

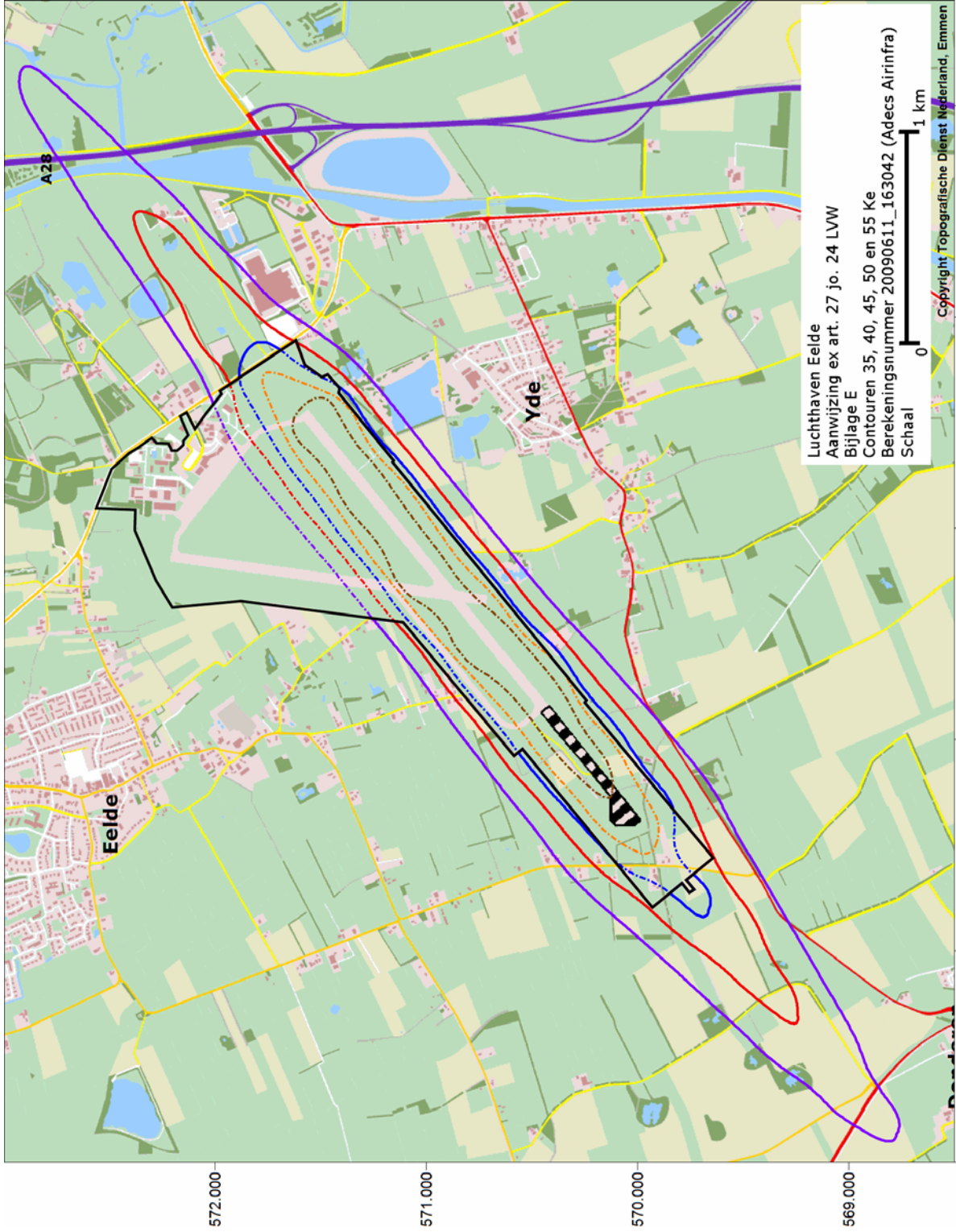


Bijlagen bij CEND/HDJZ-2010/175 sector LUV



Bijlage bij CEND/HDJZ-2010/175 sector LUV

Bijlage E (Ke-geluidszone) behorende bij de  
Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde en bij de  
RO-aanwijzing luchtvaartterrein Eelde



- ~ 35 Ke-geluidscontour (Adecs 20090611\_163042)
- ~ 40 Ke-geluidscontour (Adecs 20090611\_163042)
- ~ 45 Ke-geluidscontour (Adecs 20090611\_163042)
- ~ 50 Ke-geluidscontour (Adecs 20090611\_163042)
- ~ 55 Ke-geluidscontour (Adecs 20090611\_163042)



Bijlage bij CEND/HDJZ-2010/175 sector LUV

Verslag hoorzitting

## Verslag hoorzitting bezwaarprocedure Groningen Airport Eelde

---

Datum:	16 december 2009
Locatie:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Den Haag
Tijd:	14.00 – 17.00 uur
Onafhankelijk voorzitter:	De heer T. Jansen
Commissielid	De heer R. Morsink, Verkeer en Waterstaat (projectleider, directie Luchthavens)
Commissielid	De heer P. Smeets, Verkeer en Waterstaat (hoofd juridische zaken, hoofdsector Luchtvaart)
Centrum Publieksparticipatie	Mevrouw S. Azdad
Notulist Alt-Tab Bedrijfsondersteuning	Mevrouw M. van Wingerden

---

De voorzitter opent de hoorzitting 'beslissing op bezwaar met betrekking tot de aanwijzing Groningen Airport Eelde' en heet de ruim tien aanwezigen welkom. Deze bijeenkomst is een hoorzitting en er is geen vragen- en/of discussiemoment. Er zijn twee onderwerpen bij deze hoorzitting aan de orde:

1. staatssteun
2. gewijzigde omstandigheden.

De heer Morsink is sinds juni 2008 betrokken bij de besluitvorming over Groningen Airport Eelde. Voordien was dat niet het geval. De heer Smeets was in 2001 nog niet werkzaam bij het ministerie en is niet betrokken bij de primaire beslissing. Naderhand is de heer Smeets wel betrokken geweest bij de juridische afhandeling.

Mevrouw Azdad zorgt voor een ordelijke administratieve afhandeling en ondersteunt de onafhankelijke commissie.

In de proceduregang meldt de voorzitter dat de Europese Commissie in deze kwestie een besluit heeft genomen en het Rijk is gehouden om binnen zes weken een beslissing op bezwaar te nemen. In de daartoe geëigende publicaties wordt de beslissing kenbaar gemaakt. Daarna heeft het publiek zes weken de tijd om bij Raad van State beroep aan te tekenen.

### Mondelinge reacties

1. Milieufederatie Drenthe  
Hertenkamp 6  
9401 HL Assen

De milieufederatie Drenthe heeft mevrouw W.L. Jonker – Ter Veld gemachtigd om een reactie te geven. De volmacht wordt ter plaatse overhandigd.

De nieuwe informatie ten behoeve van de beslissing op bezwaar doet de participant fronsen. Vooral die over de prognose voor het vliegverkeer en de wensgedachte van de marktontwikkeling en over de hinder van luchtvaart in de vogelrichtlijn gebieden.

In 2008 en 2009 is er een groot aantal klachten ingediend over het vliegen boven het Fochteloërveen. Dit gebied ligt op vrij grote afstand van het vliegveld. Er zijn voornamelijk klachten ingediend over de verstoring die deze vluchten teweeg brengen bij de foeragerende en rustende ganzen.

Een e-mailbericht van de heer Herman Feenstra namens Wetlandwacht d.d. 11 december 2009 bevestigt dit. De tekst van de e-mail wordt door de participant voorgelezen:

*'De laatste tijd vooral 's avonds veel toestellen laag over het veen vliegend met verlichting. Hier bedoel ik niet de knipperende lichtjes maar 'groot' licht, volgens mij op de vleugels. De functie daarvan en het schijnen met licht boven het veen wordt meer opgemerkt dan voorheen en verstoring ligt voor de hand. Elke avond is het raak en bij deze enkele losse meldingen ter info: Op 27 november 2009 16:42 uur tegenover werkschuur/bezoekerscentrum van NM en 7 december 2009 20:52 uur tegenover werkschuur/bezoekerscentrum NM beide toestellen vlogen vrij laag. Momenteel slapen er 10.000 ganzen en geregeld vliegen onregelmatig groepen op bij het passeren van vliegtuigen met verlichting, dus mogelijk is er een verband, maar dat wordt nader onderzocht. Tegenover de werkschuur is de plek waar we tijdens die prachtige regenachtige morgen zaten. Vandaag boven de polder tussen Ravenswoud en Appelscha klein toestel erg laag en lawaaierig (eventueel kan ik een foto leveren). Verstoring van 400 toendrariet ganzen om 11.32 minuten. Ganzen gingen 500 meter verder zitten en na een aantal minuten was er weer rust. Globale vliegrichting uit Smilde richting Veenhuizen. Ook tijdens het schrijven van dit bericht om 13:34 uur vliegt boven de werkschuur een lawaaierig toestel rondjes boven het kwetsbare stiltegebied?'*

Deze verstoring en de effecten ervan op de ganzen wordt door de heer Feenstra regelmatig beschreven en gerapporteerd aan onder andere de Commissie Milieuhygiëne van de luchthaven. Deze klachtencommissie onderzoekt de klachten, maar heeft tot nog toe geen aanwijzingen gevonden dat er 'te laag' wordt gevlogen. De vliegtuigen bevinden zich op de wettelijk toegestane hoogte. Ondanks dat, veroorzaken de overvliegende vliegtuigen een zekere mate van verstoring. Dit geldt zowel voor het grote verkeer als het kleine verkeer, waaronder het lesverkeer. Voor deze specifieke locaties van het Fochteloërveen zijn die effecten niet in beeld gebracht, maar er zijn aannames geformuleerd aan de hand van diverse onderzoeken elders en deels ook van buitenlandse literatuurstudies. De komst van zwaardere toestellen dan op dit moment op Eelde vliegen, zal zijn weerslag hebben op de verstoring in het Fochteloërveen. De effecten van deze verstoring zullen naar verwachting toenemen.

In de actualisatie van het rapport Waardenburg wordt onder andere in hoofdstuk 5.2.3 een onvolledig beeld gegeven van vliegverkeer boven dit gebied. De concluderende opmerking 'Twee van de drie dagen is het gemiddeld genomen immers stil in het gebied' (pagina 36 rapport Waardenburg), is wellicht gebaseerd op landend groot verkeer, aangezien de accumulatie van geluid van klein en groot verkeer, is dit een ongefundeerde opmerking die bovendien geen juist beeld geeft van de huidige situatie boven het Fochteloërveen. Participant roept op om de huidige waargenomen verstoringen te inventariseren en een gebiedsgebonden onderzoek te entameren in samenwerking met Natuurmonumenten en de luchthaven, om de effecten van huidig vliegverkeer op het Fochteloërveen te onderzoeken en deze gegevens te extrapoleren naar het voorspelde toekomstige gebruik van de luchthaven.

Het tweede punt betreft de actualisatie van de economische betekenis van het vliegveld door Buck Consultants International.

Het feit dat er wederom – na een zoveelste poging – een lijndienst op Schiphol is mislukt, werpt de vraag op waar de prognoses voor de lijndiensten van Buck Consultants op zijn gebaseerd. Een simpele verwijzing naar het 'cluster Energy Valley' (cluster van activiteiten in Groningen) doet aan als natte vingerwerk. De relatie tussen de – volgens Buck Consultants noodzakelijke – baanverlenging en de 'regionale marktvraag naar zakelijke en commerciële vluchten' is in de actualisatie niet onderbouwd. De huidige baanlengte is voldoende voor geregelde lijndiensten en commerciële vluchten, waarvoor echter keer op keer onvoldoende markt blijkt te zijn. De enige lijndienst op dit moment is een bedrijfsgebonden lijndienst voor de olie- en gasindustrie. Vliegveld Eelde is een goed geoutilleerd vliegveld, maar desondanks is er – en niet alleen tengevolge van de crisis – gewoon te weinig markt voor geregelde lijndiensten.

In deze optiek is een onafhankelijk onderzoek noodzakelijk om de economische prognoses te toetsen, te entameren door niet bij de besluitvorming betrokken partijen. Mocht deze toets al zijn uitgevoerd, zoals in de uitnodiging voor deze hoorzitting staat 'bovendien is de validiteit van de rapportage van Buck Consultants getoetst', dan verzoeken wij u zowel de toets, als de opdracht er voor, te publiceren. Ook de opmerkingen uit het deskundigenverslag van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) uit 2006, ten aanzien van de vervoersprognose, zien we in de actualisatie van Buck

Consultants niet weerlegd. De Raad van State heeft indertijd de StAB de opdracht gegeven om de economische onderbouwing van het project te onderzoeken.

Dit jaar heeft de Europese Unie een richtlijn aangenomen waardoor de luchtvaart wordt opgenomen in het Europese emissiehandelssysteem ETS. Het doel van deze richtlijn is dat ook de luchtvaart bijdraagt aan vermindering van CO<sub>2</sub> - emissies. De gevolgen van deze richtlijn worden pas voelbaar na de feitelijke invoering in 2012. Wanneer luchtvaartmaatschappijen willen groeien, moeten zij extra emissierechten aankopen. De gevolgen van ETS zijn tot dusverre niet verwerkt in de prognoses. Hoewel het effect van dit Europese beleid niet op voorhand is te voorspellen, mag worden aangenomen dat deze kosten een effect zullen hebben op de prijs van het vliegen en daarmee op de aantallen passagiers.

Participant verzoekt u het Europees klimaatbeleid op het gebied van de luchtvaart expliciet te betrekken bij het nemen van de nieuwe Beslissing op bezwaar.

**Vraag:** De vertegenwoordiging van Verkeer en Waterstaat vraagt of de praktische situatie met betrekking tot het vliegverkeer boven het Fochteloërveen zijn veranderd ten opzichte van 2005. Toentertijd is een natuuronderzoek uitgevoerd. Participant kan hier geen antwoord op geven. De participant geeft aan dat zowel bewoners uit Fochteloo en de beheerder recent klagen over het vliegverkeer.

---

2.

IVN afdeling Eelde – Paterswolde  
Goudsbloemweg 32  
9765 HS Paterswolde

De IVN afdeling Eelde – Paterswolde heeft mevrouw W.L. Jonker – Ter Veld gemachtigd om een reactie te geven. De volmacht wordt ter plaatse overhandigd.

Participant zet zich in voor de kwaliteit van natuur en leefomgeving. Wie het nieuwste rapport van Waardenburg over de baanverlenging in relatie tot de natuurwetgeving openslaat, ziet hoeveel grote en kleine natuurgebieden er liggen in de omgeving van het vliegveld Eelde. In de tekst staat welke vogels, amfibieën en zoogdieren er leven. Daaronder komen zeldzame en bedreigde soorten voor. Er valt dus veel te doen voor actieve participanten.

Wanneer je zo aan het einde van de zomer neerknielt op het Noordse veld en de bijen en zweefvliegen op de bloeiende heide hoort en ziet, verstoort het geluid van de kleine vliegtuigjes de waarnemingen. Het Noordse veld is een 'gewoon' natuurgebied waar de fietsende en wandelende toerist rust komt zoeken, en waarboven 'gewoon' gevlogen mag worden.

Er ligt ook een drietal Natura 2000 gebieden binnen de invloedssfeer van het vliegveld. Voor deze gebieden geldt, tenminste op papier, een aanzienlijk strengere bescherming in het kader van biodiversiteitsbeleid. Stille is voor veel vogels en zoogdieren een belangrijke levensvoorwaarde. Dit geldt overigens ook voor mensen die rust zoeken.

Baanverlenging is voornamelijk bedoeld voor zware vliegtuigen boven de 70.000 kg startgewicht, die momenteel niet vliegen boven het gebied van het Zuidlaardermeer en het Fochteloërveen. Zowel in de tekst als op de kaart (hoofdstuk 5.1 rapport Waardenburg), zijn de gevolgen van verstoring door deze zware toestellen gebagatelliseerd. De vliegroutes staan op de kaart als dunne lijntjes waardoor het net lijkt of er maar een klein oppervlak verstoord wordt. Uit de literatuur blijkt dat vogels, zoals kolganzen, verstoord worden op een afstand van twee kilometer aan weerszijde van de vliegroute. De lijntjes op de kaart stellen in werkelijkheid vier kilometer brede verstoringbanen voor. De Europese regels zijn bedoeld om de vogels ook bescherming te bieden in moeilijke omstandigheden, zoals koude winters. Volgens Waardenburg verliezen de ganzen door iedere verstoring enkele minuten foerageertijd, bovendien kost het opvliegen extra energie (pagina 34 in het rapport Waardenburg). Waardenburg schrijft: 'Berekeningen laten zien dat de extra tijd die benodigd is om het energieverlies te compenseren binnen aanvaardbare grenzen voor ganzen ligt (De heer Lensink heeft voor Waardenburg dit rapport geschreven in 2007) '.

Waardenburg heeft dus eigen onderzoek gedaan in 2007, zonder strenge winter en zonder dat zware vliegtuigen over het gebied vlogen. In strenge winters met een gering voedselaanbod betekent

energieverlies door het opvliegen het verschil tussen leven en dood. Dat ligt niet binnen de aanvaardbare grenzen voor een Vogelrichtlijn / Natura 2000 gebied.

De participant verzoekt de bescherming van Natura 2000 gebieden uitermate serieus te nemen en ook de effecten van verstoring in 'worst case' situaties duidelijk in kaart te brengen en deze 'worst case' situaties mee te wegen bij de nieuwe beslissing op bezwaar. De participant voegt toe dat bij een milieurapportage geacht wordt ook een 'worst case situatie' te beschrijven.

Ter wille van de feitelijke uitvoering van de baanverlenging verliezen vleermuizen, die beschermd worden krachtens het Europese Bats agreement, hun vliegroute en hun leefgebied. Hierover is een ontheffingsprocedure op grond van de Natuurbeschermingswet gaande. Participant is van mening dat meer en verdere vakantievluchten en een kans op zwaar vrachtverkeer geen dwingende redenen van groot openbaar belang mogen heten. Beperking van de klimaatverandering door beperking van het luchtverkeer is èn dwingend èn van groot openbaar belang.

Van de huidige goed toegeruste luchthaven Eelde vertrekken per jaar nog geen 80.000 reizigers. Vakantiegebruikers reizen nu naar Turkije en Tenerife en naar vele bestemmingen die daartussen liggen. Het huidige vliegveld is groot genoeg voor lijndiensten naar alle Europese hoofdsteden, maar die vindt u er niet. Lijndiensten op Parijs, Londen en Amsterdam zijn er geweest, maar die zijn allemaal gesneeuwd wegens gebrek aan passagiers. Het achterland is eenvoudig te klein gebleken.

Als de baan eenmaal verlengd is, moeten er volgens het geactualiseerde bedrijfsplan van Groningen Airport Eelde drie tot vier maal zoveel passagiers op de luchthaven vertrekken, en, met die vermenigvuldiging als voorwaarde, voorspelt het bedrijfsplan het 'Break Even Point' pas in 2018 te bereiken. Participant heeft aangenomen dat het ministerie beschikt over het geactualiseerde bedrijfsplan van de luchthaven zelf. Noorderlingen moeten dus volgens dit plan vaker per jaar op vliegvakantie, want baanverlenging maakt het achterland en daarmee het aantal potentiële passagiers niet groter.

De luchtvaart heeft klimaateffecten die volgens de Europese Unie zeker twee maal zo groot zijn als die van CO<sub>2</sub> uitstoot alleen. Daarom wil de Europese Unie dat de uitstoot van de luchtvaart vermindert. Kranten en televisie staan bol van berichten over klimaatverandering en van alle kanten klinkt de oproep om minder te vliegen – van de voorpagina van de NRC tot de scriba van de generale synode van de Protestantse Kerk in Nederland. Deze maatschappelijke oproepen zijn strijdig met de toename van vliegvakanties zoals de luchthaven en het ministerie wensen en verwachten.

Participant is van mening dat de groei uit het bedrijfsplan in strijd is met het Europese en Nederlandse klimaatbeleid.

Participant verlangt een toetsing van de economische onderbouwing door een onafhankelijke instelling. De actualisatie van Buck Consultants International (BCI) is geen toetsing van zijn eigen eerdere rapport en al helemaal geen onafhankelijke toetsing. De onafhankelijke toetsing van dit eerdere BCI-rapport door de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) resulteerde in de tamelijk vernietigende conclusie dat de prognoses van BCI beter gelezen kunnen worden als 'streefcijfers'. Bij de toetsing van StAB van 2006 kon men nog geen rekening houden met het Europese ETS beleid, want dat was toen nog niet aan de orde. In een nieuwe toetsing zou men rekening moeten houden met de effecten van invoering van de ETS.

Op grond van bovenstaande argumenten meent de participant dat in de nieuwe Beslissing op Bezwaar van baanverlenging moet worden afgezien.

**Vraag:** De vertegenwoordiger van Verkeer en Waterstaat vraagt of participant kan onderbouwen waarom de onafhankelijkheid van Buck Consultant International in twijfel wordt getrokken. Participant geeft aan dat Buck Consultant International op verzoek van de initiatiefnemer met een begeleidingscommissie uit het ministerie het rapport heeft opgesteld. Participant geeft toe dat in het rapport resultaten met een omweg geformuleerd worden. De StAB heeft het rapport nauwkeurig geanalyseerd en het rapport van professor Jaap de Wit hierbij betrokken (over vervoerprognoses). De PvdA fractie in Drenthe had aan professor De Wit gevraagd om de prognoses van de luchthaven Eelde te bekijken. De opvatting van participant is dat de actualisatie van Buck Consultant International getoetst moet worden aan een onafhankelijke instelling in Nederland.



De projectleider geeft aan dat de Raad van State zich in 2008 heeft uitgesproken. Daarbij had de participant geen bezwaar aangetekend op dit punt. De projectleider vraagt zich af waardoor de mening van de participant gewijzigd is.

De participant antwoordt dat de Raad van State de overheid de vrijheid heeft gegeven om op basis van het rapport van Buck Consultant International te kiezen op welke wijze zij wil dat de economie in het Noorden gestimuleerd kan worden. Participant uit nu bezwaren in het kader van de Natuurbeschermingwetgeving, waarbij redenen van groot openbaar belang een rol spelen. De overheid heeft grotere vrijheid in het algemeen economisch beleid dan waar het vogel habitatgebieden betreft.

---

3.

W.L. Jonker – Ter Veld  
Veenweg 2  
9481 TJ Vries

De inbreng van de natuurorganisaties en vorige participanten onderschrijft participant volledig. Participant wil in deze participatie ingaan op een omissie in de milieueffectrapportage. De startnotitie voor de MER lag ter inzage tot 16 juli 1993, en de richtlijnen voor de MER zijn vervolgens in oktober 1993 vastgesteld. In 1993 verzocht de participant bij de inspraak om in de richtlijnen voor de MER ook de toename van CO<sub>2</sub> emissies op te nemen. Dit is toen door de minister geweigerd.

We zijn nu ruim vijftien jaar verder, de wereld is veranderd, kennis omtrent klimaateffecten is toegenomen en het motto van dit kabinet is 'Schoon en Zuinig'. Daarom en al helemaal in het licht van de klimaatconferentie in Kopenhagen, is het de hoogste tijd om deze tekortkoming in het MER te repareren. De participant vraagt om in de komende Beslissing op Bezwaar cijfers te leveren over CO<sub>2</sub> emissies. Hiermee doelt de participant op zowel de cijfers van de CO<sub>2</sub> emissies bij het huidige gebruik van de luchthaven – een nulmeting – als de cijfers gebaseerd op de prognose van het toekomstig gebruik na baanverlenging. Het betreft dan de emissie uitgesplitst naar diverse parameters en ook deze emissie omgerekend in kilogrammen per passagierskilometer en per vertrekkende passagier. De participant overhandigt een staat met gegevens aan de commissie (zie bijlage bij dit verslag). Aangezien de klimaateffecten van de luchtvaart volgens het IPCC ongeveer vier maal zo groot zijn als de effecten van de CO<sub>2</sub> emissie alleen, kan vervolgens de emissie in de CO<sub>2</sub> equivalenten worden bepaald. Pas na het uitvoeren van deze berekeningen is een verantwoorde beslissing mogelijk.

