tabel zijn bepaald. In de tekst van de conclusie wordt het duidelijke effect van het 1800 m-scenario ten opzichte van het nul-alternatief niet genoemd, terwijl wel het (veel geringere) effect van (vervolgens) een verlenging tot 2500 m wordt gekwalificeerd.

3.9 Openstelling en toelating (Hoofdstuk 6 van het MER)

Het MER maakt melding van afspraken, die hierover met omwonenden zijn gemaakt en verwijst naar uitspraken terzake door de Raad van Bestuur van de NV Luchthaven Eelde. Hoewel gewaardeerd kan worden dat de luchthaven een goed overleg met omwonenden kennelijk op prijs stelt, doet dit niets af aan het feit dat de gemaakte afspraken op zich niet bindend zijn en voorzover bekend niet afdwingbaar. De Commissie vraagt zich af of de afspraken, zoals op pagina 44 aangegeven voor nachtvluchten ook vastgelegd gaan worden volgens het instrumentarium van de Luchtvaartwet.

De beschrijving maakt evenmin duidelijk of nu wel of niet nachtvluchten worden voorzien. Men kan uit de beschrijving zowel afleiden dat van nachtvluchten wordt afgezien als dat toestemming voor nachtvluchten te zijner tijd na het besluit over de baanverlenging zal worden aangevraagd.

Voor de betrokken overheden en de omwonenden wordt onvoldoende duidelijk gemaakt, dat

- a. belangrijke milieu-effecten zijn te verwachten van intensivering van vliegverkeer, ook zonder baanverlenging en zonder m.e.r.-plichtig besluit;
- b. de voorspelde effecten van de scenario's met baanverlenging een geringe toename betekenen ten opzichte van intensivering zonder verlenging;
- c. de besluiten over intensivering, verlenging en zonering die worden voorgesteld op zichzelf grotere effecten mogelijk maken dan worden voorspeld, terwijl bijvoorbeeld ook een zoneringsbesluit zou kunnen worden genomen dat de effecten wel inperkt tot die van het maximaal voorspelde scenario.

De Commissie is van mening dat de beschrijving in het MER en de daarop uitgebrachte correctie wel als redelijk voldoende zijn te beschouwen voor een besluit over de baanverlenging en de in het MER beschreven intensivering. Voor het nemen van een besluit over de in de ontwerp-aanwijzing aangegeven zoneringscontour, die een veel verdergaande intensivering van het gebruik van de luchthaven mogelijk maakt, biedt dit MER onvoldoende basis.

3.10

Overige opmerkingen

- In kaart 8 is aangegeven: Saneringsgebied Luchthaven Eelde, eerste fase. In de tekst ontbreekt een verwijzing naar deze kaart. Welke tijdplanning zal worden gehanteerd bij het aanbrengen van isolerende voorzieningen is niet vermeld in het MER.
- Van de in bijlage E genoemde ter inzage liggende stukken bij de N.V. Luchthaven Eelde bleken het rapport Milieukartering Drenthe en het Streekplan Noord-Drenthe te ontbreken.
- Het is een gemis dat in het MER niet volledig wordt aangegeven welke rol het MER zal vervullen bij de besluitvorming op grond van de Luchtvaartwet.

Het gaat daarbij om:

- * de verruiming van de beslissingsgrondslag voor de aanwijzing (art. 41 ai Wabm);
- * de vermelding in het besluit van de gronden waarop het berust, de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu en de overwegingen omtrent de alternatieven en de ingebrachte opmerkingen en adviezen (art. 41 ak, eerste lid Wabm);
- * het beschrijven in het besluit van het uit te voeren evaluatieonderzoek (art. 41 ak, tweede lid van de Wabm).

De Commissie wijst het bevoegd gezag erop, dat in de mede ter inzage gelegde ontwerp-aanwijzing ex. art. 27 van de Luchtvaartwet (nog) niet is voldaan aan deze bepalingen.

- In het MER wordt de relatie met de richtlijnen niet aangegeven.
- Het MER bevat nauwelijks referenties.

4. VERGELIJKING MET DE RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEU-EFFECTRAPPORT

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 21 augustus 1985 richtlijnen vastgesteld voor het MER over de baanverlenging voor de Luchthaven Eelde.

