

STARTNOTITIE BAANVERLENGING GRONINGEN AIRPORT EELDE



P 512-02
(2e ex)



STARTNOTITIE BAANVERLENGING GRONINGEN AIRPORT EELDE

Amersfoort, april 1993

INHOUD

	Blz.
1. Inleiding	5
2. Problematiek en doelstelling	6
3. Het voornemen	9
4. De gevolgen voor het milieu	12
5. Overige aspecten	17
6. Procedure en besluitvorming	18
Bijlage 1 : verklarende woordenlijst	22
Bijlage 2 : informatie over milieu-effectrapportage	23

1. Inleiding

Groningen Airport Eelde N.V. exploiteert het vliegveld Groningen Airport Eelde dat een belangrijke functie vervult als regionale luchthaven in het Noorden van het land.

In 1991 heeft de Raad van Bestuur van Groningen Airport Eelde N.V. aan de Minister van Verkeer en Waterstaat het "Ontwikkelingsperspectief Groningen Airport Eelde" aangeboden, hetgeen een actualisering betrof van de notitie "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, een economische noodzaak" van 3 april 1990. In het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven is baanverlenging een voorwaarde voor het adequaat kunnen blijven vervullen van deze functie in de toekomst.

In het rijksbeleid, zoals neergelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, wordt de wenselijkheid van de baanverlenging onderschreven. In een brief aan de Raad van Bestuur heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in januari 1992 meegedeeld de baanverlenging nodig te achten voor het toekomstperspectief van Groningen Airport Eelde.

Voorheen is reeds midden jaren tachtig een wijzigingsprocedure voor de aanwijzing gestart voor een baanverlenging, inclusief een milieu-effectrapportage. Deze in 1987 aangevangen procedure in het kader van de Luchtvaartwet heeft door diverse omstandigheden niet tot een besluit kunnen leiden. In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en mede op advies van de landsadvocaat is de lopende aanvraag ingetrokken ten gunste van een nieuwe aanwijzingsprocedure. Vanwege zorgvuldigheidsredenen wordt nu tevens een nieuw, actueel MER opgesteld.

Het te nemen besluit tot baanverlenging vereist een nieuwe aanwijzingsbeschikking van het luchtvaartterrein, waarin tevens de geluidszone van de luchthaven wordt opgenomen. Dit besluit is m.e.r.-plichtig.

Deze startnotitie is de eerste stap in de te volgen m.e.r.-procedure. In deze startnotitie zal onder meer worden ingegaan op de achtergrond van de uitbreidingsplannen (probleemstelling en doel), de plaats, aard en omvang van de voorgenomen activiteit, de te verwachten en de milieu-effectrapportage nader te onderzoeken milieu-effecten van het voornemen en de alternatieven. Tevens zal worden ingegaan op de te nemen besluiten en de te volgen procedures.

De te nemen stappen in de procedure worden in een schema in deze startnotitie aangegeven. Één van de stappen is het opstellen van een milieu-effectrapport. Het MER moet informatie leveren over de milieu-gevolgen van de voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven. Deze informatie dient te worden gebruikt bij de besluitvorming over de baanverlenging zodat het milieubelang een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces in kan nemen.

Initiatiefnemer in deze m.e.r.-procedure is

Groningen Airport Eelde N.V.
Machlaan 14a
9761 TK Eelde

2. Problematiek en doelstelling

2.1. Problematiek en ontwikkelingen in het luchtvervoer

In de ontwikkeling van het Europees luchtverkeer tekent zich een specialisatie af van luchthavens op hoofdfuncties te weten:

- Mainports voor intercontinentaal luchtvervoer.
- Eurohubs als verdeelstations voor luchtvervoer binnen Europa.
- Regionale luchthavens.

De toenemende vraag naar luchtvervoer veroorzaakt congestie, met name rondom grote luchthavens, terwijl de ruimte voor aanleg of uitbreiding hiervan beperkt is. De waarneembare trend tot deconcentratie en specialisatie wordt door de drukte rondom grote luchthavens versterkt. Regionale luchthavens zoals Groningen Airport Eelde ontwikkelen in zo'n scenario een meer compleet aanbod van luchtvervoer voor de regio, met verbindingen naar Mainports en Eurohubs en met directe bestemmingen als de markt vraagt uit de regio dat rechtvaardigt. Door de functies van regionale luchthavens beter te benutten en het luchtvervoer van en naar de regio te stroomlijnen, wordt een efficiency-verhoging en een verbreding van het aanbod van luchtvervoer als geheel bereikt.

Met het huidige banenstelsel kan Groningen Airport Eelde onvoldoende inspelen op de regionale markt voor chartervluchten (met name vakantievluchten) en ontbreekt het perspectief voor het aantrekken van goederenvervoer en voor het uitvoeren van oefen- en testvluchten, waardoor het economisch potentieel onderbenut blijft.

In het rapport "Ontwikkelingsperspectief Groningen Airport Eelde" (1990) wordt aangetoond dat het noodzakelijk is de rentabiliteit van de luchthaven te verbeteren en de functie en het gebruik van de luchthaven als uniek infrastructuur-element voor het Noorden des Lands te optimaliseren om de continuïteit van de luchthaven te waarborgen. Het rapport geeft aan dat baanverlenging een goed middel is om het regionale potentieel aan luchtvervoer aan te trekken en het resultaat van de bedrijfsvoering te verbeteren.

2.2. Beleidsdoelstellingen

In het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (deel E: planologische kernbeslissing, 1988) wordt gesteld, dat voor de volledige inschakeling van de Groningen Airport Eelde in het Europese luchtverkeer een baanverlenging van 700 meter nodig is. Hiermee komt een startlengte van 2500 meter beschikbaar. De regering acht deze verlenging wenselijk, maar laat ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. In het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen is voor de geluidbelastingscontouren uitgegaan van deze 2500 meter lange baan.

Groningen Airport Eelde N.V. gaat er vanuit dat het Rijksbeleid in de op te stellen Nota Regionale Luchthaven Strategie (RELUS) gericht is op het creëren van zo goed mogelijke voorwaarden voor de ontwikkelingsmogelijkheden van haar regionale luchthaven. Groningen Airport Eelde N.V. acht baanverlenging tot 2500 m. een absolute voorwaarde voor het realiseren van de aanwezige marktpotenties voor luchtvervoer in de regio en voor een verantwoorde bedrijfsvoering op langere termijn en heeft daarvoor tevens de economische onderbouwing van baanverlenging geleverd. De luchthaven en de verbonden bedrijfsactiviteiten gelden als één van de basisvoorzieningen voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland. De Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) beveelt een nadere uitwerking van de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Eelde aan, in geval de start- en landingsbaan wordt verlengd.

2.3. Doel van de voorgenomen activiteit

Het doel van het initiatief tot baanverlenging van de luchthaven is het bevorderen van de continuïteit van Groningen Airport Eelde als infrastructurele voorziening voor het aanbieden van marktgerichte en kwalitatief hoogstaande diensten voor luchtvervoer.

In hoofdzaak kan daarbij worden gedacht aan de volgende categorieën luchtvervoer:

Eurohubs

Groningen Airport Eelde zal met een verlengde baan beter kunnen functioneren in het net van Europese luchtverbindingen vanwege verbeterde aansluitmogelijkheden met nabijgelegen "Eurohubs" als Brussel en Keulen/Bonn. De "Eurohubs" vervullen een centrumfunctie in het interregionale Europese luchtverkeer. Voor een goede luchtverbinding met een "Eurohubs" is een uiterst betrouwbare en stipte dienstregeling een absolute voorwaarde. Een baan van 2500 m. biedt daarvoor de benodigde tolerantie bij slecht weercondities.

Prognoses geven aan dat een 2500 meterbaan in deze categorie vliegverkeer in het jaar 2000 circa 1000 extra vliegbewegingen zal opleveren en in 2005 circa 1500.

