

# **Baanverlenging Groningen Airport Eelde**

**Advies van de Commissie m.e.r. over de aanvullende  
milieu-informatie**

1 juli 2005 / rapportnummer 512-234





## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de staatssecretaris voor Verkeer en  
Waterstaat  
M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
05.003923

uw brief  
29 april 2005

ons kenmerk  
512-233/Lv/wt

onderwerp  
Advies over de aanvullende milieu-  
informatie Baanverlenging Groningen  
Airport Eelde

doorkiesnummer  
(030) 234 76 26

Utrecht,  
1 juli 2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies uit te brengen over de aanvullende milieu-informatie Baanverlenging Groningen Airport Eelde. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. ir. G. Blom  
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Baanverlenging Groningen Airport Eelde

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl



## Advies over de aanvullende milieu-informatie Baanverlenging Groningen Airport Eelde

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de  
aanvullende milieu-informatie Baanverlenging Groningen Airport Eelde,

uitgebracht aan de staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat door de  
Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.  
Baanverlenging Groningen Airport Eelde,

de secretaris



drs. M.P. Laeven

de voorzitter



dr. ir. G. Blom

Utrecht, 1 juli 2005



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER DE AANVULLENDE MILIEU-INFORMATIE .....</b>	<b>2</b>
2.1 Algemeen .....	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2
2.2.1 Geluid.....	2
2.2.2 Luchtkwaliteit .....	2

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 april 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in het Harener Weekblad d.d. 4 mei 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen





## 1. INLEIDING

De exploitant van Groningen Airport Eelde wil de hoofdbaan verlengen om de regionale economische betekenis van de luchthaven te versterken en op termijn het luchtvaartbedrijf rendabel te maken. Voor de baanverlenging is reeds een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure gevolgd. Het milieueffectrapport (MER) heeft mede ten grondslag gelegen aan het aanwijzingsbesluit dat de aanleg van de verlengde baan mogelijk moest maken, en dat op 15 mei 2001 in werking is getreden.

De raad van State heeft de aanwijzing op 3 december 2003 op onderdelen vernietigd:

- de berekeningswijze van de geluidszones voor groot en klein luchtverkeer;
- benodigd onderzoek naar de natuur- en landschapswaarden;
- de onderbouwing van de openingstijd om 6.30 uur.

Voor deze onderwerpen is aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Bij brief van 29 april 2005<sup>1</sup> heeft het ministerie van Verkeer en de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de aanvullende informatie. Deze informatie is op 3 mei 2005 ter inzage gelegd<sup>2</sup>. De aanvullende informatie is opgenomen in 7 rapporten:

1. Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde; Aanvullende milieuinformatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar (DHV, april 2005).
2. Baanverlenging Groningen Airport Eelde; Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit (Adecs, april 2005).
3. Extern veiligheidsrisico rondom Groningen Airport Eelde; Externe veiligheidsberekeningen ten behoeve van Milieu Informatie (NLR, maart 2005).
4. Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving (Bureau Waardenburg, april 2005).
5. Uitspraak Raad van State over aanwijzing Eelde d.d. 3 december 2003.
6. Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde (Groningen Airport Eelde, januari 2005).
7. Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V. (Buck Consultants International, januari 2005).

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het publiek is door bevoegd gezag geïnformeerd over de aanvullende informatie over vliegveld Eelde<sup>4</sup>. De Commissie heeft via het bevoegd gezag geen inspraakreacties en/of adviezen ontvangen.

De Commissie beperkt zich in dit advies tot een toetsing van de informatie in de hiervoor vermelde rapporten, voorzover die betrekking heeft op milieu<sup>5</sup>. Dit betekent dat de aandacht hoofdzakelijk is gericht op de rapporten 1 t/m 4.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Met een informatieavond en ter informatie legging van de rapporten.

<sup>5</sup> De Commissie toetst aan de vastgestelde richtlijnen, op eventuele onjuistheden en aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER. In de aanvullende informatie is sprake van een uitwerking van (effecten van) één alternatief (het alternatief als opgenomen in de aanwijzing). Andere verplichte alternatieven (m.n. het meest milieuvriendelijke alternatief) zijn in het MER aan de orde geweest.

