

Advies over richtlijnen voor een
milieu-effectrapport over een
Baanverlenging Groningen
Airport Eelde

20 augustus 1993

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies over richtlijnen voor een milieu-effectrapport over een
baanverlenging Groningen Airport Eelde / [Commissie voor de milieu-
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-
effectrapportage

ISBN 90-5237-561-5

Trefw.: milieu-effectrapportage; Eelde / luchthavens; Eelde



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer
en Waterstaat
Postbus 90 771
2509 LT 's-Gravenhage

uw kenmerk
VI/L 93.006085

uw brief
d.d. 15-06-93

ons kenmerk
U580-93/Sc/nm/512-33

onderwerp
Advies over richtlijnen
voor het MER Baanverlening
Groningen Airport Eelde

doorkiesnr.
030 - 347602

Utrecht,
20 augustus 1993

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de baanverlenging van Groningen Airport Eelde.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Daarnaast vraag ik uw aandacht voor het volgende. In de startnotitie (blz. 7) voor deze milieu-effectrapportage (m.e.r.) staat dat Groningen Airport Eelde een nationale functie heeft als lesluchthaven. Tijdens het locatiebezoek dat de Commissie voor de m.e.r. bracht aan de luchthaven op 2 juli 1993 om zich op de hoogte te stellen van het voornemen, vernam de Commissie dat ca. 40 procent van alle vliegbevingen in 1992 werd uitgevoerd door vluchten van de KLMluchtvaartschool. Verder vermeldt de startnotitie dat de luchthaven goede faciliteiten biedt voor test- en oefenvluchten en dat ook vluchten worden uitgevoerd voor sport- en reclamevluchten en voor parachutespringen. Alle genoemde vluchten hebben met elkaar gemeen dat zij veel circuitvliegen in de directe omgeving van de luchthaven inhouden. In dit opzicht onderscheidt de luchthaven zich van alle andere luchthavens in Nederland. Het merendeel van de meer dan 500 inspraakreacties spreekt de bezorgdheid uit dat dit speciale karakter van de luchthaven nog verder geaccentueerd zal worden met het voornemen om de baanverlenging ook te gebruiken voor trainings- en proefvluchtfaciliteiten voor grotere vliegtuigen dan die, die nu gebruik kunnen maken van de luchthaven. In de opstelling van het MER is bijzondere aandacht nodig voor dit speciale karakter van de luchthaven en de beschrijving van de verschillende vormen van milieubelasting die het circuitvliegen tot gevolg heeft.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,



ir. P. van Duursen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Baanverlenging Groningen
Airport Eelde

In afschrift aan: - Directoraat-generaal Rijksluchtvaartdienst
- Directoraat-generaal Milieubeheer,
directie Geluid en Verkeer

Advies over richtlijnen voor een
milieu-effectrapport over een
Baanverlenging Groningen
Airport Eelde

Advies op grond van artikel 7.4, eerste lid van de Wet milieubeheer over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Baanverlenging Groningen Airport Eelde,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

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

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 20 augustus 1993

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	5
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	7
4.1 Voorgenomen activiteit	7
4.2 Alternatieven	8
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN TE VERWACHTEN ONTWIKKELING	11
5.1 Afbakening van het studiegebied	11
5.2 huidige situatie en autonome ontwikkeling	12
6. MILIEU-EFFECTEN	15
6.1 Algemeen	15
6.2 Prioriteiten en mate van detail	15
6.3 Geluid	15
6.4 Luchtverontreiniging	17
6.5 Bodem, grondwater en oppervlaktewater	17
6.6 Ecosystemen	18
6.7 Landschap en cultuurhistorie	18
6.8 Externe veiligheid	18
6.9 Gezondheid en omgevingskwaliteit	18
6.10 Overige gevolgen	19
7. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	19
8. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	20
9. SAMENVATTING VAN HET MER	20

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 juni 1993, waarin de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid wordt gesteld te adviseren met 2 bijlagen (brieven van 12 mei en 22 september 1992 van Groningen Airport Eelde aan bevoegd gezag)
2. Openbare bekendmaking in Staatscourant 101, d.d. 2 juni 1993
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. Inleiding

Groningen Airport Eelde is voornemens de start- en landingsbaan 23-05 met 700 meter aan de zuidwestzijde te verlengen van 1800 tot 2500 meter. Ten behoeve van deze verlenging is op grond van de Luchtvaartwet een wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein nodig. Op deze wijziging is de in de Wet milieubeheer opgenomen regeling inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing.

Conform de Luchtvaartwet is de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag bij deze besluitvorming.

Per brief van 15 juni 1993 (bijlage 1) heeft het bevoegd gezag de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de te geven richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) dat door de initiatiefnemer NV Groningen Airport Eelde dient te worden opgesteld. De bekendmaking van de start van de m.e.r.-procedure vond plaats op 2 juni 1993 (bijlage 2).

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3 waarin tevens de belangrijkste projectgegevens zijn samengevat. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie gebruik gemaakt van de schriftelijke reacties die via het bevoegd gezag zijn ontvangen. Een lijst van deze reacties is opgenomen in bijlage 4.

2. **Samenvatting van het advies**

Al sinds de periode van midden jaren tachtig bestaat bij de **Groningen Airport Eelde het voornemen tot verlenging van de baan 23-05**. Daartoe werd reeds in 1985 een milieu-effectrapportage (m.e.r.) gestart voor de wijzigingsprocedure voor de aanwijzing van de luchthaven. Die procedure werd niet afgerond met een besluit en de destijds ingediende aanvraag is ingetrokken ten gunste van een nieuwe aanwijzingsprocedure. Het milieu-effectrapport (MER) dat voor deze nieuwe besluitvorming dient te worden opgesteld moet een duidelijke omschrijving geven van het doel van het voornemen. Daarbij moet de vraag worden beantwoord in hoeverre **het huidige doel en de probleemstelling** overeenkomen met, of afwijken van het eerdere voornemen dat in 1985 werd bekend gemaakt alsook de reden(en) waarom de destijds gestarte besluitvorming niet kon worden afgerond. De kaderstellende betekenis van reeds geformuleerd ruimtelijk en sectoraal beleid (waaronder VINEX, Structuurschema Groene Ruimte, Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, streek- en bestemmingsplannen) alsook van beleidsvoornemens die in voorbereiding zijn (waaronder de Nota Regionale Luchthaven Strategie - RELUS) moet worden aangegeven voor de voorgenomen baanverlenging. Uit de startnotitie kan worden opgemaakt dat de baanverlenging niet primair is bedoeld om te voorzien in een capaciteitsprobleem maar wordt gezien als één van de basisvoorzieningen voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland.

In het MER zal duidelijk moeten worden gemaakt welke ontwikkeling van de luchthaven wordt beoogd in termen van de vlootsamenstelling, aantallen te vervoeren passagiers en tonnen vracht en verder de aantallen vliegbewegingen uitgesplitst naar lijndiensten, chartervluchten, les-, test- en oefenvluchten en vluchten van de kleine luchtvaart. Het is wenselijk hierbij uit te gaan van een optimistische en een pessimistisch scenario met aanduiding van een horizon (het jaar 2005?). In de probleemstelling moet worden aangegeven welke rol de reservering voor de uitvoering van de 1000 nachtrandvluchten (van 23.00 - 01.00 uur en van 05.00 - 07.00 uur) zal spelen. Dit omdat de luchthaven de minister van Verkeer en Waterstaat per brief van 22 september 1992 gevraagd heeft in de gevraagde wijziging van de aanwijzing ruimte te bieden voor dit aantal nachtrandvluchten.

Voor de besluitvorming en de opstelling van het MER zijn verder nog enkele andere ontwikkelingen van belang. Het gaat met name om de ontwikkeling van een normering voor nachtelijk vlieglawaaï en de berekening en normering van externe veiligheidsrisico's rondom luchthavens. De resultaten daarvan moeten direct betrokken worden bij de onderhavige m.e.r. voor Groningen Airport Eelde.

Ook zal in het MER aandacht moeten worden gegeven aan de besluiten die verder nog nodig zijn behalve de wijziging van de aanwijzing om de beoogde baanverlenging te kunnen realiseren. Met name betreft dit de planologische inpassing in verband met de ecologische hoofdstructuur, stiltegebieden, bouwlocaties en bedrijventerreinen.

De **voorgenomen activiteit** moet in het MER worden behandeld met beschrijving van alle voorzieningen en maatregelen die nodig zijn om de baanverlenging mogelijk te maken, alsook van het feitelijke gebruik van de luchthaven na de baanverlenging.

Wat dit inhoudt, is nader gespecificeerd in hoofdstuk 4 van dit advies.

Uitvoering van de baanverlenging zal mogelijkheden scheppen voor een aantal volgactiviteiten (zowel luchthaven-gebonden als niet-luchthaven-gebonden) onder invloed van de economische aantrekkingskracht die van de uitgebreide luchthaven wordt verwacht. Ook deze ontwikkelingen moeten in het MER aan de orde komen. Daarbij zal moeten worden aangegeven of deze ontwikkelingen mogelijk zijn binnen het bestaande planologisch kader, dan wel welke besluitvorming daarvoor nog nodig is. Welke rol zal het openbaar vervoer spelen in de bereikbaarheid van de luchthaven voor passagiers, werknemers en bezoekers van de luchthaven en aldaar gevestigde bedrijven?

In het MER moet de keuze van de **alternatieven** die redelijkerwijs denkbaar zijn om het gestelde doel te kunnen bereiken worden gemotiveerd. De alternatieven zijn **uitvoeringsalternatieven** waarbij het gaat om de openingstijden van de luchthaven, de aan- en uitvliegroutes en vlieghoogten, de aan- en afvoer routes voor het wegverkeer, de beplanting, het gebruik van het niet-verharde deel en de landschappelijke inpassing, het onderhoud van banen en platforms en de aard van de volgactiviteiten. Het zogeheten **meest milieuvriendelijke alternatief** kan worden opgesteld als een samenstel van infrastructurele-, exploitatie- en beleidsmaatregelen. In § 4.2 van dit advies zijn een aantal bouwstenen voor dit alternatief aangegeven. Onder het **nulalternatief** dient de situatie te worden beschreven waarin wordt voortgegaan met de uitvoering van de vigerende plannen, d.w.z. het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel e met afhandeling van het luchtverkeer binnen de daarin aangegeven zoneringscontour. De richtlijnen voor het MER moeten aangeven in hoeverre deze situatie als een reëel alternatief wordt gezien of slechts als referentie voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

Het MER moet een beschrijving bevatten van de **bestaande milieutoestand, de te verwachten ontwikkeling daarin en van de milieu-gevolgen** die verwacht worden **bij uitvoering van het voornemen of een van de alternatieven**. In § 5.1 van dit advies wordt aangegeven welke factoren per milieu-aspect (geluid, lucht, grondwater, natuur, landschap, recreatie, externe veiligheid) in acht moeten worden genomen bij de afbakening van het **studiegebied**. Vervolgens is in § 5.2 opgesomd per milieu-aspect welke punten aandacht moeten krijgen in de beschrijving van de bestaande toestand en de te verwachten ontwikkeling indien geen nieuw beleid voor de regionale functie van de luchthaven wordt vastgesteld. Deze beschrijving heeft primair tot doel te dienen als referentiekader van de milieu-effecten van de alternatieven. In hoofdstuk 6 staat waarop het MER moet letten bij de beschrijving van de milieu-

gevolgen. In deze beschrijving dient het accent te liggen op de onomkeerbare effecten. De ervaring bij MER'en over luchthaventerreinen heeft geleerd dat de effecten betreffende geluid en externe veiligheid de meeste aandacht behoeven. Het hoofdstuk 6 bevat tevens een paragraaf 6.9 waarin aandacht wordt gevraagd voor de mogelijke gezondheidseffecten. Dit ook vanwege de vele opmerkingen onder de inspraakreacties die ongerustheid uitspreken over een verslechtering van de omgevingskwaliteit bij uitvoering van de baanverlenging en intensivering van het gebruik van de luchthaven.