Wanneer het MER samen met het Bedrijfsplan wordt gezien komen nagenoeg alle in de richtlijnen genoemde onderwerpen aan de orde. Enkele belangrijke aspecten ontbreken echter:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte basisgegevens (par. 9 van de richtlijnen)
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieu-gevolgen op korte en langere termijn (par. 9 van de richtlijnen)
- een concept-evaluatieprogramma (par. 9 van de richtlijnen), wat overigens wettelijk niet verplicht is.
- specifieke aandacht voor het relatienotagebied "Stroomdallandschap Drentsche Aa en stille gebieden" (par. 7 van de richtlijnen)
- de invloed van baanverlenging en intensivering voor het lesbedrijf en de ligging van de lescircuits (par. 5 van de richtlijnen). Na de baanverlenging zijn oefenvluchten met grote vliegtuigen mogelijk. In het 2500m-scenario worden 1500 vliegbewegingen voor dergelijke lesvluchten verwacht, naast 150 bewegingen voor de toename van het charterverkeer.
Het circuitvliegen met grote vliegtuigen, zoals dat nu al plaatsvindt, wordt als bijzonder hinderlijk ervaren.
- de invloed op de landbouw en de industrie (par. 5 van de richtlijnen).

Bijlagen bij
het Toetsingsadvies over het Milieu-effectrapport
Baanverlenging Luchthaven Eelde

(Bijlage 1 t/m 3)

BEKENDMAKING OVER INSpraak BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE IN DE STAATSCOURANT 185 VAN VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1987



PROVINCIE
DRENTHÉ

Bekendmaking

Gedeputeerde staten van Drenthe maken bekend dat met het oog op de voorgenomen baanverlenging op de Luchthaven Eelde de procedure ex artikel 27, juncto de artikelen 19 tot en met 26 van de Luchtvaartwet tot wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein en de vaststelling van de bijbehorende geluidzone met inbegrip van de bestemming van de gronden binnen deze geluidzone in gang is gezet, dat ingevolge artikel 20 van de Luchtvaartwet de hierna genoemde stukken voor een ieder ter inzage worden gelegd op de hieronder genoemde locaties; dat deze bekendmaking tevens plaatsvindt ten behoeve van de milieu-effectrapportage volgens het gestelde in artikel 41f van de Wet Algemene bepalingen milieuhygiëne (regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage), dat deze bekendmaking tevens plaatsvindt in het kader van artikel 72a van de Ontheingingswet, juncto de artikelen 19 tot en met 24 van de Luchtvaartwet.

Periode, plaats en tijdstip waar de stukken kunnen worden ingezien.

Vanaf 15 oktober 1987 tot het tijdstip waarop het aanwijzingsbesluit onherroepelijk is geworden worden de stukken ten behoeve van de aanwijzing van de Luchthaven Eelde tijdens kantooruren ter inzage gelegd op de volgende locaties:

- het provinciehuis te Assen, Westerbrink 1
- het provinciehuis te Groningen, Grote Markt 1
- de gemeentesecretarie van Eelde, Burgemeester J.G. Legroweg 14
- de gemeentesecretarie van Haren, Raadhuisplein 10
- de gemeentesecretarie van Vries, Raadhuisplein 1

en iedere dinsdagavond van 18.00 tot 21.00 uur op de informatiebalie op de Luchthaven Eelde.

Lijst van de ter inzage liggende stukken.

1. De informatiebrochure baanverlenging Luchthaven Eelde.
2. De ontwerp-aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet, houdende het besluit tot wijziging van de aanwijzing van de Luchthaven Eelde en de vaststelling van de geluidzone, omvattende:
 - a. een kaart van het luchtvaartterrein met de ligging van de banen en een globale aanduiding van de toekomstige inrichting;
 - b. een kadastrale kaart van het luchtvaartterrein;
 - c. een lijst van kadastrale aanduidingen van het tot luchtvaartterrein aan te wijzen terrein volgens artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet;

- d. een kaart van de geluidzone rond het luchtvaartterrein met de bijbehorende aan- en uitvliegroutes; deze kaart geeft tevens aan de optimale buitengrens van de geluidzone voor de eindfase;
3. De ontwerp-aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet ten behoeve van de aanpassing van bestemmingsplannen binnen de geluidzone.
4. De richtlijnen voor het Milieu-effectrapport van de minister van verkeer en waterstaat van 21 augustus 1985.
5. De inspraakreacties ten behoeve van het vaststellen van de richtlijnen voor de milieu-effectrapportage baanverlenging Luchthaven Eelde alsmede het advies van de Commissie MER.
6. Het Milieu-effectrapport Baanverlenging Luchthaven Eelde ingevolge de Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage, waarin opgenomen een beschrijving van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer en de daarmede samenhangende geluidbelasting door luchtvaartuigen.
7. Het Bedrijfsplan van de Luchthaven Eelde van februari 1986.
8. Het verzoekschrift van de NV Luchthaven Eelde om de aanwijzingsprocedure te starten van 7 maart 1985.
9. Het advies van de Rijksplanologische commissie over de voorontwerp-aanwijzing van 28 november 1986.
10. Het verslag van het bestuurlijk overleg over de voorontwerp-aanwijzingen, gehouden op 11 februari 1987.