Ten aanzien van de door de Raad van State vernietigde onderdelen van de aanwijzing gaat de Commissie niet in op de onderbouwing van de openingstijd van 6.30 uur. De Commissie is van mening dat het daarbij niet gaat om milieu-informatie maar om een afweging tussen economisch belang versus belang van omwonenden (m.n. slaapverstoring), die voorbehouden is aan het bevoegd gezag.

## **2. OORDEEL OVER DE AANVULLENDE MILIEU-INFORMATIE**

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in de aanvullende milieu-informatie aanwezig** is. Er is hiermee goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

In de aanvullende milieu-informatie [ref. 3] zijn de gegevens die nodig zijn om de externe veiligheid te beoordelen goed weergegeven. Er is in voldoende mate aandacht gegeven aan het groepsrisico, als weergegeven in de FN curve. Op basis hiervan kan het bevoegd gezag een oordeel uitspreken in hoeverre de berekende risico's aanvaardbaar zijn.

De effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot effecten op natuur en vigerende natuurwetgeving is in de aanvullende informatie [ref. 4] goed in beeld gebracht.

Ten aanzien van de geluidsberekeningen en -zones en de luchtkwaliteit is in § 2.2 een toelichting opgenomen.

### 2.2 Toelichting op het oordeel

#### **2.2.1 Geluid**

In de aanvullende milieu-informatie [ref. 1; mede op basis van ref. 2] is ondermeer een herziene berekening van de Ke- en BKL-contouren gepresenteerd. Deze herziene berekeningen waren noodzakelijk op basis van de uitspraak van de Raad van State dat de eerdere berekeningen onterecht waren gebaseerd op Ke-berekeningen met zogenaamde afkap en op BKL-berekeningen met toepassing van inmiddels achterhaalde appendices.

De Commissie is van mening dat de berekeningen met de nieuwe methodieken met goede kwaliteit zijn uitgevoerd, overeenkomstig de door de Raad van State aangegeven richtlijnen. Dit geldt zowel voor de Ke- als de BKL-berekeningen. De Commissie is tevens van mening dat de aanvullende milieu-informatie over de geluidbelasting van de omgeving een goede basis vormt voor de besluitvorming.

#### **2.2.2 Luchtkwaliteit**

De Commissie plaatst enkele kanttekeningen bij de informatie over de luchtkwaliteit in de aanvullende informatie [ref. 1 en 2]:

1. Het Besluit luchtkwaliteit geldt overal, met uitzondering van de werkplek. In het MER zijn contouren berekend. Binnen de contouren wordt geen uitspraak gedaan over de luchtkwaliteit.

2. Het gaat bij de luchtkwaliteit in de praktijk om drie grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit (Blk):
  - a. Het jaargemiddelde van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) mag vanaf 2010 niet groter zijn dan 40 µg/m<sup>3</sup>.
  - b. Het jaargemiddelde van fijn stof (PM<sub>10</sub>) mag vanaf 2005 niet groter zijn dan 40 µg/m<sup>3</sup>.
  - c. Het daggemiddelde van PM<sub>10</sub> mag niet meer dan 35 maal per jaar hoger mag zijn dan 50 µg/m<sup>3</sup>.

In de aanvullende informatie is geen van deze drie grootheden rechtstreeks berekend, maar zijn de concentraties op een semi-kwantitatieve manier afgeleid van een andere statische grootheid (98-percentielwaarde). Door de gekozen onderzoeksmethode en de hierbij gemaakte aannames zijn er vraagtekens te plaatsen bij de berekende luchtkwaliteit<sup>6</sup> en daarmee ook bij de conclusies over de luchtkwaliteit in relatie tot de grenswaarden uit het Blk.