De hoofdstukken 7 en 8 van het advies geven aanbevelingen over de beschrijving van de **vergelijking van de alternatieven** en de **leemten in kennis** in het MER alsook de aanbeveling in het MER reeds een aanzet te geven voor een **evaluatieprogramma**.

Het MER zal tenslotte een **samenvatting** moeten bevatten waarin de essentie van elk hoofdstuk moet terug te vinden zijn. De samenvatting kan het best haar doel bereiken door gebruik te maken van kaarten, figuren en tabellen.

3. Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

Al sinds de periode van midden jaren tachtig bestaat bij de Groningen Airport Eelde het voornemen tot verlenging van de baan 23-05. Daartoe werd reeds in 1985 een m.e.r. gestart voor de wijzigingsprocedure voor de aanwijzing van de luchthaven. Deze procedure heeft niet tot een besluit geleid. De destijds ingediende aanvraag is ingetrokken ten gunste van een nieuwe aanwijzingsprocedure. Het MER dat voor deze nieuwe besluitvorming dient te worden opgesteld moet een duidelijke omschrijving geven van het doel van het voornemen. De startnotitie op blz. 7 beschrijft het doel als *"het bevorderen van de continuïteit van Groningen Airport Eelde als infrastructurele voorziening voor het aanbieden van marktgerichte en kwalitatief hoogstaande diensten voor luchtvervoer."*

Elders in de startnotitie (op blz. 6) staat dat *"de luchthaven en de verbonden bedrijfsactiviteiten gelden als één van de basisvoorzieningen voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland"*. In dit verband wijst de startnotitie op de aanbeveling in de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) over de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven in geval de start- en landingsbaan wordt verlengd.

In het MER moet worden aangegeven in hoeverre het huidige doel en de probleemstelling overeenkomen met of afwijken van het eerdere voornemen dat in 1985 werd bekend gemaakt alsook de reden(en) waarom de destijds gestarte besluitvorming niet kon worden afgerond. Het Rijksbeleid dat wordt neergelegd in de in voorbereiding zijnde Nota Regionale Luchthaven Strategie (RELUS) is van belang voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven en de verschillende functies die het wordt toegedacht. Het MER zal inzicht moeten geven in wat "het bevorderen van de continuïteit van de luchthaven" betekent in verband met deze functies in termen van aantallen te vervoeren passagiers en tonnen vracht en verder in aantallen vliegbewegingen per jaar uitgesplitst naar lijndiensten, chartervluchten, test- en oefenvluchten en vluchten van de kleine luchtvaart met opgave van de te verwachten vliegtuigtypen (vlootsamenstelling)¹. Het is wenselijk hierbij uit te gaan van een optimistisch en een pessimistisch scenario. Indien de initiatiefnemer voornemens is ontwikkelingen actief te stimuleren (zoals het aantrekken van bepaalde vormen van bedrijvigheid), dient dit in het

1 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 403

MER aan de orde te komen in aansluiting op de scenario's²]. Het betreft bedrijvigheid die luchthavengebonden is als ook andere activiteiten die niet specifiek zijn aangewezen op gebruik van de luchthaven. In hoeverre denkt de initiatiefnemer hierbij aan verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven voor het openbaar vervoer? In de startnotitie worden enkele cijfers verstrekt over de toename van vliegbewegingen op de zogeheten Eurohubs en het chartervervoer tot aan het jaar 2005. Vormt dit jaar de horizon van het ontwikkelingsscenario voor Groningen Airport Eelde als regionale luchthaven?³]

In algemene zin moet in het MER ook de ruimtelijke relatie van de luchthaven met de omgeving worden beschreven. Specifiek zou daarbij aandacht besteed moeten worden aan de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen op basis van het vigerende beleid. Het gaat met name om rijksbeleid (VINEX, het Structuurschema Groene Ruimte)⁴] en het provinciaal beleid (streekplannen van Groningen en Drenthe) in verband met de ecologische hoofdstructuur, stiltegebieden en bouwlocaties. Zo is in het kader van het Structuurschema Groene Ruimte het Drentse Aa-gebied aangewezen als "potentieel nationaal park" en is Noord-Drenthe erkend als "waardevol cultuurlandschap" waar de kwaliteit en de samenhang tussen landbouw, natuur, landschap en recreatie versterkt moet worden.

Tevens heeft de initiatiefnemer per brief van 22 september 1992 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht om in de gevraagde wijziging van de aanwijzing ruimte te bieden voor 1000 nachtvluchten op jaarbasis in de zogenaamde nachtranden, waarmee is bedoeld de periode tussen 23.00 uur en 01.00 uur en tussen 05.00 uur en 07.00 uur. Het MER zal moeten aangeven welke plaats deze reservering voor nachtvluchten inneemt in de scenario's en wat dit betekent ten opzichte van de huidige situatie.

Ten aanzien van de besluitvorming en de opstelling van het MER zijn enkele andere ontwikkelingen van belang. Het gaat om de vaststelling van een normering voor nachtvluchten, de opstelling van een rekenvoorschrift voor de externe veiligheidsanalyse van luchthavens en de vaststelling van normen voor individueel- en groepsrisico's. De uitkomsten van deze ontwikkelingen moeten worden betrokken bij deze m.e.r. Tenslotte zal het MER moeten aangeven welke besluiten verder nog nodig zijn behalve de wijziging van de aanwijzing om de beoogde baanverlenging te kunnen realiseren, waaronder de planologische inpassing.

2 Onder de inspraakreacties zijn er vele die de economische haalbaarheid van de uit te breiden luchthaven betwijfelen (zie bijlage 4, reacties nrs. 1, 3, 19, 22 t/m 51, 53 t/m 126, 128 t/m 131, 133 t/m 166, 168 t/m 254, 256 t/m 298 en 300 t/m 367, 369 t/m 372, 374 t/m 399, 401 t/m 403, 405 t/m 406, 408 t/m 427, 430, 431, 433 t/m 486, 488 t/m 519, 521 t/m 532, 534 t/m 564, 566 t/m 569).

3 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 537.

4 In het Structuurschema Groene Ruimte is het begrip "compensatie beginsel" geïntroduceerd. Dit houdt in dat geen netto verlies aan waarden mag optreden bij schadelijke ingrepen. Dit kan gebeuren door landschappelijke inpassing en door compensatie elders.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

4.1 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit beoogt een intensivering van het gebruik van de luchthaven waarvoor verlenging van de baan 23-05 met 700 meter een essentieel onderdeel is. De startnotitie stelt op blz. 9 dat verlenging slechts aan de zuidwestzijde mogelijk is vanwege belemmeringen in de vorm van bestaande woonbebouwing en hoofdinfrastructuur aan de noordoostzijde van de baan. De voorgenomen baanverlenging dient in het MER te worden beschreven alsook de daarvoor noodzakelijke voorzieningen en maatregelen, zoals: aanleg van taxibanen, eventuele uitbreiding van platforms, het onderhouds- en beheersareaal, de afhandelingsaccommodatie voor passagiers en vracht, wegen en parkeerterreinen, het verwijderen van huizen, wegen, perceelscheidingen, aanleg van voorzieningen voor de afvoer van hemelwater en oppervlaktewater, e.d. in het uit te breiden deel en het omleggen van wegen, de installatie van navigatieapparatuur en lichtbakens, de afgrenzing van het vergrote luchthaventerrein e.d. Dit alles betreft de fysieke aanleg van de verlenging en de daarmee samenhangende ingrepen en maatregelen. Daarnaast moet het MER ook een beschrijving geven van het feitelijke gebruik van de luchthaven na de baanverlenging. Naast de in het vorige hoofdstuk van dit advies gevraagde gegevens over vlootsamenstelling, aantallen passagiers, hoeveelheden vracht en vliegbewegingen gaat het hierbij om de verdeling van de diverse vliegbewegingen over tijd van openstelling van de luchthaven inclusief de nachtranden van 23.00 uur tot 01.00 uur en van 05.00 uur tot 07.00 uur en het gebruik van de luchthaven voor training en oefenvluchten, de kleine luchtvaart (sport-, reclamevluchten, parachute-springen) en het proefdraaien.

Uitvoering van de baanverlenging zal mogelijkheden scheppen voor een aantal volgactiviteiten onder invloed van de economische aantrekkingskracht die van de uitgebreide luchthaven wordt verwacht. Dit houdt in de ruimtelijke reservering en de ontwikkeling van een bedrijventerrein Groningen Airpark Eelde en verbeteren van horeca-faciliteiten voor passagiers en bezoekers zoals aangegeven op blz. 11 van de startnotitie en daarnaast, huisvesting en nieuwe infrastructuur incl. parkeerplaatsen. Het MER zal moeten vermelden welke van die ontwikkelingen mogelijk zijn binnen het bestaande planologisch kader en voor welke ontwikkelingen nadere besluitvorming ter zake nodig is. De grotere belasting van het wegensysteem in de omgeving van de luchthaven als gevolg van de intensivering moet in het MER worden gekwantificeerd. In dit verband dient het MER aandacht te besteden aan de in § 3 aangeestipte vraag naar de rol die het openbaar vervoer zal spelen in de bereikbaarheid van de luchthaven.