In de technische bijlage bij het MER staat een overzicht van de toename van emissies van milieubelastende stoffen over een gebied van 10 bij 10 kilometer rond de luchthaven: deze gegevens dateren uit de milieurapportage van 1995.

- De stikstofoxiden nemen toe van ruim 8.000 kg per jaar naar ruim 30.000 kg.
- Vluchtige organische stoffen gaan van 8.000 kg naar ruim 13.000 kg.
- Zwaveloxiden van 3.000 kg naar 7.000 kg.
- Zwarte rook, of black carbon van ruim 800 kg naar ruim 2.000 kg.

De lucht in Noord Drenthe wordt bepaald niet schoner.

Wanneer naast de toename van milieubelastende stoffen ook de toename van CO<sub>2</sub> equivalenten bekend is, valt naast de toename in tonnen milieubelastende stoffen, ook de klimaatimpact te berekenen.

Na deze berekeningen is bekend hoeveel luchtverontreiniging vermeden wordt en hoeveel CO<sub>2</sub> bespaard wordt wanneer afgezien wordt van baanverlenging. Dan is volstrekt duidelijk dat een aanwijzing met baanverlenging regelrecht in strijd is met 'Schoon en Zuinig'.

---

4.  
Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde ofwel VOLE  
Postbus 47  
9765 ZG Paterswolde

De vereniging heeft de heer Lotering gemachtigd om een reactie te geven. De volmacht wordt ter plaatse overhandigd aan de commissie.

De participant beperkt de inspraakreactie voor deze hoorzitting hoofdzakelijk – doch niet uitsluitend – tot de nieuwe feiten en omstandigheden, wijzigingen van wet- en regelgeving daaronder begrepen.

#### **Uitspraak Raad van State 11 juni 2008**

1. Bij uitspraak van 11 juni 2008 heeft de Raad van State een aantal van de – mede door participant – ingestelde beroepen gedeeltelijk gegrond verklaard. De Afdeling heeft daarbij het besluit op bezwaar inzake het A-besluit gedeeltelijk vernietigd en het besluit op bezwaar inzake het RO-besluit vernietigd.

2. De afdeling is tot de conclusie gekomen dat het besluit op bezwaar was genomen in strijd met de op Nederland als lidstaat rustende verplichting voortvloeiend uit artikel 88, derde lid, van het EG-verdrag.

3. De afdeling overwoog daarbij: 'Daargelaten de vraag of de overige door appellanten genoemde bijdragen van het Rijk aan Groningen Airport Eelde N.V., zoals exploitatiebijdrage, bij de beoordeling van het bestreden besluit een rol kunnen spelen, overweegt de Afdeling dat de betogen van de appellanten met betrekking tot die bijdragen gelet op het vorenstaande geen bespreking meer behoeven'.

#### **Uitspraak Europese Commissie 18 november 2009**

4. De Europese Commissie (EC) komt in haar beschikking betreffende de steunmaatregelen ondermeer tot de conclusie geen bezwaar te maken tegen de staatssteun van €18,6 miljoen voor de baanverlenging.

5. De Commissie zal de compensatie van de exploitatieverliezen als ook de afkoopsom van € 7,2 miljoen betaald door de staat op 1 januari 2002 verder onderzoeken in een onderzoeksprocedure zoals bedoeld in artikel 17 verordening (EG) nr. 659/1999. Participant is belanghebbende in de zin van het bepaalde in artikel 20 van genoemde verordening.

#### **Kanttekeningen bij uitspraak Europese Commissie**

6. Het is participant buiten enige twijfel verheven dat:

a. De exploitatiesteun nieuwe steun is volgens Artikel 1 lid b sub c: *wijzigingen in bestaande steun*;

b. De exploitatiesteun 'onrechtmatige steun' is volgens Artikel 1 lid b sub f.: *nieuwe steun die in strijd met artikel 93, lid 3 van het Verdrag tot uitvoering wordt gebracht* (Artikel 93, lid 3 van het Verdrag: de commissie wordt van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen tijdig op de hoogte gebracht, om haar opmerkingen te kunnen maken. Indien zij meent dat zulk een voornemen volgens artikel 87 onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt vangt zij onverwijld de in het vorige lid bedoelde procedure aan. De betrokken lidstaat kan de voorgenomen maatregel niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid.”);

c. Artikel 9 van de verordening (EG) nr. 659/1999 overeenkomstig van toepassing is: Indien de beschikking beruiste op tijdens de procedure verstrekte onjuiste informatie die voor de beschikking doorslaggevend was'.

d. De Europese Commissie bij het nemen van haar besluit op cruciale onderdelen van onjuiste informatie is uitgegaan. Wij noemen bijvoorbeeld:

- Punt 16: De conclusie dat het om 'een onvoorwaardelijke subsidiebelofte' zou gaan is onjuist. De steunmaatregel was wel voorwaardelijk, namelijk gekoppeld aan het binnen afzienbare tijd na 1 juni 2006 kunnen realiseren van de baanverlenging.
- Punt 27: In dit punt staan meerdere onjuistheden. Bijvoorbeeld: het gaat sinds 1 januari 2003 niet om 'bestaande steun' maar om nieuwe steun want het bedrag van de steun werd toen verhoogd en er werd tot limitering besloten van zowel het bedrag als de steunperiode (zie verder punt 8).
- De term 'kapitaalstorting' is eveneens onjuiste informatie die mogelijk voor de beschikking doorslaggevend was. Kennelijk hebben de Nederlandse autoriteiten door het gebruik van de term 'kapitaalstorting' de suggestie willen wekken dat het niet om exploitatiesteun zou gaan. De

besluitvorming van de regionale aandeelhouders laat echter geen enkel misverstand dat besloten is tot het afdekken van de exploitatieverliezen over de periode 2003 – 2012.

- Door de vele onjuistheden is de Commissie in de punten 30 en 62 tot en met 74 tot conclusies gekomen die, als zij de feiten had gekend, anders zouden zijn geweest.

e. De Europese Commissie heeft bij het geven van deze beschikking ten onrechte niet gewacht op de uitkomst van het onderzoek naar de toelaatbaarheid van de 'exploitatiesteun', terwijl de Europese Commissie zonder die uitkomst niet kan vaststellen of de gesubsidieerde infrastructuur 'op middellange termijn voldoende gebruiksmogelijkheden biedt (zie de punten 61–62 en 77-78 van de Beschikking)'. Immers, het antwoord op deze vraag wordt mede bepaald door het al dan niet toelaatbaar zijn van de jaarlijkse exploitatiesteun.

f. Het onder e. gestelde geldt helemaal als wordt bedacht dat de uitkomst van het onderzoek naar de exploitatiesteun in de visie van de participant zal uitwijzen dat de sinds 1 januari 2002 betaalde staatssteun (inclusief de afkoopsom van € 7,2 miljoen) zal moeten worden terugbetaald.

g. De Europese Commissie is er volledig ten onrechte vanuit gegaan dat – enerzijds – het vliegverkeer in de periode 2009 tot 2015 in heel Nederland (exclusief Eelde; dus van 31 naar 38,5 miljoen passagiers) met 24,2 % zal stijgen, terwijl – anderzijds – het passagiersaantal op Eelde in diezelfde periode met 425% zou stijgen. Die aanname is absurd en laat zien dat aan de voorwaarden van de punten 61-62 niet is en kan worden voldaan.

### **Waarom de Europese Commissie geen toestemming zal geven voor het verlenen van exploitatiesteun**

7. Zonder exploitatiebedrag kan het vliegveld niet voortbestaan. De Europese Commissie zal bij haar beoordeling van de toelaatbaarheid van de staatssteun mede overwegen of het vliegveld levensvatbaar is.

8. De redenen waarom het om gewijzigde steun – en dus om nieuwe steun in de zin van de Verordening – gaat zijn zonneklaar:

- De steun is in 2003 gewijzigd ten opzichte van de steun in voorgaande jaren. Bij besluit van Provinciale Staten van Groningen en Drenthe en de deelnemende gemeenten is in plaats van het afdekken van het jaarlijks verlies besloten tot een vaste bijdrage. Deze steun is per saldo hoger dan het werkelijke exploitatieverlies.
- Het Rijk heeft de exploitatiesteun die het verleende tot 2002 afgekocht met een afkoopsom. Ook dit betreft derhalve een wijziging van de steun, en dus tot nieuwe steun.

9. Groningen Airport Eelde / Buck Consultant International gaat uit van de toename van het vliegverkeer wereldwijd van 5%, maar houdt geen rekening met de veel lagere gemiddelden voor Nederland en Eelde in het bijzonder. Overigens uitgaande van 5% zou vliegveld Eelde uitkomen op 275.000 passagiersbewegingen in 2020 en niet het absurde aantal van 680.000 enkele jaren na 2015 zoals Buck Consultant International concludeert (blz. 8 van Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V., 26 november 2009).

Daar kan aan worden toegevoegd dat de Europese Commissie – op basis van door Nederland verstrekte informatie – uitgaat van een jaargroei in heel Nederland van circa 4%, welke groei dus 20% lager ligt dan waarmee Buck Consultant International – als referentie rekende.

- Groningen Airport Eelde / Buck Consultant International houdt er geen rekening mee dat de wereldwijde groei zich vrijwel uitsluitend voordoet in het segment 'lowcost carriers'. Eelde komt niet in aanmerking voor dit segment vanwege de kleine volumes en het beperkte achterland. Hiermee rekenend komt de groei van Eelde uit op 0%;
- Groningen Airport Eelde / Buck Consultant International houdt geen rekening met de mogelijk blijvende effecten van de economische crisis, de doorberekening van kosten zoals de CO<sup>2</sup> rechten en hogere brandstofprijzen;
- Groningen Airport Eelde / Buck Consultant International houdt geen rekening met de toenemende concurrentie van relatief nabije vliegvelden zoals Bremen, Lelystad en wellicht Enschede.
- Groningen Airport Eelde / Buck Consultant International houdt er geen rekening mee dat de bevolkingsgroei in het verzorgingsgebied van Eelde veel lager is dan gemiddeld in Nederland. De bevolking neemt in Noord Nederland de komende 10 jaar slechts met 1,6% toe. Over twintig jaar neemt de bevolking in Noord Nederland af in absolute aantallen. Volgens de bevolkingsprognose van het CBS en PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) neemt de bevolking in Noord Nederland tot 2020 toe met 1,6%. In het Westen is dit 4%. In Noord Nederland neemt de bevolking nog toe tot 2030 met 2,7%, om daarna te dalen. In het Westen neemt de bevolking toe met 7%, tot 2030. Zie [www.Regionalebevolkingsprognose.nl](http://www.Regionalebevolkingsprognose.nl) of [www.pbl.nl](http://www.pbl.nl)

10. Het StAB rapport van 4 augustus 2006 heeft serieuze twijfels over de prognoses van Groningen Airport Eelde. Het rapport stelt op bladzijde 66 paragraaf 8.4.5 in de samenvatting: 'De door Groningen Airport Eelde verwachte ontwikkelingen op de luchthaven hebben grotendeels het karakter van streefcijfers. In hoeverre de streefcijfers kunnen worden gehaald is met onzekerheden omgeven en zal afhangen van forse inspanningen van Groningen Airport Eelde om de doelen te realiseren. Baanverlenging en vroege openstelling geven iets meer kansen om de streefcijfers te halen, maar vormen geen garantie. De onderbouwing geeft geen complete duidelijkheid over de extra mogelijkheden als gevolg van de baanverlenging'.

Het rapport van de luchtvaarteconoom de Wit (SEO 985) van april 2007 laat weinig heel van de prognoses. De twee hoofdbevindingen van dit rapport zijn:

1. Een ruime halvering van de passagiersmarkt in 2015 vergeleken met Groningen Airport Eelde streefcijfers: 320.000 in plaats van 658.200. De baanlengte speelt daarbij hoogstens een marginale rol;

Overigens gaat De Wit in 2007 uit van een bijna verdubbeling in 2015, terwijl daarvoor inmiddels geen goede gronden aanwezig zijn. Toepassing van het voor Nederland gehanteerde groeipercentage van 4% zal in 2015 tot 215.000 passagiersbewegingen leiden. Inmiddels zijn de groeicijfers naar beneden bijgesteld.

Hans Alders baseert zich op middellange termijn cijfers van de OECD en van de Wereldbank. Alders gaat uit van een groei van 2 á 3 % per jaar tot 2020. Dit is afkomstig uit de 'Notitie verkenningen marktontwikkelingen luchtvaart 2020, 1 oktober 2009'.

2. Een directe werkgelegenheid in 2015 die bij consistente toepassing van de verhoudingscijfers tussen vervoer en werkgelegenheid onder het werkgelegenheidsniveau uitkomt dat Groningen Airport Eelde voor 2003 heeft aangegeven (samenvatting bladzijde 1, SEO rapport nr. 985).

Ook als men uit zou willen gaan van een werkgelegenheid van 400 per 1 miljoen passagiersbewegingen per jaar dan is duidelijk dat het werkgelegenheidseffect bij 215.000 passagiersbewegingen in 2015 relatief verwaarloosbaar zal zijn.

11. Participant is op grond van studies over de karakteristiek van het vliegverkeer op Eelde van mening dat een verlengde baan geen extra inkomsten genereert, maar wel extra kosten. Zie annex.

12. Met betrekking tot een aantal gewijzigde feiten en omstandigheden zijn een aantal documenten ter visie gelegd. Gezien de zeer korte tijdspanne tussen tervisielegging van deze documenten en deze hoorzitting heeft de participant deze niet uitputtend kunnen bestuderen. De participant zal hierop terug komen bij het Bezwaar op Beslissing indien de participant van mening is dat onvoldoende rekening is gehouden met de gewijzigde feiten en omstandigheden.

13. Over de actualisatie van het rapport Waardenburg merkt de participant nu alvast op, dat daarin opnieuw fouten worden gemaakt met betrekking tot vliegafstanden, vlieghoogtes, verstoringsafstanden in horizontale richting en spreiding in vliegroutes. Het gehanteerde verstoringsmodel is simplistisch en ten onrechte wordt beweerd dat het door eigen veldonderzoek is gevalideerd.

14. Met betrekking tot de actualisatie van het rapport Buck Consultant International merkt de participant nu alvast op, dat daarin opnieuw een simplistisch en overoptimistisch beeld wordt geschetst van het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde. Deze actualisatie is geenszins een onafhankelijke of onpartijdige evaluatie.

15. Met betrekking tot de actualisatie van het ADECS rapport merken wij nu alvast op, dat voor de zonerings de verouderde Ke en Bkl methodiek wordt gebruikt in plaats van de Lden methodiek.

### **Een nieuwe Beslissing op Bezwaar kan op dit moment nog niet worden genomen**

16. De afdeling heeft in haar besluit van 11 juni 2008 overwogen dat de exploitatiebijdragen op dat moment geen bespreking meer behoeft, maar dat laat uiteraard onverlet dat deze bijdragen bij de te nemen Beslissing op Bezwaar wel bespreking behoeven.

17. Nu vaststaat dat de compensatie van de exploitatieverliezen aan het vliegveld door de Europese Commissie aan een nader onderzoek zal worden onderworpen, staat nog steeds niet vast dat van de in het A-besluit neergelegde mogelijkheden daadwerkelijk gebruik zal kunnen worden gemaakt. Wat dat betreft zijn we net zover als ten tijde van de uitspraak van de Raad van State van 11 juni 2008.

18. De participant is dan ook van mening dat een nieuwe Beslissing op Bezwaar pas kan worden genomen nadat de zekerheid is verkregen van de Europese Commissie over de toelaatbaarheid van de huidige compensatie van de exploitatieverliezen. En zekerheid is verkregen dat de exploitatieverliezen ook na 2012 mogen worden afgedekt. Tot die tijd zou een nieuwe Beslissing op Bezwaar naar inziens van de participant alleen mogelijk zijn als daarin wordt afgezien van de verlengde baan en verruimde contouren wat betreft geluid, externe veiligheid etc.

19. Ook het RO-besluit dat ziet op het vliegveld als geheel is nog steeds niet van een financiële onderbouwing voorzien waaruit zou kunnen blijken of het RO-besluit al dan niet uitvoerbaar is. Immers, als de exploitatiesteun niet langer is toegestaan of na 2012 niet meer is toegestaan is het voortbestaan van het vliegveld op termijn niet gegarandeerd. Dat is al helemaal het geval als de Europese Commissie straks uitspreekt dat de exploitatiesteun en/of de afkoopsom van het Rijk van totaal € 7,2 miljoen uit 2002 moet worden terugbetaald. In dat geval is het voortbestaan van het vliegveld op korte termijn twijfelachtig. Ook om deze reden kan op dit moment nog geen nieuwe Beslissing op Bezwaar worden genomen, althans geen beslissing met baanverlenging.

20. Voor het geval de Minister de benadering van de participant niet zou willen overnemen, verzoekt de participant om in de Beslissing op Bezwaar aan te geven hoe het vliegveld dan zou kunnen voortbestaan zonder steun na 2013. Daarbij zal de haalbaarheid van een verviervoudiging van de passagiersaantallen moeten worden aangetoond. In 2009 worden plusminus 170.000 passagiersbewegingen gerealiseerd (inclusief transit passagiers). Enkele jaren na 2015 zouden dit er volgens het vliegveld en Buck Consultant International 680.000 moeten zijn. Maar de haalbaarheid hiervan is vooralsnog niet aangetoond.

21. Naast het voorgaande geldt nog het volgende. Omdat de participant van oordeel is dat er serieuze tekortkomingen in het Besluit van de Commissie zitten, zal de participant binnenkort een herzieningsverzoek bij de Commissie indienen op basis van Verordening (EG) Nr. 1367/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 6 september 2006 (Pb L 264/13, 25 september 2006). Zolang de uitkomst van die procedure niet vaststaat, is het evenmin zinvol een nieuwe Beslissing op Bezwaar te nemen. Het is aannemelijk dat de Raad van State in zijn uitspraak nog niet rekening heeft gehouden met het feit dat deze – relatief nieuwe en in elk geval nog tamelijk onbekende – procedure de mogelijkheid opent dat de Commissie op zijn Besluit terugkomt c.q. moet komen. De ratio die de Raad van State aan zijn uitspraak ten grondslag legde geldt hier uiteraard onverkort: zolang er geen definitief uitsluit is van de zijde van de Europese Commissie is het zinloos een nieuwe Beslissing op Bezwaar te nemen.

---

5.  
De heer J. E. Jonker  
Veenweg 2  
9481 TJ Vries

In de nieuw te nemen Beslissing op Bezwaar moet rekening gehouden worden met gewijzigde omstandigheden. Dat betreft zowel de wet- en regelgeving als externe factoren.

### **Het SBL**

Een belangrijke wijziging in de wetgeving is het van kracht worden op 1 november 2009 van de RBML. De nog lopende aanwijzingsprocedures blijven echter nog onder het oude SBL vallen. Dat leidt tot de merkwaardige en onwenselijke situatie, dat geluidsnormen bij de aanwijzing nog volgens de verouderde BKL/Ke methodiek moeten worden berekend en dat na de aanwijzing volgens de RBML de nieuwe Lden berekeningen geheel gratis aan participant meegeleverd, maar het is participant onduidelijk hoe hij daar kritisch naar kan kijken. Participant kan zich nu alleen verzetten tegen iets dat straks niet relevant is. Dat blijkt ook op andere punten: Het SBL voorziet in exploitatiebijdragen door

de overheid en noemt de baanverlenging weliswaar gewenst, maar niet essentieel. In de RBML wordt daar heel anders over gedacht.

### **Geluid, Luchtkwaliteit en externe veiligheid**

Het bureau Adecs Airinfra heeft de berekeningen van de rapportage van 11 april 2005 geactualiseerd. De gewijzigde omstandigheden wat betreft wet- en regelgeving worden in de samenvatting genoemd. Terecht geeft Adecs Airinfra aan zijn rapport de naam: 'Actualisatie van de berekeningen'. Het blijkt namelijk dat de invoergegevens niet zijn gewijzigd en dat de oude prognoses uit 2005 van de vloot en het luchthavengebruik voor 2015 ongewijzigd ten grondslag liggen aan de berekeningen. Alleen al in het licht van het BCI rapport, dat een met enkele jaren uitgestelde groei verwacht, is dat onrealistisch. En dat is erg, want in de handhavingproblematiek wordt ervan uitgegaan dat de zonering is gebaseerd op realistische prognoses. Een onrealistische prognose zet de hele systematiek op losse schroeven. Dat is slecht voor het vertrouwen van de burger in de overheid.

### **Economische betekenis Groningen Airport Eelde**

Het bureau BCI heeft een zware taak op zich genomen. Hun rapport is getiteld: 'Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde'. Participant begrijpt dat bedoeld wordt een actualisatie van een eerder rapport te geven, het is toch een koddige misnomer.

Als gewijzigde omstandigheden noemt de BCI de economische crisis en de hoge olieprijs. Omdat iedereen graag wil dat die crisis gauw weer over is en dat de olieprijs weer daalt, is er natuurlijk altijd wel een instituut dat voorspelt dat de crisis gauw weer afgelopen is, dat de groei weer terugkomt. Door selectief waar te nemen slaagt BCI erin, te verwachten dat de eerdere rooskleurige korte termijn vooruitzichten hooguit een paar jaar vertraging oplopen, en dat prognoses voor de lange termijn kunnen worden gehandhaafd. Het is opvallend dat BCI vergeet de klimaatcrisis en de energiecrisis te noemen. Het woord 'klimaat' komt in deze actualisatie niet voor, en het woord 'energie' alleen in de Groningse plannen voor het ontwikkelen van een energiecluster.

Het valt te verwachten dat zowel de klimaatcrisis als de energiecrisis een niet te verwaarlozen impact zullen hebben op de lange termijn prognoses van Groningen Airport Eelde.

### **Natuurwaarden**

Door bureau Waardenburg is een actualisatie geschreven van de rapportage van 11 april 2005. In het voorwoord hiervan worden als gewijzigde omstandigheden genoemd: nieuwe wet- en regelgeving en recente informatie over het voorkomen van soorten. Over eventuele veranderingen in het vliegverkeer merkt Waardenburg (actualisatie pagina 19) het volgende op:

'De gegevens betreffende het vliegverkeer, zoals gebruikt voor de rapportage van 2005 zijn, behoudens enkele kleine verschuivingen op het gebied van geluidscategorieën ongewijzigd. De prognoses voor het toekomstig gebruik zijn anno 2009 identiek aan de gepresenteerde prognoses uit 2005'.

Een belangrijk vraagstuk in de actualisatie is het effect van zwaar vliegverkeer op het Natura 2000 gebied Zuidlaardermeer. De manier waarop dit vraagstuk wordt behandeld is inconsistent.

Over de hoogte waarop het zware vliegverkeer boven het Zuidlaardermeergebied vliegt merkte Waardenburg in 2005 (bladzijde 22) het volgende op:

'Onder de typen vliegtuigen die vliegveld Eelde aandoen, hebben de langzaamste stijgers (categorie > 70.000 kg startgewicht) na 8 km een hoogte van 2.000 ft bereikt en na 13 km een hoogte van 3.000 ft'.

We mogen dus verwachten dat ook in de actualisatie door Waardenburg wordt vermeld, dat het zwaarste vliegverkeer boven het Zuidlaardermeergebied vliegt op een hoogte van 2.000 tot 3.000 ft.

Echter op pagina 29 meldt Waardenburg:

'In figuur 5.1 is de toekomstige situatie weergegeven van de grote burgerluchtvaart. Uitgaand verkeer van de grote burgerluchtvaart in noordoostelijke richting kruist het Natura 2000-gebied Zuidlaardermeer op hoogtes boven 3.000 ft'. Het versturende effect van het geplande uitgaande zware vliegverkeer wordt zo zonder meer weggemoffeld. Het versturende effect van inkomend zwaar vliegverkeer wordt eveneens weggemoffeld. Dit kost maar weinig meer moeite.