Inspraakmogelijkheden op ontwerp-aanwijzingen en Milieu-effectrapport (MER).

Tot 15 december 1987 is het mogelijk schriftelijk bezwaar te maken tegen de onder 2. en 4. genoemde ontwerp-aanwijzingen en opmerkingen te maken over het MER.

De inspraakreacties op het MER kunnen slechts betrekking hebben op het voldoen aan vereisten volgens de Wet MER, mede gelet op de gegeven richtlijnen (zie 5.) of op onjuistheden in het rapport.

Deze reacties worden ter kennis gebracht van het bevoegd gezag (de minister van verkeer en waterstaat in opdracht van de minister van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer), de opsteller van het MER (de NV Luchthaven Eelde), de Commissie voor de milieu-effectrapportage voor de beoordeling van het MER en de wettelijke adviseurs en zullen ter inzage worden gelegd. U kunt bij uw reactie de wens te kennen geven dat uw persoonlijke gegevens niet bekend worden gemaakt.

Openbare hoorzittingen.

Er worden openbare hoorzittingen gehouden tijdens welke men mondelinge bezwaren tegen genoemde ontwerp-aanwijzingen en het MER kan maken.

Deze hoorzittingen zullen worden gehouden door de Bezwarencommissie Baanverlenging Luchthaven Eelde onder voorzitterschap van een gedeputeerde van de provincie Drenthe.

Plaats en tijdstip van de hoorzitting.

10 november 1987, gemeentehuis van Vries om 20.00 uur. 12 november 1987, Luchthaven Eelde (passagehall) om 20.00 uur.

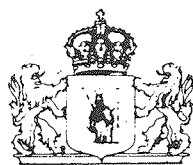
Een ieder die tijdens de hoorzitting het woord wil voeren dient zich vóór 8 november 1987 schriftelijk op te geven bij de bezwarencommissie, per adres provinciehuis Drenthe, Postbus 122, 9400 AC Assen, onder vermelding van Bezwarencommissie Baanverlenging Luchthaven Eelde.

Van de hoorzitting wordt proces-verbaal opgemaakt dat mede ter inzage zal worden gelegd en zal worden toegezonden aan die aanwezigen die daartoe de wens te kennen hebben gegeven door het opgeven van naam en adres.

Bezwaarschriften tegen de ontwerp-aanwijzingen en opmerkingen over het MER dienen te worden gericht aan Inspraak Baanverlenging Luchthaven Eelde, Postbus 122, 9400 AC Assen.

Ontheinging gronden.

In geval van ontheinging van gronden ten behoeve van de luchthavenuitbreiding treedt de procedure ingevolge de Luchtvaartwet in de plaats van de procedure volgens artikel 63 van de Ontheingingswet. Na onherroepelijk worden van de aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet vormt dit besluit de titel voor ontheinging. De noodzakelijke ontheingeningen voor de luchthavenuitbreiding zullen dan op grond van artikel 72a van de Ontheingingswet, namens de minister van verkeer en waterstaat, plaatsvinden.



PROVINCIE DRENTHE

Gedeputeerde staten van Drenthe maken bekend, dat haar bekendmaking betreffende **de procedure voor de baanverlenging voor de luchthaven Eelde** op enkele punten korrektie behoeft.

Onder het kopje "inspraakmogelijkheden op ontwerp-aanwijzingen en milieu-effekt rapport (MER)" is abusievelijk vermeld dat de bezwaretermijn afloopt op 15 december 1987; **dit moet zijn 15 januari 1988.**

Voorts wordt in dezelfde alinea verwezen naar enkele stukken; de daarbij behorende cijfers, 4 en 5, dient men te lezen **als 3 en 4.**

De advertentie is reeds verschenen in deze krant d.d. 25 september 1987.



