

ADVIES RICHTLIJNEN
MILIEU-EFFECTRAPPORT
BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE

voorlopige commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de Directeur-generaal
van de Rijksluchtvaartdienst
mr. H. Raben
Postbus 20903
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
uw brief
ons kenmerk U 822/Re/125-34
onderwerp
Advies voor richtlijnen MER
baanverlenging Luchthaven Eelde
utrecht, 15 juli 1985

In uw brief van 31 mei 1985 (kenmerk RLD/LTD/L 22721) deelde U mede dat ten behoeve van de besluitvorming omtrent de wijziging van de aanwijzing van het vliegveld Eelde milieu-effectrapportage (m.e.r.) zal worden toegepast. Van dit voornemen is door U mededeling gedaan in de Nederlandse Staatscourant en in een aantal regionale bladen op 5 juni 1985. Voor de milieu-effectrapportage zullen, in het kader van het ter zake door de regering vastgestelde interimbeleid, de regelen, die zijn neergelegd in het Ontwerp van wet Uitbreiding van de wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage, Tweede Kamer, zitting 1980-1981, nrs. 1-3 en verder), worden gevolgd.

Hierbij heb ik het genoegen U het advies van de Voorlopige Commissie voor het milieu-effectrapportage (VCmer) aan te bieden, overeenkomstig het gestelde in artikel 4lm, eerste lid van het ontwerp van wet.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de VCmer waarvan U de samenstelling werd voorgedragen per brief van 31 mei 1985 (kenmerk U 803/vS/125-40).

Gaarne vestig ik Uw aandacht op de volgende punten.

In het richtlijnen-advies heeft de Commissie er naar gestreefd aan te geven welke onderwerpen aandacht behoeven in het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Deze onderwerpen zijn gerangschikt volgens de indeling van een MER, zoals in artikel 4li van het ontwerp van wet inzake milieu-effectrapportage is gesteld. (Daar waar de werkgroep dit wenselijk achtte, heeft zij getracht prioriteiten en de gewenste mate van detail aan te geven).
In het advies worden vragen aan de orde gesteld, die niet zonder meer door de initiatiefnemer kunnen worden beantwoord (bijvoorbeeld die over locatie-alternatieven). De Commissie gaat ervan uit, dat het bevoegd gezag bij de vaststelling van de richtlijnen deze informatie zal verstrekken,

dan wel zal aangeven hoe en waar de initiatiefnemer deze zal kunnen verkrijgen en welke gegevens overigens nog voor de initiatiefnemer bij hem of bij andere instanties beschikbaar zijn (bijvoorbeeld over geluidcontouren, natuur en landschap en besluitvorming).

Het is de Commissie bekend, dat de initiatiefnemer in een op te stellen Bedrijfsplan een hoofdstuk wil opnemen over gevolgen voor het milieu. Met dat Bedrijfsplan als ondergrond zal dan verdere discussie en besluitvorming in de regio plaatsvinden. Indien deze besluitvorming tot een voor de initiatiefnemer positief resultaat zal leiden, zal vervolgens de aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet (art. 18 t/m 30) worden gestart. Op dat tijdstip zal een MER formeel moeten worden ingediend. Wanneer het bevoegd gezag dit MER op aanvaardbaarheid beoordeeld heeft, zal dit ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie. Het toetsingsadvies zal derhalve worden uitgebracht in het kader van de aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet en dus niet tijdens de discussie in de regio over het Bedrijfsplan.

Afschriften van het onderhavige advies zijn heden ter kennisneming gezonden aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het Ministerie van Landbouw en Visserij, als ook aan de Colleges van Gedeputeerde Staten van Drenthe en Groningen.

De Commissie zal het bijzonder op prijs stellen kennis te nemen van de richtlijnen zoals deze door U worden vastgesteld en van de adviezen en reacties van derden die U zullen bereiken. Indien bij de uiteindelijke vaststelling door Uw bestuur van ons advies is afgeweken, vernemen wij gaarne welke motieven daaraan ten grondslag hebben gelegen.

U bijvoorbaat dankend voor deze informatie die belangrijk is voor de verdere advisering door de werkgroep van de VCmer gedurende de toetsingsfase van het MER,

de voorzitter van de werkgroep,



drs. H.G. Ouwerkerk.

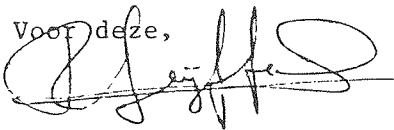
ADVIES RICHTLIJNEN
MILIEU-EFFECTRAPPORT
BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE

Advies op grond van artikel 41m, eerste lid, van het ontwerp van Wet tot uitbreiding van de wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over een baanverlenging van de Luchthaven Eelde.

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door een werkgroep van de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage onder voorzitterschap van drs. H.G. Ouwerkerk.

De secretaris,
Ir. R. Rense.

Voor deze,



De voorzitter,



Drs. H.G. Ouwerkerk.