Chartervervoer

De afgelopen jaren heeft de consumentenvraag naar zomervakanties een duidelijke verschuiving te zien gegeven naar verder weg gelegen bestemmingen.

Bij de huidige baanlengte is aanvliegen van deze bestemmingen onmogelijk. Momenteel kunnen alleen luchthavens op het Iberisch schiereiland rechtstreeks worden bereikt.

Vanwege deze beperking is Eelde voor reisorganisaties (te) weinig interessant.

Om de verschuiving aan de vraagzijde te kunnen opvangen en een groter deel van de markt te kunnen bedienen is een baanlengte van 2500 meter noodzakelijk. Een belangrijke overweging daarbij is dat een grotere baanlengte ook voor dichterbij gelegen bestemmingen voordelen biedt vanwege de hogere te realiseren bezettingsgraad en de bijgevolg concurrerende tariefsstelling.

Prognoses wijzen uit dat baanverlenging tot 2500 m. het aantal charterbewegingen kan doen toenemen van 33 (in 1991) tot ± 100 in 1997, ± 200 in 2000 en ± 400 in 2005.

Lijndiensten

Groningen Airport Eelde ligt onder meer gunstig t.o.v. Scandinavië (Kopenhagen) en Groot-Britannië (Londen-Stansted). Voor een stipte uitvoering van lijndienstverkeer naar deze bestemmingen, ook bij slecht weer, is een baanlengte van 2500 meter ten zeerste gewenst. Voor een eventuele verdere ontwikkeling van het lijndienstnet met een groter vervoerspotentieel (grotere vliegtuigen) is een verlengde baan zelfs noodzaak.

Test- en oefenvluchten

Groningen Airport Eelde heeft een nationale functie als lesvluchthaven. Ook voor testvluchten biedt Eelde goede faciliteiten. Om in dit opzicht continuïteit te kunnen waarborgen is een grotere baanlengte van de hoofdstart- en landingsbaan (23-05) gewenst. Met een 2500 meterbaan kunnen meer vliegtuigtypen worden ontvangen en is de afhankelijkheid van weersomstandigheden geringer.

2.4. Doel van de milieu-effectrapportage

De doelstelling van de m.e.r. betreft het verkrijgen van inzicht in de milieugevolgen van de voorgenomen baanverlenging van Groningen Airport Eelde, teneinde doelgericht opties te kunnen bezien en beoordelen om positieve milieugevolgen te versterken en negatieve milieugevolgen te voorkomen of te beperken en alternatieven te kunnen uitwerken. De wenselijkheid van de voorgenomen baanverlenging voor het economisch functioneren en de continuïteit als regionale luchthaven op zich staat in de m.e.r. niet ter discussie. Gegeven de fysieke omstandigheden van de locatie is alleen baanverlenging aan de zuidwestzijde van de huidige baan realistisch. De aandacht zal derhalve vooral uitgaan naar het oplossen van eventuele resterende knelpunten :

- * Aanleg- en inrichtingsmaatregelen en voorzieningen om milieu-effecten te mitigeren of te compenseren, welke tevens doelmatig en realistisch zijn;
- * Randvoorwaarden met betrekking tot de intensiteit en aard van het baangebruik.

De m.e.r. dient vooral duidelijkheid te verschaffen over de volgende vragen:

- 1.- Hoe is de toestand van het milieu en de leefbaarheid in het studiegebied bij een nader te omschrijven autonome ontwikkeling zonder baanverlenging (referentie);
- 2.- Welke gevolgen heeft realisatie van de voorgenomen activiteit voor het natuurlijk milieu en het woon- en leefklimaat in het studiegebied;
- 3.- Wat zijn de mogelijkheden om eventuele negatieve gevolgen door het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen te beperken en/of te voorkomen.

In bijlage 2. is algemene informatie over de m.e.r.-procedure opgenomen.

3. Het voornemen

3.1. De voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten

De voorgenomen activiteit betreft een verlenging van de 23-05 start- en landingsbaan met 700 meter aan de zuidwestzijde tot 2500 meter.

Vanwege de ligging van de baan ten opzichte van de bestaande woonbebouwing en hoofdinfrastructuur blijft verlenging aan de noordoostzijde als alternatief buiten beschouwing. Uitvoering van verlenging van de start- en landingsbaan brengt naast veranderingen in het baangebruik en de infrastructuur, ook wijzigingen van het luchthaventerrein met zich mee, zoals kleine aanpassingen van taxibanen en dienstwegennet (zie ook plan-tekening baanverlenging). De situatie van de kleine baan 19-01 blijft in beginsel ongewijzigd.

In de milieu-effectrapportage worden de volgende alternatieven met betrekking tot de baanverlenging in beschouwing genomen :

*** de voorgenomen activiteit**

De voorgestane ontwikkeling van de luchthaven met een versterking van de positie op de markt voor regionaal luchtvervoer door baanverlenging, met de mogelijkheid voor nachtrandvluchten, de uitbouw tot oefen- en testcentrum , intensiever baangebruik en het aantrekken van luchthavengeoriënteerde bedrijvigheid.

*** het meest milieuvriendelijk alternatief**

Een ontwikkeling die, binnen de doelstellingen van het voornemen, optimaal recht doet aan milieueisen.

Dit is een in de voortgang van de m.e.r. nader uit te werken alternatief met baanverlenging, echter met aanpassingen van bijvoorbeeld het baangebruik en/of van aankomst- en vertrek routes en voorzieningen ter vermindering en voorkoming van milieubezwaren.

*** de referentie**

De huidige toestand, uitgaande van de situatie zoals weergegeven in het Structuur-Schema Burgerluchtvaartterreinen 1979 en de autonome ontwikkeling van de luchthaven zonder baanverlenging. Deze geeft beperkte mogelijkheden voor een verdere ontwikkeling van oefen- en testvluchten, het aantrekken van luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten en een optie op de nachtrandvluchten hoewel deze ontwikkeling niet voor de verwezenlijking van de beschreven doelstelling voldoet, heeft dit alternatief een functie als referentiesituatie voor de beoordeling van milieu-effecten van de overige alternatieven.

In het kader van de voorgenomen activiteit en voor het meest milieuvriendelijke alternatief zullen in de m.e.r. varianten worden ontwikkeld en uitgewerkt die relevant zijn voor de omgeving, de milieu-aspecten en het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven. Het betreft een beperkt aantal realistische varianten op het gebied van inrichting, intensiteit en karakter van het gebruik en van aan de luchthaven gerelateerde activiteiten.

De in het MER nader te omschrijven varianten omvatten (combinaties van) onderstaande aspecten :

- * De openstellingsuren met betrekking tot nachtrandvluchten.
- * Voorwaarden ten aanzien van het nachtelijk gebruik met betrekking tot aan- en uitvliegroutes.
- * Vestigen van onderhoudsbedrijven op de luchthaven.
- * Het uitschakelen van bepaalde, niet geluidsarme vliegtuigtypen (zogenaamde hoofdstuk 2 vliegtuigtypen).
- * Het gebruik door de kleine luchtvaart (bijvoorbeeld geen sport- of reclamevluchten en parachutespringen op zondag).
- * Selectiviteit bij aan te trekken bedrijvigheid die aan het luchtvaartterrein is gebonden of er op is georiënteerd (bijvoorbeeld op- en overslagactiviteiten, parkeerfaciliteiten of activiteiten die gebonden zijn aan de afhandeling van vracht of passagiers).
- * Het aantal en het karakter van oefen- en testvluchten.
- * Specificatie van de toegelaten luchtvrachtactiviteiten (b.v. expresse diensten, integrators e.d.).