Bevoegd gezag heeft in een toelichting<sup>7</sup> deze punten nader uitgewerkt en deels aangevuld en de vraagtekens weggenomen. De belangrijkste conclusie is dat de grenswaarden uit het Blk voor de situatie op en rond vliegveld Eelde niet worden overschreden. De Commissie acht dit een valide conclusie.

■ De Commissie adviseert bevoegd gezag om bij de verdere besluitvorming de verbeterde informatie m.b.t. de luchtkwaliteit te gebruiken, omdat deze een juiste onderbouwing geeft voor het voldoen aan de grenswaarden in het Besluit luchtkwaliteit.

---

<sup>6</sup> Er is bijvoorbeeld uitgegaan van achtergrondconcentraties voor 2003, die aanzienlijk hoger liggen dan die voor 2015, het jaar waarvoor de bijdrage van het vliegverkeer is uitgerekend.

<sup>7</sup> Notitie getiteld: *Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging Groningen Airport Eelde* (ADECS, 20 juni 2005).



BIJLAGEN  
bij het advies over de aanvullende milieu-informatie Baanverlen-  
ging Groningen Airport Eelde

(bijlagen 1 t/m 3)



## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 april 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Commissie voor de milieueffectrapportage  
De heer M. Laeven  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieueffectrapportage
ingekomen :	3 MEI 2005
nummer	
dossier	512-201/m 209
loopt naar :	Lv/b.v.l/wt

Contactpersoon  
mrw. A.N. Wei-Yun  
Datum  
29 april 2005  
Oms kenmerk  
05.003923  
Onderwerp  
Toetsingsadvies over het aanvullend milieuonderzoek voor de luchthaven Groningen Airport Airport

Doorbesnummer  
7842  
Blz(n)  
7  
Uw kenmerk  
-

Geachte heer Laeven,

Hierbij verzoek ik de Commissie voor de milieueffectrapportage een oordeel te geven over aanvullende milieu-informatie t.a.v. de luchthaven Groningen Airport Eelde.

De Afdeling bestuursrechtpraak van de Raad van State heeft de aanwijzing, die baanverlenging voor de luchthaven Groningen Airport Eelde mogelijk moet maken, op 3 december 2003 op onderdelen vernietigd. De uitspraak van de Raad van State gaat onder meer in op de berekeningswijze van de geluidszones voor groot en klein luchtverkeer, benodigd onderzoek naar de natuur- en landschapswaarden en de onderbouwing van de openingstijd om half zeven in de ochtend. Als onderbouwing voor een nieuw op te stellen beslissing op bezwaar is voor deze onderwerpen aanvullend milieuonderzoek uitgevoerd.

De aanvullende milieu-informatie wordt van dinsdag 3 mei 2005 tot en met maandag 27 juni 2005 ter inzage gelegd voor eenieder die hier kennis van wil nemen. De ter inzage legging wordt bekend gemaakt met advertenties in diverse dag- en weekkranten. Uw oordeel over het de aanvullende milieuonderzoek zal op een later tijdstip aan de stukken die ter inzage liggen worden toegevoegd.

Belanghebbenden kunnen, in aanvulling op hun eerdere bezwaarschrift, schriftelijk en mondeling een reactie op het aanvullende milieuonderzoek geven. Zij hebben hierover persoonlijk bericht ontvangen.

Op donderdag 26 mei 2005 organiseert het ministerie van Verkeer en Waterstaat een informatieavond over het aanvullende milieuonderzoek. Medewerkers zullen een toelichting geven op het aanvullende milieuonderzoek en vragen hierover beantwoorden. Eind juni organiseert het ministerie van Verkeer en Waterstaat een hoorzitting waar belanghebbenden hun reactie mondeling toe kunnen lichten.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,  
DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze  
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART  
G. Bolman

Luchthaven  
Project Regionale Luchthavens  
Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Artilerie, Nieuwe Uitweg 1, Den Haag  
Bereikbaar vanaf C3 en N5 met tramlijn 9, 16 of 17 en buslijn 16.