Utrecht, 15 juli 1985

INHOUDSOPGAVE

	Pag.
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	7
4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN	8
4.1 De voorgenomen activiteit	8
4.2. Alternatieven	10
4.2.1 Algemeen	10
4.2.2 Doelstellingsalternatieven	10
4.2.3 Het nul-alternatief	11
4.2.4 Uitvoeringsalternatieven	11
4.2.5 Locatie-alternatieven	13
4.2.6 Overige alternatieven	13
5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	13
6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU ALSMEDE DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	14
7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	16
7.1 Algemeen	16
7.2 Geluid	17
7.3 Natuur en Landschap	17
7.4 Overige aspecten	18
7.5 Gevolgen van secundaire activiteiten	18
8. VERGELIJKING VAN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU MET DE BESCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN ELK VAN DE IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVEN	19
9. OVERZICHT VAN DE LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	20
10. SAMENVATTING VAN HET MER	21
11. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	22

BIJLAGEN:

1. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 mei 1985 aan de voorzitter van de VCmer over m.e.r. baanverlenging Luchthaven Eelde
2. Bekendmaking in de Nederlandse Staatscourant van 5 juni 1985
3. Samenstelling van de werkgroep van de VCmer

ADVIES RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT BAANVERLENGING LUCHTHAVEN
EELDE

1. INLEIDING

In het kader van het door de regering gevoerde interimbeleid inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) [1] heeft de N.V. Luchthaven Eelde de verlenging van de hoofdstartbaan van 1800 tot 2500 m aangemeld als project waarbij m.e.r. zal worden toegepast. Het gaat hierbij om wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein op grond van de Luchtvaartwet.

Per brief van 31 mei 1985 verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage (VCmer) om overeenkomstig de bepalingen van het wetsontwerp inzake m.e.r. [2] het bevoegd gezag te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het MER (bijlage 1). De openbare bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage vond formeel op 20 mei 1985 plaats, maar werd pas op 5 juni 1985 in de Nederlandse Staatscourant gepubliceerd (bijlage 2).

De samenstelling van de voor de advisering ingestelde werkgroep van de VCmer is vermeld in de aangehechte bijlage 3. De werkgroep vertegenwoordigt de VCmer en zal daarom verder in dit advies "de Commissie" worden genoemd. De Commissie vergaderde op 10 mei, 3 juni en 4 juli 1985. In de laatste vergadering werd de tekst van dit advies vastgesteld. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 2 juli 1985 van gedachten naar aanleiding van een tussentijds concept-advies. De Commissie

[1] m.e.r. = milieu-effectrapportage (de procedure)

MER = Milieu-effectrapport (het rapport)

[2] (Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 16814, nrs. 1-3 en verder;
inmiddels door de Tweede Kamer aanvaard d.d. 27 juni 1985.

bracht een werkbezoek aan de luchthaven en omgeving, voorafgaand aan de vergadering van 10 mei 1985.

Het doel van dit advies is de milieu-aspecten van de baanverlenging af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Het advies is opgesteld in de volgorde van onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41i van het ontwerp van wet inzake m.e.r. Dit advies laat overigens onverlet wat in het wetsontwerp en in de Memorie van Toelichting daarbij inzake m.e.r. en de inhoud van een MER is gesteld.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

De N.V. Luchthaven Eelde overweegt om de hoofdstartbaan op de luchthaven te verlengen van 1800 tot 2500 m, om een intensiever gebruik van de luchthaven mogelijk te maken.

Ten behoeve van de besluitvorming, die plaatsvindt volgens de aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet, over de baanverlenging wordt een milieu-effectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Het doel van het voorliggende advies van de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage (VCmer) is de milieu-aspecten van de baanverlenging af te bakenen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Het advies is opgezet in de volgorde van onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41i van het ontwerp van wet inzake m.e.r. De belangrijkste aandachtspunten in dit advies zijn hieronder samengevat, veelal in de vorm van vragen waarop het MER ten behoeve van de besluitvorming antwoord zal moeten geven [1]. Deze punten en vragen zijn in het advies verder uitgewerkt.

Probleemstelling en doel

- De Commissie is van mening, dat naast het verhogen van de rentabiliteit in het MER als doel van de activiteit moet worden gezien het vergroten van de functie van de luchthaven als infrastructuurelement van het Noorden des Lands (3).
- De probleemstelling moet in hetzelfde brede kader worden beschouwd en kan niet worden beperkt tot de vliegtechnische problemen als gevolg van de huidige lengte van de hoofdstartbaan(3).

De activiteit en alternatieven

- Welke maatregelen en voorzieningen zijn naast de baanverlenging nodig om tot intensivering van de luchthaven te komen?(4.1)
- Hoe zullen de baanverlenging en de verdere voorzieningen en

[1] Tussen haakjes zijn de bijbehorende paragrafen van het advies weergegeven.

- maatregelen worden uitgevoerd?(4.1)
- Welk gebruik van de luchthaven wordt met de baanverlenging en de verdere intensiveringsmaatregelen beoogd, dan wel technisch haalbaar?(4.1)
 - Welke volgactiviteiten buiten de luchthaven zijn te verwachten?(4.1)
 - Welke alternatieven zijn denkbaar en in hoeverre kunnen die worden gezien als "redelijkerwijs in beschouwing te nemen" voor uitvoering in het MER?(4.2.1)
 - In hoeverre is het al dan niet mogelijk om zonder baanverlenging de luchthaven te intensiveren (doelstellingsalternatieven,4.2.2)?
 - Wat is het bestaande en reëel te verwachten gebruik van de luchthaven bij voortzetting van het bestaande beleid? Wat is nu het maximaal toegestane dan wel haalbare gebruik (het nul-alternatief,4.2.3)?
 - Waarom komt een andere uitvoering van de baanverlenging niet in aanmerking? Welke alternatieven zijn mogelijk bij de inrichting, het gebruik en het beheer van het vliegveld? Hoe kan daaruit binnen de doelstelling van de initiatiefnemer het "meest milieuvriendelijke" alternatief worden gevormd(uitvoeringsalternatieven, 4.2.4)?
 - Kan het bevoegd bezag aangeven in hoeverre het reëel is te overwegen om de intensivering elders in het Noorden tot stand te brengen (lokatie-alternatieven,4.2.5)?
 - Kan de beslissing over de baanverlenging op een ander tijdstip worden genomen en zijn er maatregelen voor intensivering die al zonder baanverlenging kunnen worden uitgevoerd (overige alternatieven,4.2.6)?