3.2. Functies en activiteiten in het toekomstperspectief van de luchthaven.

De voorgenomen activiteit is voorwaarde voor het ontwikkelen van een marktgericht dienstenpakket en een optimale vervulling van de volgende te onderscheiden functies :

Transportfunctie

- * Inspelen op mogelijkheden door liberalisering van de luchtvaart en het ontwikkelen van nieuwe mogelijkheden die zich in het lijnvervoer voordoen op Europese luchthavens ('Eurohubs', Stansted en Kopenhagen).
- * Adequaat reageren op de problematische luchthavencapaciteit voor chartervluchten elders.
- * Verkennen van de complementaire functie voor mainport Schiphol in het vrachtvervoer en inspelen op uitplaatsingsbeleid voor gespecialiseerde vormen van vrachtvervoer.
- * Met incidentele charters inspelen op profilering van het Noorden als regio met goede mogelijkheden voor het organiseren van congressen en symposia.

Transport-ondersteunende functies

- * Meer gebruik maken van het feit dat locatie voor ondernemingen in transportondersteunende functies van minder belang is (gelet op beoogde structuurversterking en werkgelegenheidseffecten).
- * Uitbreiden mogelijkheden voor opleidingen door de KLM-luchtvaartschool.
- * Beschikbaar komen van trainings- en proefvluchtfaciliteiten voor grotere vliegtuigen op een verlengde baan, mede om daarmee opleiding en onderhoud naar het Noorden te krijgen.
- * Verder ontwikkelen van vliegtuigonderhoud en toeleveringsfunctie.

Bedrijventerrein

- * Ontwikkeling bedrijfsterrein Groningen Airpark Eelde; luchthavengeoriënteerde en luchthavengebonden zakelijke dienstverlening.
- * Vergroten aantrekkelijkheid Airpark door de ontwikkeling van de luchthaven.

Recreatie

- * Verbeteren van horeca-faciliteiten voor passagiers en bezoekers.

4. De gevolgen voor het milieu

De milieu-effecten van het voornemen en de alternatieven in het plan- en studiegebied worden in het MER beschreven.

Het plangebied is het gebied waarbinnen werkzaamheden worden uitgevoerd en voorzieningen worden getroffen. Het studiegebied wordt in het MER nader bepaald. De begrenzing is gerelateerd aan reële veranderingen in de milieusituatie die als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Van belang zijn daarbij met name de contouren voor geluidsbelasting in Kosten-eenheden. De Kosten-eenheid legt een verband tussen ondervonden hinder en geluidbelasting ter plaatse, uitgaande van ondermeer aantallen vliegbewegingen per vliegtuigtype. De grens van het studie gebied ligt in beginsel bij de wettelijke contour van 35 Ke, hetgeen samenhangt met de te verwachten hinder van de voorgenomen activiteit. Terwille van de zorgvuldigheid zal het studiegebied worden uitgebreid tot de gebruikelijk geworden 20 Ke contour.

Verder spelen andere aspecten een rol zoals de externe veiligheid en de geohydrologische situatie, en de omvang van de aanpassingen en de wijzigingen van inrichting die in het omringende gebied als gevolg van de voorgenomen activiteit moeten worden getroffen.

De gevolgen voor het milieu kunnen tijdelijk of permanent van aard zijn. De gevolgen voor het milieu worden besproken aan de hand van de hieronder te noemen milieu-aspecten, die nader uitgewerkt zullen worden. Veel effecten hebben zowel betrekking op de zogenaamde air-side activiteiten, als op land-side bedrijvigheid. Zowel de gevolgen voor het milieu in de aanlegfase als in de gebruiksfase zullen worden beschreven.

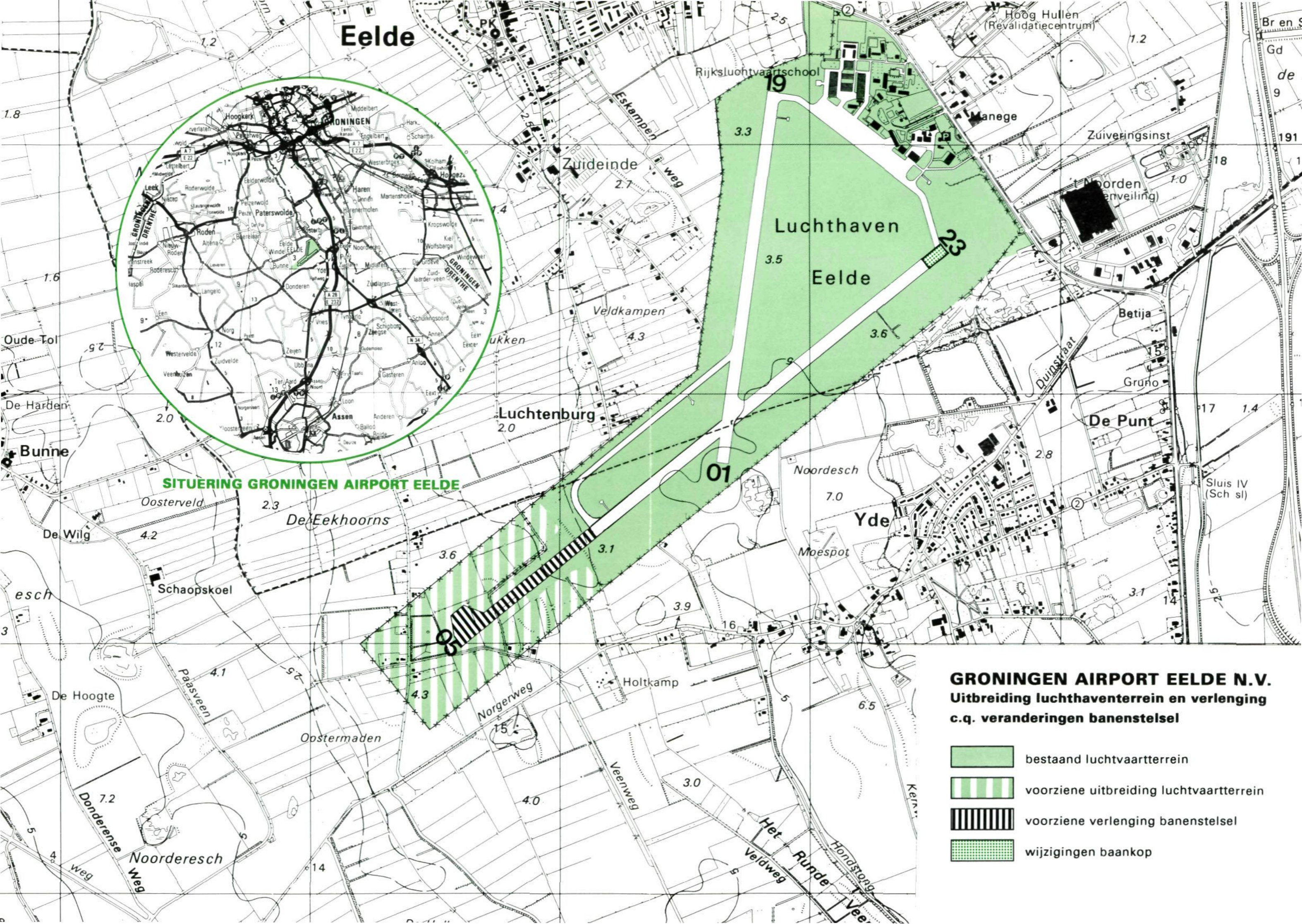
In het MER komen zowel de effecten als de mitigerende en de compenserende maatregelen aan de orde. Bij maatregelen kan onder meer gedacht worden aan geluidsisolatie, sanering, landschappelijke inpassing en inrichtingsmaatregelen.

Per milieu-aspect wordt hierna een overzicht gegeven van aandachtspunten die in het MER aan de orde zullen komen.

* geluid

Het effect van geluidshinder als gevolg van de voorgenomen activiteit is belangrijk. Bij de beschrijving van dit effect zullen in het MER alle relevante aspecten worden belicht. Hierbij zal aandacht worden besteed aan geluidsbelasting van:

- * de grote luchtvaart (Kosten-eenheden);
- * de kleine luchtvaart (BKL-contouren);
- * vliegverkeer in nachtranduren;
- * vliegtuigonderhoud en proefdraaien;
- * wegverkeer;
- * aangetrokken bedrijvigheid.