4.2 Alternatieven

In het MER moet de keuze van de alternatieven die redelijkerwijs denkbaar zijn om het gestelde doel te kunnen bereiken worden gemotiveerd. Omdat de baanverlenging niet primair is bedoeld om te voorzien in een capaciteitsprobleem maar wordt gezien als één van de basisvoorzieningen voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland, is het niet zinvol om in het MER aandacht te besteden aan alternatieve vervoerwijzen zoals per trein.^{5]}

Uitvoeringsalternatieven

Het voornemen beoogt een verlenging van 23-05 baan met 700 meter. Een verlenging met 700 meter wordt ook wenselijk geacht in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) deel e nadat in eerdere delen eerst sprake was van een verlenging met 500 meter; in het MER van juni 1987 werd behalve een verlenging met 700 meter ook een verlenging met 1000 meter gepresenteerd. Het MER dient aan te geven in hoeverre verlenging van de baan 23-05 met een andere lengte dan 700 meter nog reëel kan worden geacht.^{6]} Andere aspecten van de uitvoeringsalternatieven betreffen:

- de openingstijden van de luchthaven en met name de zogenoemde nachtranden en het gebruik van de luchthaven tijdens de weekeinden^{7]}
- de aan- en uitvliegroutes, vlieghoogten
- de aard, de omvang en de plaats van het "circuitvliegen" tijdens les-, oefen-, test-, sport- en reclamevluchten en de controle daarop
- de aan- en afvoerroutes voor het wegverkeer
- de beplanting, het gebruik van het niet-verharde terrein en de landschappelijke inpassing
- het onderhoud van banen en platforms
- het voorkomen van weglekken van schadelijke vloeistoffen (b.v. vliegtuigbrandstof, blusschuim in de bodem en het (grond)water).
- de aard en de omvang van de volgactiviteiten
- de bereikbaarheid van de luchthaven en volgactiviteiten via openbaar vervoer.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

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

5 Verscheidene inspraakreacties (zie o.a. Bijlage 4, reactie nrs. 366, 470, 518) wijzen wel op vervoersalternatieven, zoals hoge-snelheidsspoorlijn en Zuiderzeespoorlijn, omdat zij uitgaan van een andere problemstelling dan die van het voornemen.

6 Een langere landingsbaan kan voordeel bieden uit oogpunt van veiligheid en van terugdringen van geluidhinder door middel van beperking van het gebruik van straalomkering tijdens de uitloop bij het landen.

7 Bijlage 4, reactie nr. 567.

Het meest milieuvriendelijke alternatief kan worden opgesteld als een samenstel van infrastructurele-, exploitatie- en beleidsmaatregelen met aandacht voor de volgende aspecten:

- maatregelen ter vermindering van geluidhinder met inachtneming van veiligheidseisen door bijvoorbeeld⁸]:
 - * het optimaliseren van aan- en uitvliegroutes en - procedures
 - * het selectief benutten van de technische mogelijkheden van het vliegtuig met betrekking tot het verloop van de vlieghoogte tijdens de nadering en het uitvliegen
 - * de huidige ILS-systemen voor een grotere daalhoek in te richten met inachtneming van de operationele beperkingen van de vliegtuigen
 - * het beperken van het gebruik van straalomkering van vliegtuigmotoren tijdens de uitloop op de verlengde landingsbaan en van de hulpmotor tijdens het parkeren
 - * het aanpassen dan wel invoeren van regelgeving betreffende maatregelen voortvloeiende uit het voorgaande en het stimuleren van de naleving daarvan⁹]
- een verdere terugdringing van ernstige geluidhinder, resp. slaapverstoring door toepassing van een microwave landing systeem (MLS) waarbij scheef en onder een steilere hoek kan worden aangevlogen en geland¹⁰]
- afvoersysteem en voorbehandeling van hemelwater dat op de platforms en de banen valt; tussenzuivering van afvalwater van afwasplaatsen
- maatregelen ter beperking van schade aan natuur en gewassen door grondwaterstandsverlaging tijdens de aanleg van de baanverlenging en andere ingrepen
- beheerssysteem bodemkwaliteit (opslag, overslag en transport van vloeistoffen en in het bijzonder van vliegtuigbrandstof; ten aanzien van bedrijven; lozingscontracten, inzameling van klein chemisch afval)
- een monitoringsysteem voor grondwaterkwaliteit (om eventuele emissies van verontreinigingen via het grondwater vroegtijdig te kunnen signaleren)
- weren/beperken van activiteiten die leiden tot circuit- en rondvliegen¹¹]

8 Zie ook de aanbevelingen in inspraakreactie nr. 255 (bijlage 4 bij dit advies).

9 Zie bijv. bijlage 4, reactie nr. 567.

10 Operationeel gebruik van MLS lijkt vooralsnog niet aan de orde te zijn aangezien het systeem zich nog in de ontwikkelingsfase bevindt. Bovendien is er nog geen beslissing genomen of MLS een wereldstandaard zal gaan worden.

11 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 1 t/m 19, 22 t/m 51, 53 t/m 126, 128 t/m 131, 147 t/m 166, 172 t/m 254, 256 t/m 372, 374 t/m 403, 405 t/m 406, 408 t/m 431, 433 t/m 467, 469 t/m 486, 488 t/m 519, 521 t/m 539, 541 t/m 564, 566 t/m 569. Veel van deze reacties wijzen erop dat vanwege het vele circuit-vliegen de luchthaven Eelde zich onderscheidt van de andere regionale luchthavens in Nederland (zie bv. reactie nr. 462). Ook in inspraakreacties bij m.e.r.'s voor de besluitvorming over andere luchtvaartterreinen kwam naar voren dat het rondcirkelen in de omgeving van de luchthaven van sport- en reclamevliegtuigen (tijdens de weekeinden) door veel omwonenden als zeer hinderlijk wordt ervaren bij ontspanning buitenhuis.

- weren/beperken van de nachtvluchten
- het bevorderen van het aandeel van het openbaar vervoer in de bereikbaarheid van de luchthaven
- herplanting ter compensatie van te verwijderen vegetatie
- aandacht voor het milieu bij het beheer van het onverharde deel van het terrein (gras en houtopstanden)
- maatregelen ter beperking van botsingen met vogels

Nulalternatief

Onder het nulalternatief dient de situatie te worden beschreven waarin wordt voortgegaan met de uitvoering van de vigerende plannen, d.w.z. het SBL, deel e met afhandeling van het luchtverkeer binnen de zone-ringscontour van het SBL. De richtlijnen voor het MER moeten aangeven in hoeverre deze situatie als een reëel alternatief wordt gezien of slechts als referentie voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De startnotitie beschrijft het nulalternatief als referentiesituatie voor de beoordeling van de milieu-effecten van de overige alternatieven.

5. Bestaande milieutoestand en te verwachten ontwikkeling

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

5.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied is omvangrijker dan het gebied van de uitbreiding van het luchthaventerrein en zal per milieu-aspect verschillen. Wat betreft de belangrijkste milieu-aspecten kan het volgende worden gesteld.

Voor het aspect geluid dient als studiegebied niet alleen gehanteerd te worden het gebied dat ligt binnen de 20 Ke-contour, zoals gesteld op blz. 12 van de startnotitie. In verband met mogelijke gezondheidseffecten door slaapverstoring als gevolg van de geplande nachtvluchten wordt aanbevolen daarnaast ook met het gebied rekening te houden dat ligt binnen de contouren van de nog vast te stellen landelijke normen voor nachtvluchten of voor zolang nog geen landelijke nachtnormering is vastgesteld, het gebied dat ligt binnen de zogeheten Griefahn-contouren die de functie van grens- en richtwaarde vertegenwoordigen.

Indien de BKL- of de $L_{eq}(A)$ -contouren (zie par. 5.2) een gebied omvatten dat ruimer is dan het gebied op grond van de Ke-systematiek of de normering van nachtvluchten, dan zal dat gebied als studiegebied moeten worden aangehouden.

Voor het aspect lucht kan het studiegebied beperkt blijven tot een gebied van ca 10 x 10 km met een maximum van 3000 voet^{1 2)} voor zover het de luchtkwaliteit betreft.

Voor het grondwater hangt de begrenzing af van het geohydrologisch systeem. De begrenzing dient zodanig ruim te worden gekozen dat significante effecten daar binnen zijn gelegen, zoals b.v. effecten ten gevolge van verontreiniging van watervoerende pakketten waaruit elders water wordt opgepompt voor drinkwater en voor andere doeleinden.

Voor het aspect recreatie zal de begrenzing van het studiegebied voornamelijk worden bepaald door de grenzen voor geluid (lawaaiahinder) en lucht (stank).

Voor het aspect natuur geldt een combinatie van de grenzen voor lucht (depositie op gewassen, bodem en oppervlaktewater) en de beïnvloeding via het grondwatersysteem.

Betreffende het aspect landschap kan het studiegebied worden beperkt tot dat deel van het landschap dat daadwerkelijk verandert.

12 Zie rapport van Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)2-WP/10 van april 1991.

Wat betreft de externe veiligheid geldt als studiegebied het gebied dat is gelegen binnen de diverse contouren voor individueel- en groepsrisico op basis van de in ontwikkeling zijnde normering voor externe veiligheid rondom luchthavens.

5.2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

De richtlijnen voor het MER dienen aan te geven welk jaar wordt aangehouden voor de beschrijving van de huidige situatie en de te verwachten ontwikkeling indien geen nieuw beleid voor de regionale functie van de luchthaven wordt vastgesteld tot aan de planhorizon van het ontwikkelingsscenario voor de luchthaven.

Deze beschrijving heeft primair tot doel te dienen als referentiekader voor de milieu-effecten van de alternatieven. Zij dient in opzet gelijk te zijn aan de opzet van de effectbeschrijving van de alternatieven zodat een goede vergelijking mogelijk is.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand behoren de volgende aspecten betrokken te worden. Daarbij dient uiteraard zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van informatie die reeds verzameld is in het MER van jun 1987.

Geluidhinder

- Wat zijn de in het studiegebied heersende omgevingsgeluidniveaus (lucht- weg-, scheepvaartverkeer en industrie)?
- Welke bijzondere geluidgevoelige objecten of instanties bevinden zich in het studiegebied? ^{13]}
- De mate van geluidhinder met behulp van de Kosten-methode (20-65 Ke contouren), met inbegrip van zakelijke kleine luchtvaart, zoals aangeduid in hoofdstuk 2 van de Nota van Toelichting bij het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart.
- De BKL-contouren van de lawaai-belasting door de kleine luchtvaart, met name de thans geldende grenswaardecontour van 50 dB(A) en de vanaf het jaar 2000 geldende grenswaardecontour van 47 dB(A).
- Indien in de huidige situatie of in de autonome ontwikkeling nachtvluchten (zullen) plaatsvinden, dan is aanduiding hiervan nodig met behulp van de nieuwe in ontwikkeling zijnde nachtnormering of in afwezigheid daarvan, volgens de Griefahnmethode zoals ontwikkeld voor de luchthaven Maastricht.
- De $L_{eq}(A)$ contouren van de onderscheiden lawaai producerende activiteiten, en de daaruit bepaalde cumulatieve geluidbelastingcontouren in zogenaamd equivalent wegverkeersgeluid volgens de conceptregeling op basis van art. 157, 3e lid van de Wet Geluidhinder (40 - 60 dB(A) contouren). ^{14]}

13 Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 404, 428, 471.

14 Bijlage 4, inspraakreacties 366, 464, 471, 518, 537.

Luchtkwaliteit

Ten aanzien van de huidige luchtverontreiniging zal informatie moeten worden gegeven over:

- de uitstoot van koolmonoxyde, kooldioxyde, stikstofoxyden, zwaveldioxyde, vluchtige organische stoffen (VOS), zwarte rook en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) in het studiegebied tengevolge van het luchtverkeer (vliegverkeer van en naar de luchthaven, taxiën en proefdraaien), wegverkeer (bedrijfsverkeer op de luchthaven en bestemmingsverkeer), scheepvaartverkeer en industrie;
- de concentraties van bovengenoemde luchtverontreinigende stoffen (met uitzondering van kooldioxyde) tengevolge van de genoemde bronnen alsmede de heersende achtergrondconcentraties
- de mate van stankoverlast buiten het luchtvaartterrein, waarbij kan worden volstaan met de vraag of de grens van 1 geureenheid/m³ in 50 uren per jaar (99,5 - percentiel), dan wel 150 uren per jaar (98,5 - percentiel) wordt overschreden.