Telefoon 070 - 351 6715  
Fax 070 - 351 7338  
E-mail [dg@minvenw.nl](mailto:dg@minvenw.nl)  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)





## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van het milieueffectrapport in Harener Weekblad d.d. 4 mei 2005

---

# Mededeling

## Aanvullende informatie luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde

De exploitant van Groningen Airport Eelde wil de hoofd baan verlengen om de regionale economische betekenis van de luchthaven te versterken en op termijn het luchthavenbedrijf rendabel te maken. Het aanwijzingsbesluit van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, dat de aanleg van de verlengde baan mogelijk moet maken, is op 15 mei 2001 in werking getreden.

De Raad van State heeft deze aanwijzing op 3 december 2003 op onderdelen vernietigd. De uitspraak van de Raad van State gaat onder meer in op de berekeningswijze van de geluidszones voor groot en klein luchtverkeer, benodigd onderzoek naar de natuur- en landschapswaarden en de onderbouwing van de openingstijd om half zeven in de ochtend. Voor deze onderwerpen is aanvullend onderzoek uitgevoerd. De aanvullende informatie wordt ter inzage gelegd voor eenieder die hier kennis van wil nemen. Het is niet mogelijk om tegen de aanvullende informatie separaat bezwaar te maken. De bezwaartermijn in het kader van de Aanwijzing heeft opengestaan van 22 mei tot en met 3 juli 2001.

#### Waar en wanneer inzien?

De aanvullende informatie ligt van dinsdag 3 mei 2005 tot en met maandag 27 juni 2005 gedurende kantoor-/opeeningstijden ter inzage op de volgende locaties:

- de luchthavendienst van de luchthaven Groningen Airport Eelde (Airport Office aan de Machlaan 14a in Eelde), ook 's avonds en in het weekend;
- de gemeentewinkel van Haren (Raadhuisplein 10 in Haren);

- de receptie van het gemeentehuis van Tynaarlo (Kornoeleplein 1 in Vries);
- de hal van gebouw 't Clockhuys (Brinkhorst 3 in Haren);
- de stafgroep communicatie van de provincie Drenthe (Westerbrink 1 in Assen);
- de bibliotheek van de provincie Groningen (St. Jansstraat 4 in Groningen);
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat (Plesmanweg 1 in Den Haag) en van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Rijnstraat 8 in Den Haag).

De aanvullende informatie is ook op [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl) te raadplegen.

De aanvullende milieu-informatie wordt voor advies aangeboden aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Dit advies zal te zijner tijd ook ter inzage worden gelegd op bovenstaande locaties.

Op [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl) zal hiervan een aankondiging worden gedaan.

Op **donderdag 26 mei 2005** organiseert het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het **Mercure hotel** aan de Emmalaan 33 in Haren een informatieavond over het aanvullend onderzoek. U bent van harte welkom vanaf **19.00 uur**. Medewerkers van het ministerie zullen een toelichting geven op de aanvullende informatie en uw vragen hierover beantwoorden.

#### Nadere informatie

Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, tel. 070 - 351 78 42.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

---



## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Groningen Airport Eelde N.V.

**Bevoegd gezag:** minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** Aanwijzing en vaststelling geluidszones ingevolge de Luchtvaartwet

**Categorie Besluit m.e.r. 1994:** C 6.3

**Activiteit:** Het betreft verlenging van de 23-05 start- en landingsbaan aan de zuidwestzijde met alle daarbij behorende voorzieningen alsook het feitelijke gebruik van de luchthaven na baanverlenging en de daaraan verbonden bedrijfsactiviteiten. De verlenging van de start- en landingsbaan voorziet niet zozeer in een vervoersbehoefte maar dient voor de stimulering van de economische ontwikkeling van het Noorden van het land.

#### Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 2 juni 1993

richtlijnenadvies uitgebracht: 20 augustus 1993

richtlijnen vastgesteld: 27 oktober 1993

kennisgeving MER en Addendum MER: 21 mei 1997

toetsingsadvies uitgebracht: 18 augustus 1997

toetsingsadvies over belevingsonderzoek (Kwaliteit van de Leefomgeving rond Groningen Airport Eelde) uitgebracht: 11 november 1999

advies over de aanvullende milieu-informatie: 1 juli 2005

#### Bijzonderheden:

Nadat in 1985 een milieueffectrapportage was gestart voor de baanverlenging werd in 1992 besloten de besluitvormingsprocedure niet door te zetten en een nieuwe procedure met m.e.r. te starten voor de wijziging van de aanwijzing. Het nieuwe MER en de technische bijlagen kwam gereed in november 1995 en werd op 22 december 1995 aanvaard door het bevoegd gezag. Per brief van 8 april 1997 informeerde het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. dat de BKL-contouren na herberekening aanmerkelijk groter blijken te zijn dan in het MER is aangegeven. In het Addendum MER Eelde is deze aanvullende informatie gegeven met de opmerking dat zonder die aanvullende informatie het MER geen goede basis zou geven voor de afweging van de milieugevolgen.

In het toetsingsadvies gaf de Commissie aan dat zij in het algemeen te spreken was over het MER. Niettemin heeft zij een essentiële tekortkoming geconstateerd. Het betreft de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief. De Commissie was van mening dat een onderzoek naar de ervaren omgevingskwaliteit had moeten worden uitgevoerd op basis van de richtlijnen voor het MER. De resultaten van een dergelijk onderzoek hadden kunnen bijdragen aan de formulering van het meest milieuvriendelijke alternatief op het punt van het gebruik en de openstelling van de luchthaven en de daarmee samenhangende hinderbeleving door omwonenden en recreanten. Omdat echter elementen van het aspect hinderbeleving reeds enige weerklank hadden gekregen via het bestuurlijk overleg in de ontwerp-aanwijzing, achtte de

Commissie het uit oogpunt van pragmatisme niet nodig de besluitvorming over de aanwijzing (meer dan één jaar) te laten wachten op de resultaten van een belevingsonderzoek. In plaats van een directe aanvulling op het MER (conform het Richtsnoer aanvullingen op een MER<sup>8</sup>) beval de Commissie daarom aan om dit onderzoek te laten uitvoeren als onderdeel van het evaluatieprogramma volgens de m.e.r.-regeling. Dat is mogelijk omdat de hinderbeleving omkeerbare gevolgen betreft. In het toetsingsadvies gaf de Commissie aanbevelingen over de aanpak van het onderzoek. Deze aanbevelingen sluiten aan op een voorstel voor een belevingsonderzoek dat door de Universiteit van Groningen al werd gemaakt in opdracht van de Commissie Milieuhygiëne voor de luchthaven, ex artikel 28 van de Luchtvaartwet. Het werd ingegeven door het grote aantal inspraakreacties op het MER van omwonenden, van betrokken groeperingen en van recreanten in de omgeving van de luchthaven. Zij maakten zich bezorgd vooral over de hinder door circuitvliegen met zowel kleine als grote vliegtuigen voor les- en proefvluchten en door vluchten voor parachutespringen. De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM hebben ingestemd met de aanbeveling van de Commissie.

Per brief van 29 oktober 1997 ontving de Commissie van de Rijksluchtvaartdienst de concept-offerte aanvraag en het concept-projectplan Belevingsonderzoek met het verzoek om commentaar. De Commissie reageerde op 17 november 1997. Daarbij wees de Commissie erop dat tijdens het onderzoek geprobeerd moet worden de belevingswaarden zoveel mogelijk te relateren aan de hinderbronnen, indien mogelijk gekwantificeerd. In het begin van het onderzoek is het wenselijk de inspraakreacties op MER/ontwerpaanwijzing alsook de klachtenregistratie op ervaren hinder en hinderbronnen te analyseren en deze analyse te gebruiken voor bepaling van de omvang van de steekproef en de inhoud van de vragenlijst. In de brief van 17 november 1997 gaf de Commissie aan dat zij van mening was dat de resultaten van het belevingsonderzoek eerst zouden moeten worden beschouwd door het bevoegd gezag op hun eventuele consequenties voor de uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief. Daarna zou het onderzoek met deze beschouwing van het bevoegd gezag ter toetsing kunnen worden voorgelegd aan de Commissie. Na toetsing door de Commissie kan het bevoegd gezag beziën of aanleiding bestaat de voorschriften in de aanwijzing over de openstelling en het gebruik van de luchthaven bij te stellen.