SITUERING GRONINGEN AIRPORT EELDE

GRONINGEN AIRPORT EELDE N.V.
 Uitbreiding luchthaventerrein en verlenging
 c.q. veranderingen banenstelsel

-  bestaand luchtvaartterrein
-  voorziene uitbreiding luchtvaartterrein
-  voorziene verlenging banenstelsel
-  wijzigingen baankop

*** leefmilieu**

De kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een belangrijk aandachtspunt. Met name de gevoelens van welbevinden en (on)veiligheid van de omwonenden als gevolg van de baanverlenging en gerelateerde activiteiten zoals de geluidsbelasting en het mogelijk amoveren van woonhuizen zullen worden besproken.

Het voornemen tot baanverlenging heeft gevolgen voor het ruimtegebruik van het omringend gebied. De invloed van uitbreiding en toekomstig gebruik van het luchthaventerrein op de omgeving en de beperkingen die dat oplegt aan potentiële functies zoals recreatie en woningbouw worden in het MER beschreven.

*** externe veiligheid**

Aan de externe veiligheidsaspecten van de luchthaven zal aandacht worden besteed. Van belang bij de effecten van het gebruik van de luchthaven op dit aspect, zijn de ligging van de aanvlieg- en vertrekroutes in relatie tot woonbebouwing, de aard van het vliegverkeer, de technische voorzieningen en procedures. Tevens zullen de veiligheidsaspecten en externe veiligheid van het vliegverkeer op Groningen Airport Eelde worden beschreven. Daarbij wordt zo mogelijk ingespeeld op het algemene beoordelingskader (methodiek en normering) voor de burgerluchtvaart dat de studie naar de veiligheidssituatie op de luchthaven Schiphol naar verwachting gaat opleveren.

*** overige effecten**

Gezien het economisch belang van de luchthaven voor het Noorden des lands zullen globaal ook de effecten op werkgelegenheid, bedrijfsvestiging en op de regionale economische structuur aan de orde komen.

Het ruimtebeslag van de baanverlenging zelf betekent, dat er gronden aan de landbouw worden onttrokken, hetgeen enige invloed op de landbouwstructuur in de omgeving kan hebben.

*** lucht**

Luchtverontreiniging en eventuele geurhinder als gevolg van de voorgenomen activiteit komt in het MER aan de orde. Het betreft met name de bijdrage aan de lokale belasting door verandering van het baangebruik en de toename van het luchtverkeer in de nieuwe situatie.

Een toename van de activiteit op en om de luchthaven zou door bedrijfsvestiging en verkeersaantrekkende werking ook tot verhoogde lokale luchtverontreiniging door bedrijven en wegverkeer kunnen leiden.

*** bodem, grond- en oppervlaktewater**

De aanleg van de verlengde startbaan kan in dit verband leiden tot :

- * verstoring van het bodemprofiel en bodemstructuur door egalisatie en vergraving;
- * verandering en doorsnijding van de loop van oppervlaktewateren;
- * wijzigingen door bemaling in het verloop van grondwaterstromen in de omgeving.

In de gebruiksfase zijn onder andere aan de orde :

- * mogelijke verontreiniging in het afgevoerde hemelwater van de platformen ;
- * verspreiding in bodem en water van ongewenste stoffen zoals brandstof- en olieres-ten en gladheidsbestrijdingsmiddelen (o.a. ureum, glycol);
- * risico van verspreiding verontreinigingen bij eventuele calamiteiten.

*** flora, fauna en ecologie**

Door aanleg, aanwezigheid en gebruik van de verlengde startbaan en bijbehorende voorzieningen kunnen leefgebieden voor flora en fauna worden beïnvloed en ecologische relaties worden aangetast. Bij de effectvoorspelling zijn onder meer aan de orde :

- * invloed op het vóórkomen van kwetsbare en/of zeldzame planten, vegetatietypen, diersoorten en biotopen;
- * het verlies van leefgebied en voedselgebied;
- * aantasting van eventuele (beschermde) natuurgebieden in de nabijheid van de startbaan;
- * eventuele doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur of verbindingzones met als resultaat verstoring en versnippering.

*** landschap**

De voorgenomen activiteit heeft effecten op het landschap, die gerelateerd zijn aan de landschapstypen in de omgeving. Deze effecten kunnen betrekking hebben op:

- * aantasting van waardevolle geomorfologische structuren;
- * aantasting van eventueel aanwezige archeologische- en cultuurhistorische waarden;
- * verstoring van de bestaande visueel-ruimtelijke structuur.

*** verkeer**

De uitvoering van de voorgenomen activiteit heeft gevolgen voor de loop van infrastructuur in de omgeving. Wellicht heeft de verwachte toename van activiteiten ook een verkeersaantrekkende werking op toevoerwegen, waardoor op termijn aanpassingen van wegen aan de orde kunnen komen.

5. Overige aspecten

Vergelijking van alternatieven (inclusief uitgewerkte varianten).

In het MER wordt een vergelijking opgenomen van de voorgenomen activiteit, de alternatieven en varianten en de referentie, die wordt samengevat in een schematisch overzicht. De criteria die bij de vergelijking worden gehanteerd, worden in het MER nader omschreven.

De huidige situatie en de autonome ontwikkeling in het studiegebied worden beschreven. Dit gegeven geldt als referentiepunt voor de effectvoorspelling.

De milieu-gevolgen worden derhalve afgezet tegen de situatie in het studiegebied, zoals beschreven in het SBL bij het huidige banenstelsel, plus de ingeschatte autonome ontwikkeling in het studiegebied omstreeks het jaar 2010.

Leemten in kennis

In een afzonderlijk hoofdstuk wordt aangegeven welke leemten in kennis en informatie zijn blijven bestaan. De betekenis van deze leemten voor de besluitvorming komen eveneens aan de orde.

Evaluatieprogramma

Aan het slot van het MER zal een aanzet worden gegeven tot het formuleren van een evaluatieprogramma om de verwachte en beschreven milieu-effecten bij daadwerkelijke uitvoering van de baanverlenging te toetsen aan de ontwikkelingen in de praktijk.



6. Procedure en besluitvorming

De aanwijzing van luchtvaartterreinen is geregeld in art. 18 t/m 30 van de Luchtvaartwet. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan in overeenstemming met de Minister van VROM ambtshalve of op schriftelijk verzoek luchtvaartterreinen aanwijzen. Ingevolge artikel 24 juncto 27 van de Luchtvaartwet kan een aanwijzing worden gewijzigd. Conform de Luchtvaartwet is de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd gezag, in overeenstemming met de Minister van VROM.

Voor de wijziging van een aanwijzing van een luchtvaartterrein ten behoeve van een verlenging van de start- en landingsbaan met een lengte van 1800 meter of meer, is op grond van het Besluit m.e.r. een milieu-effectrapportage benodigd.

Als eerste stap in de m.e.r.-procedure stelt de initiatiefnemer een startnotitie op, waarin de voorgenomen activiteit en de in het MER te beschrijven milieu-effecten worden aangegeven. Het Besluit startnotitie m.e.r. geeft aan welke gegevens tenminste door de initiatiefnemer moeten worden verschaft in deze startnotitie.

De startnotitie wordt vervolgens aan het bevoegd gezag gezonden. Tevens wordt de startnotitie ter visie gelegd, waarna gedurende een gebruikelijke periode van een maand voor een ieder de mogelijkheid bestaat tot schriftelijke inspraak.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijk adviseurs (een door de Minister van VROM en een door de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij aan te wijzen overheidsorgaan) brengen advies uit ten behoeve van het vaststellen van de richtlijnen. Mede op basis van de adviezen en de inspraak op de startnotitie worden richtlijnen voor het op te stellen MER door het bevoegd gezag vastgesteld. De richtlijnen gegeven aan welke onderwerpen in het MER aan de orde moeten komen.