Verder dienen de emissies van luchtverontreinigende stoffen te worden vastgesteld, welke het gevolg zijn van de energie- en warmteopwekking ten behoeve van de luchthaven en bedrijfsruimten.

Bodem-, grond- en oppervlaktewater

- hoe is de bodemopbouw en het grondwatersysteem waaronder een geohydrologische schematisatie van bodem en ondergrond tot relevante diepte en de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater?
- hoe is de ontwatering van het studiegebied bij het huidige landgebruik?
- welke grondwateronttrekkingen (plaats, grootte, diepte en aard van de onttrekking) vinden er in de omgeving plaats? Hoe is de ligging ten opzichte van grondwaterbeschermingsgebieden?
- wat is de belasting van de bodem en het oppervlaktewater met milieuverontreinigende stoffen afkomstig van uitlaatgassen van vliegtuigmotoren en luchthaven gebonden verkeer en met stoffen afkomstig van platforms en start- en landingsbanen (weglekkende vliegtuigbrandstof tijdens overslag, slijpsel van banden en remvoeringen, sneeuw- en gladheidsbestrijdingsmiddelen, vliegtuig-de-icing)? Hoe vindt de hemelwaterafvoer van start- en landingsbanen, taxibanen en parkeerplatforms plaats en hoe wordt dit water behandeld?

Ecologie

De beschrijving van het huidige ecologische systeem behoeft slechts algemeen te zijn. Van belang zijn de ecologische relaties tussen de gebieden in de directe omgeving. Natuurgebieden (weidevogelgebieden) dienen concreet te worden aangegeven. Tevens is een inventarisatie gewenst van houtopstanden en solitaire bomen binnen het uitbreidingsgebied van het luchthaventerrein.

Landschap en cultuurhistorie

Volstaan kan worden met een korte beschrijving van het landschapstype en de daarin voorkomende karakteristieke cultuurhistorische elementen¹⁵]. Het uitbreidingsgebied van het luchthaventerrein en de directe omgeving hiervan dienen meer gedetailleerd te worden uitgewerkt. Het gaat hierbij om visueelruimtelijke en geomorfologische kenmerken zoals reliëf, hoogteligging, beelddragere, de visueel-ruimtelijke structuur, enzovoort. Dit dient geïllustreerd te worden met kaartbeelden en/of foto's.

Externe veiligheid

Het volgende onderscheid moet worden gemaakt:

- de veiligheid van woon- en werkgebieden, inclusief het luchthaventerrein
- de veiligheid van vliegtuigen tijdens landen, starten en taxiën
- de veiligheid van het verkeer rondom de luchthaven voor zover dit wordt beïnvloed door vliegbewegingen
- de veiligheid met betrekking tot aanvoer, opslag en overslag van vliegtuigbrandstof

Er is een rekenvoorschrift ontwikkeld voor het uitvoeren van een risico-analyse voor luchthavens. Met behulp van dit voorschrift dient een analyse voor bovengenoemde categorieën te worden uitgevoerd voor het huidige gebruik van Groningen Airport Eelde.

Ervaren omgevingskwaliteit

Vliegverkeer op de luchthaven kan voor verschillende betrokken groeperingen een zekere mate van hinder in en om de woning en bezorgdheid om gezondheidsrisico's betekenen. Het is aan te bevelen dat het MER voor de huidige situatie een beeld geeft van de wijze waarop door betrokken groeperingen de kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren.¹⁶]

Overige kenmerken

Een beschrijving van de recreatieve functie van de luchthaven en de omgeving (fietsroutes binnen het uitbreidingsgebied) alsmede de ligging van recreatieve voorzieningen (o.a. verblijfsrecreatie) binnen het toekomstige beïnvloedingsgebied.

15 De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek heeft per brief d.d. 8 juli 1993 aan het bevoegd gezag (bijlage 4, inspraakreactie nr. 407) laten weten dat voor zover bekend, in het gebied van de uitbreiding, geen archeologische waarden in het geding zijn.

16 Zie daarvoor ook de vele opmerkingen in de inspraakreacties over geluidhinder, luchtverontreiniging, veiligheid.

6. Milieu-effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

6.1 Algemeen

De gevolgen voor het milieu voor de voorgenomen activiteit en per alternatief moeten zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd voor verschillende tijdstippen van het ontwikkelingsscenario voor de luchthaven waaronder in ieder geval de plan-horizon.

Effecten kunnen tijdelijk of permanent van aard zijn of pas op lange termijn waarneembaar worden. Zo zullen de milieu-effecten betreffende geluid en lucht vrijwel momentaan optreden, terwijl de effecten op bodem en water en dus ook op ecosystemen pas na verloop van tijd merkbaar kunnen worden.

Welke methoden en modellen worden in het MER gebruikt bij het maken voor voorspellingen? Wat is de mate van betrouwbaarheid daarvan? Welke variatie zal optreden in de voorspellingsresultaten als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden? Bij onzekerheid over het optreden van effecten moet worden uitgegaan van de slechtst denkbare situatie. Bij de beschrijving van de effecten dienen mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen die die effecten kunnen voorkomen of verzachten te worden aangegeven. Deze mogelijke maatregelen dienen als bouwstenen voor de opstelling van het meest milieu-vriendelijke alternatief.

6.2 Prioriteiten en mate van detail

De nadruk bij de beschrijving van de milieu-gevolgen behoort te liggen bij die gevolgen die onomkeerbaar zijn. De ervaring bij MER'en over luchthaventerreinen heeft geleerd dat de effecten betreffende geluid en externe veiligheid de meeste aandacht behoeven.

6.3 Geluid

Het MER moet de geluidhinder beschrijven die bij elk van de beschouwde alternatieven optreedt. Daarbij moet duidelijk worden welke invloed deze hinder kan hebben op de leefsituaties. Dit geldt ook voor recreatie in de woonomgeving, voor recreatiegebieden en voor geluidgevoelige bestemmingen zoals schoolgebouwen, instellingen voor de gezondheidszorg, e.d.

De geluidhinder valt onder het regime van twee wetten:

- de luchtvaartwet voor het geluid van alle vliegbewegingen
- de wet geluidhinder voor de overige activiteiten op de luchthaven en het lawaai van verkeer naar en van de luchthaven.

Omdat de geluidbelasting behalve door vliegbewegingen ook wordt veroorzaakt door verkeer en industriële activiteiten moet de geluidbelasting per bronsoort worden vermeld.

Voorspellingen moeten worden gemaakt voor de

a. te verwachten geluidssituatie beschreven als

- De in het studiegebied als gevolg van uitvoering van de voorgenomen activiteit optredende omgevingsgeluidniveaus (lucht-, -, weg-, scheepvaartverkeer en industrie?)
- De mate van geluidhinder met behulp van de Kosten-methode (20-65 Ke contouren), met inbegrip van zakelijke kleine luchtvaart, zoals aangeduid in hoofdstuk 2 van de Nota van Toelichting bij het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart.
- De BKL-contouren van de lawaai-belasting door de kleine luchtvaart, met name de thans geldende grenswaardecontour van 50 dB(A) en de vanaf het jaar 2000 geldende grenswaardecontour van 47 dB(A).
- Indien in de voorgenomen activiteit nachtvluchten zullen plaatsvinden, dan is aanduiding hiervan nodig met behulp van de nieuwe in ontwikkeling zijnde nachtnormering of in afwezigheid daarvan, volgens de Griefahn-methode zoals ontwikkeld voor de luchthaven Maastricht.
- De $L_{eq}(A)$ contouren van de onderscheiden lawaai producerende activiteiten, en de daaruit bepaalde cumulatieve geluidbelastingcontouren in zogenaamd equivalent wegverkeersgeluid volgens de conceptregeling op basis van art. 157, 3e lid van de Wet Geluidhinder (40 - 60 dB(A) contouren).¹⁷

b. het aantal personen dat aan de verschillende geluidbelastingen en niveaus wordt blootgesteld.

In het bijzonder betekent dit:

- berekening en aanduiding op kaart van de Ke-contouren van 20 tot en met 65 Ke
- berekening en aanduiding op kaart van de BKL-contouren
- berekening van de piekwaarde contouren ten gevolge van nachtvluchten voor de niveaus van 50, 55, 60 dB(A)
- berekening en aanduiding op kaart van de contouren voor het nachtelijk vliegkawaai volgens de methode die wordt uitgewerkt in het kader van de integrale m.e.r. Schiphol en omgeving of bij afwezigheid daarvan op basis van de 10% wekdrempel en de 90% nulreactie van de Griefahn-methode
- berekening en aanduiding op kaart van de contouren voor verkeerslawaai en voor industriële lawaai (inclusief proefdraaien van vliegtuigmotoren): 40, 50, 55 en 60 dB(A) etmaalwaarden
- berekening en aanduiding op kaart van de cumulatieve geluidbelastingcontouren

17 Bijlage 4, inspraakreacties 366, 464, 471, 518, 537.

- telling van het aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen en raming van de aantallen ernstig gehinderde personen binnen de diverse contouren.

Met behulp van bovenstaande berekeningen moeten voor elk alternatief de volgende isolatieregimes worden beschreven:

- een isolatieregime op basis van de Ke-systematiek
- een isolatieregime op basis van de nieuw ontwikkelde systematiek voor cumulatieve geluidbelasting
- een isolatieregime op basis van een maximaal toegelaten piekniveau binnen de slaapkamer van 60 dB(A) ten gevolge van nachtvluchten zoals genoemd in de Nota van Toelichting bij het Besluit geluidshinder grote luchtvaartterreinen en van 55 dB(A), respectievelijk 50 dB(A) op grond van het rapport van de Gezondheidsraad van februari 1991: "Vliegtuiglawaai en slaap".
- een isolatieregime op basis van de in ontwikkeling zijnde normering voor nachtvluchten of bij afwezigheid daarvan op basis van de 10% wekdrempel en de 90% nulreactie van de Griefahn-methode.

Het verdient aanbeveling om in het MER aan te geven welke kosten gepaard gaan met deze verschillende isolatieregimes.

6.4 Luchtverontreiniging

Om de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven vast te stellen dienen de emissies, immissies en stankconcentraties daarvan te worden vastgesteld overeenkomstig het gestelde in § 5.2 van dit advies.

6.5 Bodem, grondwater en oppervlaktewater

Het MER zal een beschrijving moeten geven van de veranderingen in het (geo)hydrologische systeem (waaronder verdroging) en de verspreiding van milieu-belastende stoffen via droge en natte depositie (uitlaatgassen van vliegtuigmotoren en van luchthavengebonden verkeer), via de afvoer van hemelwater op het verharde deel van het luchthaventerrein en bedrijventerrein en door lozingen of lekken vanwege luchthavengebonden activiteiten en voorzieningen (leidingen, opslagtanks), alsook als gevolg van calamiteiten (weglekkende vliegtuigbrandstof, olie, blusschuim). De verspreiding van milieu-belastende stoffen via de lucht, oppervlakte- en grondwater dient ook te worden beschreven voor zover relevant in samenhang met de mogelijke beïnvloeding van waterwinningen.^{1 8]}

18 Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 402, 521, 523, 567.