Besluitvorming

- Hoe zal de besluitvorming over de activiteit verlopen en voor welk(e) besluit(en) wordt het MER opgesteld (4)? Welke procedure en welk tijdplan worden daarbij gevolgd(4)?
- Welke reeds genomen besluiten of beleidsvoornemens stellen randvoorwaarden of beperkingen aan de besluitvorming (4)?
- Welke andere besluiten zullen nog genomen moeten worden om de intensivering te realiseren (4)?
- Hoe is de relatie met de bestuurlijke besluitvorming op regionaal

niveau en met het door de N.V. Luchthaven Eelde uit te brengen Bedrijfsplan (5)?

Bestaande milieu

- Hoe is de bestaande toestand van het milieu, met name wat betreft geluid en landschap, in het gebied dat na intensivering van de luchthaven mogelijk wordt beïnvloed (6)?
- Welke ontwikkeling van het milieu is te verwachten indien de activiteit geen doorgang vindt (6)?
- Hoe is de geluidssituatie als gevolg van het werkelijk optredende gebruik van de luchthaven en bij het nu toegestane gebruik (6)?

Gevolgen voor het milieu

- De Commissie verwacht dat de mogelijke effecten bij de aspecten geluid en natuur en landschap het meest ingrijpend zullen zijn. De beschrijving van deze effecten zal zoveel mogelijk in gekwantificeerde vorm dienen plaats te vinden en dient door vergelijking met gangbare normen en streefwaarden in een beoordelingskader te worden geplaatst (7.1).
- Welke geluidcontouren zijn bij het nul-alternatief en diverse gebruiksscenario's te verwachten? Welke bestemmingen bevinden zich binnen deze contouren (7.2)?
- Welke landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden worden aangetast door de intensivering van de luchthaven? In hoeverre wordt het terrein aangetast? Wat zijn de effecten in het stroomdal van de Drentse Aa (7.3)?
- Welke risico's ontstaan bij calamiteiten? In hoeverre zijn uitwerpen naar bodem, water of lucht te verwachten (7.4)?
- Wat zijn de gevolgen van secundaire of volg-activiteiten voor het milieu in de omgeving van de luchthaven (7.5)?

Betekenis van de gevolgen voor het milieu van de activiteit en de beschreven alternatieven

- Hoe verhouden de milieugevolgen van activiteit en alternatieven zich tot de autonome ontwikkeling van het milieu en tot normen en streefwaarden van het milieubeleid (8)?
- In hoeverre kunnen activiteit en alternatieven wat betreft hun milieu-gevolgen onderling in een verband worden geplaatst en vergeleken? Welk beeld ontstaat daaruit (8)?

- Wat zijn de voor- en nadelen van de alternatieven voor de initiatiefnemer en de andere betrokkenen (8)?
- Wat zijn de gevolgen per gemeente (8)?

Leemten in kennis en informatie

- Welke leemten in kennis en informatie blijven bestaan en in hoeverre zijn die nog van belang voor de besluitvorming (9)?

Samenvatting van het MER, vorm en presentatie

- De Commissie adviseert om in de samenvatting van het MER in het bijzonder de intentie van het ontwerp van wet inzake m.e.r. scherp naar voren te brengen (10).
- Het MER zal goed leesbaar moeten zijn en als MER ook duidelijk herkenbaar moeten zijn in het op te stellen beleidsplan voor de Luchthaven Eelde.

3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Het MER moet een beschrijving bevatten van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd (artikel 41i, lid 1 onder a).

De Commissie is van mening, dat naast het verhogen van de rentabiliteit van de Luchthaven Eelde in het MER als doel van de activiteit moet worden gezien het vergroten van de functie van de luchthaven als infrastructuurelement voor het Noorden des Lands (conform de Informatienota). De voorgenomen baanverlenging moet die ontwikkeling niet alleen mogelijk maken, maar ook bevorderen.

De veronderstellingen over toekomstige ontwikkelingen, zoals de verwachte groei ten aanzien van personen- en vrachtvervoer op grond waarvan de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit heeft gepland, verdienen bijzondere aandacht in het MER. Naar de mening van de Commissie is het hierbij wenselijk uit te gaan van scenario's, en deze in het MER op te nemen. Indien de initiatiefnemer voornemens is ontwikkelingen actief te stimuleren dient dit in het MER aan de orde te komen, eventueel in aansluiting op de scenario's. De samenhang van de stimuleringsmaatregelen met de voorgenomen activiteit dient hierbij duidelijk tot uitdrukking te komen.

De probleemstelling moet in hetzelfde brede kader worden beschouwd en kan niet worden beperkt tot de vliegtechnische problemen als gevolg van de huidige lengte van de hoofdstartbaan.

Indien er met de voorgenomen activiteit belangen zijn gemoeid, die niet rechtstreeks op de initiatiefnemer betrekking hebben, is het wenselijk deze in het MER te vermelden.

4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN

In het MER behoort een beschrijving gegeven te worden van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop deze zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen (artikel 41i, lid 1 onder b). Tot de te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief, waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (artikel 41i, lid 2).