De initiatiefnemer stelt vervolgens met een onbepaalde tijdsduur het MER op met inachtneming van de richtlijnen en de wettelijke vereisten. Het MER wordt na afronding aangeboden aan het bevoegd gezag. Indien naar het oordeel van het bevoegd gezag het MER voldoende informatie geeft en voldoet aan de richtlijnen, wordt het MER aanvaard.

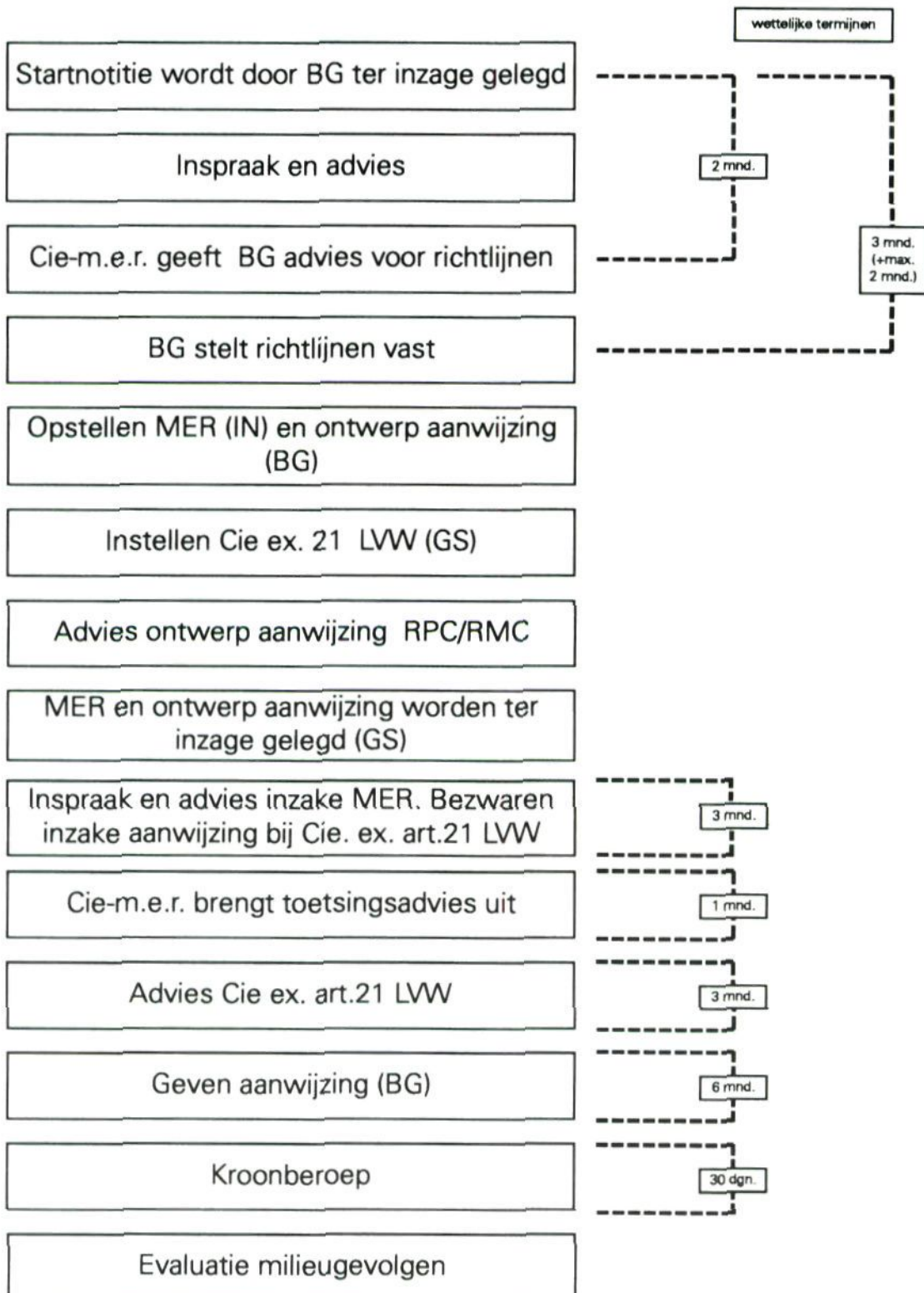
Ten behoeve van de inspraak wordt het MER ter visie gelegd. Tevens voorziet de Commissie voor de milieu-effectrapportage het MER van een toetsingsadvies.

In de regel wordt het door het bevoegde gezag aanvaarde MER samen met een ontwerpbesluit terzake van het m.e.r.-plichtige besluit ter visie gelegd. De inspraak op het MER valt dan samen met de inspraak- of bezwarenprocedure terzake van het m.e.r.-plichtige besluit.

De procedure van wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein is neergelegd in de Luchtvaartwet. De aanwijzingsbeschikking zal ook geluidszones bevatten. Er zullen twee afzonderlijke geluidszones in procedure worden gebracht, te weten :

- een geluidzone voor het huidige banenstelsel die geldt vanaf het moment van het van kracht worden van de aanwijzing tot aan het moment dat de baanverlenging operationeel wordt;
- een geluidzone voor de eindsituatie met baanverlenging.

PROCEDURESCHEMA



BG: Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat
(in overleg met de Minister van VROM)

IN: Initiatiefnemer: N.V. Groningen Airport Eelde

Cie-m.e.r.: Commissie voor de milieu-effectrapportage.

GS: Gedeputeerde Staten van Drenthe

In de aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet is de eerste stap het bestuurlijk overleg dat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM voeren over de te verwachten geluidbelasting. Na overleg met Gedeputeerde Staten van Drenthe en Groningen en de Colleges van B en W van de gemeenten Eelde, Vries en Haren binnen de geluidzone van Groningen Airport Eelde aan de hand van een voorontwerp, stellen de betrokken Ministers een ontwerp-aanwijzing op. De betrokken Ministers kunnen na overleg met burgemeesters en wethouders besluiten om in één of enkele gemeenten hoorzittingen te (doen) houden als bedoeld in artikel 19 LVW. Op het moment dat deze hoorzittingen worden gehouden, wordt naast de ontwerp-aanwijzing ook het aanvaarde MER ter inzage gelegd.

Wanneer de ontwerp-aanwijzing is opgesteld, wordt advies terzake gevraagd aan de RPC-RMC. De stukken worden vervolgens ter inzage gelegd. Gedurende drie maanden na de datum van ter inzage leggen bestaat de mogelijkheid om schriftelijk bezwaren in te dienen bij de (door de provincie in te stellen) commissie als bedoeld in artikel 21 LVW. Tevens worden een plaats, dag en uur in deze periode bepaald ten behoeve van een zitting waarop mondelinge bezwaren kunnen worden ingebracht. De commissie heeft na de inspraaktermijn drie maanden de tijd om advies uit te brengen aan de bevoegde Ministers.

Vervolgens dienen de betreffende Ministers binnen zes maanden een besluit te nemen. De ontwerp-besluiten worden eveneens aan de Tweede Kamer gezonden. De Tweede Kamer heeft een maand de tijd om aan te geven of behandeling noodzakelijk wordt geacht.

Nadat de aanwijzingsbeschikking is gepubliceerd bestaat op grond van artikel 30 LVW de mogelijkheid van Kroonberoep tegen de aanwijzing (zie ook het procedure-schema). Indien geen Kroonberoep wordt ingesteld of na Kroonberoep de aanwijzing onherroepelijk wordt, kan grondverwerving plaatsvinden, al dan niet door middel van onteigening. De uitvoering van de baanverlenging kan vervolgens een aanvang nemen.

Afstemming van de Luchtvaartwet-procedure met de interne besluitvorming van de luchthaven, de regionale bestuurlijke besluitvorming en de WRO-procedures is gewenst. Om de baanverlenging mogelijk te maken, zal na de nieuwe aanwijzingsbeschikking van het luchtvaartterrein in het kader van de Luchtvaartwet het bestemmingsplan moeten worden gewijzigd. De Minister van VROM kan aanwijzingen geven omtrent het opnemen van geluidszones (en zonodig het luchtvaartterrein) in het bestemmingsplan.