Op verzoek van het bevoegde gezag vond in juli 1998 een voortoetsing plaats van de resultaten van de wintermeting tijdens het belevingsonderzoek. Het bleek dat in de wintermeting de groep van recreanten niet was meegenomen. Voor de wintermeting is dat geen probleem. Er werd afgesproken dat deze groep alsnog voor de zomermeting in het onderzoek zal worden betrokken.

Er werd in 1997 nog vanuit gegaan dat de aanwijzing gereed zou zijn tegen de tijd dat het belevingsonderzoek zou plaats vinden. Dat bleek toch niet mogelijk. De uitspraak van de Raad van State over de luchthaven Maastricht in 1998 gooide roet in het eten omdat deze uitspraak ook betekenis heeft voor de besluitvorming over de luchthaven Eelde. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State stelde namelijk dat het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen dat ten grondslag ligt aan alle luchtvaartterreinen in Nederland door de Minister van Verkeer en Waterstaat niet op tijd verlengd was. Die re-

---

<sup>8</sup> Minister van VROM, d.d. 11 november 1994.

paratie moest dus eerst gebeuren voordat de Rijksluchtvaartdienst en VROM konden beginnen aan de opstelling van de aanwijzing voor de luchthaven.

De Commissie ontving het verzoek om toetsing van het rapport over de kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde op 19 oktober 1999. In de brief stond dat de beoordeling van het rapport en het advies van de Commissie zouden dienen om na te gaan of de gebruiksvoorschriften in de aanwijzing aanpassing behoeven. Omdat de aanwijzing nog niet was vastgesteld toetste de Commissie dit rapport als ware het een aanvulling op het MER. In het toetsingsadvies (d.d. 11 november 1999) werd geoordeeld dat voldoende materiaal is verzameld voor de beschouwing van de vraag of de voorschriften voor het gebruik van de luchthaven na baanverlenging in de aanwijzing zouden moeten worden bijgesteld ten opzichte van de voorschriften in de concept-aanwijzing. Uit de onderzoeksgegevens kwam naar voren dat de ervaren geluidshinder en veiligheidsbeleving voor een belangrijk deel worden veroorzaakt door grote, laagvliegende en circuitvliegende toestellen die van elders komen om op de luchthaven te oefenen. De Commissie was van mening dat het beperken van dit type vliegtuigbewegingen onderdeel uitmaakt van het meest milieuvriendelijke alternatief en dat dit gegeven bij de opstellingen van de voorschriften voor het gebruik en de openstelling van de luchthaven mede beschouwd zou moeten worden.

De Commissie beval aan om de nieuwe meting wanneer baanverlenging zou hebben plaats gevonden uit te voeren in het kader van de evaluatie achteraf bij deze m.e.r.

Op 12 november 1999 heeft het Kabinet met de baanverlenging ingestemd met dien verstande dat dit gekoppeld is aan het besluit om het circuitvliegen met grote vliegtuigen te beëindigen. Op 9 maart 2000 heeft het bevoegd gezag invulling gegeven aan de Kabinetsbeslissing van 12 november 1999. De circuitvluchten ten behoeve van les- en oefenvluchten met grote vliegtuigen (van 6000 kg of meer) zullen worden verboden. Het aantal ten behoeve van proefvluchten uit te voeren circuitvluchten met vliegtuigen (van 600 kg of meer), wordt gebonden aan een maximum van 92 vluchten per jaar (dat is een aantal van 184 vliegbewegingen). Dit aantal is gelijk aan het aantal in 1999 gevlogen proefvluchten. Hiermee is rekening gehouden met de resultaten van het belevingsonderzoek.