De eerste stap is het universeel geldig verklaren van een simpel verstoringmodel, onafhankelijk van vliegtuiggrootte, snelheidsklasse, dag of nacht, zomer of strenge winter en andere verfijningen. Alleen de hoogte van het vliegtuig en de vliegroute zijn van belang. Met de horizontale afstand of spreiding in de route wordt geen rekening gehouden. Het simpele model kent vier verstoringklassen. Zware verstoring tot 300 meter vlieghoogte, daarboven matige verstoring tot 600 meter vlieghoogte, daar weer boven lichte verstoring tot 900 meter vlieghoogte en daar weer boven geen enkele verstoring.

In de volgende stap, op bladzijde 29, wordt gesteld dat alleen langdurige zware verstoring met een hoge frequentie leidt tot populatie-effecten. Zo wordt in feite de universele stelling geponeerd, dat zwaar vliegverkeer geen effect heeft, zolang het volgens de vliegroute hoger dan 300 meter vliegt, onafhankelijk van welke andere omstandigheden dan ook.

Aangezien inkomend vliegverkeer boven het Zuidlaardermeergebied volgens de vliegroute niet lager komt dan 300 meter is zo ook het effect van zwaar inkomend vliegverkeer weggemoffeld. Op essentiële punten gaat Waardenburg onwetenschappelijk te werk. De Europese, en dus ook de Nederlandse natuurbeschermingswetgeving eist de beste wetenschappelijke inzichten. Wetenschapbedrijf is onafhankelijk en onpartijdig. Wetenschappelijke kennis is in een forum getoetst. Het rapport van Waardenburg voldoet niet aan deze normen.

### **Staatssteun**

Over het aspect staatssteun valt veel te zeggen, maar om het kort te houden sluit participant aan bij hetgeen de Vereniging van omwonenden hierover naar voren brengt.

### **Conclusie**

De participant vat kort samen:

- Het SBL is verouderd.
- De actualisatie van de berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid is gebaseerd op drijfzand.
- De actualisatie van de economische vooruitzichten lijdt aan tunnelvisie.
- De actualisatie van de rapportage over de relatie tot de groene wetgeving is van onvoldoende wetenschappelijk niveau.

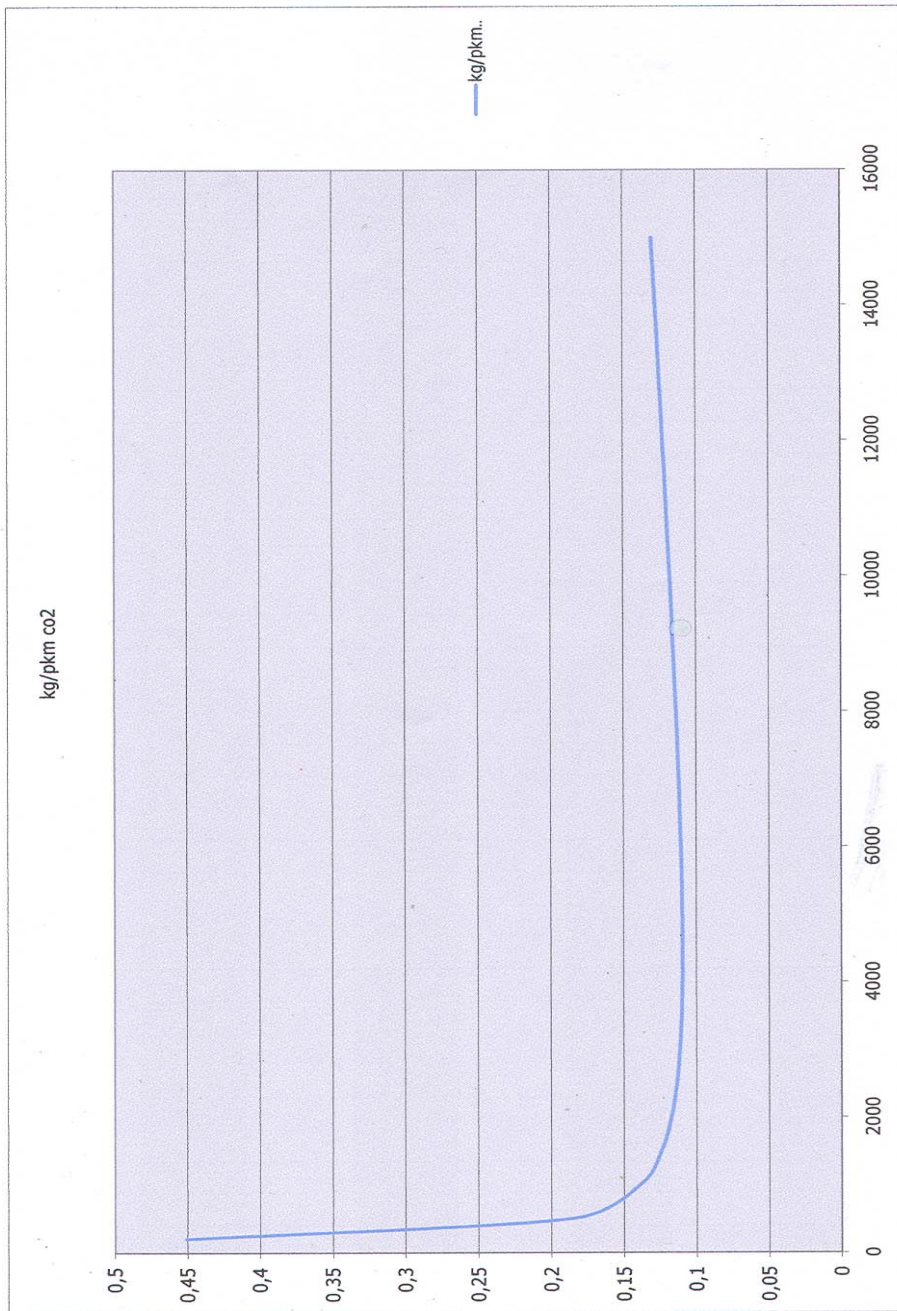
---

De voorzitter dankt participanten voor hun inbreng en geeft de aanwezigen de gelegenheid om een toevoeging te geven.

Participant 1 vraagt of het ministerie van VROM, als medeondertekenaar van de Beslissing op Bezwaar, volledig op de hoogte wordt gesteld van de reacties. De projectleider van Verkeer en Waterstaat geeft aan dat hij nauwe contacten onderhoudt met het ministerie van VROM en hij de reacties ook aan het ministerie van VROM voorlegt.

De voorzitter beëindigt de hoorzitting en bedankt alle aanwezigen, leden van de commissie en het Centrum Publieks Participatie voor hun inbreng.

## Bijlage bij het verslag van de hoorzitting



afstand (km enkele reis)	emissies kg/pkm co2
200	0,45096747
500	0,18520849
1000	0,13912961
1500	0,1245124
2000	0,11753228
2500	0,11372605
3000	0,11156583
3500	0,11037472
4000	0,10980404
4500	0,10965516
5000	0,10980633
5500	0,11017868
6000	0,11071882
6500	0,11138929
7000	0,11216306
7500	0,11302006
8000	0,11394513
8500	0,1149266
9000	0,1159553
9500	0,11702396
10000	0,11812673
10500	0,11925886
11000	0,12041642
11500	0,12159617
12000	0,12279539
12500	0,12401179
13000	0,12524343
13500	0,12648865
14000	0,12774602
14500	0,1290143
15000	0,13029242





Bijlage bij CEND/HDJZ-2010/175 sector LUV

Overwegingen behorende bij de beslissing op  
bezwaar van 14 maart 2006  
(nummer: HDJZ/LUV/2006-226)

Inhoudsopgave p. I

Inleiding p. II

Nieuwe beslissing op de bezwaarschriften tegen de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 3 december 2003.

A	Procedureel.....	p. 1-23
B	Baanverlenging.....	p. 24-42
C	Economisch/Financieel.....	p. 43-52
D	Gebruiksbeperkingen.....	p. 53-66
E	Veiligheid.....	p. 67-71
F	Invoergegevens.....	p. 72-82
G	Handhaving.....	p. 83-89
H	MER.....	p. 90-102
I	Milieu.....	p. 103-114
J	Belevingsonderzoek.....	p. 115-118
K	Water.....	p. 119-120
L	Geluid.....	p. 121-134
M	Luchtverontreiniging en geur.....	p. 135-144
N	Gezondheid.....	p. 145-148
O	Internationaal.....	p. 149-150
P	Routes.....	p. 151-153
Q	Schade.....	p. 154-155
R	Isolatie.....	p. 156-157
S	Ruimtelijke Ordening.....	p. 158
T	Natuur.....	p. 159-170

Bijlage behorend bij de beslissing op bezwaar luchtvaartterrein Eelde (nr. HDJZ/LUV/2006-225)

# Inleiding

Op 26 augustus 2002 is op de bezwaarschriften tegen de aanwijzingsbesluiten van luchtvaartterrein Eelde beslist. Tegen deze beslissing zijn beroepschriften ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling bestuursrechtspraak). Op 3 december 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak uitspraak gedaan op de beroepen (zaaknummer 200205524/1). Bij deze uitspraak is de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 op een aantal onderdelen vernietigd. Met de hier voorliggende nieuwe beslissing op bezwaar wordt uitvoering gegeven aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak. In deze inleiding wordt een korte uiteenzetting gegeven van de gevolgde procedure en de wijze waarop deze nieuwe beslissing op bezwaar tot stand is gekomen.

## De aanwijzingsbesluiten

Op grond van artikel 18, eerste lid van de Luchtvaartwet (hierna: Lvw) kan de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer luchtvaartterreinen aanwijzen, mits het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemt met een van kracht zijnd plan zoals bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Voor het luchtvaartterrein Eelde is dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (hierna: het SBL) dat op 28 oktober 1987 door de Tweede Kamer is goedgekeurd en op 6 september 1988 door de Eerste Kamer is goedgekeurd en vervolgens op 22 december 1988 in werking is getreden. Aan het SBL is voorts bij de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen van 17 december 1998 (Stb. 721) met terugwerkende kracht rechtskracht verleend. Het SBL is ingevolge deze wet tot 31 december 2003 een van kracht zijnd plan, als bedoeld in de WRO en de Lvw. Bij brief van 24 september 2003 van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal is het kabinetsstandpunt inzake de partiële herziening van het SBL medegedeeld. De herziening is gericht op de verlenging van de geldigheidsduur van het SBL met 5 jaar – of zoveel korter als nodig totdat de nieuwe wet- en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens in werking treedt (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29 226, nr. 1). Het voorstel om de partiële herziening goed te keuren is door de Tweede Kamer aangenomen (Handelingen Tweede Kamer 18 november 2003, TK 25, blz. 25-1720).

Bij besluit van 15 mei 2001 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, toepassing gegeven aan artikel 27 Lvw in samenhang met artikel 24 Lvw voor het luchtvaartterrein Eelde (hierna: het A-besluit).

Bij besluit van gelijke datum heeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, toepassing gegeven aan artikel 26 Lvw in samenhang met artikel 37 WRO voor het luchtvaartterrein Eelde (hierna: het RO-besluit).

Het A-besluit van 15 mei 2001 heeft – onder meer - betrekking op:

- de begrenzing van het luchtvaartterrein;
- de vaststelling van geluidszones;
- voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein;
- een schaderegeling.

Het RO-besluit van 15 mei 2001 bevat de aanwijzingen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de gemeenten die zijn gelegen binnen die geluidszones. Deze aanwijzingen richten zich op de inhoud van bestemmingsplannen voor de binnen de geluidszones gelegen gronden. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering moet worden gegeven.

## Vorbereidingsprocedure A-besluit

Op 12 mei 1992 heeft de exploitant van Eelde, NV Groningen Airport Eelde (hierna: GAE) een aanvraag ingediend waarin wordt verzocht om baanverlenging van baan 23-05 van 1.800 meter naar

2.500 meter. Om een dergelijke verlenging mogelijk te maken en om het luchtvaartterrein Eelde te zoneren diende de bestaande aanwijzing te worden gewijzigd.

Over de (voor)ontwerp-aanwijzing heeft twee keer bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de betreffende gemeenten en provincies. Het op grond van artikel 19 Lvw verplichte bestuurlijk overleg vond plaats op 20 februari 1997. Op 22 september 1999 vond nogmaals bestuurlijk overleg plaats, thans in het kader van voorbereiding van de hoofdlijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine luchtvaartterreinen (hierna: SRKL).

De Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie hebben op 29 april 1997 een advies uitgebracht over het ontwerp A-besluit.

Van 26 mei 1997 tot en met 6 juli 1997 heeft het ontwerp A-besluit ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond voor een ieder de mogelijkheid zienswijzen in te brengen. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen is door de commissie ex artikel 21 Lvw (hierna: Commissie 21) op 7 oktober 1997 advies uitgebracht. In de reactie op het advies is op alle onderwerpen ingegaan. Voor zover mogelijk is het advies in het A-besluit verwerkt.

Ten behoeve van het A-besluit is door de initiatiefnemer (de exploitant van GAE) een milieueffectrapport (hierna: MER) opgesteld: het Milieueffectrapport Baanverlenging Groningen Airport Eelde. Het MER is in oktober 1995 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Door de Commissie voor de milieu-effectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) is op 18 augustus 1997 advies over het MER uitgebracht. Dit advies is in de Milieuparagraaf (paragraaf 6) van het A-besluit verwerkt.

Op 11 april 2001 zijn de aanwijzingen behandeld in de Tweede Kamer, waarna deze op 15 mei 2001 door de Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn ondertekend.

Op 22 mei 2001 zijn het A-besluit en het RO-besluit gepubliceerd in de Staatscourant. Vanaf die datum hebben de besluiten gedurende zes weken ter inzage gelegen en heeft voor belanghebbenden de mogelijkheid bestaan om een bezwaarschrift in te dienen.

#### **De bezwaarprocedure**

Tegen het A-besluit en het RO-besluit zijn circa 800 bezwaarschriften ingediend. Op 27 augustus en 6 september 2001 zijn twee hoorzittingen gehouden waarbij belanghebbenden hun bezwaarschrift mondeling konden toelichten. De verslagen van de hoorzittingen zijn aan alle indieners van een bezwaarschrift meegezonden.

Op 26 augustus 2002 hebben de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer beslist op de ingediende bezwaren. De beslissing op bezwaar is aan alle bezwaarmakers toegezonden. Het besluit is voorts op 12 september 2002 in de Staatscourant gepubliceerd.

#### **De beroepsprocedure en de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak**

Tegen het besluit van 26 augustus 2002 zijn tien beroepschriften ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak. De behandeling van de beroepen vond plaats op 11 september 2003. Op 3 december 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak uitspraak gedaan. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft de beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit gedeeltelijk en de beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel gegrond verklaard. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit op een aantal onderdelen vernietigd. De beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit is in zijn geheel vernietigd.

#### *De Ke-geluidszone*

Het eerste onderdeel betrof de (ongewijzigde handhaving van de) 35 Ke-geluidszone. Bij de berekening van de 35 Ke-geluidszone was gebruik gemaakt van de zogeheten 65 dB(A) afkap. Deze Ke-berekeningsmethode kon volgens de Afdeling bestuursrechtspraak niet als uitgangspunt worden genomen voor het bepalen van de geluidsbelasting.

### *De baanverlenging*

Het voorgaande bracht voorts met zich mee dat de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 was genomen zonder dat er een betrouwbaar beeld van de geluidsbelasting bestond die werd veroorzaakt door de in het A-besluit mogelijk gemaakte baanverlenging en het daarmee samenhangende toegestane gebruik. Gezien de nauwe samenhang tussen de baanverlenging in het A-besluit en het daarmee samenhangende toegestane gebruik van het luchtvaartterrein en de daardoor ervaren geluidsbelasting in de omgeving van het luchtvaartterrein is de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 vernietigd voorzover bij dat besluit de Ke-zone en de baan 23-05, voorzover deze langer is dan 1.800 meter, met het daarbij behorende codenummer en de codeletter, waren gehandhaafd. Voorts is A-besluit van 15 mei 2001, voorzover het de baan 23-05, voorzover langer dan 1.800 meter, betrof, geschorst tot zes weken nadat opnieuw op de bezwaren is beslist.

### *De met de geluidsbelasting en baanverlenging samenhangende bezwaren*

De Afdeling bestuursrechtspraak is vanwege de vernietiging van de ongewijzigde handhaving van de 35 Ke-geluidszone niet toegekomen aan de beroepsgronden die samenhangen met de (berekening van de) geluidsbelasting en de baanverlenging, zoals bijvoorbeeld de invoergegevens, tolerantiegebieden, de handhaving van de geluidszones, nut en noodzaak van de baanverlenging en de economische onderbouwing daarvan.

### *Het MER*

De Afdeling bestuursrechtspraak overwoog in de uitspraak 3 december 2003 voorts dat, nu in het MER eveneens was uitgegaan van de 65 dB(A) afkap, dit MER niet zonder meer aan de (nieuw) te nemen beslissing op bezwaar ten grondslag kon worden gelegd. Daarnaast was volgens de Afdeling bestuursrechtspraak nader onderzoek nodig met betrekking tot de in de omgeving liggende gebieden die op basis van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1999 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Pb L 206I; hierna: de Habitatrichtlijn) alsmede richtlijn 97/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (Pb L 103; hierna: de Vogelrichtlijn) zijn aangewezen.

### *De bkl-zone*

Ook het onderdeel van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 waarbij de bkl-zone is gehandhaafd, is door de Afdeling bestuursrechtspraak vernietigd. Bij de berekening van deze zone was uitgegaan van oude appendices van het "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart". Gelet hierop was de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 volgens de Afdeling bestuursrechtspraak niet genomen overeenkomstig de bij de voorbereiding van een besluit in acht te nemen zorgvuldigheid.

### *Het RO-besluit*

Het onderdeel van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 waarbij het RO-besluit is gehandhaafd is door de Afdeling bestuursrechtspraak vernietigd, aangezien tussen dit besluit en de (bij de beslissing op bezwaar gehandhaafde) geluidszones een nauwe samenhang bestaat.

### *De openingstijd van 06.30 uur*

Het onderdeel van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 waarbij de openingstijd vanaf 06.30 uur (artikel 8, eerste lid, onder a, van het A-besluit) is gehandhaafd, is door de Afdeling bestuursrechtspraak vernietigd. Zij heeft daartoe overwogen dat het belang van de omgeving bij een langere nachtsluitingstijd in de ochtend onvoldoende zorgvuldig is afgewogen tegen de belangen van de luchthaven bij een rendabele exploitatie van de luchthaven.

De beroepen zijn voor het overige ongegrond verklaard.

### **De nieuwe beslissing op bezwaar**

In het kader van de onderhavige beslissing op bezwaar heeft een nieuwe heroverweging plaatsgevonden van het A-besluit en het RO-besluit, zulks met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003, de feiten en omstandigheden ten tijde van het nemen van de onderhavige beslissing en de op dat moment geldende rechts- en beleidsregels. Er is concreet onderzocht of op basis van de bezwaarschriften sprake is van feiten en omstandigheden die nopen tot

wijziging van het A-besluit c.q. het RO-besluit.

#### *Nieuwe gegevens*

Ter voorbereiding van deze nieuwe beslissing op bezwaar zijn de voorziene ontwikkeling van de luchthaven en de te verwachten economische effecten opnieuw in beeld gebracht. De exploitant heeft het rapport "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde" opgesteld (januari 2005). Het rapport geeft aan hoe de exploitant de ontwikkeling van het luchtverkeer ziet. De ontwikkelingskansen zijn hierbij vertaald naar concrete aantallen vliegtuigbewegingen voor verschillende typen vliegtuigen. Op verzoek van de exploitant is voorts door onderzoeksbureau Buck Consultants International (hierna: BCI) het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" opgesteld (januari 2005). Hierin zijn de te verwachten economische effecten van de groei beschreven en onderbouwd op basis van bestaand onderzoeksmateriaal. Met het rapport van BCI zijn voorts de door de exploitant voorziene ontwikkelingen gevalideerd. Zowel het rapport van de exploitant als het rapport van BCI lopen tot het jaar 2015.

Om adequaat gevolg te geven aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak en om te laten zien wat de aangepaste prognoses voor het gebruik van het luchtvaartterrein en de omgeving tot 2015 betekenen, is vervolgens een aantal milieuonderzoeken uitgevoerd. Hierin is ten opzichte van het eerder uitgebrachte MER met betrekking tot het in het A-besluit opgenomen planalternatief aanvullende en actuele informatie gegeven voor de aspecten geluid, externe veiligheid, emissies en luchtkwaliteit en natuur- en landschapswaarden (hierna: aanvullende milieu-informatie). Bij het uitvoeren van het onderzoek is gebruik gemaakt van de invoergegevens die zijn gebaseerd op de verwachtingen tot het jaar 2015.

De beslissing op bezwaar is aldus gebaseerd op de laatste inzichten en de effecten van het toekomstig gebruik van de luchthaven. Hieronder wordt kort nader ingegaan op de afzonderlijke onderzoeken.

#### *Nieuwe geluidszones en berekeningen emissies en luchtkwaliteit*

Adecs Airinfra B.V. (hierna: Adecs Airinfra) is verzocht om nieuwe geluidsberekeningen te maken. Daarbij is rekening gehouden met de inzichten omtrent de afkap en met verschillende gewijzigde omstandigheden gedurende de afgelopen tien jaar. Voorts is opdracht gegeven om berekeningen ten aanzien van emissies en luchtkwaliteit te maken. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in het rapport: "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage geluid, emissies en luchtkwaliteit" (april 2005). Het uitgangspunt is dat de omvang van de 35-Ke zone en de 47 bkl zone, zoals deze in de aanwijzing zijn vastgelegd, worden gerespecteerd. In de notitie "Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging Groningen Airport Eelde" van Adecs Airinfra van 20 juni 2005, is een aantal aspecten met betrekking tot de luchtkwaliteit verduidelijkt. Deze notitie geldt als aanvulling op het rapport van Adecs Airinfra.

#### *Nieuwe berekeningen externe veiligheid*

Tevens is een nieuwe externe veiligheidsberekening uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Extern veiligheidsrisico rondom Groningen Airport Eelde" (maart 2005) van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (hierna: NLR).

#### *Onderzoek natuurwaarden*

Voorts zijn de effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van het luchtvaartterrein Eelde beoordeeld in het licht van de vigerende natuurwetgeving. Hieronder wordt verstaan: de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de Natuurbeschermingswet (hierna: Nbw) en de Flora- en faunawet (hierna: Ffw). Het onderzoek "Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" (11 april 2005) is uitgevoerd door Bureau Waardenburg B.V. (hierna: Waardenburg).

#### *Samenvatting van de aanvullende milieu-onderzoeken*

De resultaten van de bovengenoemde onderzoeken ten behoeve van de nieuwe beslissing op bezwaar zijn samengevat in het rapport "Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar" (april 2005). Dit rapport is in opdracht van het Directoraat-Generaal luchtvaart opgesteld door DHV Ruimte en Mobiliteit B.V. (hierna DHV).

### *Commissie voor de milieueffectrapportage*

De Commissie m.e.r. is vervolgens gevraagd om een onafhankelijk en openbaar advies over deze aanvullende milieu-informatie uit te brengen. Dit advies, dat dateert van 1 juli 2005, is bij de nieuwe beslissing op bezwaar betrokken.

### *Overige rapporten*

In het kader van deze heroverweging is ten slotte nog een aantal andere rapporten opgesteld. Het betreft:

- het rapport "Inpassing Baanverlenging Groningen Airport Eelde, landschap, ecologie, water en recreatie" van DHV van 7 juli 2005;
- "Ecologisch onderzoek en verkenning Flora- en faunawet op de locatie van een baanverlenging op luchthaven Eelde" van Buro Bakker van 2005; en
- "Archeologisch inventariserend veldonderzoek (IVO) door middel van proefsleuven op Groningen Airport Eelde, gemeente Tynaarlo, Drenthe" van ARC B.V. van 6 juli 2005.