Indien de baanverlenging is uitgevoerd en in gebruik genomen, vergelijkt het bevoegd gezag op basis van de evaluatieparagraaf in het MER de werkelijk opgetreden milieueffecten met de effecten zoals die in het MER zijn voorspeld. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan werd verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen.

BIJLAGEN

1. : verklarende woordenlijst
2. : informatie over milieu-effectrapportage

Bijlage 1. Verklarende woordenlijst

MER	- het milieu-effectrapport
m.e.r.	- milieu-effectrapportage
mitigerend	- effectbeperkend, verzachtend
Mainport	- één van de top-vijf intercontinentale luchthavens in Europa
Eurohub	- belangrijke luchthaven in Europees luchtvaartnetwerk (Stansted als vierde luchthaven van Londen geldt als eurohub, naast Heathrow als mainport)
uitfaseren	- geleidelijk afschaffen; niet meer toelaten. Het betreft categorieën oudere, niet-geluidsarme vliegtuigen. Vliegtuigtypen zijn door de ICAO ingedeeld in drie klassen wat betreft geluidsproductie, te weten niet-gecertificeerde 'hoofdstuk 1' typen (verouderd, veel geluidproducerend) tot 'hoofdstuk 3' (moderne, zeer geluidarme) vliegtuigen.
ICAO	- International Civil Aviation Organisation
WABM	- Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne (binnenkort Wet Milieubeheer)
RPC	- Rijksplanologische Commissie
RMC	- Rijksmilieuhygiënische Commissie
integrator	- vervoerder die het totale transporttraject van deur tot deur voor zijn rekening neemt
infrastructuur	- netwerk van verbindingen (bijvoorbeeld voor verkeer en vervoer)
LNO	- Directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het Ministerie Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.
LVW	- Luchtvaartwet
BKL-contour	- Geluidcontour in decibel (dB) ingevolge Besluit geluidsbelasting Kleine Luchtvaart
Kosten-eenheid	- Maat voor geluidsbelasting (Ke) door vliegverkeer; ontwikkeld door prof. Kosten
air-side	- aan de platformzijde van luchthavens (activiteiten zoals het vliegverkeer zelf en direct daaraan gekoppelde bedrijvigheid op de luchthaven zelf)
land-side	- aan de landzijde van luchthavens (bedrijvigheid van aan- en afvoer over land, parkeerfaciliteiten, bedrijfsvestiging in de directe omgeving e.d.)
WRO	- Wet op de Ruimtelijke Ordening
SBL	- Structuurschema Burgerluchtvaarterreinen
VRM	- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Bijlage 2. Wat is milieu-effectrapportage?

A. Inleiding

In 1986 is de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) uitgebreid met regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.).

Milieu-effectrapportage is een hulpmiddel dat wordt toegepast bij de voorbereiding van overheidsbesluiten. Daarbij gaat het om besluiten over activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu, zoals grote projecten en veelomvattende beleidsvoornemens. Doel van dit milieu-instrument is besluitvormers op een systematische en zorgvuldige wijze te voorzien van zo objectief mogelijke informatie over de milieu-aspecten van een voorgenomen activiteit en over alternatieven voor die activiteit. De wenselijkheid of aanvaardbaarheid van de activiteit en de alternatieven is daarbij in het MER niet aan de orde.

De informatie bestaat voor een belangrijk deel uit inschattingen van de milieugevolgen van voornemen en alternatieven, dus uit effectvoorspellingen. De resultaten van deze voorspellingen worden gepresenteerd in een milieu-effectrapport (MER). Dit is een openbaar document waarin de te verwachten effecten van zowel de voorgenomen activiteit als de - zoals dat in m.e.r.-termen heet - "redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven" op samenhangende wijze zijn beschreven en onderling vergeleken.

B. Wanneer is er sprake van m.e.r.-plicht?

Huidige regeling

De verplichting tot toepassing van milieu-effectrapportage is volgens de wet beperkt tot activiteiten die "belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu". Dit criterium is uitgewerkt in een lijst van activiteiten en besluiten waarvoor een MER moet worden opgesteld. Deze lijst is een bijlage van het Besluit milieu-effectrapportage (zie bijlage 1 van deze notitie).

In de lijst van m.e.r.-plichtige activiteiten en besluiten is per activiteit aangegeven boven welke drempelwaarde een milieu-effectrapport moet worden opgesteld en voor welk besluit dat moet gebeuren. Voor sommige activiteiten wordt in plaats van een drempelwaarde een ander criterium van de m.e.r.-plichtigheid gehanteerd, te weten de vraag of een bepaalde besluitvormingsprocedure zal worden doorlopen (bijvoorbeeld de tracékeuzeprocedure bij een weg of spoorweg of een aanwijzingsprocedure van een luchtvaartterrein).

In de huidige regeling geldt voor de aanleg of wijziging van luchtvaartterreinen, dat deze m.e.r.-plichtig zijn indien zij voldoen aan de volgende omschrijving:

1. Aanleg, inrichting en gebruik van een nieuw luchtvaartterrein als bedoeld in de Luchtvaartwet.
2. Wijziging waarbij een luchtvaartterrein de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1800 meter of meer.
3. Wijziging in de ligging, verlenging of verbreding van een start-of landingsbaan dan wel intensivering van het gebruik van een luchtvaartterrein, voorzover de activiteit betrekking heeft op een baan van 1800 meter of meer en een wijziging van de grenzen van de geluidszone tot gevolg kan hebben.

C. Wie zijn er bij m.e.r. betrokken?

Bij m.e.r. zijn verschillende partijen betrokken die ieder een eigen rol vervullen. Hieronder staan zij opgesomd en zijn enkele van hun belangrijkste taken aangegeven.

Initiatiefnemer

Initiatiefnemer (IN) is degene die een voornemen wil realiseren waarvoor een m.e.r.-plichtig besluit moet worden genomen. Dat kan zowel een overheidsinstantie als een particuliere organisatie zijn. De IN dient zijn m.e.r.-plichtige voornemen bij de desbetreffende bevoegde instantie(s) aan te melden. Bovendien is de IN verantwoordelijk voor het (laten) opstellen van de startnotitie en het MER.

Bevoegd gezag

Bevoegd gezag (BG) is (zijn) de overheidsinstantie(s), die bevoegd is (zijn) over de activiteit van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Het BG is onder andere verantwoordelijk voor het vaststellen van de richtlijnen die de inhoud van het MER bepalen. Bovendien moet het BG het MER beoordelen, de inspraak verzorgen, contacten met wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage onderhouden, een besluit nemen over de betreffende activiteit (of plan) en een evaluatie uitvoeren waarin de in het MER voorspelde effecten worden vergeleken met de feitelijk opgetreden effecten.

Wettelijke adviseurs

Het BG stelt wettelijke adviseurs (WA) in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het MER, alsmede over het MER zoals dat ter inzage wordt gelegd.

Is het BG een rijksinstantie, dan treden als WA op, een door de minister van VROM en een door de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij aan te wijzen overheidsorgaan. Dit zijn de hoofdinspecteur van de Volksgezondheid belast met Toezicht op de Hygiëne van het milieu, en de hoofd directeur van het directoraat-generaal Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg.

Is het BG geen rijksinstantie, dan treden als WA op twee rijksinstanties, namelijk de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu en de directeur Landbouw, Natuur en Openlucht-recreatie in de betrokken provincie.

Commissie voor de milieu-effectrapportage

Per m.e.r. stelt de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) uit haar leden een werkgroep van onafhankelijke deskundigen samen. Deze werkgroep brengt advies uit ten behoeve van de vast te stellen richtlijnen en toetst het MER op juistheid en onvolledigheid aan de hand van de richtlijnen en de in de wet gestelde vereisten. Het resultaat van deze toetsing mondt uit in een advies aan het BG.