De ontwerp-aanwijzing van 9 maart 2000 bevat een evaluatieprogramma in bijlage F. Op basis van de uitkomsten van het debat in de Tweede Kamer is door de betrokken ministers een definitief besluit genomen waardoor de concept-aanwijzing als "Aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet" definitief is geworden en hiermee ook het "Evaluatie- en monitoringprogramma. In dit programma zijn een aantal aanbevelingen van de Commissie overgenomen:

- de relatie tussen recreatie en vlieghinder door berekening van zogeheten Time-above-contouren in een zone ter weerszijde van de geprojecteerde circuitroutes. Time-above-contouren zijn contouren die aangeven hoeveel minuten per etmaal het geluidsniveau een bepaalde waarde overschrijdt. Zo geven de TA65-contouren aan hoeveel tijd per etmaal het geluidsniveau meer dan 65 dB(A) is;
- het toepasbaar maken op de luchthaven Eelde van het causaal model voor de kwantitatieve risicoanalyse voor Schiphol;
- het meten van de luchtverontreiniging naast het berekenen daarvan met de inrichting van een meetstation in overleg met het RIVM;

- het uitvoeren van een herhalingsmeting van het belevingsonderzoek op dezelfde wijze als de nulmeting in 1998 – 1999. Daarmee kunnen twee aspecten van de aanwijzing gemonitord, te weten het effect op het verbod op circuitvluchten met grote toestellen en het effect van de baanverlenging.

De aanwijzing is op 3 december 2003 op 3 onderdelen vernietigd:

- de berekeningswijze van de geluidszones voor groot en klein luchtverkeer;
- benodigd onderzoek naar de natuur- en landschapswaarden;
- de onderbouwing van de openingstijd om 6.30 uur.

Voor deze onderwerpen is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Deze aanvullende milieu-informatie is door de Commissie getoetst, voorzover die betrekking heeft op het milieu. De Commissie concludeert dat de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te kunnen geven.

**Samenstelling van de werkgroep:**

ir. G. Blom (voorzitter toetsing aanvullende milieu-informatie)

prof.dr. B.J.M. Ale (alleen in tweede toetsingsafase)

dr.ir. M.M. Boone

dr. J.F. Coetier (tot en met de eerste toetsingsfase)

ir. P. van Duursen (voorzitter tot en met de toetsingsfase)

drs. A.L. de Jong

ir. A.D. Maier (tot en met de eerste toetsingsfase)

drs. H.M. Slaats (tot en met de eerste toetsingsfase)

ir. K.A.A. van der Spek (tot en met de eerste toetsingsfase)

ir. D. van der Valk (tot en met de eerste toetsingsfase)

prof. ir. drs. J.K. Vrijling (tot en met de eerste toetsingsfase)

**Secretaris van de werkgroep:** drs. M.P. Laeven (toetsing aanvullende milieu-informatie); drs. J.J. Scholten (richtlijnenfase en toetsingsfase m.u.v. de toetsing van de aanvullende milieu-informatie)



## **Advies van de Commissie m.e.r. over de aanvullende milieu-informatie Baanverlenging Groninger Airport Eelde**

De exploitant van Groningen Airport Eelde wil de hoofd baan verlengen om de regionale economische betekenis van de luchthaven te versterken en op termijn het luchtvaartbedrijf rendabel te maken. Voor de baanverlenging is reeds een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure gevolgd. Het milieueffectrapport (MER) heeft mede ten grondslag gelegen aan het aanwijzingsbesluit dat de aanleg van de verlengde baan mogelijk moest maken, en dat op 15 mei 2001 in werking is getreden. De Raad van State heeft de aanwijzing op 3 december 2003 op onderdelen vernietigd: a) de berekeningswijze van de geluidszones voor groot en klein luchtverkeer, b) benodigd onderzoek naar de natuur- en landschapswaarden en c) de onderbouwing van de openingstijd om 6.30 uur. Voor deze onderwerpen is aanvullend onderzoek uitgevoerd.

ISBN 90-421-1568-8