### *Terinzagelegging en hoorzitting*

De hierboven genoemde rapporten met betrekking tot de aanvullende milieu-informatie en de rapporten met betrekking tot de verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer en de economische betekenis van Groningen Airport Eelde zijn van 3 mei 2005 tot en met 27 juni 2005 ter inzage gelegd. Alle bezwaarden zijn van deze terinzagelegging op de hoogte gesteld. In aansluiting hierop zijn van 13 juli tot en met 7 september 2005 het advies van de Commissie m.e.r. en de overige (milieu-)rapporten ter inzage gelegd. Ook hiervan zijn alle bezwaarden op de hoogte gesteld. De eerste reeks ter inzage gelegde stukken is overigens tot en met 7 september 2005 blijven liggen.

Bezwaarden zijn met betrekking tot al deze stukken, gedurende de termijn van terinzagelegging, in de gelegenheid gesteld om te reageren en hun zienswijze erover kenbaar te maken.

Op 26 mei 2005 heeft een informatie-avond plaatsgevonden. Op 7 september 2005 zijn voorts diegenen die bezwaar hadden gemaakt in de gelegenheid gesteld om hun (aanvullende) bezwaren (nog eens) mondeling toe te lichten. Het verslag van deze hoorzitting als bijlage bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

### **Strekking nieuwe beslissing op bezwaar en leeswijzer**

De nieuwe beslissing op bezwaar strekt tot het met toepassing van artikel 27 Lvw in samenhang met artikel 24 Lvw gedeeltelijk wijzigen van het A-besluit van 15 mei 2001. Bij de onderhavige beslissing op bezwaar zijn – ter uitvoering van de uitspraak van 3 december 2003 – de Ke- en de bkl-geluidszones voor luchtvaartterrein Eelde opnieuw vastgesteld. Deze zijn opgenomen in de nieuwe bijlagen E en G. Daarnaast is een aantal andere bijlagen bij het A-besluit gewijzigd dan wel nieuw bijgevoegd. Alles bijeen betreft het:

bijlage A ("Kaart van de aanwijzingsgrens van het luchtvaartterrein met inrichting luchtvaartterrein tweebanenstelsel")

bijlage C ("Start- en naderingsroutes en tolerantiegebieden voor het Ke-verkeer en start- en naderingsroutes voor het bkl-verkeer")

bijlage C1 ("Ke uit- en aanvliegeroutes")

bijlage C2 ("Ke uitvliegeroutes en tolerantiegebieden")

bijlage C3 ("nominale bkl uitvliegeroutes")

bijlage C4 ("nominale bkl aanvliegeroutes")

bijlage D ("Beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer en de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelastingscontouren als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, sub 2 en 3 Lvw");

bijlage E ("Kaart Ke-geluidszone")

bijlage G ("Kaart bkl-geluidszone")

Voorts strekt de nieuwe beslissing op bezwaar tot het met toepassing van artikel 26 Lvw in samenhang met artikel 37 WRO wijzigen van het RO-besluit van 15 mei 2001. Het gewijzigde RO-besluit bevat dezelfde aanwijzingen als het RO-besluit van 15 mei 2001, zij het dat daarin wordt verwezen naar de bij de onderhavige beslissing op bezwaar vastgestelde geluidszones

In de voorliggende beslissing op bezwaar zijn alle tegen de oorspronkelijke besluitvorming van 15 mei 2001 ingediende bezwaren opnieuw opgenomen. Dat betekent echter niet dat ook al deze bezwaren in het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar aan een volledige heroverweging zijn onderworpen.

In de uitspraak van 3 december 2003 is een aanzienlijk deel van de beroepsgronden tegen de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 uitdrukkelijk en zonder voorbehoud verworpen. Zo heeft de Afdeling bestuursrechtspraak alle beroepsgronden tegen de (wijze van) totstandkoming van het A-besluit en de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 van de hand gewezen. Ook de beroepsgronden die betrekking hadden op de (vermeende) strijd met planologische kernbeslissingen zijn ongegrond verklaard. Verder zijn, afgezien van het bepaalde in artikel 8, eerste lid, onder a, van het A-besluit, de beroepsgronden tegen de in het A-besluit opgenomen - bij de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 gehandhaafde - gebruiksvoorschriften verworpen. Voor zover de Afdeling bestuursrechtspraak de ingediende beroepen ongegrond heeft verklaard, is de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 in stand gebleven en derhalve onherroepelijk. De desbetreffende onderdelen zijn, wat de heroverweging betreft, in deze beslissing op bezwaar daarom buiten beschouwing gebleven. Waar zich dat voordoet, is dat in deze beslissing op bezwaar aangegeven.

De bezwaren die betrekking hebben op de vernietigde onderdelen van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 zijn in deze beslissing op bezwaar uiteraard aan een volledige heroverweging onderworpen. Onder de heroverwegingsplicht vallen ook de bezwaren die met de vernietigde onderdelen van de beslissing op bezwaar samenhangen, zoals de bezwaren die samenhangen met (de berekening van) de geluidsbelasting en de baanverlenging. Deze bezwaren betreffen onder andere: de invoergegevens, de tolerantiegebieden, de handhaving van de geluidszones, het nut en de noodzaak van de baanverlenging en de economische onderbouwing daarvan. Aan deze bezwaren is de Afdeling bestuursrechtspraak immers niet toegekomen.

Als gevolg van de bij de onderhavige beslissing op bezwaar opnieuw vastgestelde geluidszones, de aanvullende milieu-informatie en de overige hierboven genoemde onderzoeken c.q. rapportages zijn sommige bezwaren evenwel achterhaald. Waar zich dat voor doet, is dat in deze beslissing op bezwaar aangegeven.

Ten aanzien van ieder onderdeel van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 – ook ten aanzien de onherroepelijke onderdelen daarvan - is uiteraard gezien of zich nieuwe feiten en/of omstandigheden (wijziging van rechts- en beleidsregels daaronder begrepen) hebben voorgedaan die thans tot een andere beslissing zouden moeten leiden. Indien en voor zover dat zich voordoet, is dat in de beslissing op bezwaar aangegeven.

Ten slotte zijn in de voorliggende beslissing op bezwaar de reacties van bezwaardenden op de nieuwe geluidszones, de aanvullende milieu-informatie en de overige hiervoor genoemde rapporten en stukken meegenomen. Deze reacties zijn als aanvullend bezwaarschrift aangemerkt.

De bezwaren zijn, evenals in de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002, per onderwerp gerubriceerd (A tot en met (thans) T), waarna met een cijfer nog een nadere specificatie is aangebracht (bijvoorbeeld A1, B1 enz.). In de brief die alle indieners van bezwaarschriften (in het kader van de eerste bezwaarprocedure) hebben ontvangen is aan de hand van deze codering een overzicht gegeven van de bezwaren die in het betreffende bezwaarschrift naar voren zijn gebracht.

De indieners van de aanvullende bezwaarschriften hebben een brief ontvangen waarbij aan de hand van de bestaande codering een overzicht is gegeven van de aanvullende bezwaren die zij naar voren hebben gebracht, waarbij een aanvullende specificatie is aangebracht. De overwegingen naar aanleiding van de aanvullende bezwaren zijn steeds aan het eind van het desbetreffende hoofdstuk opgenomen.

#### **Bekendmaking nieuwe beslissing op bezwaar**

De nieuwe beslissing op bezwaar is toegestuurd aan iedereen die destijds een bezwaarschrift heeft ingediend tegen de aanwijzingsbesluiten van 15 mei 2001 of een zienswijze had ingediend tegen de



ontwerp-aanwijzing. De nieuwe beslissing op bezwaar - zonder overwegingen - wordt tevens gepubliceerd in de Staatscourant en - met overwegingen - ter inzage gelegd bij de desbetreffende gemeenten en provincies. Tegen de nieuwe beslissing op bezwaar kan beroep worden aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

## A. Procedureel

### **Bezwaar dat de procedure niet correct is uitgevoerd.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

Het A-besluit van 15 mei 2001 is conform de in de Luchtvaartwet en Algemene wet bestuursrecht beschreven procedures tot stand gekomen.

Op 12 mei 1992 heeft de NV Groningen Airport Eelde (GAE) een verzoek ingediend tot verlenging van baan 23-05 van 1.800 meter naar 2.500 meter. Deze aanvraag ligt ten grondslag aan de procedure om het aanwijzingsbesluit van 1 oktober 1959 (Stcrt 1959, 198) te wijzigen en te komen tot het onderhavige A-besluit luchtvaartterrein Eelde, waarbij tevens geluidszones zijn vastgesteld. Aangezien het hier een besluit betreft waarvoor op grond van de Wet milieubeheer een Milieueffectrapport (MER) dient te worden opgesteld, heeft GAE een Startnotitie opgesteld die in april 1993 is aangeboden aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. Vervolgens zijn in oktober 1993 door het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER opgesteld en vastgesteld. GAE is daarop overgegaan tot het opstellen van het MER dat in november 1995 aan het bevoegd gezag is aangeboden, vervolgens binnen de wettelijke termijn van zes weken op 22 december 1995 door het bevoegd gezag is aanvaard en op 14 mei 1996, vooruitlopend op de tervisielegging, is bekend gemaakt. Op 18 augustus 1997 heeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage een advies uitgebracht waarin een tekortkoming geconstateerd is. Deze tekortkoming is door middel van een belevingsonderzoek (TNO-rapport 'De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde' PG/VGZ/99.031, september 1999) hersteld.

Op 20 februari 1997 heeft bestuurlijk overleg met de betrokken provincies en gemeenten plaatsgevonden, waarna de ontwerpaanwijzing is opgesteld waarover de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie op 29 april 1997 hun gezamenlijke advies hebben gegeven. Van 26 mei tot en met 6 juli 1997 heeft de ontwerpaanwijzing ter inzage gelegen en kon een ieder zijn of haar zienswijzen naar voren brengen. Over deze zienswijzen is de Minister van Verkeer en Waterstaat op 7 oktober 1997 geadviseerd door de op grond van artikel 21 van de Luchtvaartwet ingestelde commissie.

De wijzigingsprocedure is op 8 januari 1998 tijdelijk stilgelegd, toen bekend werd dat de rechtskracht aan het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL, 1988) ontvallen was. Deze rechtskracht is in december 1998 hersteld. Bij behandeling van de herstellwet heeft de Tweede Kamer aangegeven dat er zo snel mogelijk nieuw beleid met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens moest worden opgesteld. In dit kader heeft het kabinet willen wachten met een besluit over baanverlenging totdat een gezamenlijke visie op de toekomst van de regionale en kleine luchtvaartterreinen ontwikkeld was. Een aanzet daartoe is gegeven met de Hoofdlijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine luchtvaartterreinen (SRKL). Op 15 september 1999 is overleg gevoerd met de betrokken regionale bestuurders over de concept-Hoofdlijnennotitie. Hierin is aangegeven dat voor luchtvaartterrein Eelde zo spoedig mogelijk de lopende procedure voor de vaststelling van de geluidszones zal worden afgerond. Op 22 september 1999 heeft op verzoek van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nogmaals overleg met de bestuurders uit de regio plaatsgevonden. Het overleg diende ter voorbereiding van de beslissing over de aanwijzing luchtvaartterrein Eelde, met name de baanverlenging, die de ministers hadden aangekondigd te zullen nemen bij het uitbrengen van de Hoofdlijnennotitie SRKL. Op 12 november 1999 heeft het kabinet ingestemd met de baanverlenging.

De ontwerpaanwijzing is – samen met de aanwijzing op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening - in september 2000 naar de Tweede Kamer gestuurd, naar aanleiding waarvan de Tweede Kamer vragen gesteld heeft. De ontwerpaanwijzing is op 11 april 2001 behandeld in de Tweede Kamer, waarna het definitieve besluit op 15 mei 2001 is ondertekend. De adviezen en overwegingen van de commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet en van de Commissie voor de Milieueffectrapportage zijn in deze aanwijzing verwerkt.

Vanaf 22 mei 2001 heeft het besluit gedurende zes weken ter inzage gelegen, waarmee belanghebbenden de mogelijkheid is geboden een bezwaarschrift tegen het besluit in te dienen.

**Bezwaar dat de aanwijzing niet als bestuursinstrument voorkomt in de Algemene wet bestuursrecht.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond. Anders dan bezwaarde veronderstelt, worden bestuursinstrumenten niet exclusief in de Awb toegekend. De bevoegdheid om een luchtvaartterrein aan te wijzen is in een bijzondere wet neergelegd, te weten artikel 18 van de Lvw. De procedure om te komen tot het aanwijzingsbesluit staat eveneens beschreven in de Luchtvaartwet. De in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure is daarin van toepassing verklaard. Het onderhavige A-besluit is tot stand gekomen conform de aldus in de Luchtvaartwet en de Algemene wet bestuursrecht beschreven procedures.

**Bezwaar tegen het schaden van de belangen van omwonenden door het uitblijven van geluidszonering en beperkende maatregelen, vanwege de grote overschrijding van termijnen die gelden voor de aanwijzingsprocedure volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Luchtvaartwet. Deze overschrijding bedroeg in totaal drie jaar en drie maanden. Hiervoor is aan de Tweede Kamer geen reden opgegeven.**

Voor zover het bezwaar zich richt tegen de overschrijding van de beslistermijn valt het niet onder de heroverwegingsplicht. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in de uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.4.1) overwogen dat het A-besluit weliswaar niet binnen de in artikel 24, eerste lid, van de Lvw gestelde termijn is genomen, maar dat het verlopen van deze termijn van orde niet tot gevolg heeft dat de Minister van Verkeer en Waterstaat niet meer bevoegd was om te beslissen over de aanwijzing.

Het bezwaar dat door deze overschrijding de belangen van omwonenden zijn geschonden, is niet gegrond. De Luchtvaartwet voorziet in een uitgebreide voorbereidingsprocedure van het aanwijzingsbesluit en koppelt de functies van dat aanwijzingsbesluit met betrekking tot (onder meer) isolatie en handhaving aan het moment van inwerkingtreding daarvan. Met een zorgvuldige voorbereiding is de nodige tijd gemoeid. De Luchtvaartwet biedt die ruimte. Indien en voorzover bezwaarden door deze vertraging aantoonbaar schade zouden hebben geleden, kunnen zij overigens een daartoe strekkend verzoek om vergoeding indienen.

Vooruitlopend op de onherroepelijkheid van de aanwijzing heeft Rijkswaterstaat Noord-Nederland in samenwerking met PROGIS (dat ook het isolatieprogramma rond Schiphol uitvoert) een isolatieprogramma opgesteld. Allereerst is een inventarisatie van de te isoleren woningen gemaakt. In overleg met de betreffende bewoners zullen afspraken worden gemaakt over het in 2006 uitvoeren van de isolatiewerkzaamheden.

Ook het bezwaar dat aan de Tweede Kamer geen reden is opgegeven voor de overschrijding van de beslistermijn is ongegrond. De gevolgde procedure is beschreven in de toelichting bij het ontwerpbesluit die aan de Tweede Kamer is toegezonden. De Tweede Kamer heeft aldus wel degelijk kennis kunnen nemen van de redenen voor de tijd die met de besluitvorming is gemoeid.

**Bezwaar dat deze aanwijzingsprocedure niet voldoet aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.**

Het bezwaar is niet gegrond. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft de onderdelen van de aanwijzingsbesluiten die zich niet verhielden met de – in de Awb gecodificeerde – algemene beginselen van behoorlijk bestuur vernietigd. Met deze beslissing op bezwaar zijn de bedoelde gebreken hersteld.

**A1**

**Bezwaar dat er geen maatschappelijk en politiek debat heeft plaatsgevonden over de toekomst van de luchthaven.**

**Bezwaar dat de minister niet tot een zorgvuldige en behoorlijke belangenafweging is gekomen. Betrokkene wijst erop dat de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen van 17 december 1998, er doorheen 'gejast' is. Bezwaarde voert aan dat de geldigheid van de PKB nu juist beperkt is, opdat er na een aantal jaren een nieuwe afweging kan plaatsvinden.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de

toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond. Verwezen wordt in dit verband naar hetgeen is overwogen naar aanleiding de eerste groep bezwaren onder b en de bezwaren onder B1. De baanverlenging voor de luchthaven Eelde is aan de orde gekomen in de PKB Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL, 1988). In het SBL heeft het kabinet het rijksbeleid ten aanzien van de luchtvaartterreinen in Nederland vastgelegd. Ten aanzien van de baanverlenging is het volgende overwogen:

“Voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofd baan met 700 meter nodig. Door de baanverlenging - en bijbehorende Ke-contouren - op te nemen in het SBL wordt duidelijk dat de regering de verlenging wenselijk vindt. Zij laat daarbij echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar inpasbaarheid.” (deel e; paragraaf 6.4)

In het kader van het voorliggende A-besluit is aan het beleid uit het SBL overeenkomstig de Luchtvaartwet invulling gegeven. Het A-besluit is met deze PKB in overeenstemming. Dit beleid staat thans echter niet ter discussie. Het beleid uit het SBL is in samenspraak met de Tweede en Eerste Kamer tot stand gekomen. Over het SBL – en daarmee het daarin voorziene beleid ten aanzien van luchtvaartterrein Eelde – heeft derhalve wel degelijk de nodige discussie plaatsgevonden.

Op 20 februari 1997 heeft daarnaast het wettelijk voorgeschreven bestuurlijk overleg ex artikel 19 Lvw plaatsgevonden met de provincies en gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door de ontwerpaanwijzing wordt bestreken. Tijdens dit overleg zijn de gemeenten en provincies in de gelegenheid gesteld om hun visie op het ontwerpbesluit kenbaar te maken. Na het verwerken van de uitkomsten van dit overleg is de ontwerpaanwijzing opgesteld. Tijdens dit overleg sprak het merendeel van de aanwezigen zich uit voor baanverlenging. Op 22 september 1999 heeft op verzoek van de Ministers van VROM en V&W nogmaals overleg met de bestuurders uit de regio plaatsgevonden. Het overleg diende ter voorbereiding van de beslissing over de aanwijzing luchtvaartterrein Eelde, met name de baanverlenging, die de ministers hadden aangekondigd te zullen nemen bij het uitbrengen van de Hoofdlijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens. Uit verslaglegging blijkt dat ook tijdens dit overleg het merendeel van de genodigden uit de regio zich uitsprak voor baanverlenging.

In de Hoofdlijnennotitie SRKL van november 1999 is opgenomen dat voor luchtvaartterrein Eelde zo spoedig mogelijk de lopende procedure voor vaststelling van de geluidszones zal worden afgerond. Over deze Hoofdlijnennotitie en meer in het bijzonder over (de toekomst van) luchtvaartterrein Eelde zijn diverse vragen gesteld – zowel schriftelijk als mondeling – die door de betrokken Ministers zijn beantwoord.

Ook thans wordt het economische belang van de baanverlenging door de regio onderkend. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat de provincies Groningen en Drenthe, alsook de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo zich in het kader van de aandelenoverdracht hebben uitgesproken voor baanverlenging. Deze regionale steun wordt bevestigd door het bepaalde in de geactualiseerde Regiovisie Assen – Groningen 2030 van 1 oktober 2004. Deelnemers aan de Regiovisie Groningen – Assen 2030 zijn de provincies Groningen en Drenthe en twaalf gemeenten uit die regio (Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogenveen-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn). In de Regiovisie wordt over het economische belang van de luchthaven opgemerkt:

“De regio zet zich in voor verlenging van de grote start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van de huidige 1800 naar 2500 meter. De luchthaven levert een bijdrage aan de multimodale bereikbaarheid van de regio en is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijvigheid in Noord-Nederland in het algemeen en in de kernzone Groningen-Assen in het bijzonder” (blz. 14).

### **Bezwaar dat er geen maatschappelijk debat heeft plaatsgevonden in de regio.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de

heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond. Verwezen wordt in dit verband naar hetgeen is overwogen naar aanleiding van de eerste groep bezwaren onder B en de bezwaren onder B1.

**Bezwaar dat belangen van omwonenden in deze procedure niet serieus zijn genomen.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

Het A-besluit van 15 mei 2001 is conform de in de Luchtvaartwet en Algemene wet bestuursrecht beschreven procedures tot stand gekomen. Deze procedures bieden ook inspraakmogelijkheden voor omwonenden. Zo heeft een ieder van 26 mei tot en met 6 juli 1997 zienswijzen tegen het ontwerpbesluit kenbaar kunnen maken. Een commissie op grond van artikel 21 Lvw heeft geadviseerd over de ingediende zienswijzen en mede op basis van de zienswijzen en het advies hierover is het definitieve besluit opgesteld. Daarnaast hebben belanghebbenden zich kunnen uitspreken over de Startnotitie ten behoeve van het MER en eveneens over het opgestelde MER, zoals beschreven staat in de Wet Milieubeheer. De belangen van de omwonenden zijn voorts wel degelijk bij de besluitvorming betrokken. In zoverre dat naar het oordeel van de Afdeling bestuursrechtspraak onvoldoende is gebeurd, is de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit van 15 mei 2001 vernietigd. In de onderhavige beslissing op bezwaar zijn deze gebreken hersteld.

**Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit zodanig is opgesteld dat geen enkele bescherming van de omwonenden wordt gewaarborgd.**

Het bezwaar is ongegrond. Het A-besluit ziet juist op het bieden van bescherming tegen overlast door aan het geluid en de wijze van het gebruik van het luchtvaartterrein grenzen te stellen door middel van het vaststellen van geluidszones en het geven van gebruiksvoorschriften die met behulp van het op grond van artikel 30a Lvw vastgestelde handhavingvoorschrift worden gehandhaafd. De geluidszonering is bedoeld om de hoeveelheid geluid in de omgeving van de luchthaven te beperken tot een bepaald niveau. Het handhavingssysteem is erop gericht een overschrijding van de geluidszones te voorkomen.

In de uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het A-besluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud verworpen. In zoverre dient derhalve van de rechtsgeldigheid (en volledigheid) van deze gebruiksbeperkingen te worden uitgegaan. De beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 is alleen vernietigd voorzover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het A-besluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Met de onderhavige beslissing op bezwaar is dit gebrek hersteld.

**A2**

**Bezwaar dat alle inspraakreacties zinloos zijn geweest, omdat de uitkomsten worden gemanipuleerd.**

**Bezwaar dat de uitkomst al bij voorbaat vaststaat en dat inspraak er niet toe doet.**

**Bezwaar dat de opmerkingen in de brieven van bezwaarde niet zijn meegenomen in het aanwijzingsbesluit.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover de bezwaren al onder de heroverwegingsplicht zouden vallen, zijn zij ongegrond.

Het A-besluit van 15 mei 2001 is conform de in de Lvw en Awb beschreven procedures tot stand gekomen. Op grond van artikel 21 van de Luchtvaartwet is een commissie ingesteld. Deze "Commissie 21" heeft over de aard en omvang van de ingediende zienswijzen overeenkomstig artikel 22 Lvw op 7 oktober 1997 een advies uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het advies van de Commissie ex artikel 21 Lvw naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is door de Minister bezien tegen de achtergrond van alle zienswijzen, die door deze Commissie op grond van artikel 22 Lvw ook aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM zijn gestuurd. Het advies en de reactie van de minister zijn integraal opgenomen in bijlage J bij het A-besluit. De indieners van zienswijzen hebben aldus kennis kunnen nemen van de reactie op hun zienswijze. Er is, zoals in de toelichting op het besluit is aangegeven, vervolgens niet meer afzonderlijk op alle zienswijzen ingegaan. Opmerking verdient ten slotte nog dat de Minister niet alle suggesties uit de inspraak heeft overgenomen, maar daartoe is zij

ook niet verplicht. Dat is inherent aan inspraak. Van manipulatie van de uitkomsten van de inspraakreacties is in het geheel geen sprake geweest. Bezwaarmakers hebben dat overigens ook niet aangetoond of anderszins aannemelijk gemaakt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen naar aanleiding van het navolgende bezwaar is overwogen.