Insprekers

Iedere persoon of organisatie die op- of aanmerkingen wil maken (insprekers = INS) wordt daartoe in de gelegenheid gesteld. Daarvoor kent de m.e.r.-procedure twee inspraakmomenten. Het eerste vindt plaats tijdens het vooroverleg. Daarbij kunnen de insprekers opmerkingen maken ten behoeve van de vast te stellen richtlijnen (wat zou er in het MER onderzocht moeten worden). De tweede inspraakgelegenheid vindt plaats na het indienen van het MER. Deze is meer uitgebreid en is gekoppeld aan de inspraak van de beleidsplanprocedure of de vergunningverleningsprocedure.

¹ Wanneer BG zelf IN is, dan wordt het MER gelijk met het (voor)ontwerp-besluit bekend gemaakt en vindt het aanvaardbaarheidsoordeel intern plaats. Daartoe onderzoekt het BG of in het rapport onjuistheden voorkomen, of het voldoet aan de in de wet gestelde regels en het tegemoet komt aan de vastgestelde richtlijnen. Voldoet het MER niet, dan laat zij dit aan de IN weten. Het BG heeft een termijn van zes weken na datum van ontvangst om haar aanvaardbaarheidsoordeel uit te spreken.

D. Hoe werkt de m.e.r.-procedure?

De procedure is opgebouwd uit zeven fasen, te weten voorfase, vooroverleg, het opstellen van het MER, beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER, inspraak/advies en toetsing, het besluit en tot slot een evaluatie. Daarnaast zijn er, zoals hierboven al is aangegeven, twee inspraakmomenten: tijdens het vooroverleg en na het indienen van het MER.

Het bevoegd gezag mag pas een besluit nemen over de m.e.r.-plichtige activiteit nadat de verschillende fasen van de m.e.r.-procedure zijn doorlopen (uiteraard met uitzondering van de evaluatie). Wanneer de voorgeschreven procedure niet - of niet volledig - wordt doorlopen is het mogelijk op grond daarvan beroep tegen dit besluit aan te tekenen en daarbij eventueel schorsing te vragen. Daarbij moet dan aansluiting worden gezocht bij de "moederprocedure" (dat is de procedure waaraan de betreffende m.e.r. is gekoppeld). Ook spontane vernietiging van het besluit is in deze gevallen mogelijk. De verschillende fasen van een m.e.r.-procedure worden hieronder kort toegelicht.

Voorfase

De voorfase is een (niet in tijd begrensde) periode voorafgaand aan de m.e.r.-procedure. De IN kan zich in deze periode voorbereiden op het eventueel op handen zijnde m.e.r.-proces. Daarbij zal hij in eerste instantie na moeten gaan of zijn voornemen m.e.r.-plichtig is. Dat kan door het Besluit m.e.r. te raadplegen.

Het is gebleken dat juist de voorfase een belangrijke bijdrage kan leveren om die fasen van de m.e.r.-procedure, waarvoor wettelijk een termijn is geregeld binnen deze tijd te laten verlopen. Een strakke, afgewogen planning is daarvoor noodzakelijk gebleken. Deze kan al tijdens de voorfase worden voorbereid. Daarom is informeel contact tussen IN en BG in een vroeg stadium bijzonder waardevol. Het stelt het BG in de gelegenheid vroegtijdig voorbereidingen te treffen voor de op handen zijnde werkzaamheden. Daarmee is vertraging als gevolg van het toepassen van m.e.r. te vermijden of tot een minimum te beperken.

De informatie wordt gebundeld in een zogenaamde startnotitie. De IN dient ervan bewust te zijn dat het BG, na advies en inspraak uit het vooroverleg, door middel van de richtlijnen, nieuwe alternatieven ter bestudering toe kan voegen.

De minimum-eisen aan de inhoud van de startnotitie zijn vastgesteld in het Besluit startnotitie milieueffectrapportage (Staatscourant 154, 13-08-1987).

Vooroverleg en het vaststellen van de richtlijnen

Het officiële startpunt van de m.e.r.-procedure is het moment waarop de IN zijn voornemen (in de vorm van een startnotitie) bekend maakt bij het BG. Het BG tekent de datum van ontvangst aan en stuurt een exemplaar aan Cmer en WA, en maakt het bekend via de nieuwsmedia. Ook wanneer het BG zelf IN is, maakt hij, om de procedure te starten, het voornemen via de nieuwsmedia bekend. De startnotitie en eventueel andere informatie wordt ter inzage gelegd en het publiek wordt gewezen op de mogelijkheid opmerkingen te maken over de vast te stellen richtlijnen. Deze richtlijnen bepalen in belangrijke mate de inhoud van het MER.

Vanaf het moment van de bekendmaking wordt een inspraaktermijn aangehouden van één maand.

Tijdens het vooroverleg gaat het om schriftelijke inspraak. Het BG kan tijdens deze fase een voorlichtingsbijeenkomst organiseren met presentaties van de IN over zijn voornemen en van BG over de te volgen procedure. Het organiseren van een dergelijke bijeenkomst is echter niet verplicht.

De termijn waarin de Cmer haar advies op moet stellen, is vastgesteld op twee maanden. De Cmer heeft zodoende de gelegenheid de adviezen van de WA en de reacties uit de inspraak in haar advies te betrekken, alhoewel dit geen wettelijke verplichting is.

Tijdens deze periode, maar ook daarna pleegt het BG overleg met de IN. Uiterlijk drie maanden na datum van aanmelding dient het BG de richtlijnen voor het MER te hebben vastgesteld.

Daarbij heeft zij de opmerkingen uit de inspraak en de adviezen van Cmer en WA in overweging genomen. In die gevallen waarbij BG=IN is een eenmalige verlenging van deze termijn van drie maanden mogelijk met nog eens twee maanden (dus tot een totaal van vijf maanden). De termijn is zeer krap en een goede procesbewaking is noodzakelijk, zodat voldoende tijd overblijft voor het vaststellen van de richtlijnen.

Opstellen van het MER

De wet stelt voorwaarden aan vorm en inhoud van het rapport. Wat betreft de vorm dient het MER steeds als een herkenbaar document te worden gepresenteerd, ook in gevallen waarin het MER (of de samenvatting daarvan) deel uitmaakt van een rapport of nota met een groterereikwijdte (b.v. Tracé-nota).

Ook inhoudelijk dient het MER aan een aantal eisen te voldoen. Zo moeten de te verwachten milieugevolgen van zowel het voornemen als de verschillende alternatieven worden aangegeven en vergeleken.

De IN zal tijdens deze fase ook het ontwerp van het plan of de aanvraag voor de vergunning op moeten stellen. Essentieel voor het functioneren van m.e.r. als milieu-instrument is dat de resultaten van de vergelijking van alternatieven, zoals die in het MER plaatsvindt, wordt gebruikt bij de planvorming en/of het opstellen van de vergunningaanvraag. Op beleidsplanniveau betekent dit dat het opstellen van het MER een actieve rol speelt bij de planvorming in de (voor)ontwerp-fase. Op vergunningniveau vormt het opstellen van het MER een belangrijk element voor het opstellen van de vergunningaanvraag.

Door de informatie uit het MER in de planontwikkeling en/of vergunningaanvraag te integreren, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van meer milieuvriendelijke plannen.

Beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER

Is het MER klaar, dan stuurt de IN het rapport aan het BG. Het BG tekent wederom de datum van ontvangst aan, geeft de IN een bewijs van ontvangst en stuurt een exemplaar aan de Cmer en aan de WA. Het BG moet een aanvaardbaarheidsoordeel over het MER uitspreken.

Tijdens deze periode kunnen Cmer en WA het BG al attenderen op essentiële tekortkomingen. Het BG kan de Cmer ook om een eerste oordeel vragen.

Voldoet het MER, dan volgt bekendmaking via de nieuwsmedia (voor Rijk en provincies tevens in de Staatscourant) en terinzagelegging van het MER samen met het ontwerp, voorontwerp, vergunningaanvraag e.d., die bij het besluit horen waarvoor het MER is opgesteld.