Andere aandachtspunten betreffen de gevolgen van benodigd grondverzet en bodemverstoring als ook het gebruik van ophoogzand als gevolg van de verlenging van de start- en landingsbaan 23-05 en van andere gerelateerde ingrepen.

6.6 Ecosystemen

Het MER zal de verandering in ecosystemen moeten aangeven in het studiegebied als gevolg van het directe ruimtebeslag door de verlenging van de baan 23-05, door depositie en verspreiding van milieu-verontreinigende stoffen, door verdroging als gevolg van (zelfs tijdelijke) cultuurtechnische maatregelen, b.v. bronbemaalingen.

Tevens dienen eventuele effecten op natuurwaarden in de omgeving te worden vermeld (natuurgebieden, weidevogelgebieden, stiltegebieden).^{19]}

6.7 Landschap en cultuurhistorie

Met behulp van kaartmateriaal of montagefoto's dienen de veranderingen in de visueel-ruimtelijke structuur te worden aangegeven. Het gaat om verdwijnen van beeld dragers (bebouwing, houtopstanden en bomen), ontgravingen, ophogingen, wegomleggingen, enzovoort.

Tevens dienen de effecten van compenserende maatregelen, bijvoorbeeld herplant van bomen en houtopstanden in de directe omgeving te worden aangegeven.

6.8 Externe veiligheid

Voor de te beschouwen alternatieven dient een risico-analyse te worden gemaakt in aansluiting op die voor het huidige gebruik van de luchthaven zoals beschreven in § 5.2 van dit advies. Uit deze analyse moet blijken dat de gevonden veiligheidsniveaus voldoen aan de gewenste dan wel vereiste waarden zoals die zullen worden vastgesteld voor luchthavens.

6.9 Gezondheid en omgevingskwaliteit

Een vergroting van de milieubelasting (vooral door lawaai 's-nachts) kan gevolgen hebben voor de volksgezondheid. Het MER dient aandacht

19 Zie o.a. inspraakreacties nrs. 517, 519, 520 (bijlage 4).

te geven aan mogelijke gezondheidseffecten met name die van slaapverstoring. Tevens dient het MER een beeld te geven welke invloed de uitvoering van de intensivering van de luchthaven kan hebben op de omgevingskwaliteit zoals die wordt ervaren door omwonenden en andere betrokken groeperingen in de omgeving van de luchthaven, inclusief recreanten²⁰]. Dit opent de mogelijkheid na te gaan welke communicatiemiddelen openstaan tussen alle betrokken partijen om duidelijk te maken wat kan worden ondernomen voor het verminderen van werkelijk optredende hinder, verstoring en risico's.²¹]

6.10 Overige gevolgen

Hoeveel huizen zullen verwijderd moeten worden bij verlenging van de baan 23-05?

Wat is het ruimtebeslag van deze verlenging en eventuele andere ingrepen?

De gevolgen en eventueel compenserende maatregelen van wegomlegging en fietsroutes in verband met de bereikbaarheid en de recreatieve functie van het gebied.

7. Vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De alternatieven moeten onderling worden vergeleken per milieu-aspect. Als referentieniveaus dienen

- de huidige toestand van het milieu zoals aangeduid in hoofdstuk 5 van dit advies voor het vastgestelde peiljaar
- de bestaande milieunormen (zowel emissie-, immissie/kwaliteitsnormen als blootstellingsnormen)
- de te verwachten milieunormen voor zover deze zijn aangekondigd (zoals die voor nachtvluchten, externe veiligheid voor luchthavens).

20 De meeste inspraakreacties spreken zorg uit over een verslechtering van deze omgevingskwaliteit bij uitvoering van de voorgenomen activiteit waarbij vooral wordt gewezen op de verwachte toename in hinder door test- en oefenvluchten, nachtvluchten en het vliegen voor parachutespringen, in stank en depositie op bodem, oppervlaktewater, natuurgebieden en gewassen van kerosine en andere verontreinigende stoffen en in de kans op ongelukken.

21 Zie b.v. inspraakreactie nr. 309 (bijlage 4 bij dit advies) over het niet beantwoorden van een brief d.d. 12.-1-1988 gericht aan de Bezwaren Commissie ex. art. 20 Luchtvaartwet. Zie verder ook de reactie van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde en die van individuele insprekers (bijlage 4, reactie nrs. 462 en 530).

Daarnaast moet voor geluidhinder ook de zoneringscontour van het SBL als referentie worden gebruikt.

8. Leemten in kennis - evaluatie achteraf

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Leemten in kennis en informatie die na de berekening en de analyses van de milieu-effecten zijn overgebleven en die tot een onvolledig beeld van de milieu-effecten leiden, moeten in het MER worden opgesomd. De betekenis van deze leemten voor de besluitvorming moet worden aangeduid.

Op basis van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag een evaluatieprogramma op te stellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit programma omvat meer dan wat reeds standaard wordt gemeten en gemonitord op de luchthaven.

Het MER kan reeds een aanzet geven voor dit evaluatieprogramma door aan te geven op welke wijze de metingen behoren te worden opgezet.

9. Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

In de samenvatting van het MER zal kort en overzichtelijk de kern van het MER moeten worden weergegeven. Hierbij verdient het aanbeveling om te werken met kaarten, figuren en tabellen. De essentie van elk hoofdstuk van het MER moet in de samenvatting terug te vinden zijn.

BIJLAGEN

bij het advies over richtlijnen
voor een milieu-effectrapport
over een Baanverlenging
Groningen Airport Eelde

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 juni 1993, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijksluchtvaardienst

Directie Vervoer en Infrastructuur

Aan

De Commissie voor de
Milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ingekomen :	16 JUNI 1993
nummer :	716-93
dossier :	512-3
kopie naar :	Sc-pied-bibl

Contactpersoon

Mr. B. Oeloff

Datum

15 JUNI 1993

Ons kenmerk

VI/L 93.006085

Onderwerp

Luchtvaartterrein Eelde/aanwijzings- en MER-procedure/verzoek om advies over het geven van richtlijnen.

Doorkiesnummer

070 - 3517502

Bijlage(n)

4 (in 10-voud)

Uw kenmerk

Geachte Commissie,

Bijgaand doe ik u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, tien exemplaren van de door Groningen Airport Eelde N.V. ingediende Startnotitie Baanverlenging Groningen Airport Eelde toekomen. Hierin wordt kennis gegeven van het voornemen de huidige start- en landingsbaan te verlengen tot 2.500 m en nachtvluchten toe te staan. Op de realisering van de voorgenomen activiteit is de in de Wet Milieubeheer opgenomen regeling inzake milieu-effectrapportage van toepassing. De voorgenomen activiteit is op grond van het Besluit milieu-effectrapportage een mer-plichtige activiteit. De mer-plicht is gekoppeld aan het te nemen besluit op grond van de Luchtvaartwet tot wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein. De Startnotitie Baanverlenging Groningen Airport Eelde ligt van 15 juni tot en met 16 juli 1993 ter inzage.

De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) zijn voor het te nemen besluit het bevoegd gezag.

Op grond van artikel 7.14 Wet milieubeheer stellen wij u in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport.

Gaarne zie ik uw advies ter zake tegemoet.

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070-3517340
Telefax 070-3516725
Telex 31435 rldgv nl



VI/L 93.006085

Als bijlagen zend ik de brieven van 12 mei 1992, nr. 07.355.2.093, en 22 september 1992, nr. 07.351.34.334, van Groningen Airport Eelde aan de minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het verzoek om wijziging van de aanwijzing, de Startnotitie Baanverlenging Groningen Airport Eelde en de bekendmaking van het voornemen.

Hoogachtend,

de Plv. Directeur Vervoer en Infrastructuur,

drs. Ph.M. van der Haer.

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 101 d.d. 2 juni 1993

Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst,
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Directoraat-Generaal Milieubeheer

Bekendmaking

Inspiraak milieu-effectrapportage baanverlenging Groningen Airport Eelde.

De NV Groningen Airport Eelde is voornemens de huidige start- en landingsbaan te verlengen tot 2.500 m en heeft op 12 mei 1992 een verzoek om wijziging van de aanwijzing voor de Luchthaven Eelde ingediend bij de minister van verkeer en waterstaat.

Procedure

Voordat het bevoegd gezag daarvoor toestemming verleent, door middel van een besluit tot aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet, moeten de effecten op het milieu worden beschreven in een Milieu-effectrapport (MER).

De ministers van verkeer en waterstaat (VW) en van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer (VROM), te zamen het bevoegd gezag, stellen richtlijnen op inzake de inhoud van het MER.

Het bevoegd gezag stelt een ieder in de gelegenheid opmerkingen te maken over de te geven richtlijnen inzake de inhoud van het MER.

De Ministeries van VW en VROM verzorgen de voorbereiding, behandeling en begeleiding van de milieu-effectrapportage. Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer, de NV Groningen Airport Eelde.

De eerdere aanvraag tot baanverlenging van 7 maart 1985 heeft door diverse omstandigheden niet tot een besluit kunnen leiden. In overleg met het ministerie van VW 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.

De voorgenomen activiteit

De ontwikkeling van de luchthaven en versterking van de positie op de markt voor regionaal luchtvervoer die wordt gerealiseerd door baanverlenging, alsmede de mogelijkheid voor nachtvluchten, de uitbouw tot oefen- en testcentrum, intensiever baangebruik en het aantrekken van luchthaven-georiënteerde bedrijvigheid.

Inzage

Van 15 juni tot en met 16 juli 1993 ligt de Startnotitie milieu-effectrapportage baanverlenging Groningen Airport Eelde ter inzage op de volgende plaatsen.

1. Provinciehuis Groningen, Martinikerkhof 12 te Groningen
2. Provinciehuis Drenthe, Westerbrink 1 te Assen
3. Gemeentehuis Eelde, Prinses Irenelaan 1a te Paterswolde
4. Gemeentehuis Vries, Raadhuisplein 1 te Vries
5. Gemeentehuis Haren, Raadhuisplein 10 te Haren
6. Gemeentehuis Groningen, Grote Markt 1 te Groningen
7. NV Groningen Airport Eelde, Machtlaan 12 te Eelde
8. Openbare bibliotheek, Wolfhorn 1 te Eelde (open dinsdag tot en met vrijdag van 18.30 uur tot 20.30 uur).

Uw inspraakreactie, gericht op het opstellen van de richtlijnen kan tot en met 16 juli 1993 schriftelijk worden ingediend bij het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst, Inspiraak richtlijnen MER baanverlenging Eelde, Postbus 90771, 2509 LT 's-Gravenhage.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Groningen Airport Eelde N.V.

Bevoegd gezag: De Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Besluit: Wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein ingevolge art. 24 juncto 27 van de Luchtvaartwet.