**Bezwaar dat door de bundeling van de zienswijzen vaak de inhoud van de individuele zienswijze verandert. Het gevolg is dat niet is vast te stellen óf en waar de zienswijze is behandeld, overgenomen of weerlegd. Bovendien is ten onrechte een aanzienlijk deel van de opmerkingen in bijlage 2 door de Commissie 21 niet van een reactie voorzien.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. In dit verband kan worden verwezen naar r.o. 2.6.1. van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003. De Afdeling heeft hier overwogen dat niet aannemelijk is gemaakt dat de Commissie 21 – die de Minister over de ingediende zienswijzen heeft geadviseerd - als gevolg van de gebundelde behandeling van de bezwaren relevante bezwaren materieel buiten beschouwing heeft gelaten.

**Bezwaar dat niet alle in aanmerking komende stukken ter inzage hebben gelegen bij de gemeente Haren, zelfs niet op aanvraag.**

**Bezwaar tegen het in een aantal gevallen onvolledig zijn van de ter inzage gelegde stukken, waardoor zienswijzen niet konden worden geformuleerd.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover de bezwaren al onder de heroverwegingsplicht zouden vallen, zijn zij ongegrond.

Op zich genomen is juist dat één van de bijlagen - bijlage D - niet in zijn geheel bij het definitieve A-besluit is opgenomen. De in een NLR-rapport opgenomen toegepaste luchtverkeersgegevens ontbraken. Deze luchtverkeersgegevens hadden echter al eerder, ten behoeve van de inspraakperiode, voor een ieder ter inzage gelegen. Derhalve heeft men ten aanzien van deze gegevens destijds wel een zienswijze kunnen indienen. De geluidszones die bij het ontwerp-A-besluit hoorden dat ter inzage lag, zijn naderhand niet meer aangepast. De Luchtvaartwet verplicht bovendien niet tot het bijvoegen van deze gegevens bij het definitieve besluit. Voor de volledigheid is de complete bijlage D echter in het kader van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 opnieuw als bijlage opgenomen. In het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar zijn de stukken die hieraan ten grondslag zijn gelegd ten slotte (opnieuw) ter inzage gelegd.

**Bezwaar dat bezwaarde na het geven van een eerdere reactie opnieuw zijn mening kenbaar moet maken in de vorm van een bezwaarschrift.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

De aanwijzingsbesluiten zijn tot stand gekomen conform de in de Lvw en Awb beschreven procedures. Deze wetten – en niet de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer - schrijven voor op welke wijze en wanneer men in de gelegenheid gesteld dient te worden een reactie te geven tijdens de procedure. Het naar voren brengen van een zienswijze is overigens een extra mogelijkheid en geen vereiste om een bezwaarschrift in te kunnen dienen.

**Bezwaar tegen de gekozen periode voor bezwaar in de maanden mei en juni, omdat dit voor veel mensen vakantietijd of een drukke periode is. Er is nog onduidelijkheid over wanneer de hoorzitting plaatsvindt.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

De bezwaartermijn is destijds niet gekozen. De termijn was afhankelijk van het moment waarop de primaire besluitvorming tot stand was gekomen en op de voorgeschreven wijze bekend was gemaakt. De Awb geeft aan dat de termijn waarbinnen men een bezwaarschrift kan indienen zes weken bedraagt en deze termijn kan niet door de minister eigenhandig verlengd worden. Ook niet indien het besluit toevalligwijds deels in de zomerperiode ter inzage ligt. Uit - vaste – jurisprudentie van de

Afdeling bestuursrechtspraak blijkt overigens dat een bezwaartermijn mag samenvallen met een vakantieperiode.

Het bezwaar "dat onduidelijkheid bestaat wanneer de hoorzitting plaatsvindt" is ten slotte achterhaald. Er hebben in het kader van de eerste beslissing op bezwaar reeds drie hoorzittingen plaatsgevonden. Alle bezwaarden zijn hiervan destijds op de hoogte gesteld. Ter voorbereiding van de onderhavige beslissing zijn bezwaarden opnieuw in de gelegenheid gesteld om hun bezwaren mondeling tijdens een hoorzitting, op 7 september 2005, naar voren te brengen. Overigens zijn bezwaarden in het kader van deze heroverweging ook in de gelegenheid gesteld om tijdens de tervisielegging van diverse rapporten schriftelijk hun bezwaren naar voren te brengen.

**Bezwaar dat nu de geluidszonering (ten opzichte van de ontwerpaanwijzing) niet is aangepast in verband met het verbod op les- en oefenvluchten met grote toestellen, de mogelijkheid ontstaat het verbod zonder inspraak, bezwaar en beroep op te heffen.**

Het bezwaar is niet gegrond. Op grond van het A-besluit is het niet mogelijk om het verbod op les- en oefenvluchten op te heffen, zonder daartoe het A-besluit te wijzigen. Tegen een wijziging van het A-besluit staat bezwaar en beroep open. Verwezen zij voorts naar hetgeen in hoofdstuk D (Gebruiksbeperkingen) is overwogen.

### A3

**Bezwaar dat de bezwaarschriftenprocedure in de jaren tachtig niet is afgerond. Door met een nieuw traject te beginnen wordt voorkomen dat de bezwaren gegrond zouden moeten worden verklaard. De klacht van betrokkene hierover is door de Nationale Ombudsman gegrond verklaard.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond. Het stopzetten van de procedure had niet het oogmerk om te voorkomen dat de destijds geuite bezwaren gegrond zouden moeten worden verklaard. De in 1982 gestarte wijzigingsprocedure voor de baanverlenging is in 1988 stopgezet omdat de economische onderbouwing voor de baanverlenging onvoldoende bleek te zijn. Eerst nadat de exploitant in 1991 een nieuwe economische onderbouwing aan de Minister heeft aangeboden, is de aanwijzingsprocedure opnieuw opgestart. Op 12 mei 1992 heeft de exploitant in dit verband een nieuw verzoek om baanverlenging ingediend dat in overeenstemming was met het toenmalige, door beide Kamers aanvaarde beleidskader. De reden voor de stopzetting van de procedure was derhalve uitsluitend gelegen in het in 1988 ontbreken van een economische onderbouwing voor baanverlenging en niet de tegen de aanwijzing ingebrachte bezwaren.

### A4

**Bezwaar dat aan de aanwijzing geen PKB-procedure voorafgegaan is.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.9.2.) onherroepelijk geoordeeld dat de besluitvorming terecht op de PKB Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) is gebaseerd. De omstandigheid dat deze PKB uit 1988 dateert doet daar volgens de Afdeling bestuursrechtspraak niet aan af. De Afdeling bestuursrechtspraak wijst in dit verband op het feit dat aan het SBL bij de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen van 17 december 1998 (Stb. 721) met terugwerkende kracht rechtskracht is verleend. Het SBL is ingevolge deze wet tot 31 december 2003 een van kracht zijnd plan als bedoeld in de WRO en de Lvw. De geldigheid van het SBL is nadien nog verlengd met (in beginsel) opnieuw vijf jaar (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29 226, nr. 1 en Handelingen Tweede Kamer, 18 november 2003, TK 25, blz. 25-1720). Er bestaat derhalve geen grond voor het oordeel dat niet op de geldigheid van de PKB en de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen kon worden afgegaan en/of aan het A-besluit een nieuwe PKB-procedure vooraf had moeten gaan.

**Bezwaar dat het SBL, dat sterk is verouderd, de basis is voor dit besluit, terwijl er voor regionale luchthavens een andere koers met het SRKL wordt ingeslagen.**

**Bezwaar tegen het kabinetsbesluit om de baanverlenging van Eelde te baseren op de oude PKB en tijdens de besluitvorming vooruit te lopen op nieuw beleid naar gelang dat het beste uitkomt.**

**Hierdoor dienen de procedures opnieuw gevolgd te worden en de besluitvorming rond de baanverlenging geheel onder het SRKL te vallen.**

**Bezwaar dat er niet voor gekozen is eerst de integrale beoordeling in het kader van het nieuwe structuurschema af te ronden en pas daarna een aanwijzingsbesluit te nemen.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht. Verwezen wordt naar het voorgaande bezwaar en voorts op het feit dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.9.2.) heeft overwogen dat het SRKL niet als een van kracht zijnde plan als bedoeld in de WRO en Lvw kan gelden. Daartoe overwoog de Afdeling dat het SRKL ten tijde van het nemen van het besluit van 26 augustus 2002 weliswaar in voorbereiding was ter vervanging van het SBL, doch rechtskracht ontbeerde.

**A5**

**Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit is gebaseerd op gegevens van 15 jaar geleden.**

**Bezwaar dat veel van de onder het aanwijzingsbesluit liggende stukken vanwege de lange duur van de aanwijzingsprocedure (aanvang 1992) nog slechts beperkt geldig zijn. Actualisatie van het MER en Ontwikkelingsperspectief is noodzakelijk.**

**Bezwaar tegen de onderbouwing van deze aanwijzing door het MER, omdat de planhorizon van het MER en Ontwikkelingsperspectief slechts tot jaar 2005 loopt, terwijl de realisering van de baanverlenging op zijn vroegst in 2003 plaatsvindt.**

De bezwaren zijn niet gegrond. De voorziene ontwikkeling van de luchthaven en de te verwachten economische effecten zijn - ter voorbereiding van deze nieuwe beslissing op bezwaar - opnieuw in beeld gebracht. Op verzoek van de exploitant is door onderzoeksbureau Buck Consultants International het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" opgesteld. Hierin zijn op basis van bestaand onderzoeksmateriaal de te verwachten economische effecten van de groei beschreven en onderbouwd. Het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" kijkt vooruit tot het jaar 2015.

Voorts is ter uitvoering van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak het MER "Baanverlenging Groningen Airport Eelde" uit 1995 aangevuld met de Rapportage "Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde (Aanvullende milieu-informatie t.b.v. de hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar)" van april 2005. In deze rapportage zijn op basis van herziene en actuele invoergegevens de milieugevolgen van het voorgenomen alternatief op de omgeving van de luchthaven inzichtelijk gemaakt. Ook voor deze aanvullende milieu-informatie geldt 2015 als planhorizon. Verwezen zij in dit verband voorts naar de overwegingen bij hoofdstuk H (MER) en hoofdstuk I (Milieu).

**Bezwaar dat het Ontwikkelingsperspectief niet door een onafhankelijke instantie is getoetst.**

Het bezwaar is ongegrond. Anders dan bezwaarde veronderstelt, schrijft de wet niet voor dat het ontwikkelingsperspectief door een onafhankelijke instantie wordt getoetst. Ook uit hoofde van de in acht te nemen zorgvuldigheid is dat niet geboden. Voor het zélf (laten) doen van economisch onderzoek bestond ten slotte evenmin aanleiding. Van belang is hierbij de veranderende rol van het Rijk ten opzichte van regionale luchthavens, waarbij verantwoordelijkheden van het Rijk en andere partijen worden (dan wel: zijn) ontvlochten. Met betrekking tot GAE is dat inmiddels gebeurd.

De economische aspecten van de baanverlenging zijn door de Ministers overigens wel in beschouwing genomen. Het ontwikkelingsperspectief is destijds ter onderbouwing van het verzoek om aan de baanverlenging mee te werken, door de exploitant aan de Ministers aangeboden. Tegen de achtergrond van de vraag of aanleiding bestaat aan de baanverlenging mee te werken, is dit ontwikkelingsperspectief door de Ministers gezien op zijn economische realiteit en haalbaarheid. Datzelfde is recentelijk opnieuw gebeurd, thans met het in opdracht van de exploitant opgestelde rapport "Economische Betekenis Groningen Airport Eelde" van januari 2005. In dit verband zij voorts verwezen naar de overwegingen bij hoofdstuk C (Economisch/Financieel).

**A6**

**Bezwaar tegen het niet rechtstreeks reageren op de inhoud van zienswijzen, doch slechts via een weergave van de Commissie 21, waardoor onvoldoende recht aan de zienswijzen wordt gedaan.**

**Bezwaar tegen het niet betrekken van MER-aspecten uit de ingediende zienswijzen door de Commissie 21. Dit geldt dan bijvoorbeeld voor alle punten die in bijlage 2 van het advies van de**



commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet zijn opgenomen. Ook zijn veel bijlagen van de zienswijze van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde daar niet bij betrokken. **Bezwaar dat de commissie 21 niet heeft aangegeven op welke gronden zij tot het oordeel komt dat aangedragen punten geen consequenties hebben voor de aanwijzingen. Bezwaarde geeft aan dat op iedere in bijlage 2 genoemde opmerking een reactie dient te worden gegeven.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond. Voor de weerlegging van deze bezwaren zij verwezen naar de overwegingen onder de eerste twee bezwaren bij A2.

**Bezwaar dat de samenstelling van de Commissie 21 bestond uit een commissaris en aandeelhouders van de NV Luchthaven Eelde en ook vertegenwoordigers van het Rijk, waardoor de vereiste zorgvuldigheid om diverse belangenverstrengelingen te voorkomen, niet in acht is genomen.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. Gewezen wordt op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.5.1) waarin is overwogen dat niet aannemelijk is gemaakt dat het zijn van aandeelhouder van een aantal deelnemers aan het bestuurlijk overleg dan wel van de vertegenwoordigde bestuursorganen in de Commissie 21 voor de Ministers in dit geval uit oogpunt van zorgvuldigheid aanleiding had dienen te zijn de uitkomsten hiervan buiten beschouwing te laten.

**Bezwaar dat het rapport over de baanverlenging van de partijdige commissie 21 ondeugdelijk en leugenachtig is.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. Voor de weerlegging van dit bezwaar zij verwezen naar de reactie op het bovenstaande bezwaar en naar de reactie op de eerste twee bezwaren onder A2.

#### **A7**

**Bezwaar onder verwijzing naar artikel 3:9 Awb dat het advies van de commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde destijds niet zorgvuldig is voorbereid, omdat de voorzitter geweigerd heeft het minderheidsstandpunt in dit advies te verwerken.**

**Bezwaar dat de punten uit het door een minderheid opgestelde advies, zoals ingebracht in de commissievergadering van de Commissie Milieuhygiëne Eelde van 15 november 1999, onvoldoende in de aanwijzingen zijn verwerkt.**

De bezwaren zijn niet gegrond. Zij richten zich niet tegen het A-besluit. Bij het opstellen van het definitieve A-besluit is overigens wel degelijk rekening gehouden met het door de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet opgestelde en aan de Minister gerichte advies. Dat een minderheid van de Commissie 28 het niet met het uiteindelijke advies eens is doet hieraan niets af. Waar mogelijk zijn de aanbevelingen van de Commissie 28 verwerkt in de onderhavige aanwijzing. De Lvw schrijft overigens niet voor dat een door de Commissie 28 op te stellen advies bij het nemen van het A-besluit wordt betrokken. Van strijd met artikel 3:9 Awb is ten slotte geen sprake.

#### **A8**

**Bezwaar tegen het gebrek aan overeenstemming tussen het beleid van het Rijk en betrokken gemeenten en provincie. Er is geenszins aan zware procedurele zorgvuldigheidseisen voor het te verkrijgen draagvlak van alle betrokken overheden voldaan. Gelet op de kosten verbonden aan baanverlenging voor aanvullende maatregelen van lagere overheden, zoals planschade, afkoopsommen of wegverlegging dient te worden onderzocht of dit draagvlak er wel is.**

**Bezwaar dat andere overheden, die geen aandeelhouder zijn, in deze procedure buiten spel staan.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

In artikel 19 van de Lvw wordt een bestuurlijk overleg over de (voor)ontwerpaanwijzing voorgeschreven tussen de minister(s) en Gedeputeerde Staten en gemeenteraden van de provincies en gemeenten binnen de grenzen waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied ligt dat door de ontwerpaanwijzing wordt bestreken. Dat zijn niet alleen de gemeenten op wier gebied het ontworpen

luchtvaartterrein ligt, maar ook de provincies en gemeenten waarvan gebieden binnen de geluidszones liggen. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 in het bijzonder overwogen dat niet is gebleken dat de samenstelling van het bestuurlijk overleg niet overeenkomstig artikel 19 van de Lvw heeft plaatsgevonden (r.o. 2.5.1).

Op 20 februari 1997 heeft het wettelijk voorgeschreven bestuurlijk overleg ex artikel 19 van de Lvw plaatsgevonden met de provincies en gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door de ontwerpaanwijzing wordt bestreken. Tijdens dit overleg zijn de gemeenten en provincies in de gelegenheid gesteld om hun visie op het ontwerpbesluit kenbaar te maken. Na het verwerken van de uitkomsten van dit overleg is de ontwerpaanwijzing opgesteld. Tijdens dit overleg sprak het merendeel van de aanwezigen zich uit voor baanverlenging.

Op 22 september 1999 heeft op verzoek van de Ministers van VROM en V&W (nogmaals) overleg met de bestuurders uit de regio plaatsgevonden. Het overleg diende ter voorbereiding van de beslissing over de aanwijzing luchtvaartterrein Eelde, met name de baanverlenging, die de ministers hadden aangekondigd te zullen nemen bij het uitbrengen van de Hoofdlijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens. Uit verslaglegging blijkt dat ook tijdens dit overleg het merendeel van de genodigden uit de regio zich uitsprak voor baanverlenging.

Gelet op het voorgaande is er geen grond voor het oordeel dat niet aan de procedurele vereisten voor het verkrijgen van voldoende bestuurlijk draagvlak is voldaan of dat overheden buiten spel zijn gezet.

**Bezwaar dat de aandeelhouders (lagere overheden) in deze procedure met twee petten operen (tweewegenleer).**

**Bezwaar dat de belangenverstrengeling tussen commissarissen van de luchthaven en regionaal-politieke bestuurders een evenwichtige belangenafweging en beleidsontwikkeling in de weg staat.**

**Bezwaar dat het Rijk in deze procedure een niet-onpartijdige actor is.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat niet is gebleken dat de samenstelling van het bestuurlijk overleg en van de Commissie 21 niet overeenkomstig artikel 19 en 21 van de Lvw heeft plaatsgevonden (r.o. 2.5.1). Voorts heeft de Afdeling overwogen dat niet aannemelijk is gemaakt dat het zijn van aandeelhouder van een aantal deelnemers aan het bestuurlijk overleg dan wel van de vertegenwoordigde bestuursorganen in de Commissie 21 in dit geval uit oogpunt van zorgvuldigheid aanleiding had dienen te zijn om de uitkomsten hiervan buiten beschouwing te laten.

#### **A9**

**Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met het NMP3.**

**Bezwaar dat de groei van de chartervluchten in strijd is met de NMP-doelstellingen.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Bij het nemen van het A-besluit is, overeenkomstig artikel 4.6 van de Wet milieubeheer rekening gehouden met het op dat moment vigerende nationaal milieubeleidsplan, te weten het NMP3. Het thans – ten tijde van deze beslissing op bezwaar – vigerende milieubeleidsplan is het NMP4. In dit NMP4 wordt, tenzij anders is aangegeven, de lijn van eerdere milieuplannen voortgezet.

In het NMP3 is ingegaan op het accommoderen van de groei van de luchtvaart in relatie tot de milieugrenzen. Op grond van de afweging van de daarmee gepaard gaande voor- en nadelen gaat het kabinet onder voorwaarden akkoord met een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland. In het NMP3 is aangegeven dat door de inzet van een selectief beleid de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige luchtvaartsector wordt versterkt en negatieve effecten worden teruggedrongen. De voorwaarde die het kabinet hierbij stelt is dat er zodanige ruimte wordt geboden aan de groei van de luchtvaart dat deze optimaal bijdraagt aan het algemeen regeringsbeleid ten aanzien van de verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, de afname van de milieudruk en een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte (NMP3, blz. 185).

In het NMP4 wordt, zulks in afwijking van het NMP3, ten aanzien van luchtvaartgeluid gesteld dat de normen voor geluidsbelasting van vliegtuigen zullen worden geregeld in het kader van de luchtvaartwetgeving. De in het NMP4 genoemde grenswaarden voor geluidsbelasting gelden derhalve niet voor de luchtvaart. In het NMP4 is met betrekking tot externe veiligheid voor de regionale

luchthavens opgenomen dat de regionale overheden worden verzocht planologisch interim-beleid te voeren, dat geënt is op het nieuwe normenstelsel voor Schiphol. Wat betreft luchtverontreiniging zet het kabinet in het NMP4 in op het maken van internationale emissieafspraken. Ook zullen met de luchtvaartsector afspraken gemaakt worden over emissiereductie. Uit het NMP4 vloeien geen acties voort met betrekking tot luchtverontreiniging op lokaal niveau.

In het A-besluit (zoals gewijzigd bij deze beslissing op bezwaar) is voorzien in een ontwikkeling van de luchthaven die zowel past binnen het SBL als binnen de kabinetsdoelstelling zoals aangegeven in het NMP3 en NMP4, die expliciet uitgaat van een zekere mate van groei. Het A-besluit voldoet voorts aan de daaraan gestelde voorwaarden. Het besluit bevat een uitbreiding van het luchtvaartterrein, maar die uitbreiding betreft niet meer dan strikt genomen voor de baanverlenging en de daarbij behorende voorzieningen noodzakelijk is. Met de daarin voorziene activiteit zal de milieubelasting in de omgeving van de luchthaven wel wat toenemen, maar gelet op de omvang van de groei en het feit dat meerdere maatregelen zullen worden getroffen die voortvloeien uit het in het MER beschreven Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), is deze toename ook in het licht van het NMP3 aanvaardbaar. Zo verhogen de isolatie van woningen en de mogelijkheid tot handhaving van de geluidsbelasting de kwaliteit van de leefomgeving. De MMA-maatregelen dragen bovendien bij aan de beperking van de milieudruk als gevolg van het A-besluit. Datzelfde geldt voor het verbod van circuitvluchten met zware lestoestellen en beperkingen voor het kleine vliegverkeer. Wettelijke normen – zoals die met betrekking tot de luchtkwaliteit – worden ten slotte niet overschreden. Van belang is overigens dat het NMP3 en het NMP4 zelf geen absolute eisen stellen. De effecten van het besluit op het milieu vormen derhalve, gezien in het licht van het NMP, geen aanleiding tot het vaststellen van een ander besluit.

#### **Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit niet getoetst is aan het NMP4.**

Het bezwaar is niet gegrond. In dit verband wordt verwezen naar de overwegingen bij het bovenstaande bezwaar.

#### **Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit op gespannen voet staat met het Natuurbeleidsplan en de Provinciale Omgevingsplannen van Drenthe en Groningen.**

Het bezwaar is niet gegrond. Ten aanzien van de gestelde strijd met het nationale milieubeleid zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder A9. Ten aanzien van de Provinciale Omgevingsplannen is de stelling van bezwaarde voorts feitelijk onjuist. In het Provinciaal Omgevingsplan (Pop II) van 7 juli 2004 van de provincie Drenthe is, net als in het POP I, een ruimtelijke reservering opgenomen voor de baanverlenging. Specifiek voor GAE hanteert de provincie het uitgangspunt dat deze baanverlenging (tot 2500 meter) is toegestaan (blz. 109). Ook de provincie Groningen heeft zich in haar POP ("Koersen op karakter", december 2000) uitgesproken vóór verlenging van de startbaan van 1800 naar 2500 meter. De belangrijkste redenen zijn voor de provincie de regionaal economische ontwikkelingsmogelijkheden en de vergroting van de vliegveiligheid (blz. 55).

#### **Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met de uitgangspunten van het beleid inzake Waardevol Cultuurlandschap (WCL).**

Het bezwaar is niet gegrond. Het beleid inzake Waardevolle Cultuurlandschappen vindt haar grondslag in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). In het SGR is Noord-Drenthe, waarin het luchtvaartterrein GAE is gesitueerd, aangewezen als Waardevol Cultuurlandschap. Waardevolle Cultuurlandschappen zijn regio's met belangrijke natuur- en landschapswaarden en grote cultuurhistorische en aardkundige betekenis, die recreatief-toeristisch aantrekkelijk zijn. Het beleid is erop gericht de gebiedsspecifieke kwaliteiten in de waardevolle cultuurlandschappen te behouden en te versterken, hetgeen erop neer komt dat aan de betrokken overheden en organisaties – met als trekker de provincies – wordt verzocht om met betrekking tot de als waardevol cultuurlandschap aangewezen gebieden een gezamenlijk gebiedsperspectief op te stellen. Dat is voor Noord-Drenthe inmiddels gebeurd. Voor waardevolle cultuurlandschappen geldt verder geen specifiek beleid. Het SGR laat in ieder geval onverlet dat er met betrekking tot een (bestaande) activiteit besluitvorming plaatsvindt. Het A-besluit is hier (derhalve) niet mee in strijd.