Inspraak/advies

Aansluitend hierop volgt een inspraakmogelijkheid van ten minste een maand. Tijdens de beoordeling van het MER moet zowel een schriftelijke als een mondelinge gelegenheid tot inspraak worden aangeboden. Dit inspraakmoment is gekoppeld aan de inspraak op de aanvraag of het voorontwerpplan. De WA kunnen hun advies over het MER tot aan het eind van de inspraaktermijn uitbrengen. De Cmer heeft hiervoor een maand langer de tijd (uiterlijk een maand na beëindiging van de inspraak). Zij beoordeelt het MER namelijk mede aan de hand van het advies van de WA en de opmerkingen uit de inspraak. Zij stuurt haar oordeel aan het BG. Als onafhankelijke commissie spreekt zij zich niet uit over de wenselijkheid van het voornemen, maar beperkt zij zich tot een (wetenschappelijke) toetsing op juistheid en volledigheid van het rapport. Hoofdcriterium daarbij is de vraag of het rapport voldoende juiste milieu-informatie bevat om er een bestuurlijk besluit op te kunnen baseren waarbij de milieu-aspecten volwaardig meegewogen kunnen worden. Het BG doet dat mede op basis van de wet, de uitvoeringsvoorschriften en de vastgestelde richtlijnen.

Het besluit

Het BG kan pas een besluit nemen over een m.e.r.-plichtige activiteit als de verschillende stappen van de m.e.r.-procedure zijn afgewerkt.

In het besluit geeft het BG een motivering van de wijze waarop rekening is gehouden met de voorspelde milieugevolgen, de manier waarop de afweging tussen de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden en welke rol de opmerkingen (INS), de adviezen (WA) en het toetsingsrapport van de

Cmer hebben gespeeld bij het nemen van het besluit.

Bovendien bepaalt het BG bij het besluit welke effecten op welke wijze en op welke termijn zullen worden geëvalueerd.

De m.e.r.-procedure wordt ingepast in bestaande besluitvormingsprocedures. Daarom is er geen aparte beroepsgang. Tegen het MER zelf kan men dus niet in beroep gaan. Wel kan een "slecht" MER of een besluit dat onvoldoende rekening houdt met de in het MER naar voren gekomen informatie, reden zijn om beroep aan te tekenen tegen een besluit waarvoor het MER is gemaakt. Daarvoor moet men dan aansluiten bij bestaande beroepsprocedures (Kroonberoep, AROB of een procedure bij de burgerlijke rechter). De beroepsgrond ligt dan in schending van één of meer van de beginselen van behoorlijk bestuur.

Voor specifieke m.e.r.-regelingen, zoals spoedaanwijzing, ontheffing en coördinatie, zijn wel directe beroepsmogelijkheden geschapen.

Evaluatie

Het BG heeft tot taak een evaluatie uit te voeren. Daarbij onderzoekt zij de feitelijke milieugevolgen van de betrokken activiteit en vergelijkt deze met de voorspelde effecten. Wanneer uit deze evaluatie blijkt dat de gevolgen in belangrijke mate nadeliger voor het milieu zijn dan werd verwacht, kan het BG de hem ter beschikking staande maatregelen nemen om die gevolgen zo veel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Het moment van evalueren is afhankelijk van het soort activiteit.

Dat bepaalt of de evaluatie moet plaatsvinden tijdens uitvoeringsfase, gebruikersfase of beëindigingsfase.

E. Wat moet er in een MER staan?

In het MER worden met behulp van voorspellingsmethoden en -technieken milieu-effecten en de mogelijke gevolgen daarvan bestudeerd.

Daarbij gaat het om de gevolgen voor mensen (volksgezondheid), dieren, planten, goederen, water, bodem en lucht en hun onderlinge relaties. Ook de gevolgen voor cultuurhistorische monumenten, de natuur en het landschap moeten worden bekeken. Bovendien moeten niet alleen de directe gevolgen, maar ook de indirecte, secundaire, cumulatieve en synergetische milieugevolgen aan bod komen.

Om hiervan een samenhangend beeld te krijgen, zijn er eisen gesteld aan de inhoud van het MER (artikel 41j), te weten:

- Een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd (doel- en/of probleemstelling).
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de wijze waarop die zal worden uitgevoerd, als mede van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven (beschrijving voorgenomen activiteit en alternatieven). Bij deze alternatieven zal ook altijd het alternatief moeten worden beschreven waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (meest milieuvriendelijke alternatief). Alternatieven zijn alleen redelijkerwijs in beschouwing te nemen wanneer zij strekken tot hetgeen met de activiteit wordt beoogd.
- Een overzicht van de besluiten waarvoor het MER wordt gemaakt en van eerder genomen besluiten die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven (overzicht besluiten). Het is bovendien zinvol de eventuele volgbesluiten aan te geven die de realisering van de activiteit mogelijk moeten maken.
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkeling van het milieu wanneer noch de voorgenomen activiteit, noch een van de alternatieven wordt uitgevoerd (bestaande toestand en nul-alternatief).
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, waarbij wordt aangegeven op welke wijze zij zijn bepaald en beschreven (beschrijving milieu gevolgen).

- Een vergelijking van de bestaande toestand van het milieu en het nul-alternatief met de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en de verschillende alternatieven (vergelijking milieugevolgen).
- Bij het opstellen van het MER wordt gebruik gemaakt van voorspellingstechnieken. Het is niet uitgesloten dat kennis ontbreekt om een goede of betrouwbare voorspelling uit te voeren. Deze en eventueel andere leemten in kennis moeten expliciet worden aangegeven.
- Het MER moet een samenvatting bevatten die voor een breed publiek begrijpelijk is. Dus zonder technische of wetenschappelijke uitwijdingen.
- Het MER moet in de Nederlandse taal zijn opgesteld (tenzij anders bepaald).

Wanneer we deze opsomming overzien dan valt op dat m.e.r. enkele nieuwe aspecten naar voren brengt voor zowel de vergunningverlening als het beleidsplankader. Het meest essentiële aan m.e.r. -en tevens een duidelijk nieuw element - is de verplichting voor de IN alternatieven aan te dragen, deze op hun milieugevolgen te onderzoeken en ze onderling met elkaar te vergelijken. Het doel hiervan is tweeledig. Allereerst komen wellicht (voor het milieu vriendelijke) mogelijkheden in beeld waar de IN in eerste instantie niet aan heeft gedacht. Daarnaast ontstaat door de vergelijking van de alternatieven (inclusief nul-alternatief) een veel duidelijker beeld van de gevolgen van de activiteit dan tot nu toe gebruikelijk was. Op basis van dat beeld kan dan een beslissing over de activiteit worden genomen.

F. Mogelijkheden voor inpassing in bestaande procedures

Een MER speelt altijd een rol in een al bestaande besluitvormingsprocedure. Het is dus niet zomaar een los rapport, maar wordt gekoppeld aan een vergunningaanvraag, het ontwerp van een plan of een projectnota. Onderdelen van de m.e.r.-procedure zoals tervisielegging, hoorzitting, het bekend maken van het MER e.d. gaan dan ook op in de "moederprocedure". Voor m.e.r.-plichtige provinciale plannen betekent dit bijvoorbeeld dat procedures op elkaar worden afgestemd, zodat de terinzagelegging van het MER tegelijkertijd met de terinzagelegging van het voorontwerp van een plan plaatsvindt. Om onnodig tijdverlies te voorkomen is het echter ook zaak de overige procedure-onderdelen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

Colofon

Opdrachtgever:	Groningen Airport Eelde NV
Samenstelling en illustraties:	DHV Milieu & Infrastructuur BV
Dossiernummer:	G.0638.21.001
Foto's:	Aerophoto Eelde Groningen Airport Eelde NV
Drukwerk:	DHV Faciliteiten BV
Oplage:	1000