Categorie Besluit m.e.r.: Bijlage C, categorie 6.3

Activiteit: Verlenging van de 23-05 start- en landingsbaan met 700 meter tot 2500 meter aan de zuidwestzijde met alle daarbij behorende voorzieningen alsook het feitelijke gebruik van de luchthaven na baanverlenging en de daaraan verbonden bedrijfsactiviteiten.

Stand van zaken: Nadat in 1985 reeds een milieu-effectrapportage (m.e.r.) was gestart voor de baanverlenging (zie project 125) werd besloten de besluitvormingsprocedure niet door te zetten en een nieuwe procedure met m.e.r. te starten voor de wijziging van de aanwijzing. De bekendmaking van de nieuwe m.e.r. vond plaats op 2 juni 1993. Per brief van 15 juni 1993 heeft het bevoegd gezag de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld te adviseren over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER). De inspraaktermijn liep van 15 juni tot en met 16 juli 1993. Op 2 juli 1993 legde de werkgroep een locatiebezoek af. Op 18 augustus 1993 vond een gedachtenwisseling plaats met bevoegd gezag en initiatiefnemer over een concept-advies voor richtlijnen. Het advies voor richtlijnen werd uitgebracht op 20 augustus 1993.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. ir. M.M. Boone;
ir. P. van Duursen (voorzitter);
drs. A.L. de Jong;
ir. A.D. Maier;
drs. H.M. Slaats;
ir. K.A.A. van der Spek;
ir. D. van der Valk.

Secretaris van de werkgroep:

drs. J.J. Scholten.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	930609	A.J. Ykema	Glimmen	930625
2.	930612	H. Deinum	Delfzijl	930625
3.	930620	G.J.A. Krol-Bok	Eelde	930625
4.	930621	Mr. M.C. Ingen Housz-Coenradi	Paterswolde	930625
5.	930618	G. Brinkman	Eelde	930625
6.	930620	E. Visser	Eelde	930625
7.	930619	S.C.H. Scholten	Eelde	930625
8.	930620	A. Hofstee-Arends	Eelde	930625
9.	930618	J.D. Kwikkers	Paterswolde	930625
10.	930621	F.H. Dijk en J. Dijk-Wolthuis	Eelde	930625
11.	930621	M.R. Deen	Eelde	930625
12.	930618	N.A. van der Cingel	Paterswolde	930625
13.	930620	H.J. Noorman	Eelde	930625
14.	930620	E.J.B. Kuipers	Paterswolde	930625
15.	930619	prof.dr. F. Veringa	Paterswolde	930625
16.	930618	J.J. Kortenschijl	Eelde	930625
17.	930619	T. van den Boot	Eelde	930625
18.	930619	J.H. Boerma	Eelde	930625
19.	930618	G.W. Nanninga	Yde	930625
20.	930618	G.A. Offringa	Paterswolde	930625
21.	930618	P. Brinks	Eelde	930625
22.	930617	G.M.F. Sonnevill	Yde	930625
23.	930618	B. Hilberts e/o H. Hilberts-Veenstra	Yde	930625
24.	930618	G. Stevens	Paterswoude	930625
25.	930618	G. Jongma	Paterswoude	930625
26.	930617	G. Ottens	Yde	930625
27.	930618	E. Slot Staniberg	Yde	930625
28.	930618	H. Martens	Eelde	930625
29.	930621	H. Arends	Eelde	930625
30.	930617	Drs. G. Veenma	Yde	930625
31.	930619	J. Barkhof	Yde	930625
32.	930619	H.A. Koops	De Punt	930625
33.	930619	Fam. v.d. Scheer	Yde	930625
34.	930620	H. Veenhuis	Yde	930625
35.	930619	G. Kremer	Donderen	930625
36.	930620	A. Stevens	Donderen	930625
37.	930619	K.J. Sinkgraven	Eelde	930625
38.	930616	J. Barree	Yde	930625
39.	930620	Fam. R. Dantuma	Eelde	930625
40.	930620	E. Gravendaal	Eelde	930625
41.	930620	Fam C.J.J. Daac-Schuitema Meijer	Eelde	930625
42.	930621	Fam. Bakker	Eelde	930625
43.	930618	J. Drijver	Eelde	930625
44.	930621	W.F. van de Rijl	Eelde	930625
45.	930618	I.K. van der Molen	Paterswolde	930625
46.	930620	Wesselink	Paterswolde	930625

47.	930618	Dr. P.R. van Hasselt	Onnen	930625
48.	930621	Prof.dr. J.G. Aalders	Onnen	930625
49.	930621	J.H. Bruining	Yde	930625
50.	930621	F.H.A.G. Zwart	Paterswolde	930625
51.	930622	A.M. Bieckman	Paterswolde	930625
52.	930622	G.J. Bleeker	Yde	930625
53.	930625	C.E. Bosch-Jonxis	Vries	930625
54.	930621	J.E. Brands	Eelde	930625
55.	930619	W. Bulthuis	Vries	930625
56.	930622	R. Deen/H.E. Deen-v.d. Ploeg	Paterswolde	930625
57.	930621	Fam. van Eck	Yde	930625
58.	930623	H.J. Goedemoed	Eelde	930625
59.	930623	W. Groenevelt	Eelde	930625
60.	930622	E. Grootjans	Eelde	930625
61.	930622	Hesselink	Eelde	930625
62.	930622	A. Hoeksema	Vries	930625
63.	930621	Fam. P. Hondebrink	Eelde	930625
64.	930622	T. Huitenga	Paterswolde	930625
65.	930621	W.A. Ingen Housz	Paterswolde	930625
66.	930623	A.T.G. de Jonge-Weber	Yde	930625
67.	930621	R.M. Kaptein	Yde	930625
68.	930624	E. Klijzing	Paterswolde	930625
69.	930622	B. Koulna	Paterswolde	930625
70.	930622	A. Koops / G.J. Bijkerk	Paterswolde	930625
71.	930617	J. Kuipers, L. Kuipers-van Gijn	Paterswolde	930625
72.	930621	Fam. Kuiper	Eelde	930625
73.	930622	B. Kussel	Eelde	930625
74.	930620	T. Martens	Eelde	930625
75.	930622	J.C. van Meurs	Vries	930625
76.	930621	G. Muntinga	Paterswolde	930625
77.	930621	G. Nienhuis - A.J.M. Nienhuis-Tips	Eelde	930625
78.	930621	H. Nijboer	Eelde	930625
79.	930622	F. van der Noord	Eelde	930625
80.	930622	J.J. Olthof	Yde	930625
81.	930621	A. van Os	Donderen	930625
82.	930619	D.T. Pijper	Donderen	930625
83.	930621	Prof.dr. S.L. Radt	Onnen	930625
84.	930622	N.J. Reddingius-de Koning	Eelde	930625
85.	930621	ing. G.J. Reijt	Paterswolde	930625
86.	930621	W.P. de Ruiter	Eelde	930625
87.	-	N. Sinkgraven Dussel	Vries	930625
88.	930620	H.R. Smits	Eelde	930625
89.	-	Fam. F. Speerstra	Yde	930625
90.	930622	J.E. Stam	Yde	930625
91.	930621	H.J. Stapelkamp	Eelde	930625
92.	930620	F.R. Storm	Eelde	930625
93.	930620	J. Strijker	Eelde	930625
94.	930621	A. Swarts in 't Hol	Paterswolde	930625
95.	930623	Ottens ter Veld	Vries	930625
96.	930622	Tj. v.d. Veen	Haren	930625
97.	930622	M. v.d. Veen-Scheeres	Paterswolde	930625
98.	930622	A.P. van de Veer	Yde	930625
99.	930621	H. Veldeman / J. Leferink	De Punt	930625
100.	930621	R. Vleesch Dubois	Paterswolde	930625
101.	930622	M.E. Koorhoeve	Eelde	930625
102.	930621	B.J. van Voorn, H. van Voorn, C. van Voorn, S. van Voorn + fam. J. Schroot	Yde	930625
103.	930622	B.J. Vos	Paterswolde	930625
104.	930623	R.S. Vos	Eelde	930625

164.	930629	A.J. Haring	Donderen	930701
165.	930629	Fam. L van Heel	Bunne	930701
166.	930629	R. Hemminga	Paterswolde	930701
167.	930629	R. Hofstee	Bunne	930701
168.	930629	M. L. Hop	Donderen	930701
169.	930629	H.A. Hutte	Paterswolde	930701
170.	930629	E.J. Jansen	Haren	930701
171.	930629	J.C.van Kammen	Eelde	930701
172.	930629	B.A. Kamphuis	Haren	930701
173.	930629	R. Kaptein	Haren	930701
174.	930629	W. Koelmans/C.van den Dries	Yde	930701
175.	930629	E.S.J. Hansdorp	Eelde	930701
176.	930629	Louters/J.Muurling	Onnen	930701
177.	930629	A. Meerman-Scheven	Eelde	930701
178.	930629	T.S.A. Moeholte	Yde	930701
179.	930629	B. Molendijk	Paterswolde	930701
180.	930629	A.E. Ottes	Haren	930701
181.	930629	J.Pieters/H.A. Pieters	Eelde	930701
182.	930629	P.L.Pol	Winde	930701
183.	930629	G.M. de Raad	Haren	930701
184.	930629	P.Staal	Eelde	930701
185.	930629	A.G. Swart	Eelde	930701
186.	930629	K. Thijs	Donderen	930701
187.	930629	D.Tijsseling	Onnen	930701
188.	930629	L. Visser	Eelde	930701
189.	930629	H.P.J. Vos	Vries	930701
190.	930701	M. Vuyk	Yde	930701
191.	930701	W.F. Weenink	Eelde	930701
192.	930701	E.Wieringa	Yde	930701
193.	930630	H.J. & T.W. Nieboer	Yde	930706
194.	930701	A. van de Pauvort	Glimmen	930706
195.	930701	J.H.A.G. Rinket	Haren	930706
196.	930630	R. Rolff	Haren	930706
197.	930630	W. Vliegheuis-v. Weydom Claterbos	Haren	930706
198.	930630	L. Hapkes-Helt	Glimmen	930706
199.	930628	C. Bouwer en T. Bouwer-de Groot	Vries	930706
200.	930628	Dhr. en mevr. Brunner	Glimmen	930706
201.	930629	A.J. Bulthuis	Haren	930706
202.	930628	G. Fournier Knigge	De Punt	930706
203.	930628	A. Fournier	De Punt	930706
204.	930629	W. Goedhart	Glimmen	930706
205.	930628	W. Goudsmit	Glimmen	930706
206.	930625	A. den Hertog	Paterswolde	930706
207.	930627	C.H. v. Herwerden	Glimmen	930706
208.	930627	C. Labberté-Hoedemaker	Glimmen	930706
209.	930626	A. Luis-Meijering	Noordlaren	930706
210.	930628	Ada Assink-Buyse en kinderen	Vries	930706
211.	930628	T. Bebingh-Dussel	Eelde	930706
212.	930628	B. Binnendijk	Glimmen	930706
213.	930627	B.J.M. Bodewes	Noordlaren	930706
214.	930629	S.G.M. Bodewes	Haren	930706
215.	930629	G.W. Bruggeling	Glimmen	930706
216.	930628	W. Elsses	Onnen	930706
217.	930625	H. Gomarus	Donderen	930706
218.	930626	R. en T. de Graaf	Haren	930706
219.	930629	S. Hoekstein	Haren	930706
220.	930629	P.M. Hoekstra	Glimmen	930706
221.	930627	B. Horing	Vries	930706
222.	930629	H. Ruding-Jongsma	Noordlaren	930706
223.	930628	G.W.F. Scheeres	Eelde	930706