4.1. De voorgenomen activiteit

Uitgaande van het Voorontwerp van de Algemene Maatregel van Bestuur inzake de werkingssfeer milieu-effectrapportage (art.6) moet het MER worden opgesteld voor de aanwijzing van het luchtvaartterrein op grond van de Luchtvaartwet.

De voorgenomen activiteit beoogt de intensivering van de luchthaven Eelde, waarvoor de verlenging van baan 05-23 in zuidwestelijke richting een essentieel onderdeel is. De voorgenomen baanverlenging dient in het MER uiteraard te worden beschreven. Naast de baanverlenging wordt een aantal voorzieningen en maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen en voorzieningen dienen in het MER kort beschreven te worden. De Commissie denkt hierbij o.a. aan:

- taxi-ba(a)n(en),
- passagiers-, wacht-, buffer- en vrachtplatforms,
- onderhouds- en beheersareaal voor de luchthaven,
- afhandelingsaccommodatie voor passagiers, vracht, e.d.,
- wegen en parkeerterreinen,
- (radio)navigatieapparatuur, lichtbakens, e.d.,
- vliegtuigonderhoud,
- brandstofvoorziening.

Bij de beschrijving van de activiteit behoort ook een uiteenzetting over het feitelijk gebruik van de luchthaven. De Commissie stelt voor een nadere uitwerking te geven van het met de intensivering beoogde doel, uitgaande van het maximale gebruik van de luchthaven, dat vliegtechnisch mogelijk is na de baanverlenging. In deze beschrijving zal aandacht moeten worden gegeven aan typen en aantallen vliegtuigen, aantallen passagiers, hoeveelheden vracht, herkomst en bestemming, doel van de vluchten en aan de aard en inhoud van de bestuurlijke en technische randvoorwaarden. Het gaat hierbij vooral om aantal en frequentie van vliegbewegingen (eventueel te beschrijven in relatie tot de statistische gegevens over de te verwachten meteorologische omstandigheden) en voor zover mogelijk de verdeling van de vliegbewegingen over de tijd. Van belang is ook een beschrijving van de typen vliegtuigen en vluchten, die als gevolg van de baanverlenging mogelijk worden. Speciale aandacht is wenselijk voor het al dan niet opheffen van het verbod op nachtvluchten. De beschrijvingen in het MER zullen een beeld moeten geven van de omvang en het gebruik van de luchthaven indien de nagestreefde intensivering vergaand is bereikt. Van belang daarbij is de vraag wanneer een nog verdere baanverlenging wenselijk zou kunnen worden. Van deze nieuw gecreëerde alsmede van de reeds bestaande mogelijkheden, is dan vervolgens een korte beschouwing over de kenmerkende geluidemissie van de afzonderlijke vliegtuigen en/of vliegbewegingen op zijn plaats. Naar verwachting zal na uitvoering van de baanverlenging een aantal volg-activiteiten plaatsvinden ten gevolge van de directe en indirecte aantrekkingskracht, die van de uitgebreide luchthaven Eelde zal uitgaan. In het MER zal een exposé moeten worden opgenomen aangaande de verwachting, die de initiatiefnemer heeft over deze volg-activiteiten, waarbij ten aanzien van de ruimtelijke reserveringen aandacht dient te worden gegeven aan voortzetting van het luchthavenbedrijf op de lange termijn. De Commissie denkt hierbij o.a. aan:

- bedrijfsvestigingen,
- huisvesting,
- hotel- en horecavoorzieningen,
- infrastructuur.

De intensivering zal ook leiden tot een grotere belasting van het wegenstelsel in de omgeving van de luchthaven. In het MER dient daarvan een beeld te worden gegeven.

4.2. Alternatieven

4.2.1. Algemeen

In het MER behoort te worden aangegeven welke alternatieven denkbaar zijn om het gestelde doel te bereiken en welke daarvan als "redelijkerwijs in beschouwing te nemen" kunnen worden gezien en welke niet. Deze keuze dient te worden gemotiveerd en beargumenteerd. De wel als redelijkerwijs in beschouwing te nemen beoordeelde alternatieven zullen verder moeten worden uitgewerkt. De mate van detaillering en uitwerking kan daarbij worden afgestemd op de beschrijving van de voorgenomen activiteit, waarbij juist de verschillen aandacht verdienen.

4.2.2. Doelstellingsalternatieven

Uitgaande van de meest ruime doelstelling van de activiteit, het stimuleren van de regionale ontwikkeling, gaat het de Commissie te ver om te verlangen dat de initiatiefnemer daarvoor alternatieven beschrijft in het MER. Dat lijkt veeleer een zaak voor de motiveringen van de besluiten over de activiteit door de desbetreffende instanties, waaronder de provinciale besturen van Drenthe en Groningen. Het is daarbij niet uit te sluiten, dat de nadere doelstelling "intensiveren van de luchthaven", binnen zekere grenzen ook kan worden bereikt zonder baanverlenging. Voor zover dat al niet is gebeurd bij het beschrijven van de voorgenomen activiteit volgens paragraaf 3.1 dient in het MER dan ook te worden beschreven in hoeverre dit al dan niet mogelijk is. Daar de baanverlenging niet

primair is bedoeld om te voorzien in een capaciteitsprobleem, is het niet of nauwelijks zinvol om in het MER aandacht te besteden aan alternatieve vervoerswijzen zoals trein, bus of auto.