Overigens zijn in het MER de effecten van de baanverlenging op het landschap en de cultuurhistorie onderzocht. Voor de baanverlenging is een ingreep in het landschap aan de zuidwestelijke zijde van het luchtvaartterrein noodzakelijk. Als gevolg daarvan zullen bepaalde patronen en elementen verloren

gaan. In reactie hierop heeft de luchthaven, in overleg met de betrokken gemeenten en de provincie Drenthe, een landschapsplan opgesteld. Hierin is - onder meer - aangegeven waar en op welke wijze compensatie van de ingreep kan plaatsvinden. Verwezen zij in dit verband voorts naar hetgeen is overwogen bij het tweede bezwaar van hoofdstuk H (MER) en bij de eerste groep bezwaren onder I (Milieu).

**Bezwaar dat de prioriteiten van rust, ruimte en groen, die in de Regiovisie zijn uitgewerkt, niet in de afweging zijn betrokken.**

**Bezwaar dat de regiovisie 2030 geen intensief gebruik van een vliegveld toelaat.**

De bezwaren zijn niet gegrond. Het onderhavige A-besluit dient - conform artikel 18 van de Lvw - in overeenstemming te zijn met de van kracht zijnde planologische kernbeslissing, te weten het SBL. De Regiovisie Groningen-Assen 2030 vormt formeel niet het toetsingskader, maar het biedt wel inzicht in de standpunten van de regio ten aanzien van de baanverlenging.

Overigens wordt in de Regiovisie aan de luchthaven en de voorziene baanverlenging juist een groot belang gehecht. In de geactualiseerde Regiovisie Assen – Groningen 2030 van 2004 is aangegeven dat de Regio Groningen-Assen zorg draagt voor het handhaven en uitbouwen van een aantal hoogwaardige multimodale verbindingen die ervoor zorgen dat de regio deel uitmaakt van internationale logistieke netwerken om kennis, diensten en producten uit te wisselen. Hierbij wordt onder andere Groningen Airport Eelde genoemd (blz. 16). Verder wordt opgemerkt dat de regio zich inzet voor verlenging van de grote start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van de huidige 1800 naar 2500 meter, en dat de luchthaven een bijdrage levert aan de multimodale bereikbaarheid van de regio en een belangrijke vestigingsplaatsfactor is voor bedrijvigheid in Noord-Nederland in het algemeen en in de kernzone Groningen-Assen in het bijzonder (blz. 18).

**Bezwaar dat de Natuurbeschermingswet van toepassing is op de vegetatie in de houtwallen, die met subsidie van de overheid wordt onderhouden.**

Het bezwaar is niet gegrond. In de MER zijn de effecten van de baanverlenging op (onder andere) de vegetatie in de houtwallen onderzocht. In § 7.7.2 (blz. 130, "Aantasting vegetatie en flora") is onder meer aangegeven dat er weliswaar een aantasting zal optreden van de bestaande ecologische structuur, maar dat er, gezien de beperkte actuele floristische waarden, geen achteruitgang is te verwachten. Uit het MER volgt dat zich geen beschermde vegetatie in de zin van de Natuurbeschermingswet in de houtwallen bevindt. Dat blijkt ook uit het onlangs afgeronde onderzoek naar zowel de directe effecten van de baanverlenging (de ingreep in het landschap). Dit onderzoek is neergelegd in het rapport "Ecologisch onderzoek en verkenning Flora- en faunawet op de locatie van een baanverlenging op de luchthaven Eelde", Buro Bakker (2005) en is uitgevoerd in opdracht van de luchthaven. Verwezen wordt in dit verband naar hetgeen is overwogen bij het tweede bezwaar van hoofdstuk M (MER) en bij de eerste groep bezwaren onder I (Milieu).

**Bezwaar dat het regeringsbeleid inzake natuurbeheer haaks staat op de uitbreiding van luchthaven Eelde.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het toetsingskader voor ecologie en natuurwaarden wordt gevormd door vigerende (Europese) wet- en regelgeving. Beleidsmatig is voorts het SGR van belang.

Het A-besluit is hiermee niet in strijd. Uit het MER volgt voorts dat de baanverlenging zelf geen directe effecten heeft op beschermde natuurgebieden in de omgeving en dat de indirecte effecten - als gevolg van het gebruik van de verlengde baan - te verwaarlozen zijn (blz. 129 en verder). In dit verband is van belang dat de uitbreiding van het luchtvaartterrein in zuidwestelijke richting plaatsvindt en dus niet op gronden die behoren tot een ecologische verbindingzone of tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De geplande ruimtelijke ingreep tast de wezenlijke kenmerken of waarden van de EHS dan ook niet aan. Het feit dat vliegtuigen over delen van de EHS (kunnen) vliegen, maakt dit niet anders. Uit aanvullende milieu-informatie "Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van het vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, van bureau Waardenburg B.V. alsook uit het rapport "Ecologisch onderzoek en verkenning Flora- en faunawet op de locatie van een baanverlenging op de luchthaven Eelde" van Buro Bakker komt naar voren dat er als gevolg van de baanverlenging en het daarmee gepaard gaande gebruik van de luchthaven geen significante effecten zullen optreden in natuurgebieden in de omgeving die op grond van de Vogelrichtlijn,

Habitatrichtlijn dan wel Natuurbeschermingswet zijn beschermd. Verwezen zij voorts naar de overwegingen onder het eerste bezwaar bij O (internationaal).

**Bezwaar tegen het innerlijk tegenstrijdig zijn van het beleid van de rijksoverheid. Voor het verkeersbeleid heeft dit bijvoorbeeld betrekking op het voorzien in sterk te verbeteren spoorverbindingen en uitbreiding van het wegennet, terwijl ook de capaciteit van het vliegveld wordt uitgebreid. Voor het milieubeleid is bescherming van natuurgebied speerpunt van beleid, terwijl het vliegveld juist wordt uitgebreid in een omgeving met natuurgebieden.**

Het bezwaar is niet gegrond. Op het moment dat het onderhavige A-besluit werd vastgesteld, alsook op het moment van het nemen van deze beslissing op bezwaar, was er door het kabinet nog geen definitieve beslissing genomen over de aanleg van de Zuiderzeelijn als een hogesnelheidslijn of een zweefverbinding in/naar de provincie Groningen. In december 2001 heeft het kabinet op basis van de verkenningen Zuiderzeelijn wel al geconcludeerd dat een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden een bijdrage levert aan de gestelde doelstelling, te weten de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie in het Noorden te stimuleren, alsmede een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. Aan de besluitvorming inzake de Zuiderzeelijn liggen echter andere redenen en doelstellingen ten grondslag dan aan de besluitvorming met betrekking tot de baanverlenging op GAE. Zie hieromtrent de overwegingen bij de bezwaren onder B1 (Baanverlenging). Het A-besluit is hiermee derhalve niet in strijd.

Het toetsingskader voor ecologie en natuurwaarden wordt gevormd door vigerende (Europese) wet- en regelgeving. Beleidsmatig is voorts het SGR van belang. Het A-besluit is daarmee evenmin in strijd. Verwezen zij in dit verband naar het bovenstaande bezwaar, naar de overwegingen onder de eerste groep bezwaren bij hoofdstuk I (Milieu) en de eerste groep bezwaren bij hoofdstuk O (internationaal).

**Bezwaar dat toetsing aan de huidige geaccepteerde beleidsvoornemens op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu een vereiste is.**

Voor zover het bezwaar betrekking heeft op het beleid ten aanzien van de Ruimtelijke Ordening geldt dat het bezwaar niet valt onder de heroverwegingsplicht. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.9.2.) is immers vast komen te staan dat de besluitvorming terecht op de PKB Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) is gebaseerd. De omstandigheid dat deze PKB uit 1988 dateert doet daar volgens de Afdeling bestuursrechtspraak niet aan af. Aan het SBL is bij de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen van 17 december 1998 (Stb. 721) met terugwerkende kracht rechtskracht verleend. De Afdeling overwoog dat het SBL ingevolge deze wet tot 31 december 2003 een van kracht zijnde plan is, als bedoeld in de WRO en de Lvw. Ook thans is het SBL nog van kracht. De geldigheidsduur van het SBL is tijdig verlengd.

Voor zover het bezwaar betrekking heeft op het beleid ten aanzien van het milieu zij gewezen op het feit dat het primaire besluit en de beslissing(en) op bezwaar steeds zijn getoetst aan het op dat moment geldende NMP. Verwezen zij naar hetgeen hiervoor, bij het eerste bezwaar onder A9 is overwogen.

**Bezwaar dat de aantasting van het leefmilieu in strijd is met artikel 21 van de Grondwet.**

Het bezwaar is niet gegrond. Op grond van artikel 21 van de Grondwet (Gw) is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Met artikel 21 Gw is beoogd tot uitdrukking te brengen dat de overheid de aldaar genoemde onderwerpen tot haar takenpakket moet rekenen. Aldus biedt deze bepaling een constitutionele basis voor de taken die de overheid op milieugebied behoort uit te voeren. De wijze waarop dat gebeurt, is evenwel aan de discretie van de wetgever overgelaten. Ter voldoening van de in artikel 21 GW aan de wetgever verleende opdracht is uitgebreide milieuwetgeving tot stand gebracht die een adequaat kader vormt voor de activiteiten van de overheid op het gebied van de bescherming en de verbetering van het leefmilieu. Daartoe behoort ook een stelsel van voorschriften dat betrekking heeft op het reguleren en beperken van de geluidsbelasting die wordt veroorzaakt door startende en landende vliegtuigen. Deze regelgeving vormt het toetsingskader voor de besluitvorming met betrekking tot de ontwikkeling van luchtvaartterrein GAE, waarvan het A-besluit deel uitmaakt. Voor rechtstreekse toetsing aan artikel 21 Gw is geen plaats.

**Bezwaar tegen het niet betrekken van de inzichten en conclusies naar aanleiding van de discussie over regionale luchtvaart in het kader van de nota RELUS.**

Het bezwaar is niet gegrond. De nota Regionale Luchthavenstrategie (RELUS, TK 1996-1997, 25 230, nrs. 1 en 2) heeft betrekking op de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de regionale luchthavens. In deze nota heeft het kabinet het resultaat van het luchthavenbeleid (zoals onder meer vastgelegd in het SBL) vertaald in een aantal concrete beleidsbeslissingen. Dit beleid kenmerkt zich door het terugtrekken van de overheid uit de financieel-bestuurlijke verhoudingen met de regionale luchthavens. Er dient evenwel een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen deze nota en het luchthavenbeleid zelf. Voor toetsing van het A-besluit aan de nota RELUS is geen plaats. Overigens maakt de nota RELUS (blz. 6) nadrukkelijk melding van het voornemen tot baanverlenging op GAE. Het A-besluit spooft derhalve met de inhoud van de nota.

**Bezwaar dat de afspraken die in 1969-1970 zijn gemaakt en die ook in het eerste MER zijn opgenomen, ontbreken of gedeeltelijk zijn opgenomen in de Aanwijzing.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12) is immers vast komen te staan dat deze afspraken niet zijn gemaakt in het kader van het voorliggende A-besluit en dat niet aannemelijk is gemaakt dat deze niettemin in het A-besluit hadden moeten worden opgenomen.

**Bezwaar dat het onderzoek van de RUG "Eelde, het investeren waard?" niet inhoudelijk wordt weerlegd.**

Het bezwaar is niet gegrond. De voorziene ontwikkeling van de luchthaven en de te verwachten economische effecten zijn - ter voorbereiding van deze nieuwe beslissing op bezwaar - opnieuw in beeld gebracht. Op verzoek van de exploitant is door onderzoeksbureau Buck Consultants International het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" opgesteld. Hierin zijn op basis van bestaand onderzoeksmateriaal de te verwachten economische effecten van de groei beschreven en onderbouwd. Het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" kijkt vooruit tot het jaar 2015. De voorliggende beslissing op bezwaar is derhalve gebaseerd op de laatste inzichten en de effecten van het toekomstig gebruik van de luchthaven. Aan deze inzichten kunnen de uitkomsten van het (economisch) onderzoek van de RUG "Eelde, het investeren waard" uit 1994, dat overigens uitging van geheel andere premissen en parameters dan thans is gebeurd, niet toe- of afdoen. Het onderzoek van de RUG had bovendien niet specifiek betrekking op de afweging zoals gemaakt in het A-besluit en de onderhavige beslissing op bezwaar.

**A10**

**Bezwaar tegen de foutieve verwijzing art 5 lid 5 van de aanwijzing naar artikel 5, aangezien dit een verwijzing naar artikel 6 dient te zijn.**

**Bezwaar dat het besluit intern inconsistent is, omdat in artikel 5 lid 5 wordt verwezen naar artikel 5 lid 1, onder a en b en de in artikel 5 bedoelde geluidsbelastingscontouren. Bezwaarde meent dat hier beide keren artikel 6 wordt bedoeld, hetgeen als uitermate slordig wordt beoordeeld.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht. In het kader van de eerste beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 zijn deze bezwaren reeds gegrond verklaard en is deze foutieve verwijzing reeds hersteld. In dit verband zij verwezen naar artikel II van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft de beslissing op bezwaar op dit punt in stand gelaten. Het bezwaar kan derhalve in de onderhavige procedure als afgedaan worden beschouwd.

**Bezwaar tegen de zinsnede 'binnen zijn vermogen' in artikel 7. Dit zou 'verboden' moeten zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond. Indien de geluidszone dreigt te worden overschreden of overschreden wordt, is het in eerste instantie aan de exploitant om te beoordelen welke maatregel op welk moment het meest juiste en effectieve instrument is om de overschrijding te voorkomen of doen eindigen. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder G (Handhaving).

**Bezwaar dat niet omschreven is wat een regionale luchthaven precies is en aan welke voorwaarden deze luchthaven moet voldoen.**

Het bezwaar is niet gegrond. In het SBL is een definitie opgenomen van het begrip "regionale luchthaven". Deze luidt: 'Een regionale luchthaven fungeert als begin- en eindstation voor het luchtverkeer en luchtvervoer, dat voortkomt uit de regionale behoefte, naar en van bestemmingen op

korte en middellange afstanden, en als tussen- of overstapstation' (SBL, deel a, blz. 35). De status "regionale luchthaven" is als zodanig echter niet bepalend voor de toegestane activiteiten. Wat het SBL betreft is slechts van belang of het voorgenomen voorziene gebruik past binnen het voor het desbetreffende luchtvaartterrein in het SBL neergelegde beleid. In de Lvw wordt voorts een samenhangend instrumentarium geboden, bestaande uit het A-besluit, het gebruiksplan en het handavingsvoorschrift. Met behulp van dit instrumentarium wordt duidelijk gemaakt welke activiteiten en in welke mate zijn toegestaan. In dit verband zij tevens verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk G (Handhaving).

**Bezwaar dat de formulering in artikel 1 en de toelichting op dit artikel zo vaag en vrijblijvend is, dat men onder alle toezeggingen uit kan.**

Het bezwaar is niet gegrond. In artikel 1 van het A-besluit is een viertal definities opgenomen, die dusdanig duidelijk zijn - en in de praktijk ook als zodanig worden ervaren - dat een toelichting op dit artikel geen extra helderheid biedt. Derhalve is een toelichting niet opgenomen.

**Bezwaar tegen de gegeven onduidelijkheid met betrekking tot het in paragraaf 6.1.5 van de toelichting op de aanwijzing refereren aan een artikel 10 lid 3, dat zowel in de ontwerp-aanwijzing als in de definitieve aanwijzing ontbreekt.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht. In het kader van de eerste beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 zijn deze bezwaren reeds gegrond verklaard en is deze foutieve verwijzing reeds hersteld. In dit verband zij verwezen naar artikel II van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 en de bij dat besluit behorende toelichting. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft de beslissing op bezwaar op dit punt in stand gelaten. Het bezwaar kan derhalve in de onderhavige procedure als afgedaan worden beschouwd.

**Bezwaar dat in de Aanwijzing voor de kleine luchtvaart van een prognose van 80.500 bewegingen is uitgegaan in plaats van 79.500, zoals in antwoord op een Kamervraag op 30 maart 2000 is gemeld.**

Het bezwaar is niet gegrond. Thans wordt uitgegaan van nieuwe prognoses/invoergegevens (prognose 2015). Voor de kleine luchtvaart wordt thans uitgegaan van 49.625 vliegtuigbewegingen. De bkl-geluidszone is hierop aangepast. Het aantal van 79.500 vliegtuigbewegingen – waar destijds in het MER ten behoeve van het A-besluit overigens wel degelijk van was uitgegaan – is thans derhalve achterhaald. In dit verband zij verwezen naar het voorwoord en de overwegingen in hoofdstuk F (Invoergegevens).

**Bezwaar tegen de prognose, die is gebaseerd op geacommodeerde vluchten in het verleden, waarvoor onwettige kortingen op de landingstarieven werden verstrekt.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich tegen de aan het Ontwikkelingsperspectief 1994 ontleende prognose. Daarmee is het bezwaar achterhaald, aangezien aan de onderhavige beslissing op bezwaar een nieuw ontwikkelingsperspectief ten grondslag is gelegd (prognose 2015).

**A11**

**Bezwaar dat de topografische kaarten, bijlagen E en G, onvoldoende gedetailleerd zijn. Gezien de consequenties voor de omwonenden is meer duidelijkheid vereist.**

**Bezwaar dat cijfers ten aanzien van de luchtverontreiniging ontbreken.**

De bezwaren zijn ongegrond. Het eerste bezwaar richt zich tegen de – bij het besluit van 15 mei 2001 behorende - bijlagen waarop de Ke-geluidszone (E) en bkl-geluidszone (G) waren weergegeven. De bezwaren tegen deze bijlagen zijn achterhaald, aangezien bij de onderhavige beslissing op bezwaar nieuwe geluidszones zijn vastgesteld. Deze nieuwe geluidszones zijn op een (nieuwe) bijlage E en G weergegeven en als bijlage bij deze beslissing op bezwaar opgenomen. In artikel 24 jo artikel 20 van de Lvw is overigens geregeld wat onderdeel dient uit te maken van het A-besluit. Aan deze bepalingen is voldaan. Overigens is met betrekking tot de vastgestelde Ke-zone exact bekend welke woningen in aanmerking komen voor isolatie. De betrokken eigenaren zijn reeds benaderd.

Met betrekking tot het tweede bezwaar zij gewezen op het feit dat in het MER ten behoeve van het A-besluit wel degelijk gegevens zijn opgenomen met betrekking tot de emissies en immissies van luchtverontreinigende stoffen. Aan de onderhavige beslissing op bezwaar is voorts een nieuw onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit ten grondslag gelegd. In dit verband wordt verwezen naar het voorwoord en hoofdstuk M (Luchtverontreiniging en geur).

**Bezwaar dat in de lijst van eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden veel fouten voorkomen.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. In het kader van de eerste beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 is dit bezwaar reeds gegrond verklaard en is een nieuwe Bijlage B bijgevoegd. In dit verband zij verwezen naar artikel II van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002, waarbij als bijlage een gecorrigeerde lijst van eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden is gevoegd. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft de beslissing op bezwaar op dit punt in stand gelaten. Het bezwaar kan derhalve in de onderhavige procedure als afgedaan worden beschouwd.

**Bezwaar tegen het ontbreken van luchtverkeersgegevens voor de berekening van geluidsbelastingcontouren, die zouden moeten zijn opgenomen in bijlage D. Door dit hiaat voldoet het Plan in Hoofdzaak niet aan de eisen uit artikel 20, tweede lid, sub d van de Luchtvaartwet.**

**Bezwaar dat geen inzage is gegeven in de berekening van geluidscontouren.**

**Bezwaar dat het besluit intern inconsistent is, omdat in art. 5 lid 5 wordt verwezen naar bijlage D voor de berekende geluidbelastingscontouren. Bijlage D bevat deze gegevens niet.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht. In het kader van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 zijn de in het NLR-rapport (NLR CR 97240 L) opgenomen toegepaste luchtverkeersgegevens alsnog als bijlage opgenomen. Strikt genomen verplicht de Lvw daar niet toe. In het A-besluit was echter naar deze luchtverkeersgegevens verwezen. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft de beslissing op bezwaar op dit punt in stand gelaten. Het bezwaar kan derhalve in de onderhavige procedure als afgedaan worden beschouwd.

Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat aan de onderhavige beslissing op bezwaar nieuwe luchtverkeersgegevens ten grondslag zijn gelegd. Deze gegevens zijn gebaseerd op nieuwe prognoses die voor een ieder ter inzage zijn gelegd. Tevens is in het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar een nieuwe beschrijving gemaakt van de ontwikkeling van het luchtverkeer, als bedoeld in artikel 20 lid 2 onder d, sub 2 Lvw. Deze luchtverkeersgegevens en de beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer zijn in een nieuwe bijlage D opgenomen, die bij deze beslissing op bezwaar is gevoegd.

**Bezwaar dat gegeven de start- en naderingsroutes onder bijlage C1, C2 en C3 en de afstand tot de landingsbaan de toestellen op een hoogte passeren die in strijd is met geldende gemeentelijke en/of provinciale regelgeving dan wel nationale regelgeving.**

De bezwaren zijn niet gegrond. Zij richten zich niet tegen het A-besluit. Luchtverkeersroutes worden in het kader van de Wet Luchtvaart, het Luchtverkeersreglement en de Regeling Procedures vastgesteld en niet in het kader van een aanwijzingsbesluit. De routes die in het A-besluit in bijlage C3 en C4 zijn opgenomen zijn gemodelleerde routes die zijn gebruikt voor het berekenen van de bkl-geluidszone. Voorzover de bezwaren betrekking hebben op de vastgestelde geluidzones en de op basis daarvan toegestane hoeveelheid Ke- en bkl-verkeer, zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder L (Geluid).

Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat in het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar alle relevante routes en circuits (voor het Ke- en het bkl-verkeer) zijn samengevoegd in een nieuwe bijlage C die als bijlage bij deze beslissing op bezwaar is opgenomen. In dit verband zij verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk P (Routes).

**Bezwaar tegen het niet verkrijgbaar zijn van het NLR-rapport CR 96650L, waarnaar in bijlage D van de ontwerp-aanwijzing wordt verwezen. Om een terdege onderbouwd inzicht te krijgen in akoestische berekeningen is dit stuk onontbeerlijk.**

**Bezwaar dat in bijlage J vermeld staat dat de gegevens uit het rapport NLR-CR-96650L in oktober 1996 in een ministeriële regeling vastgelegd en voor een ieder verkrijgbaar zijn, terwijl uit brief NLR, VT/1984, d.d. 16 juni 1997 blijkt dat dit document nog wacht op goedkeuring door de ministers van VROM en Defensie en dat pas na vrijgeving voor publicatie tot verzending kan worden overgegaan.** De bezwaren zijn ongegrond. Het NLR-rapport ("Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting") maakt deel uit van de Regeling Ke en de Regeling Laeq en is – indien men dat wenst – tegen betaling verkrijgbaar.

**Bezwaar tegen de mededeling in het Addendum op het MER dat de conclusies in het hoofdrapport van het MER op grond van de ruimere 50 (nu 47) bkl-contour niet behoeven te worden aangepast.**



**Ook de beschrijving in het Addendum heeft slechts betrekking op aantallen woningen en gehinderden, terwijl het de overige effecten niet beschrijft.**

Het bezwaar is ongegrond. In het addendum op het MER zijn verbeterde invoergegevens opgenomen. Tevens zijn de verschillen met de oorspronkelijke invoergegevens verklaard en zijn contouren, woningtellingen en tellingen van het aantal gehinderden vervangen. De Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies van 18 augustus 1997 geoordeeld dat in het MER, de technische bijlagen bij het MER en het addendum MER een grote hoeveelheid over het algemeen heldere informatie staat die, met uitzondering van de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief, een goede basis biedt voor de besluitvorming over het voornemen.