224.	930624	M.L. Tjapkema	Eelde	930706
225.	930628	J.J. Veenhoven	Haren	930706
226.	930624	R.J. Velthuys	Donderen	930706
227.	930629	G. Vrieze	Glimmen	930706
228.	930628	H.F. Wichmann	Haren	930706
229.	930628	B.C.J. Wubbe	Paterswolde	930706
230.	930624	K. en G. Lieffering	Bunne	930706
231.	930629	J. Meijer	Vries	930706
232.	930630	A.C.C. Meijer-Giezen	Haren	930706
233.	930625	Drs. D.P. van der Molen	Groningen	930706
234.	930629	Th. E. Niemeijer	Glimmen	930706
235.	930629	H.M.V. Nordhoek	Haren	930706
236.	930627	C. Pieters	Eelde	930706
237.	930630	M.S.M. v.d. Ploeg-Dijkman	Eelde	930706
238.	930625	C.B. van Putten	Vries	930706
239.	930628	G.V. Smid	Paterswolde	930706
240.	930629	G.H. Toppen	Eelde	930706
241.	930629	D. de Waard	Glimmen	930706
242.	930630	H. Wesseling	Yde	930706
243.	930629	M. Westermann	Glimmen	930706
244.	930629	F.W. van der Kamp	Haren	930706
245.	930630	D. Wolff	Glimmen	930706
246.	930629	L. Kam-Kuiper	Donderen	930706
247.	930625	J.W.F. Janssen	Vries	930706
248.	930629	G.J.A. Honshorst	Haren	930706
249.	930628	H. Hommer-Vos	Glimmen	930706
250.	930629	L. Haaze	Vries	930706
251.	930630	R.J.C. Flach	Haren	930706
252.	930629	A.H. Broer	Paterswolde	930706
253.	930630	W.H. van Briel	Eelde	930706
254.	930627	Barree	Yde	930706
255.	930628	GGD Groningen Stad en Ommelanden	Groningen	930706
256.	930630	R. Zonderman	Donderen	930706
257.	930628	A. van der Grijspaarden	Onnen	930706
258.	930701	H.E. Bodde-Bakhuizen	Eelde	930706
259.	930702	W.F. Nagelsmit en R.J. Offers	Glimmen	930706
260.	930622	M.J. Westerhof	Eelde	930708
261.	930705	Wijmenga	Glimmen	930708
262.	930705	K. Vogel	Norg	930708
263.	930702	T.W. Waterbolk	Haren	930708
264.	930627	B.E.C.G. Veendorp	Haren	930708
265.	930703	D. Veltman	Onderdendam	930708
266.	930705	D. v.d. Veen	Haren	930708
267.	930705	G. van Veen	Haren	930708
268.	930705	O. Stradmeijer	De Punt	930708
269.	930705	Z. Tromp-Weuring	Haren	930708
270.	930703	N.J. Smeenge-van Dijk	Eelde	930708
271.	930630	M. Stöver	Glimmen	930708
272.	930628	G.J. en R. Sandker	Donderen	930708
273.	930704	W.J. Romers	Haren	930708
274.	930705	J.G. van Rooijen	Glimmen	930708
275.	930628	F.S. Posthumus	Haren	930708
276.	930622	Fam. Rijlaardam	Onnen	930708
277.	930705	H.J.R. Perdijk en F.A. v. Schaick	Glimmen	930708
278.	930701	H. Pijnaker	Glimmen	930708
279.	930626	F. en E. Nagel	Glimmen	930708
280.	930705	B. Nawijn	Donderen	930708
281.	930703	W. van der Lugt	Haren	930708
282.	93----	R.J. Meijer	Haren	930708
283.	93----	J. van Laarhoven	Vries	930708

284.	930630	A. Lok	Paterswolde	930708
285.	930703	Drs. J. Lindenberg	Haren	930708
286.	930630	K. Knollema	Glimmen	930708
287.	930702	A. Kregel	Donderen	930708
288.	930704	G.E. Klijnstra-Vrieling	Eelde	930708
289.	930704	W. Klijnstra	Eelde	930708
290.	930630	Ir. B.P.A. Joosten	Glimmen	930708
291.	930626	Drs. P. Kleerebezem	Yde	930708
292.	930610	C.A.J. van Houwelingen	Eelde	930708
293.	930702	Naam niet goed leesbaar	Glimmen	930708
294.	930703	A. Heide	Vries	930708
295.	930704	A. van den Homberg-v. Bavel	Haren	930708
296.	930704	C.S.H. Haarsma en M.W. Schoone	Glimmen	930708
297.	930703	S.R. Heeg en fam.	Schildwolde	930708
298.	930703	R.C.M. van Glansbeek	Haren	930708
299.	930705	H. v.d. Gon Netscher	Haren	930708
300.	930630	T.E. Dallinga	Haren	930708
301.	930703	H.F.R. Feenstra	Paterswolde	930708
302.	930705	Buist	Glimmen	930708
303.	930705	G. Christians	Haren	930708
304.	930705	G. Boelman	Haren	930708
305.	930705	R. Buist	Glimmen	930708
306.	930703	P.J. van Berckel	Glimmen	930708
307.	930705	C. Bernhard	Yde	930708
308.	930703	J.G. Balkema	Groningen	930708
309.	930705	J. Becker	Glimmen	930708
310.	930701	R. Aaten	Glimmen	930708
311.	930704	J.P. Bakker	Haren	930708
312.	930702	H. Pater	Paterswolde	930708
313.	930702	H.P.G. van der Voort	Paterswolde	930708
314.	930702	Drs. P.G. Ansmink	Glimmen	930708
315.	930701	Mr. T. Duursma	Glimmen	930708
316.	930705	H.A. van Bergen	Eelde	930708
317.	930705	H.I.C. van der Wal	Vries	930708
318.	930706	Wierenga/Griffijn	Haren	930708
319.	930705	C. Vos	Haren	930708
320.	930706	G. Vos en A.D.A. Vos van der Pijl	Eelde	930708
321.	930705	A. Tent	Glimmen	930708
322.	930706	K. Folner	Donderen	930708
323.	930706	G. v.d. Ploeg	Glimmen	930708
324.	930703	F. Smidt	Glimmen	930708
325.	930621	W.L. Perfors	Eelde	930708
326.	930706	J. Matthijs	Haren	930708
327.	930705	T. Jansen-Wolters	Glimmen	930708
328.	930706	Fam. J.W. van Leeuwen	Bunne	930708
329.	930626	H. 't Hart	Haren	930708
330.	930705	A. Jansen	Glimmen	930708
331.	930706	H. van der Burg	Haren	930708
332.	930622	J. Dekkers	Eelde	930708
333.	930705	A.S. Zonneveld	Eelde	930708
334.	930706	N. van Baarsen	Haren	930708
335.	930629	J.W. Wagenaar	Glimmen	930708
336.	930702	F. H. Dijkstra	Eelde	930708
337.	930702	Mevr. Iekens	Haren	930708
338.	930627	M.F. Zwager	Haren	930708
339.	930701	L.M. Sweers	Donderen	930708
340.	930630	K. Wassenaar	Eelde	930708
341.	930629	J. Wagter	Haren	930708
342.	930625	Hengeveld	Haren	930708
343.	930630	Szabó	Noordlaren	930708

344.	930630	H.Beerda	Vries	930708
345.	930701	J. Pool	Glimmen	930708
346.	930702	G. Geerlings	Vries	930708
347.	930624	Fam. J. Bebing	Eelde	930708
348.	930702	Fam. Wieringa	Haren	930708
349.	930630	Joke Postel	Onnen	930708
350.	930701	M.J.H. Boin	Haren	930708
351.	930712	drs. J.H. Lambers	Eelde	930716
352.	930710	T.R. Arends	Paterswolde	930716
353.	930707	J.G. Aendsen	Haren	930716
354.	930708	G.J. Annevelink	Haren	930716
355.	930628	D.G.M. Beersma	Eelde	930716
356.	930704	G. Arkema	Haren	930716
357.	930711	A.T. de Boer	Bunne	930716
358.	930626	Fam. Berkenbosch	Eelde	930716
359.	930709	A.L. Boonstra / A. Zwaagstra	Donderen	930716
360.	930710	H.Bos	Eelde	930716
361.	930706	F. en M. Broens	Haren	930716
362.	930706	B.W. Brand	Haren	930716
363.	930710	G.H.V. en L. Bunt	Glimmen	930716
364.	930712	H. Brouwer	Zeegse	930716
365.	930707	Gemeente Eelde	Eelde	930716
366.	930707	Gemeente Vries (identiek aan 465)	Vries	930716
367.	930710	G. Dallinga-Leegte	Yde	930716
368.	930711	Marianne Dekker	Eelde	930716
369.	930705	B. Dijkstra	Glimmen	930716
370.	930706	M. Eggenhuizen - v.d. Velde	Vries	930716
371.	930628	M. Dingemans	Haren	930716
372.	930708	Dr. J. Gadonsek-Backer	Haren	930716
373.	930709	J. Emmelkamp	Haren	930716
374.	930706	J. E. van Heuven-Ebeling	Norg	930716
375.	930708	R.G. Hamkamp	Haren	930716
376.	930709	Fam. Hoiting	Glimmen	930716
377.	930712	F.R. Hijszeler	Haren	930716
378.	930706	J. Hommes	Glimmen	930716
379.	930706	Walter Hoogestege	Glimmen	930716
380.	930705	T. Hommes-Detz	Glimmen	930716
381.	930711	N.M. Hugenholtz	Glimmen	930716
382.	930711	R. Kalsbeek / J.J. Engelhart	Glimmen	930716
383.	930703	W. Jans	Haren	930716
384.	930710	Kerspel Norg	Norg	930716
385.	930706	A. Kok	Donderen	930716
386.	930706	J.P. Kruijf	Haren	930716
387.	930701	J.W. Korstjens	Haren	930716
388.	930711	drs.H.Lambert / drs. J. Rozema	Paterswolde	930716
389.	930710	H. van der Leest - Pol	Norg	930716
390.	930710	W. v.d. Leest	Norg	930716
391.	930707	Lefferts	Glimmen	930716
392.	930702	A.D.E. Looije-Prins	Glimmen	930716
393.	930713	René van Lotringen	Eelde	930716
394.	930706	H. Maarsingh	Glimmen	930716
395.	930705	J. Lubbers	Paterswolde	930716
396.	930708	R. Muller	Glimmen	930716
397.	930706	M.A. Marttin	Haren	930716
398.	930704	drs. C.M.I. v.d. Oever-Nauta	Glimmen	930716
399.	930708	Prof. dr. W. Nijenhuis	Haren	930716
400.	930706	G.J. ten Pas	Eelde	930716
401.	930707	J. Pepping	Peize	930716
402.	930712	H. Poel	Glimmen	930716
403.	930712	Dr. H.A. Polman	Donderen	930716