4.2.3. Het nul-alternatief

Het beschrijven van dit alternatief is vooral van belang om een kader te geven voor het beoordelen van de voorgenomen intensivering.

Het nul-alternatief houdt in het beschrijven van de bestaande toestand van het milieu bij het bestaande en reëel te verwachten gebruik van de luchthaven bij voorzetting van het huidige beleid en daarnaast het beschrijven van de maximale ontwikkeling van de Luchthaven Eelde binnen de bestaande wettelijke en vliegtechnische randvoorwaarden. Daarbij kan wel creatief worden gezocht naar mogelijkheden om de beperkingen, die de lengte van de baan nu oplegt, zo goed mogelijk te ondervangen. In aansluiting hierop kan worden nagegaan wat het maximale gebruik is, dat nu zuiver vliegtechnisch mogelijk is. De bestuurlijke en wettelijke randvoorwaarden kunnen daarbij dus buiten beschouwing worden gelaten.

4.2.4. Uitvoeringsalternatieven

De Commissie heeft de indruk uit de beschikbare stukken (met name het schetsplan van Provinciale Waterstaat van Groningen) dat baanverlenging in de andere richting, baanverdraaiing of baanverlegging geen wezenlijke voordelen, maar eerder nadelen biedt ten opzichte van de voorgenomen activiteit. Indien deze indruk in het MER kan worden bevestigd en onderbouwd, is het niet nodig die uitvoeringsalternatieven verder uit te werken. Wanneer uit de inspraak of advisering argumenten naar voren komen om toch meer aandacht aan deze alternatieven te besteden, dient daaraan alsnog aandacht te worden gegeven. De voorgestelde verlenging bedraagt 700 m. Aangegeven dient te worden in hoeverre verlenging met een andere

lengte al dan niet opportuun is. Een aandachtspunt daarbij vormt ook dat in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen een verlenging met 500 m wordt genoemd. Verder dient al dan niet beknopt te worden verkend in hoeverre alternatieven mogelijk zijn bij de inrichting en het gebruik en beheer van het vliegveld. Daarbij is te denken aan aspecten als:

- de openingstijden
- de aan- en uitvliegroutes, vlieghoogten, snelheidslimieten
- het weren/beperken van sportvliegers, parachutespringen e.d.
- de aan- en afvoerroutes voor het wegverkeer
- de beplanting en het gebruik van het niet-verharde terrein; de landschappelijke inpassing
- (mitigerende) maatregelen zoals geluidwallen, bossages en dergelijke, voor zover die de geluidoverdracht van op de grond aanwezige geluidbronnen wezenlijk beïnvloeden
- de afwatering van het terrein en in het bijzonder van de verharde gedeelten daarvan, eventueel na zuivering, op het afvoersysteem
- het onderhoud van banen en platforms

Hierbij dient ook aandacht te worden besteed aan de invloed van technologische ontwikkelingen, zoals stillere vliegtuigen en toepassing van een micro-wave landing system (MLS). Dit systeem maakt gebogen aanvliegroutes mogelijk, waardoor de voor het milieu meest gunstige route kan worden gekozen.

Op basis van deze verkenningen kan een uitwerking worden gemaakt van het "meest milieu-vriendelijke" alternatief in de zin van artikel 41i, tweede lid van het ontwerp van wet, dat voldoet aan de door de initiatiefnemer nagestreefde intensivering.

4.2.5. Locatie-alternatieven

In het MER zal moeten worden aangegeven in hoeverre het mogelijk of wenselijk is de voorgenomen intensivering elders in het Noorden tot stand te brengen, bijvoorbeeld door burger-medegebruik van de luchtmachtbasis in Leeuwarden of door het verder ontwikkelen van de bestaande andere luchtvaartterreinen in de drie noordelijke

provincies. Het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen kan daarbij als referentie dienen. De Commissie stelt voor dat het bevoegd gezag aangeeft in hoeverre deze alternatieven van belang zijn.

4.2.6. Overige alternatieven

Het is ook mogelijk om alternatieven in de tijd en in volgorde van uitvoering te overwegen. Het tijdstip van de baanverlenging kan daar wellicht door worden beïnvloed. In dat verband ware ook de mogelijkheid te bezien om in eerste instantie intensivering zonder baanverlenging na te streven en pas later, als de behoefte daaraan significanter is, tot baanverlenging over te gaan.

5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

In het MER behoort een aanduiding te worden gegeven van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt opgesteld, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven (artikel 41i, lid 1 onder c).

In het MER moet worden vermeld ten behoeve van welk besluit het MER wordt opgesteld en door welke overheidsinstantie (bevoegd gezag) het besluit (uiteindelijk) genomen zal worden. De status van dat te nemen besluit is daarbij van belang. Tevens moet worden beschreven volgens welke procedure dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel of informeel betrokken zijn. Het betreft in dit geval de procedure tot aanwijzing van luchtvaartterreinen op grond van de Luchtvaartwet.

Voorts dient te worden vermeld welke terzake doende overheidsbesluiten reeds zijn genomen en welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens invloed uitoefenen, beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden kunnen stellen aan het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld, onder vermelding van de status van deze besluiten.

Te denken valt met name aan besluiten in het kader van streek- en bestemmingsplannen, aan de relevante structuurschema's, de besluitvorming over de aanwijzing van luchtvaartterreinen op grond van de Luchtvaartwet, de Relatienota en eventuele milieu-beleidsplannen. Naast deze voor het merendeel formeel geregelde besluitvormingsprocedures zal ook moeten worden ingegaan op de bestuurlijke besluitvorming op regionaal niveau en de samenhang met het uitbrengen van een Bedrijfsplan door de N.V. Luchthaven Eelde (zie ook de aanbiedingsbrief bij dit advies).