Deze invoergegevens zijn thans overigens achterhaald. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 zijn nieuwe geluidsberekeningen uitgevoerd, zowel voor het Ke- als voor het bkl-verkeer, en zijn nieuwe geluidszones vastgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van nieuwe, actuele invoergegevens. De resultaten van deze berekeningen en van verschillende aanvullende milieu-onderzoeken ten behoeve van de nieuwe beslissing op bezwaar zijn neergelegd in het rapport "Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar" van DHV, april 2005. Met betrekking tot de nieuwe bkl-zones zij voorts verwezen naar hetgeen is overwogen bij de bezwaren onder L2 (Geluid).

**Bezwaar dat de bijlage 2, waarnaar in bijlage J wordt verwezen, ontbreekt.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

Bijlage J bevat de overwegingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat bij het advies van de Commissie ex artikel 21 van de Lvw. De bijlage 2 waarnaar in de tekst verwezen wordt, betreft een bijlage die bij het advies van de Commissie 21 hoort. Slechts in de opgenomen tekstonderdelen van de Commissie 21 wordt verwezen naar deze bijlage 2. Bijlage J heeft tot doel de overwegingen bij het advies van de Commissie 21 kenbaar te maken. Het advies zelf (inclusief bijlagen) heeft conform artikel 23 van de Luchtvaartwet gedurende een maand ter inzage gelegen. De Lvw schrijft niet voor dat het advies met bijlagen integraal in (een bijlage bij) het aanwijzingsbesluit wordt opgenomen.

**Bezwaar dat het NLR-rapport: 'De Lden-geluidbelasting rond Groningen Airport Eelde in de periode 1997-1998', NLR, rapportnummer CR-99297 niet beschikbaar is.**

Het bezwaar is ongegrond. Het NLR-rapport waar bezwaarde op doelt, is beschikbaar en tegen betaling op te vragen. Het rapport heeft overigens niet aan het A-besluit ten grondslag gelegen.

**A12**

**Bezwaar tegen de gang van zaken bij de verruiming van de openingstijden van de luchthaven op wekeinden en feestdagen. Dit omdat tijdens een bestuurlijk overleg de directie van de luchthaven persoonlijk erop heeft aangedrongen aldus te besluiten.**

**Bezwaar dat het besluit tot een sluitingstijd van 23.00 uur op een onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen.**

De bezwaren vallen niet onder heroverwegingsplicht. De bezwaren zijn gericht tegen de in het A-besluit opgenomen gebruiksvoorschriften die voorwerp zijn geweest van de bij de Afdeling bestuursrechtspraak gevoerde procedure. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat de in het A-besluit opgenomen gebruiksvoorschriften de toets der kritiek kunnen doorstaan, zulks met één uitzondering: de beslissing op bezwaar is vernietigd voorzover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het A-besluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige in het A-besluit opgenomen gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan. Zie in dit verband eveneens de overwegingen onder hoofdstuk D (Gebruiksbeperkingen).

**A13**

**Bezwaar tegen het door de Cie m.e.r. in haar toetsingsadvies niet voldoen aan de volgens de taak van de commissie en volgens de Richtlijnen voor het MER (oktober 1993) noodzakelijke actie van het inhoudelijk beoordelen van nut en noodzaak.**

**Bezwaar dat het nut en de noodzaak van de baanverlenging door de commissie voor de m.e.r niet in beschouwing zijn genomen. Alvorens de aanwijzing wordt gegeven dient deze alsnog door onafhankelijke deskundigen te worden uitgevoerd.**

**Bezwaar tegen het feit dat het MER onvoldoende getoetst is, omdat de commissie voor de milieueffectrapportage over nut en noodzaak niet inhoudelijk heeft geoordeeld.**

Deze bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het oordeel dat de handelwijze van de Commissie m.e.r. onzorgvuldig is geweest. De Afdeling overwoog dat de Commissie m.e.r. dient te beoordelen of het MER voldoet aan de eisen die daaraan gesteld worden. In dit verband dient de Commissie m.e.r. met name te bezien of het MER voldoende informatie bevat om milieueffecten een volwaardige rol in de besluitvorming te kunnen laten spelen. Een beoordeling van het nut en de noodzaak van de activiteit valt volgens de Afdeling bestuursrechtspraak in zoverre buiten het beoordelingskader van de Commissie m.e.r. (r.o. 2.7.1).

**Bezwaar onder verwijzing naar 3.1.1. en bijlage 2 dat de Commissie m.e.r een deel van de door insprekers aangedragen onjuistheden (feiten, cijfers, redeneringen) bevestigt noch weersproken heeft.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

De Commissie m.e.r. heeft conform het bepaalde in de Wet milieubeheer getoetst of het door de initiatiefnemer (NV Groningen Airport Eelde) opgestelde milieueffectrapport aan de terzake opgestelde richtlijnen en aan de Wet milieubeheer voldoet. De Wet milieubeheer schrijft niet voor dat de Commissie m.e.r. tot taak heeft (onderdelen van) de zienswijzen te bevestigen of weerspreken. De commissie dient de Minister(s) te adviseren over het ingediende MER. Dat is ook gebeurd.

**Bezwaar dat de maatregelen, die in het MER voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden geformuleerd, onvoldoende in de aanwijzing zijn opgenomen.**

**Bezwaar tegen het niet opnemen in de aanwijzing van maatregelen uit het MMA, die in de Toelichting worden genoemd als compensatie voor milieu-effecten.**

De bezwaren zijn niet gegrond. De Lvw schrijft niet voor dat de MMA maatregelen in het aanwijzingsbesluit zelf moeten worden opgenomen. De in het MER opgenomen maatregelen zijn bovendien indicatief. Voorzover bezwaarden beogen te stellen dat het noemen van de MMA maatregelen in de toelichting – en niet in het besluit zelf – een te verblijvend effect hebben, zij gewezen op het feit dat een groot deel van deze maatregelen al zijn gerealiseerd. Het verwijt mist in die zin derhalve feitelijke grondslag. De luchthaven heeft bovendien, naast de in het A-besluit genoemde maatregelen, een groot aantal andere maatregelen getroffen met een gunstige uitwerking op het (leef)milieu. Ten slotte is nog een aanzienlijk aantal milieutechnische maatregelen in voorbereiding. Alles bijeen gaat het om de volgende additionele maatregelen:

#### *Geluid*

- ten behoeve van een goede route-discipline voor het VFR-verkeer zijn markers aangebracht;
- het FANOMOS systeem is geïnstalleerd ter versterking van de monitoring van vliegroutes en (daarmee) de mogelijkheid corrigerend op te treden. Dit dient tevens de verbetering van de klachtenafhandeling;
- in overleg met de gemeente Tynaarlo is bij de herziening van de milieuvergunning een andere proefdraaiplaats aangewezen die inmiddels enkele jaren in gebruik is;
- met ingang van april 2002 is een tariefverhoging doorgevoerd voor vluchten 's avonds en in het weekend voor niet-handelsverkeer. Deze maatregel dient mede tot het stimuleren van de uitoefening van privé- en lesvluchten op voor de omwonenden minder hinderlijke tijdstippen;
- er heeft een verbetering (in termen van overlast) plaatsgevonden van de vliegroutes boven Norg;
- de luchthaven geeft op informatie-avonden en schriftelijk voorlichting aan gebruikers van het luchtvaartterrein over de vermindering van geluidsoverlast.

#### *Luchtverontreiniging*

- de afhandelingsmaatschappij is overgegaan tot de aanschaf van een aantal elektrisch aangedreven afhandelingsvoertuigen;
- in de terminal is een informatiezuil voor het openbaar vervoer geplaatst waarmee aangekomen passagiers worden gestimuleerd van het openbaar vervoer gebruik te maken.

#### *Bodem en water*

- voor de opvang van run-off van het platform en banen in geval van calamiteiten zijn de wanden van de opvang (afscheider) daarvan recent vernieuwd en verhoogd;
- verschillende preventieve voorzieningen ter voorkoming van verontreinigingen zijn in de eigen bedrijfsvoering doorgevoerd, zoals de aanschaf van lekbakken;
- de luchthaven heeft een milieuvoertuig aangeschaft waarmee het mogelijk is snel en adequaat maatregelen te treffen bij een eventuele dreigende verontreiniging, bijvoorbeeld als gevolg van een *fuel spill*.

#### *Omgevingskwaliteit*

- bij het uitwerken van een structuurvisie voor de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfslocaties op het "voorterrein" van de luchthaven is nadrukkelijk rekening gehouden met bepaalde landschappelijke waarden: brede open zones, laanbeplanting en extra groenvoorzieningen aan de kant van de Burgemeester Legroweg. Dit is in het conceptbestemmingsplan opgenomen.

#### *Natuur en Landschap*

- bij de uitvoering van de baanverlenging wordt de landschappelijke inpassing zo goed mogelijk uitgewerkt in een compensatieplan. Hiervoor is budget opgenomen en zijn verschillende onderzoeken opgestart en uitgevoerd, waaronder een flora en fauna inventarisatie en een archeologisch onderzoek;
  - aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Tynaarlo is toegezegd te zullen meewerken aan de aanleg van een ecologische verbindingszone (deels over terrein van de luchthaven) aan de zuidkant van het luchtvaartterrein.
- Inmiddels is een onderdoorgang onder de Burgemeester Legroweg gerealiseerd, welke onderdeel uit gaat maken van de ecologische verbindingszone.

#### *Milieu algemeen*

- de luchthaven beschikt al enige tijd over een revisievergunning en houdt sindsdien een milieulogboek bij.

Zie voorts de overwegingen bij hoofdstuk H: MER.

**Bezwaar dat er sprake is van een weinig kritisch opererende Commissie m.e.r. omdat de fouten in het MER pas meer dan 1 jaar nadat het bevoegd gezag had aanvaard, ontdekt werden.**

**Bezwaar dat de Commissie m.e.r. blijkt heeft gegeven van een weinig kritische opstelling bij de toetsing van het MER-rapport. De afgifte van een positief toetsingsadvies kan niet gelden als argument ter ondersteuning van een overweging van de minister.**

De bezwaren vallen niet onder heroverwegingsplicht. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is immers onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het oordeel dat de handelwijze van de Commissie m.e.r. onzorgvuldig is geweest (r.o. 2.7.1.). Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak volgt evenmin dat zij van mening is dat het advies van de Commissie m.e.r. niet aan de besluitvorming ten grondslag had mogen worden gelegd.

#### **A14**

**Bezwaar dat er sprake is van rechtsongelijkheid omdat een aantal belanghebbenden er niet van op de hoogte was dat artikel 19 van de Lvw de mogelijkheid biedt om als toehoorder aanwezig te zijn bij het bestuurlijk overleg.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

In artikel 19 van de Lvw is beschreven wie - dat wil zeggen: welk bestuursorgaan - bij het bestuurlijk overleg dient te worden betrokken. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 overwogen dat niet is gebleken dat de samenstelling van het bestuurlijk overleg niet overeenkomstig artikel 19 van de Lvw heeft plaatsgevonden (r.o. 2.5.1). Artikel 19 van de Lvw biedt niet de mogelijkheid om als toehoorder aanwezig te zijn bij het bestuurlijk overleg. Het op grond van artikel 19 van de Lvw voorgeschreven overleg tussen de minister(s) en regionale bestuurders over de voorontwerp-aanwijzing overleg heeft geen openbaar karakter. Derden kunnen echter wel kennis nemen van (de uitkomsten van) het bestuurlijk overleg, aangezien van het overleg een verslag gemaakt wordt dat conform artikel 20, vierde lid, van de Lvw met het ontwerp-A-besluit ter inzage wordt gelegd. Dat is ook gebeurd.

**Bezwaar dat de als toehoorder aanwezige directeur van de luchthaven, de heer F. van der Werff, vier maal het woord heeft mogen voeren, waaronder het geven van een reactie, tijdens het bestuurlijk overleg van 20 februari 1997, hetgeen in strijd is met artikel 19 van de Lvw.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat de totstandkoming van de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit, het RO-besluit) de toets der kritiek kan doorstaan (r.o. 2.3 t/m 2.8). Voorzover het bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het ongegrond.

Zoals bij het bovenstaande bezwaar reeds is opgemerkt, heeft het op grond van artikel 19 van de Lvw voorgeschreven overleg tussen de minister(s) en regionale bestuurders over de voorontwerp-aanwijzing geen openbaar karakter. De directeur van GAE was louter als deskundige ten behoeve van de Minister van Verkeer en Waterstaat aanwezig. Zijn woorden hadden derhalve een informatief karakter.

**Bezwaar dat ieder beroep op het bestuurlijk overleg ten gunste van de baanverlenging ongeldig en onaanvaardbaar is, omdat de bestuurders werden voorzien van onjuiste, te florissante informatie en dat ten tijde van het bestuurlijk overleg de resultaten van het TNO-onderzoek nog niet bekend waren.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. Het (aanvankelijk ontbreken van) het belevingsonderzoek is reeds voorwerp geweest van de procedure die heeft geleid tot de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003. Hierin heeft de Afdeling bestuursrechtspraak overwogen (r.o. 2.7.1): "Ten tijde van het bestuurlijk overleg op 20 februari 1997 was het belevingsonderzoek niet een bij de deelnemers bekend stuk. Dit onderzoek is eerst medio oktober 1999 toegestuurd aan alle deelnemers. Zij zijn in de gelegenheid gesteld hierop nader te reageren. Dit heeft niet geleid tot een ander standpunt hunnerzijds. Mede gelet daarop bestaat geen grond voor het oordeel dat het ontbreken van de later alsnog verschaftte gegevens en de daartoe gevolgde procedure zou dienen te leiden tot vernietiging van het bestreden besluit."

**A15**

**Bezwaar dat de aandeelhouders van de luchthaven niet bereid zijn tot een actuele en open discussie.** Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich tegen de aandeelhouders van de luchthaven en derhalve niet tegen het A-besluit.

**Bezwaar dat de luchthaven zich nauwelijks bekommert om de in de omgeving veroorzaakte overlast.** Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich tegen de (exploitant van de) luchthaven en derhalve niet tegen het A-besluit.

**A16**

**Bezwaar dat een luchthaven als Eelde alleen in een gebied met een lage bevolkingsdichtheid gerealiseerd dient te worden.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich derhalve niet tegen het onderhavige A-besluit. De discussie over de aanwezigheid van een luchthaven bij Eelde is in het kader van dit A-besluit niet (meer) aan de orde.

**A17**

**Bezwaar dat er criminele activiteiten op het vliegveld plaatsvinden.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

#### **A18**

**Bezwaar dat de lessen van de ervaringen met Beek niet bij deze besluitvormingsprocedure zijn betrokken.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

#### **A19**

**Bezwaar dat de voorwaarden voor uitbreiding gesteld door de lokale bestuurders onvoldoende tot hun recht zijn gekomen. Dit geldt voor de voorwaarde dat de openingstijden van de luchthaven niet verruimd mogen worden, dat het volgsysteem Fanomos wordt opgenomen in de aanwijzing en dat de mogelijkheden voor paravluchten zullen worden ingeperkt. Gebleken is dat in plaats van beperking van de tijden voor paravluchten buiten het zomerseizoen uitbreiding mogelijk is.**

De bezwaren richten zich tegen de (al dan niet) in het A-besluit opgenomen gebruiksvoorschriften. Deze zijn voorwerp geweest van de bij de Afdeling bestuursrechtspraak gevoerde procedure. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat de in het A-besluit opgenomen gebruiksvoorschriften, waaronder die ten aanzien van de paravluchten, de toets der kritiek kunnen doorstaan. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voorzover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het A-besluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van de uitspraak van de Afdeling te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige in het A-besluit opgenomen gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan. De bezwaren vallen derhalve in zoverre niet onder de heroverwegingsplicht. Voor het stellen van nadere gebruiksvoorschriften bestaat, ook naar huidig inzicht, geen aanleiding. Zie hieromtrent ook de overwegingen in hoofdstuk D (Gebruiksbeperkingen). Met betrekking tot de in artikel 8 lid 1 onder a van het A-besluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30 uur) wordt verwezen naar de overwegingen onder D2 (Gebruiksbeperkingen).

Met betrekking tot het FANOMOS-Systeem zij verwezen naar hetgeen is overwogen in het hoofdstuk Handhaving, onder G4. Het FANOMOS-systeem is reeds sinds 1 april 2002 operationeel op GAE.

#### **A20**

**Bezwaar dat het bij het van kracht worden van de Aanwijzing niet bekend is wat de effecten van de gestelde beperkende maatregelen zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond. In het MER – en het daarvan onderdeel uitmakende ontwikkelingsperspectief – zijn diverse verwachte gevolgen aangegeven van het voorgenomen activiteit. Na het bestuderen van onder meer de adviezen van diverse (wettelijk verplichte) commissies, het MER en het raadplegen van de regio, is een afdoende duidelijk beeld ontstaan van de consequenties van het besluit en de daarin opgenomen beperkende maatregelen. Naar het oordeel van de Ministers kon het onderhavige A-besluit op verantwoorde wijze worden genomen. Overigens is het ontwikkelingsperspectief uit 1994 in het kader van deze heroverweging geactualiseerd. In het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" wordt onder meer een prognose gegeven van de te verwachten verkeersontwikkeling op GAE. De beperkende maatregelen van het huidige A-besluit zijn daarin verdisconteerd.

Voorts zij gewezen op het feit dat de Wet milieubeheer in artikel 7.39 bepaalt dat het bevoegd gezag dat een MER-plichtig besluit heeft genomen de milieugevolgen van dat besluit onderzoekt wanneer de activiteit wordt ondernomen danwel nadat zij is ondernomen. Artikel 12 van het A-besluit geeft invulling aan dit vereiste. Een eerste evaluatie van de milieu-effecten is voorzien op het moment van het gereed zijn van de baanverlenging. Vijf jaar daarna zal een tweede ijking plaatsvinden.

#### **A21**

**Bezwaar tegen het ontbreken van een formele milieutaak voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

**Bezwaar tegen het negeren van de kosten van de luchtverkeersleiding in de aanwijzing.**

Het bezwaar is niet gegrond. De Luchtvaartwet schrijft niet voor dat de kosten van de Luchtverkeersleiding Nederland in een aanwijzingsbesluit aan de orde komen.

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

#### **A22**

**Bezwaar dat de Commissie m.e.r. verzuimt na te gaan of de milieu-informatie die nodig is om de afweging te kunnen maken wel beschikbaar is. Het betreft de afweging tussen economisch belang versus belang van omwonenden (m.n. slaapverstoring) voor wat betreft de openingstijd van 06.30 uur. Die informatie ontbreekt in zijn geheel.**

Het bezwaar is niet gegrond. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies aangegeven van mening te zijn dat het bij de onderbouwing van de openingstijd van 06.30 uur niet gaat om milieu-informatie maar om een afweging tussen economisch belang versus belang van omwonenden, die voorbehouden is aan het bevoegd gezag. Ten aanzien van slaapverstoring cq de invloed van nachtelijk geluid is het rapport van de gezondheidsraad beschikbaar. Het betreft het in het geval van Groningen Airport Eelde overigens slechts vliegbewegingen die zich voordoen in het half uur tussen 06.30 en 07.00 uur. Zie voorts de overwegingen onder het eerste blok bezwaren onder D2.

#### **A23**

**Bezwaar dat de onvolkomenheden die door bezwaarden in de aanvullende informatie zijn aangetroffen, voorzover de onderwerpen tot het beoordelingsterrein van de commissie behoren, door haar vastgesteld hadden dienen te worden.**

Het bezwaar is niet gegrond. De Commissie m.e.r. is gevraagd de Minister te adviseren over de ingediende informatie. Dat is gebeurd. De Commissie is van mening dat de essentiële informatie aanwezig is. Tevens geeft zij aan dat de effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot effecten op natuur en vigerende natuurwetgeving in de aanvullende informatie goed in beeld is gebracht.

#### **A24**

**Bezwaar dat het bevoegd gezag tegenover appellanten een doorslaggevende betekenis hecht aan het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en deze Commissie op haar beurt zonder argumentatie de reacties en adviezen van appellanten kan negeren.**

**Deze twee uitspraken zijn met elkaar in tegenspraak. Wanneer een appellant gehoor geeft aan het verzoek van het bevoegd gezag, kan de Commissie voor de milieueffectrapportage de reacties uit de omgeving niet in haar advies betrekken.**

**Bezwaar dat geen reactie is ontvangen van de Commissie m.e.r. op de naar deze Commissie gezonden brief met reacties/adviezen op de aanvullende informatie.**

Het bezwaar is niet gegrond. Aangezien het hier aanvullende milieu-informatie betreft is de Commissie m.e.r. verzocht advies te geven over deze informatie. De reacties van de belanghebbenden in deze procedure zijn aan de Commissie m.e.r. toegestuurd.

Overigens worden alle reacties door de Minister betrokken bij de totstandkoming van de beslissing op bezwaar, zoals gemotiveerd in de overwegingen bij deze beslissing op bezwaar.

#### **A25**

**Bezwaar dat de aanvullende milieu-informatie niet voldoet aan de wettelijke voorschriften van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage. Deze regelgeving schrijft voor dat bij een besluit over intensivering/baanverlenging/geluidszoneringen een MER moet worden overlegd.**

**De in artikel 41j onder d van de Wet algemene bepalingen Milieuhygiëne genoemde beschrijvingen uitgevoerd conform de nieuwste inzichten ontbreken in de aanvullende informatie:**

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

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

**f. een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven; (Einde citaat).**

Het bezwaar is niet gegrond. Bij het besluit betreffende onder meer baanverlenging van luchtvaartterrein Eelde is een MER opgesteld. Zie voorts de overwegingen onder het eerste bezwaar in hoofdstuk H-MER.

#### **A26**

**Bezwaar dat de planhorizon in de richtlijnen voor het MER 2005 is, terwijl in de aanvullende informatie 2015 als horizon is gekozen. Hiervoor hadden ook weer alternatieven en varianten beschreven moeten worden.**

**Bezwaar dat uitsluitend de variant met de baanverlenging is onderzocht, de effecten op de natuur zijn nooit in een afweging van alternatieven meegenomen.**

Het bezwaar is niet gegrond. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 aangegeven dat "nu in het MER is uitgegaan van de 65 dB(A) afkap, aangenomen kan worden dat dit MER niet zonder meer aan de te nemen beslissing op bezwaar ten grondslag kan worden gelegd." Daarnaast heeft zij aangegeven dat nader onderzoek vereist is inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna alsmede het behoud van de vogelstand.

Naar aanleiding van deze uitspraak is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een aantal onderzoeken uitgevoerd naar genoemde thema's. Er is niet een nieuw MER dan wel een wijziging van het MER uitgevoerd. Ten aanzien van de nieuwe informatie in de onderzoeken is de Awb-procedure conform artikel 7:9 gevolgd.

Na afronding van de rapporten zijn deze ter inzage gelegd en aan de Commissie m.e.r. voorgelegd. Vervolgens is een hoorzitting georganiseerd. Reacties van belanghebbenden zijn doorgestuurd naar de Commissie m.e.r.

#### **A27**

**Bezwaar dat aan de door de Afdeling genoemde en gegrond verklaarde bezwaren (met betrekking tot de invoergegevens, tolerantiegebieden, handhaving van de geluidszones, nut en noodzaak van de baanverlenging en economische onderbouwing daarvan) in de aanvullende informatie geen aandacht is besteed.**

Het bezwaar is niet gegrond. In de onderhavige beslissing op bezwaar en bijbehorende overwegingen wordt uitgebreid opnieuw ingegaan op de eerdere bezwaren voor zover deze door de Afdeling bestuursrechtspraak ongegrond zijn verklaard, dan wel voor zover zij nog niet is toegekomen aan deze onderdelen van de beslissing op bezwaar. Overigens is in de aanvullende informatie wel degelijk ingegaan op de in bezwaar genoemde aspecten.