404.	930706	W. Mateboer	Eelde	930716
405.	930710	L.H. Reitsma	Glimmen	930716
406.	930710	P.J. Reidinga	Paterswolde	930716
407.	930708	R.O.B.	Amersfoort	930716
408.	930703	V.J. Rotermundt	Stadskanaal	930716
409.	930707	E. Santing-Mes	Haren	930716
410.	930709	J.D. Ruitter	Haren	930716
411.	930712	M.J.P. van Schie	Glimmen	930716
412.	930708	L.S. Scheepstra	Haren	930716
413.	930711	J.J. Schröder-Nijboer	Donderen	930716
414.	930712	F.P. Schröder	Donderen	930716
415.	930709	W.Th. Sips	Glimmen	930716
416.	930708	E. Schut	Vries	930716
417.	930707	Dr. J.W. Smit	Yde	930716
418.	930705	J.T. Slegt	Glimmen	930716
419.	930710	A. Stevelink	Eelde	930716
420.	930712	N. Sorgedrager	Yde	930716
421.	930704	A. Tienpont	Haren	930716
422.	930707	G. Tienkamp	Donderen	930716
423.	930707	P. Valk	Glimmen	930707
424.	930711	J.H. Timmermans	Haren	930716
425.	930707	F. Veldkamp	Glimmen	930716
426.	930707	H. van Veen	Oudemolen	930716
427.	930711	R.J. Velthuis	Donderen	930716
428.	930700	Vereniging Dorpsbelangen Onnen	Onnen	930716
429.	930706	P.J.W.M. Vermeulen	Yde	930716
430.	930711	A. Vogelenzang	Glimmen	930716
431.	930624	B.A.A.M. de Wijs	Noordlaren	930716
432.	930628	drs. W.S. Wijlandt	Paterswolde	930716
433.	930708	H.N. Wilmink / G. Wilmink-Kroeze	Haren	930716
434.	930708	A.B. Woldring	Vries	930716
435.	930706	D.Wouters / H. Wouters-de Haas	Haren	930716
436.	930709	Dr. Tj. Zandberg	Eelde	930716
437.	930702	A. van der Zijpp	Eelde	930716
438.	930708	M.M. Zeilstra	Haren	930716
439.	930713	J.B. Bakker	Haren	930716
440.	930712	R. Beumer	Haren	930716
441.	930712	G. de Boer-Oosterdijk	Vries	930716
442.	930712	V.U.E. Bregger	Glimmen	930716
443.	930712	J.G. Bosch	Bunne	930716
444.	930712	Prof. dr. W.K. van Dijk	Eelde	930716
445.	930712	W.E. Dijkstra-den Besten	Eelde	930716
446.	930712	M.S. Drent-Doornbos	Glimmen	930716
447.	930712	Jelle Folkeringa	Eelden	930716
448.	930709	O.S. Hein	Donderen	930716
449.	930713	T.C. Koch	Donderen	930716
450.	930711	E. Hermans	Glimmen	930716
451.	930708	G. v.d. Molen	Yde	930716
452.	930712	Drs. J.E.P. Martini	Glimmen	930716
453.	930713	P.E. Meijering	Paterswolde	930716
454.	930712	M. Mulder-v.d. Veen\ Ir. K. Mulder	Vries	930716
455.	930700	J.A. en J.G. Parmentier	Haren	930716
456.	930713	naam niet goed leesbaar	Eelde	930716
457.	930713	R. Rademaker	Glimmen	930716
458.	930708	J. Rutters	Haren	930716
459.	930712	Marleen v. Rijn van der Scheer	Donderen	930716
460.	930713	T.J.H. Vriens	Glimmen	930716
461.	930714	J.H. Zuiderveld	Glimmen	930716
462.	930713	Commissie Milieuhygiëne Luchthaventerrein Eelde (identiek aan 539)	Eelde	930716

463.	930713	Gemeente Norg	Norg	930716
464.	930713	Gemeente Haren	Haren	930716
465.	930000	Gemeente Vries (identiek aan 366)	Vries	930716
466.	930712	St. 'De Mierenhoop'	Groningen	930716
467.	930714	Direct.Gen.Rijkslucht	Glimmen	930719
468.	930713	drs. K.B. Kok	Donderen	930719
469.	930713	B.Meijer	Glimmen	930719
470.	930714	W.W. van Smeden (identiek aan 523)	Glimmen	930719
471.	930713	Vereniging omwonenden Luchthaven Eelde	Eelde	930719
472.	930715	Zwager B.J.	Yde	930719
473.	930715	Ykema.S.	Glimmen	930719
474.	930715	Veenstra R.F.	Glimmen	930719
475.	930715	Vos.L.J.M	Glimmen	930719
476.	930715	drs.E.J. Weernink	Haren	930719
477.	930715	T.A. Vetter	Haren	930719
478.	930714	Th.G.A. van Staveren	Eelde	930719
479.	930712	J.J.Scherer	Haren	930719
480.	930714	J.Polling	Donderen	930719
481.	930714	dr.L.W. Put	Glimmen	930719
482.	930705	Fam. Plek	Glimmen	930719
483.	930613	M. Oosterveld -v. Dijkhuizen	Onnen	930719
484.	930713	dr.G.A. van Oortmerssen	Haren	930719
485.	930714	P.v. Oosterom	Haren	930719
486.	930714	E. Noordbeek	Eelde	930719
487.	93---	A.K.H. Minderhoud	Haren	930719
488.	93---	W.v . Meerten	Yde	930719
489.	930713	A.H.J. Koolen	Haren	930719
490.	9307--	E. Honebecke Koss	Glimmen	930719
491.	930702	R. Honebecke	Glimmen	930719
492.	930715	J.W.t' Hart- Vervoort	Vries	930719
493.	930712	J.Harms Janssen	Donderen	930719
494.	930712	A. Harms	Donderen	930719
495.	930701	M.D. Duijm	Haren	930719
496.	930713	J.J. van Dijk	Paterswolde	930719
497.	930715	G. Coffeng	Groningen	930719
498.	930712	E. Dallinga	Groningen	930719
499.	930711	P.J.M. Coenegracht	Glimmen	930719
500.	930713	Caspers	Bunne	930719
501.	930714	M.J.T. Bruggeling	Eelde	930719
502.	930709	C.J.B. Broekman	Eelde	930719
503.	930620	P. Brak	Eelde	930719
504.	930715	J.H. Bolane	Noordlaren	930719
505.	930713	C.A. de Boer	Onnen	930719
506.	9307--	JR. Beekhuis	Haren	930719
507.	930714	T.H.L. Beernink	Eelde	930719
508.	930707	I.J. Bakker	Haren	939719
509.	930712	Anneke Arends	Eelde	930719
510.	930708	A.Amerika/Hovendorp	Glimmen	930719
511.	930714	L. Warmolds	Glimmen	930719
512.	9307-	Attje de Vries	Onnen	930719
513.	930712	J.P. v.d. Vlucht	Glimmen	930719
514.	930713	R.Vleesblok	Donderen	930719
515.	930714	A. Visser	Haren	930719
516.	930713	Verentg.plaatselijk belang Glimmen	Glimmen	930719
517.	930713	Vereniging Natuurmonumenten	's-Graveland	930719
518.	930714	Stichting Rondom Vliegveld	Eelde	930719
519.	930715	Milieuraad Drenthe	Assen	930719
520.	930714	H.R. Smits	Eelde	930719
521.	930714	G.A. Smit-Hofstede	Yde	930719
522.	930712	H.Smidt	Eelde	930719

523.	930714	W.W. van Smeden (identiek aan 470)	Glimmen	930719
524.	930713	drs. F.W. Salomons	Eelde	930719
525.	930622	C.P.M. Delange	Eelde	930719
526.	930715	drs. J. Lindenberg	Haren	930719
527.	930714	H.A. Joosten-Wortelboer	Glimmen	930719
528.	930714	W.L. Jonker-ter Veld	Vries	930719
529.	930712	F.de Graaf	Vries	930719
530.	930714	I.Hopkes	Noordlaren	930719
531.	930714	B.F. van Heyst-Engelbert van Bevervoorde	Eelde	930719
532.	930713	W.J.Faber	Eelde	930719
533.	930715	C.H. van den Berg-Huisman	Eelde	930719
534.	930713	Mevr. M. Bergkamp	Haren	930719
535.	930713	Belangen Vereniging Donderen	Yde	930719
536.	930714	H.J. Bakker	Haren	930719
537.	930715	Provincie Groningen	Eelde	930719
538.	930714	Staatstoezicht op de volksgezondheid, RIMH Noord; Mr.ir.N.K. Tilstra mede namens de inspecteur RO.	Groningen	930719
539.	930715	Commissie Milieuhygiene Luchtvaartterrein Eelde (identiek aan 462)	Eelde	930719
540.	930719	G.H. Determeyer	Eelde	930723
541.	930712	A. Kuiper	Eelde	930723
542.	9307--	Tj. Kok	Eelde	930723
543.	930712	Ans Kok	Bunne	930723
544.	930713	E. Venema	Haren	930723
545.	930715	Mw. P.P. Veenema	Haren	930723
546.	930713	W. Noordbeek	Eelde	930723
547.	930712	J. Tent	Eelde	930723
548.	930715	O. Huisman	Roden	930723
549.	930714	C.I.J. Koning	Haren	930723
550.	930713	F. Zwietering	Haren	930723
551.	930714	D. Vlaskamp	Haren	930723
552.	930712	C.W. Mook-lambeek	Eelde	930723
553.	930715	Annet Eelders/J.van Gijn	Glimmen	930723
554.	930710	I. Mook	Noordlaren	930723
555.	930718	D.J. Schuurmans	Haren	930723
556.	930722	J.Vogel	De Punt	930723
557.	930715	Dir. Vegter van Slooten	Yde	930723
558.	930713	R.Hendriks	Donderen	930723
559.	930714	E. Alberts	Haren	930723
560.	930718	J. Doelman	Glimmen	930723
561.	930710	D. van der Kellen	Noordlaren	930723
562.	930710	I.L. Schenk	Noordlaren	930723
563.	930714	T.K. Staal	Haren	930723
564.	930711	R.D. Rensink	Yde	930723
565.	930716	Directeur Landbouw, Natuur en Openlucht- recreatie in Drenthe	Assen	930723
566.	930716	J. van Duinen	Haren	930723
567.	930716	Provincie Drenthe	Assen	930723
568.	930728	C. Holt en S.C. Georg	Glimmen	930710
569.	930728	A.M. Lunsing	Noord Laren	930715
570.	930707	Fam. W. Abheiden	Glimmen	930804
571.	930724	H. en L. van Eldijk	Donderen	930804
572.	9307--	F.A.L. van der Esch	Glimmen	930804
573.	930630	E. Westerman	Yde	930804
574.	930626	H. Boelema	Bunne	930804
575.	930711	H. Boelema	Bunne	930804
576.	930725	A. de Zeeuw	Eelde	930804
577.	930727	H. Warris	Glimmen	930804