Tenslotte dient -in grote lijnen- te worden aangegeven welke besluiten er door welke instanties in een later stadium genomen moeten worden teneinde het besluit waarvoor het MER opgesteld wordt ten uitvoer te kunnen brengen. Het gaat hierbij in het bijzonder om die vervolgbesluiten (op bestemmingsplan-, vergunningen- en beheersniveau) ter voorbereiding waarvan het MER van belang zal zijn om de natuur- en milieu-aspecten naast andere belangen een volwaardige plaats te verschaffen.

6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU, ALSMEDE DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU

In het MER behoort een beschrijving te worden opgenomen van de bestaande toestand van het milieu, voorzover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen (artikel 41i, lid 1 onder d).

Het geografisch studiegebied heeft betrekking op de luchthaven zelf en op de voorgenomen uitbreiding daarvan en voorts op die aangrenzende gebieden die mogelijkterwijs beïnvloed kunnen worden door de geluidproductie van vliegverkeer en de uitbreiding van de bestaande infrastructuur met bedrijfsterreinen en wegen en van het gebruik daarvan als gevolg van de volgeactiviteiten.

De bestaande toestand van het milieu van voornoemd studiegebied dient in het MER te worden beschreven (waar mogelijk kwantitatief). Tevens moet worden beschreven hoe de toestand zich zou ontwikkelen indien de voorgenomen activiteit geen doorgang vindt. De te verwachten autonome ontwikkeling van het milieu behoort bij het nulalternatief en dient voorts als referentiekader voor de beschrijving van de gevolgen voor het milieu bij realisering van de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling behoren mogelijke nadelige effecten van voltooide of nog lopende andere activiteiten te worden betrokken (o.a. wegeaanleg, stads- en dorpsuitbreiding). Bij de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling van die situatie gaat het vooral om de aspecten geluid en landschap, voorzover van invloed op bebouwing en natuurwetenschappelijke waarden. Daarnaast zijn de aspecten bodem, grondwater en de kwaliteit van de lucht van belang. Een en ander dient gezien te worden in aansluiting met hoofdstuk 6.

Voor het aspect geluid moet een indicatie gegeven worden van de geluidcontouren van het bestaande vliegveld zelf en van het heersende en toekomstige achtergrondgeluidniveau in het studiegebied.

De geluidssituatie dient bij voorkeur in twee afzonderlijke beschouwingen te worden uiteengezet: achtergrondgeluid en het geluid van grondactiviteiten wordt weergegeven in dB(A); het geluid van de vliegbewegingen wordt weergegeven in Kosten-eenheden (Ke). Met name voor de presentatie van de geluidcontouren in Kosten-eenheden is een grafische weergave op een kaartbeeld onontbeerlijk. Daar de geluidcontouren sterk afhangen van het aantal vliegbewegingen is het wenselijk om afzonderlijke situaties weer te geven voor verschillende gebruiksscenario's van de bestaande toestand. Onderscheid dient gemaakt te worden tussen de geluidcontouren als gevolg van:

- a) de werkelijk, bijvoorbeeld de gemiddeld van 1980 t/m 1984, optredende vliegbewegingen,
- b) het aantal vliegbewegingen, dat op dit moment voor Eelde als aanvaard beleid geldt,

Belangrijk is dat duidelijk wordt aangegeven van welke vlootsamenstelling (zie paragraaf 3.1) bij elk van die contouren is

uitgegaan.

7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

7.1. Algemeen

In het MER behoort een beschrijving te zijn opgenomen 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 (artikel 41i, lid 1 onder e).

In het MER zal aangegeven moeten worden welke methoden en modellen gehanteerd zijn bij het maken van voorspellingen met een aanduiding van de mate van betrouwbaarheid die aan deze methoden toegekend kan worden. Realisering van de uitbreiding van de luchthaven en het daaraan gekoppelde gebruik volgens de prognoses leidt tot extra geluidproductie en mogelijk ook tot extra emissies van uitlaatgassen en stof, welke schadelijk of hinderlijk kunnen zijn uit milieuhygiënisch oogpunt. Als deze invloeden milieu-gevolgen zouden kunnen hebben voor productie en/of producten van agrarische en industriële ondernemingen, het bedrijf van bestaande toeristische ondernemingen of het recreatief medegebruik van de (omliggende) terreinen is dat op zichzelf reden om in het MER beschreven te worden. (Economische consequenties dienen daarbij wel te worden aangeduid, maar hoeven niet gedetailleerd in ogenschouw te worden genomen). Naast bovengenoemde gevolgen kunnen ook effecten optreden die het landschap, de beleving en de cultuurhistorie van dit landschap beïnvloeden. De Commissie is van mening dat de mate van detaillering bij de te beschrijven effecten afhankelijk gesteld kan worden van het onderscheid tussen de verschillende alternatieven ten aanzien van deze effecten. De Commissie verwacht dat de mogelijke effecten bij de aspecten geluid en natuur en landschap het meest ingrijpend zullen zijn. De Commissie adviseert deze effecten zoveel mogelijk in

gekwantificeerde vorm te presenteren, en vindt het wenselijk dat door vergelijking met bestaande normen en streefwaarden in het MER een kader wordt gegeven voor het beoordelen van de ernst van de effecten.