PROVINCIE
DRENTHE

Gedeputeerde Staten van Drenthe maken bekend dat op **14 december 1987** door het bevoegd gezag enkele pagina's errata en toelichting worden toegevoegd aan het **Milieu-effect-rapport Baanverlenging Luchthaven Eelde** zoals dat op de daartoe bestemde plaatsen ter inzage ligt en waarop tot 15 januari 1988 inspraak mogelijk is.

BIJLAGE 2

SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP VAN DE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage welke het toetsingsadvies voor het milieu-effectrapport Baanverlenging Luchthaven Eelde heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van drs. H.G. Ouwerkerk.

In de werkgroep hebben voorts zitting:

- prof.ir L.J. Brassler te De Lier
- dr.ir. J. Hoeks te Wageningen
- ir. W. Klein te Lochem
- de heer W.A.S. van Meel te Zwolle
- mr.ing. A.H. Vitters te Den Haag
- prof.ir. J. Volmuller te Driebergen
- prof.dr. J.D. van der Waals te Haren (Gr.)

Ir. R. Rense is als secretaris van de werkgroep opgetreden.

BIJLAGE 3

LIJST VAN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

Nr.	Datum	Persoon of instantie	Datum van ontvangst Cie m.e.r.
-----	-------	----------------------	--------------------------------------

Hoorzitting te Vries

1.	10.11.87	Dhr. Polman, Stichting Rondom Vliegveld Eelde te Eelde	16.12.87
2.	" " "	Mevr. Jonker, Vries	" " "
3.	" " "	Dhr. Woldring, IVN afd. Vries	" " "
4.	" " "	Dhr. Nijland, Taarlo	" " "
5.	" " "	Dhr. Hein, Donderen	" " "

Hoorzitting te Eelde

6.	12.11.87	Dhr. van der Lugt, Stichting Rondom Vliegveld Eelde, Bunne, + aanvulling	16.12.87 18.01.88
7.	12.11.87	Dhr. Jager, Norg	16.12.87

Schriftelijke reacties

8.	15.10.87	J. Douma-Wertheim, Eelde en 42 anderen	19.10.87
9.	15.10.87	Stichting Rondom Vliegveld Eelde	19.10.87
10.	15.10.87	J.H.G. Poell, Donderen	19.10.87
11.	25.10.87	drs. R.J. Offers, Glimmen	19.10.87
12.	25.10.87	A.T. Offers-Lojenga, Glimmen	19.10.87
13.	30.10.87	Categoriaal Psychiatrisch Ziekenhuis Stichting Nieuw Hoog-Hullen, Eelde	19.10.87
14.	21.12.87	G.J. van der Mei, Eelde	14.01.88
15.	?	H. van Dijk, Norg	14.01.88
16.	?	O.S. Hein, Donderen	14.01.88
17.	26.12.87	J. Barrée, Yde	14.01.88
18.	30.12.87	Stichting Rondom Vliegveld Eelde, Eelde	14.01.88
19.	21.12.87	Drs. A. Mak	14.01.88
20.	15.12.87	PvdA, Vries	14.01.88
21.	08.01.88	Landbouwschap, Assen	14.01.88
22.	11.01.88	G. Sandker c.s., Donderen	18.01.88
23.	08.01.88	drs. G.W. Bruggeling, Glimmen	18.01.88
24.	11.01.88	M. van der Lugt-van der Hoek, Haren	18.01.88
25.	14.01.88	Milieuraad Drenthe, bezwaarschrift	18.01.88
26.	14.01.88	Milieuraad Drenthe, reactie op m.e.r.	18.01.88
27.	11.01.88	Belangenvereniging Donderen	18.01.88

28/29	12.01.88	mr. T. Duursma, Glimmen, reactie op m.e.r. en bijna identiek bezwaarschrift	18.01.88
30.	12.01.88	W.L. Jonker-ter Veld, Vries	18.01.88
31/32	11.01.88	N. Mennes, Donderen	18.01.88
33.	09.01.88	A.R. Seinstra, Eelde	18.01.88
34.	12.01.88	J. Becker, Glimmen	18.01.88
35.	11.01.88	J. Polling, Donderen	18.01.88
36.	12.01.88	M. Drent, Donderen	18.01.88
37.	jan 88	Stichting Rondom Vliegveld Eelde (bezwaarschrift met bijlagen)	18.01.88
38.	07.01.88	Commissie Milieuhygiëne Luchtvaarterrein Eelde	18.01.88
39.	04.01.88	Gemeente Vries	20.01.88
40.	14.01.88	Milieuraad Vries	20.01.88
41.	20.01.88	Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Drenthe	26.01.88