7.2. Geluid

De immissie van geluid verdient bij de beschrijving bijzondere aandacht. Evenals voor de bestaande situatie en het nulalternatief moet weer onderscheid worden gemaakt tussen geluid van grondactiviteiten in dB(A) en geluid van vliegbewegingen in Ke. Geluidcontouren in Ke op een kaartbeeld worden afzonderlijk gegeven voor het nul-alternatief en voor de verschillende gebruiksscenario's na intensivering. Indien naar verwachting toekomstige bedrijfsvestigingen extra geluidbelasting zullen veroorzaken, dient dit eveneens in het MER te worden vermeld.

De zich binnen de geluidcontouren bevindende bestemmingen dienen te worden aangegeven, met name woongebieden en verspreide bebouwing, natuurgebieden (met aanduiding van hun belang als zodanig en hun gevoeligheid voor geluid), recreatiegebieden, landbouwgrond en industrieterrein.

7.3. Natuur en Landschap

In het MER zal moeten worden aangegeven welke landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden door de feitelijke uitbreiding van het vliegveld en ten behoeve van in- en uitvliegroutes verdwijnen of worden aangetast, en op welke wijze de uitbreiding van de luchthaven en de baanverlenging ingepast zullen worden in het bestaande landschap. Voorts zal moeten worden aangegeven de mate van vergraving en verharding van het terrein. Verder zal moeten worden beschreven welke ecologische waarden door de intensivering van de luchthaven worden aangetast in het gebied binnen de in dat verband kritische Ke-contourlijn. Specifieke aandacht is

daarbij wenselijk voor de effecten op de natuurwetenschappelijke waarden in het relatienotagebied "Stroomdallandschap Drentse Aa" en in stille gebieden.

7.4. Overige aspecten

Veiligheid

Het is wenselijk in het MER een kort exposé te geven over mogelijke risico's voor personen in geval van calamiteiten, zoals het neerstorten van vliegtuigen, en mogelijke gevolgen daarbij voor de milieuhygiëne, zoals bodemverontreiniging.

Uitwerpen naar bodem, water, lucht

Het MER zal een uiteenzetting moeten geven over de bestaande en mogelijk te verwachten luchtverontreiniging, bij voorkeur in relatie tot de heersende en de te verwachten achtergrond-verontreiniging. Hetzelfde geldt wat betreft de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater. In dit verband dient ook aandacht te worden besteed aan de gevolgen van brandweeroefeningen, die regelmatig op de luchthaven worden gehouden.

7.5. Gevolgen van secundaire activiteiten

Als gevolg van de intensivering zullen naar verwachting allerlei secundaire activiteiten (volg-activiteiten) worden aangetrokken. Het is van belang in het MER aan te geven welke ruimtelijke consequenties deze nieuwe activiteiten -voor zover redelijkerwijs te voorzien- voor het omliggende gebied zullen hebben en welke mogelijke landschappelijke en milieuhygiënische aantasting daarmee gepaard gaat.

8. VERGELIJKING VAN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU MET DE BESCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN ELK VAN DE IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVEN

In het MER behoort een vergelijking gegeven te worden van de ingevolge hoofdstuk 5 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 (artikel 41i, lid 1 onder f).

Het hier bedoelde hoofdstuk van het MER moet de eerder geschetste gevolgen in hun onderlinge verband plaatsen en evalueren. De activiteit en de alternatieven daarvoor moeten, althans wat hun milieu-gevolgen betreft, worden vergeleken met de autonome ontwikkeling van het milieu als referentiekader. Daarbij moeten ook gangbare normen en streefwaarden van het milieubeleid worden beschouwd. Overige aandachtspunten bij dit onderdeel van het MER kunnen zijn:

- een voorkeursvolgorde van de alternatieven en varianten daarvan per milieu-aspect (afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient echter vermeden te worden)
- in welke mate denkt de initiatiefnemer bij elk van de alternatieven en varianten daarvan zijn doelstelling te zullen en kunnen verwezenlijken
- een beschouwing over de positieve en negatieve gevolgen van ieder alternatief en het belang daarvan voor de verschillende betrokkenen
- presentatie -zo mogelijk met een helder kaartbeeld- van de gevolgen voor de in de invloedsfeer van de luchthaven liggende gemeenten.

9. OVERZICHT VAN DE LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Een overzicht van de leemten in kennis en informatie die na de analyses van de milieu-effecten zijn overgebleven en die tot onvolledigheid leiden moeten in het MER worden opgesomd, alsmede de redenen waarom deze leemten zijn blijven bestaan (artikel 41i, lid 1 onder g).

Daarbij kunnen ook vermeld worden:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte basisgegevens
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieu-gevolgen op korte en langere termijn
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie en behoren mede te worden betrokken bij een in concept op te stellen evaluatie-programma van de opgetreden gevolgen voor het milieu. In het MER dient ook te worden aangegeven wat het belang van de geconstateerde leemten is voor de besluitvorming.

10. SAMENVATTING IN HET MER

In het MER behoort een samenvatting te worden gegeven die voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het MER en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven (artikel 41i, lid 1 onder h).

Ten aanzien van de opstelling van de samenvatting van het MER adviseert de Commissie om in het bijzonder de intenties van het ontwerp van wet inzake m.e.r. scherp naar voren te doen brengen. Deze intenties zijn:

- motivering van het belang van het voornemen,
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast,
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu; deze zal moeten worden vastgelegd ten behoeve van de evaluatie,
- zo objectief mogelijke beschrijving en voorspelling van de effecten van de verschillende alternatieven,
- vergelijkende beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

11. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER is een (samenvattend) rapport van de resultaten van de studies naar de gevolgen voor het milieu van een activiteit en de alternatieven en varianten daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen. Het MER kan als zodanig onderdeel zijn van een nota met wijdere strekking, die ten behoeve van de besluitvorming wordt opgesteld. In dit geval het op te stellen Bedrijfsplan voor de Luchthaven Eelde. Het MER zal echter wel duidelijk als zodanig herkenbaar moeten zijn en dient pas als MER te worden aangemerkt wanneer het formeel bij het bevoegd gezag is ingediend (zie Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp, blz. 46). Het MER moet goed leesbaar zijn en geschikt om voldoende inzicht te verschaffen in de probleemstelling, het doel en de milieu-gevolgen van de activiteit en de alternatieven daarvoor.

BIJLAGEN BIJ HET ADVIES RICHTLIJNEN
MILIEU-EFFECTRAPPORT BAANVERLENGING
LUCHTHAVEN EELDE

(Bijlagen 1 t/m 3)

Bijlage 1

VOORLOPIGE COMMISSIE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE	
INGEKOMEN	
- 3 JUNI 1985	
Afd.	Nr. 1107 - 125-37

AAN:
De voorzitter van de Voorlopige
Commissie voor de milieu-effectrapportage
Dr. J. Spaander
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

uw brief van: 's-gravenhage, 31 mei 1985
uw kenmerk: ons kenmerk: RLD/LT/L 22721 toestelnummer:
onderwerp: mer baanverlenging bijlage(n): 3 verzonden:
Luchthaven Eelde

*/. Van de NV Luchthaven Eelde ontving ik het verzoek tot wijziging van de aanwijzing van de Luchthaven Eelde en tot het opstellen van richtlijnen voor het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de baanverlenging. Ik stel u gaarne in de gelegenheid aan mij advies uit te brengen over de gewenste richtlijnen inzake de inhoud van het MER.

De Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst zal namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien u omtrent het project nadere informatie wenst, kunt u zich tot hem wenden.

De tervisielegging van een informatienota over de baanverlenging en de voorgenomen inhoud van het MER heeft op 20 mei 1985 plaatsgevonden; de bekendmaking en de informatienota zijn in afschrift bij deze brief gevoegd.
*/.

Gaarne verzoek ik u vóór 20 juli 1985 het advies te zenden aan voornoemde Directeur-Generaal.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Namens deze,
De plv. Directeur-Generaal van de
Rijksluchtvaartdienst,



Drs. C.A. Stants.

postbus 20901
2500 EX 's-gravenhage

plesmanweg 1-6
tel. (070) 74 74 74
telex 32562

bereikbaar met tramlijn 9 (station hs),
de buslijnen 22 en 36 (station cs),
65 (leiderdorp) en 89 (amsterdam)

Bekendmaking in de Nederlandse Staatscourant van 5 juni 1985

VERKEER EN WATERSTAAT

Milieu-effectrapportage baanverlenging en vaststelling geluidscontouren luchthaven Eelde

De minister van Verkeer en Waterstaat maakt bekend dat ten behoeve van het besluit over een verlenging van baan 05-23 op de luchthaven Eelde van 1800 naar 2500 m in zuid-westelijke richting, een milieu-effectrapportage zal worden toegepast. Voor deze milieu-effectrapportage zullen de regels worden gevolgd zoals die in het wetsontwerp Milieu-effectrapportage zijn vastgesteld.

Een informatieve nota over het doel van de baanverlenging en de voorgenomen inhoud van het milieu-effectrapport ligt tot 1 juli 1985 tijdens kantooruren ter inzage:

- op de gemeentehuizen van Eelde, Haren en Vries;
- op de griffies van de provincies Drenthe en Groningen;
- op het kantoor van de havenmeester

van de luchthaven Eelde.

Een ieder die opmerkingen wenst te maken over de gewenste inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport, kan deze tot 1 juli 1985 schriftelijk kenbaar maken bij de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, Postbus 20903, 2500 EX 's-Gravenhage. Voor informatie hieromtrent kunt u contact opnemen met het secretariaat van de NV Luchthaven Eelde, tel. 070-172353.

Den Haag, 31 mei 1985.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
Voor deze,

De directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst,

IJ. M. D. Kentie, *l.-d.-g.*

Bijlage 3

Samenstelling van de werkgroep van de VCmer

De werkgroep van de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage welke het advies voor richtlijnen heeft opgesteld, heeft onder voorzitterschap van drs. H.G. Ouwerkerk gestaan.

In de werkgroep hebben zitting gehad:

Leden deskundigen

Prof. ir. L.J. Brassier te De Lier	Milieuhygiëne/veiligheid
Ir. W. Klein te Lochem	Milieuhygiëne/besluitvorming
Prof. ir. J. Volmuller te Driebergen	Verkeerskunde
Prof. dr. J.D. van der Waals te Haren	Landschap/ecologie/archeologie

Adviseurs

Dr. ir. J. Hoeks te Wageningen	Bodemkunde/hydrologie
W.A.S. van Meel te Zwolle	Planologie/bestuurskunde
Mr. ing. A.H. Vitters te 's-Gravenhage	Luchtvaarttechniek

Tot begin juni 1985 trad drs. A.W.J. van Schaik op als secretaris van de werkgroep. Daarna verrichtte ir. R. Rense de secretariaatswerkzaamheden.