#### **A28**

**Bezwaar dat de Minister van Verkeer en Waterstaat niet in redelijkheid het standpunt kan innemen dat hij een zorgvuldig besluit kan nemen over intensivering en/of baanverlenging. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de Aanvullende informatie ondermeer door wijziging van de vlootsamenstelling het voornemen gewijzigd. Vervolgens heeft hij dit gewijzigde voornemen uitsluitend vergeleken met de oorspronkelijke en opnieuw berekende vigerende zones uit het Milieueffectrapport 1995. Maar de wet schrijft andere vergelijkingen voor. Er moeten vergelijkingen gemaakt worden met de situatie zoals die bestond voordat de zones werden vastgesteld of hadden moeten worden vastgesteld, en met de alternatieven voor het voornemen. Deze vergelijkingen ontbreken. Zij kunnen op grond van de momenteel beschikbare informatie ook niet worden gemaakt, omdat de referentiesituatie en de alternatieven met gebruikmaking van de nieuwste inzichten opnieuw zijn berekend.**

Het bezwaar is niet gegrond. De aanvullende informatie is niet tot stand gekomen door middel van het volgens van een complete mer-procedure. Om deze reden zijn derhalve niet alle voorschriften van de mer-regelgeving van toepassing. Voor het Milieueffectrapport 1995 zijn vergelijkingen uitgevoerd tussen de verschillende alternatieven en de referentiesituatie. Het MER 1995 is opgesteld conform de wettelijke procedure, de informatie hierin met betrekking tot de gekozen variant is aangepast aan de huidige situatie en invoergegevens.

De aanvullende informatie is in de eerste plaats opgesteld naar aanleiding van de punten in de uitspraak van de Afdeling zoals: een aangepaste rekenmethode voor de Ke-geluidszone en een bkl-geluidszone op basis van de juiste appendices. Daarnaast het uitvoeren van onderzoek met betrekking tot de Habitat- en Vogelrichtlijn. Tevens is hierbij gebruik gemaakt van aan de huidige situatie aangepaste invoergegevens.

**A29**

**Bezwaar dat het geschil niet binnen een redelijke termijn wordt afgerond, dat de overheid in een onevenredig sterke positie verkeert.**

Het bezwaar is niet gegrond. Alle reacties die bij de Staatssecretaris zijn binnengekomen naar aanleiding van de ter inzage gelegde informatie en de hoorzitting worden meegenomen in de heroverweging. Gelet op de grote hoeveelheid reacties neemt dit aanzienlijk veel tijd in beslag. Overigens biedt de wet appellanten een rechtsmiddel tegen te lange procedures. Daarvan is geen gebruik gemaakt.

**A30**

**Bezwaar dat deze inspraakprocedure bij de voorbereiding van een herhaalde beslissing op bezwaar geen waarde heeft als de Minister de reacties naast zich neer kan leggen.**

Het bezwaar is niet gegrond. De procedure voor het opstellen van de beslissing op bezwaar wordt doorlopen conform de wettelijke voorschriften. Alle reacties die bij de Staatssecretaris zijn binnengekomen naar aanleiding van de ter inzage gelegde informatie en de hoorzitting worden meegenomen in de heroverweging. De Staatssecretaris heeft geen reacties naast zich neergelegd.

**A31**

**Bezwaar dat alleen eerdere insprekers/bezwaarmakers op de nieuwe informatie mochten reageren.**

Het bezwaar is niet gegrond. In eerste instantie is de nieuwe informatie zoals die ter inzage is gelegd bedoeld ter onderbouwing van de heroverweging die plaats vindt. De heroverweging geschiedt naar aanleiding van de ingebrachte bezwaren tegen het A-besluit. Derhalve vond de hoorzitting binnen dit geschetste kader plaats. Voor de hoorzitting zijn de bezwaarmakers uitgenodigd. Echter andere belanghebbenden die niet eerder een bezwaarschrift hadden ingediend waren eveneens welkom op deze hoorzitting. Voor laatstgenoemden staat echter in beginsel niet de mogelijkheid tot het indienen van beroep bij de Raad van State open.

**A32**

**Bezwaar dat nieuwe informatie die via de pers en de website van de luchthaven is verspreid onjuist is.**

Het bezwaar is niet gegrond. Dit bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. De wijze van publiceren van de pers en de exploitant van de luchthaven maken geen deel uit van dit A-besluit.



## B. Baanverlenging

### Nut en Noodzaak

#### Strategische betekenis Groningen Airport Eelde

Het Noorden van Nederland heeft een relatief zwakke economische structuur en een hoog werkloosheidspercentage. Al jaren is het beleid erop gericht de economische structuur van Noord Nederland te versterken. Verscheidene structuurversterkende Europese en Nederlandse actieprogramma's en financieringsinstrumenten zijn daarvoor ingezet, waaronder de opeenvolgende programma's in het kader van het Integraal Structuur Plan Noorden des Land (ISP). Omdat van regionale luchthavens een versterkend effect uitgaat voor de regionale economische ontwikkeling is ook het ministerie van Economische Zaken altijd voorstander geweest van intensivering en baanverlenging. Het is om die reden dat uit de middelen van het ISP een aanzienlijke bijdrage voor de kosten voor de realisatie van de baanverlenging beschikbaar is gesteld.

De directe en indirecte werkgelegenheid van Groningen Airport Eelde werd in 2003 geschat op ongeveer 345 arbeidsplaatsen<sup>1</sup>. De economische betekenis van Groningen Airport Eelde is echter veel omvangrijker dan de directe economische effecten en werkgelegenheidscijfers op het eerste gezicht doen vermoeden. Het Noorden is perifeer gelegen en daarmee voor veel bedrijven, kantoren en industrie geografisch een minder aantrekkelijke vestigingsomgeving binnen Nederland. Het bedrijfsleven laat bovendien een tendens van globalisering zien. Dit leidt tot meer intercontinentale contacten tussen bedrijven en binnen bedrijfsvestigingen van een bedrijf. Internationale bereikbaarheid vormt daarmee een belangrijke voorwaarde voor vestiging voor een bedrijf. Voor de ontwikkeling van de regio speelt Groningen Airport Eelde een belangrijke rol, omdat zij voorziet in deze internationale bereikbaarheid. De ontwikkeling van Groningen Airport Eelde zal naar verwachting een directe en positieve wisselwerking hebben met de ontwikkeling van de regionale economie en het aantal bedrijfsvestigingen. Buck Consultants heeft berekend dat de directe en indirecte achterwaartse effecten bij realisatie van de baanverlenging 937 arbeidsplaatsen zal opleveren. De totale indirecte voorwaartse effecten zullen naar verwachting tussen de 500 en de 1000 liggen, aldus Buck Consultants<sup>2</sup>.

Daarnaast voorziet Groningen Airport Eelde in de groeiende behoefte aan vakantievluchten. Zoals blijkt uit recent marktonderzoek uitgevoerd door NIPO, gaan mensen steeds frequenter en korter op vakantie. Daarbij bestaat de behoefte om de drukte op en rond (congestie) grote luchthavens als Schiphol te vermijden en gebruik te maken van bestaande regionale luchthavens.

Het belang van het voortbestaan en de verdere ontwikkeling van Groningen Airport Eelde wordt tevens benadrukt in diverse regionale en nationale beleidsnota's, waaronder de Nota Ruimte 2004, de Nota Mobiliteit 2004, de Regiovisie Groningen Assen 2030 en het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe.

#### Baanverlenging GAE

Het voortbestaan van Groningen Airport Eelde is afhankelijk van in het bijzonder de ontwikkeling van de regionale marktbasis van de luchthaven en uitbreiding van de capacitaire mogelijkheden. Voor beide factoren is verlenging van de start- en landingsbaan noodzakelijk. Dit werd ook al onderkend in het SBL, waarin het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen is neergelegd. Het beleid in het SBL ten aanzien van Groningen Airport Eelde strekt tot het mogelijk maken van een verlenging van de start- en landingsbaan. In het SBL is voorts expliciet ingegaan op de verhouding tussen rijksbeleid en het regionaal belang bij baanverlenging. Daarnaast heeft de regering de ruimte geboden voor de gevoelens van plaatselijke overheden. Aan die ruimte is invulling gegeven door middel van bestuurlijk overleg ex artikel 19 Lvw. Op 20 februari 1997 heeft dit bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de provincies en de gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door het (toen ontwerp-) aanwijzingsbesluit wordt bestreken. Tijdens dit overleg is provincies en gemeenten de mogelijkheid geboden om hun visie op het concept van het (toen concept-) aanwijzingsbesluit kenbaar te maken. Tijdens dit overleg sprak het merendeel zich uit vóór baanverlenging. Op 22 september 1999 heeft op verzoek van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke

---

<sup>1</sup> Zie Buck Consultants International, "*Economische betekenis Groningen Airport Eelde*", januari 2005, met name pagina 27.

<sup>2</sup> Vgl. Buck Consultants International, "*Economische betekenis Groningen Airport Eelde*", januari 2005, pagina 29 ev.

Ordering en Milieubeheer nogmaals overleg met de bestuurders uit de regio plaatsgevonden. Dit overleg diende ter voorbereiding van de beslissing over de aanwijzing luchtvaartterrein Eelde, met name van de baanverlenging, die de ministers hadden aangekondigd te zullen nemen bij het uitbrengen van de Hoofdlijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens. Uit de verslaggeving ervan blijkt dat ook tijdens dit overleg het merendeel van de genodigden uit de regio zich uitsprak vóór baanverlenging. De wenselijkheid van het voortbestaan van Groningen Airport Eelde en de daarvoor noodzakelijke baanverlenging is daarmee niet alleen op landelijk, maar tevens op regionaal niveau bevestigd.

Bevestiging van het regionale draagvlak voor baanverlenging wordt tevens gevonden in de Regiovisie Groningen-Assen 2030, het Provinciale Omgevingsplan Drenthe en het Provinciale Omgevingsplan Groningen. Uit de beleidstekst van de geactualiseerde Regiovisie Groningen Assen 2030 (voorjaar 2005) blijkt, zoals ook in de Regiovisie van juni 1999 is bepaald, dat de baanverlenging door de deelnemende partijen (de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Winsum, Zuidhorn en Tynaarlo) uitdrukkelijk wordt ondersteund. Blijkens de Regiovisie (blz. 19) zet de regio zich in voor verlenging van de grote start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van de huidige 1800 naar 2500 meter. In dit verband wordt opgemerkt dat de luchthaven een bijdrage levert aan de multimodale bereikbaarheid van de regio en een belangrijke vestigingsplaatsfactor is voor bedrijvigheid in Noord-Nederland in het algemeen en in de kernzone Groningen-Assen in het bijzonder. Uit het tweede Provinciale Omgevingsplan van de Provincie Drenthe van 7 juli 2004 is, net als in het eerste POP, een ruimtelijke reservering opgenomen voor de baanverlenging. Specifiek voor Eelde hanteert de provincie het uitgangspunt dat deze baanverlenging (tot 2500 meter) is toegestaan (blz. 109). Ook de provincie Groningen heeft zich in haar POP ("Koersen op karakter", december 2000) uitgesproken vóór verlenging van de startbaan van 1800 naar 2500 meter. De belangrijkste redenen zijn voor de provincie de regionaal economische ontwikkelingsmogelijkheden en de vergroting van de vliegveiligheid (blz. 55). Bij besluit van 28 september 2004 hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen de geldigheidsduur van het POP verlengd. Voor herziening van het in het POP neergelegde beleid – waaronder dus ook het beleid met betrekking tot luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde – was blijkens dit besluit geen aanleiding. Volgens de Staatssecretarissen is de wenselijkheid van de baanverlenging daarmee tevens in het kader van de heroverweging voldoende aangetoond.

Dat de baanverlenging bovendien nog steeds noodzakelijk is, blijkt uit financiële analyse. Financieel onderzoek, Buck Consultans International, heeft aangetoond dat een positief bedrijfsresultaat voor Groningen Airport Eelde op de lange termijn niet haalbaar is zonder een verlengde baan. Onder de huidige omstandigheden is de exploitatie van de luchthaven nog verlieslatend. Baanverlenging zal meer groot handelsverkeer genereren waardoor de exploitatie zal verbeteren en op termijn kostendekkend zijn. Vooralsnog is de continuïteit echter niet in het geding.

Wanneer de baanverlenging wordt gerealiseerd, kunnen grotere typen vliegtuigen en zwaarder beladen toestellen opereren, wat de mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen vergroot en daarmee de aantrekkingskracht op luchtvaartmaatschappijen om vluchten vanaf Groningen Airport Eelde aan te bieden. Vergroting van de baancapaciteit is daarmee bepalend voor het aantrekken van Low Cost Carriers en voor de ontwikkeling van het chartersegment. Met de gerealiseerde baanverlenging kan het bestemmingspakket worden uitgebreid, mede doordat op grotere afstand gelegen bestemmingen (non stop) kunnen worden bereikt.

Bovendien zal een marktpositie bereikt kunnen worden op de luchtvrachtmarkt. Zonder baanverlenging zou luchtvrachtverkeer niet mogelijk zijn. Om de exploitatie op korte termijn te verbeteren en risico's te spreiden, zal de bedrijfsvoering zich moeten richten op het benutten van de geschetste mogelijkheden binnen de verschillende marktsegmenten.

## **Marktontwikkelingen**

Dat de geprognosticeerde ontwikkelingen na realisering van de baanverlenging realistisch zijn, blijkt ten eerste uit de marktontwikkelingen over de afgelopen jaren van Groningen Airport Eelde. Zo zijn de gerealiseerde verkeer- en vervoerprestaties van Groningen Airport Eelde de laatste jaren, ondanks de

onzekere situatie rond de aanwijzing en de baanverlenging, opzienbarend toegenomen. In 1994, bij het indienen van het verzoek tot baanverlenging, bestond nog twijfel aan het toen voor 2005 geprognosticeerde aantal passagiersbewegingen van 100.000. In 2005 werd echter reeds een aantal van ruim 162.000 bereikt.

De beperkte baanlengte veroorzaakt evenwel een concurrentienadeel ten opzichte van de andere regionale luchthavens in Nederland. Voor luchtvaartmaatschappijen en touroperators ontstaan er extra kosten door de noodzaak van additionele stops op andere luchthavens. Dit concurrentienadeel kwam ook tot uiting toen Low Cost Carrier Ryanair de vluchten van Groningen Airport Eelde op Londen Stansted in 2004 heeft moeten staken mede omdat de huidige lengte van de landingsbaan voor de eisen die Ryanair stelt voor vluchtuitvoering met de nieuwe vloot (B 737-800) niet toereikend is. Ryanair kan deze vliegtuigen niet langer met volledige bezetting laten landen en vertrekken op Groningen Airport Eelde en acht de voortzetting van de contractuele betrekking met Groningen Airport Eelde NV om die reden commercieel niet langer opportuun, totdat de start-/landingsbaan is verlengd. De baanverlenging draagt in dit opzicht bij aan het creëren van het nu nog ontbrekende level playing field. Met de gerealiseerde baanverlenging is de kans reëel dat Low Cost Carriers hun lijndiensten weer vanaf Groningen Airport Eelde zullen laten vertrekken.

Ook de conventionele point to point lijndiensten zullen naar verwachting toenemen. Deze markt is in de laatste jaren een groeimarkt gebleken. Dit is het gevolg van de groeiende behoefte aan vluchten tussen grotere luchthavens, maar tevens tussen kleinere steden en regio's, waarbij grote luchthavens kunnen worden gemedend. Naast de markt voor lijndiensten zal ook de markt voor vakantievluchten naar verwachting aanzienlijk groeien. Tussen 1999 en 2004 groeide het aantal charterpassagiers op Groningen Airport Eelde al met 8.000 passagiers per jaar. Het luchtvrachtverkeer groeit mondiaal mede door de groei van de wereldhandel. Dit biedt luchthavens groeipectieven in het transport van de luchtvracht.

Met de baanverlenging kan onder meer worden voorzien in de verwachte groeiende behoefte aan zakenvluchten, point to point lijndiensten en vakantievluchten.

## **Conclusie**

Groningen Airport Eelde heeft een verwacht nuttig economisch uitstralings-effect op de regio Noord-Nederland. Het voortbestaan en de ontwikkeling van de luchthaven wordt om die reden door de centrale overheid en regionale overheden gesteund. Zowel het voortbestaan als de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde zijn evenwel afhankelijk van de voorgenomen baanverlenging. De baanverlenging zal naar verwachting bijdragen aan de economische groei van de regio en zal bovendien leiden tot de benodigde capaciteitsuitbreiding en marktontwikkelingen die een sluitende exploitatie van Groningen Airport Eelde mogelijk maken.

## **Behandeling bezwaren**

**Bezwaarde verzoekt de baanverlenging te bekijken in relatie tot de andere luchthavens in Nederland en in relatie tot het SBL.**

**Bezwaar dat een verwijzing naar het SBL uit 1988 onvoldoende onderbouwing voor het besluit tot baanverlenging vormt.**

**Bezwaar tegen het uitvoeren van de baanverlenging. De toezegging van de baanverlenging is in het kader van het achterhaalde SBL uit 1988 gedaan. Toen was sprake van inschakeling van het vliegveld in een net van Europese luchtverkeersverbindingen. De basis aan deze toezegging is thans komen te ontvallen.**

**Bezwaar dat niet wordt ingegaan op het al dan niet aanwezig zijn van een rijksbelang bij de baanverlenging en op de vraag hoe dit zich verhoudt tot het regionale belang.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Een aan te wijzen luchtvaartterrein dient overeen te stemmen met een planologische kernbeslissing zoals bedoeld in artikel 2a WRO. Zoals ook hiervoor, onder "Nut en noodzaak", is opgemerkt, is het nationaal ruimtelijk beleid inzake Groningen Airport Eelde neergelegd in het SBL. In aanvulling op het bovenstaande merken de Staatssecretarissen in dit verband op dat in het SBL ten aanzien van Groningen Airport Eelde het volgende is overwogen:

### *6.4. De luchthaven Eelde*

*De luchthaven Eelde is een belangrijk element ter verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland, vanuit zowel het binnenland als het buitenland. Hij accommodeert een deel van de vraag naar luchtvervoer in die regio en heeft tevens een functie voor de kleine (waaronder de zakelijke) luchtvaart. De Rijksluchtvaartschool is op dit terrein gevestigd. Voor het overige is de taakstelling vanuit het rijksbeleid beperkt. De capaciteit is evenwel aanwezig voor een grotere vervoersomvang. De geschatte regionale vraagpotentie zal met ca. 10 000 vliegtuigbewegingen in het lijn- en charterverkeer op Europese bestemmingen kunnen worden verwerkt. De zoneringscontouren zijn op deze laatste verkeersomvang gebaseerd, met toevoeging van het overige verkeer dat een bijdrage aan de geluidsbelasting zal kunnen leveren, namelijk vluchten van de Rijksluchtvaartschool en het openbare verkeer (zie fig. 3). De capaciteit bedraagt 20 000 à 25 000 IFR-bewegingen per jaar. Voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofd baan met 700 m nodig. De Regering vindt deze verlenging wenselijk. Zij laat echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De reservering van de mogelijkheid tot baanverlenging is gewenst. Bij het vaststellen van de zoneringscontouren is met deze baanverlenging rekening gehouden. (deel E, blz. 9)"*

Meer in het algemeen volgt uit het SBL dat één van de hoofddoelstellingen van het nationale beleid ten aanzien van de Nederlandse luchtvaartterreinen wordt gevormd door het streven naar een effectief luchtvervoersysteem. Het overheidsbeleid dient in dit verband de omstandigheden te scheppen voor het handhaven c.q. tot stand komen van een systeem van goede en snelle luchtverbindingen. Regionaal wordt gestreefd naar een goede verbinding van de regio's met de centrale luchthaven en met Europese bestemmingen (SBL deel e, blz. 4). Verder geldt als rijksbeleid dat een net van luchtverbindingen van en naar Nederland aanwezig dient te zijn om een goede bereikbaarheid van Nederland door de lucht te waarborgen (SBL deel e, blz. 5). In het A-besluit is aan het beleid van het SBL invulling gegeven. Met het verlengen van de start- en landingsbaan op luchtvaartterrein Eelde is aldus een rijksbelang gemoeid.

Met de baanverlenging is bovendien een regionaal belang gemoeid. Redengevend voor de regio is de met de baanverlenging gepaard gaande positieve uitstraling op de regionale economie. Betrokken regionale overheden hebben zich ook verscheidene malen vóór baanverlenging uitgelaten. Verwezen wordt opnieuw naar hetgeen hierover hierboven, onder "Nut en noodzaak" is opgemerkt. In aanvulling daarop wordt benadrukt dat de onderbouwing van het A-besluit tevens berust op de adviezen van diverse (wettelijk verplichte) commissies, het MER waarin milieuhygiënische aspecten van de baanverlenging zijn onderzocht en in beeld gebracht, alsmede het Ontwikkelingsperspectief 1994 waarin diverse economische aspecten van de baanverlenging zijn beschreven.

Voorts zij gewezen op het feit dat de milieu-informatie uit het MER van 1995 en het Ontwikkelingsperspectief 1994 in het kader van deze heroverweging zijn geactualiseerd. Zo is in het kader van deze heroverweging actuele milieu-informatie met betrekking tot het planalternatief in beeld gebracht. De actualisering van het Ontwikkelingsperspectief 1994 is tweeledig. De exploitant van de luchthaven heeft in zijn rapport "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde" de voorziene toekomstige ontwikkeling van de luchthaven beschreven. Op verzoek van de exploitant is voorts door onderzoeksbureau BCI het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" opgesteld. Hierin zijn de te verwachten economische effecten van de groei beschreven en onderbouwd op basis van bestaand onderzoeksmateriaal. Met het rapport zijn de door de exploitant verwachte ontwikkelingen gevalideerd. Beide rapporten gaan uit van het jaar 2015 als zichtjaar. Beide rapporten zijn in het kader van deze beslissing op bezwaar door de Staatssecretarissen op hun realiteitswaarde en haalbaarheid getoetst. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen onder het eerste bezwaar van hoofdstuk H (MER) en naar hetgeen is overwogen onder de eerste groep bezwaren in hoofdstuk C.

Het geheel aan (beleids-)stukken, bestuurlijke standpunten en onderzoeksrapporten biedt naar het oordeel van de Staatssecretarissen in het kader van deze beslissing op bezwaar een afdoende onderbouwing van de baanverlenging ten behoeve van luchtvaartterrein Eelde. De Staatssecretarissen

zijn dan ook na heroverweging van mening dat zij op basis van deze informatie op goede gronden het A-besluit van 15 mei 2001 hebben kunnen vaststellen

Met betrekking tot de stelling dat de toezegging tot baanverlenging is gedaan in het kader van een inmiddels achterhaald SBL, omdat daarin werd gerefereerd aan inschakeling van het vliegveld in een net van Europese luchtverkeersverbindingen, merken de Staatssecretarissen ten slotte nog het volgende op. Het is juist dat het gebruik en de functie van Eelde, net als andere regionale luchtvaartterreinen, in de loop der tijd op onderdelen andere accenten hebben gekregen. Dat wil nog niet zeggen dat, wat Eelde betreft, inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer (in het geheel) niet meer aan de orde is. In tegendeel, inschakeling in het Europese luchtverkeer is door de opkomst van de Low Cost Carriers juist actueler dan ooit. Immers, Low Cost Carriers maken luchtverbindingen binnen Europa voor een veel groter aantal mensen mogelijk. De Staatssecretarissen zijn dan ook van mening dat hiermee het beleidsuitgangspunt uit het SBL voor Eelde – de baanverlenging – niet is verlaten. In dit verband zij gewezen op het feit dat de wetgever bij de totstandkoming van de Wet van 17 december 1998, houdende alsnog toekennen van rechtskracht aan enkele planologische kernbeslissingen (Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen; Stb. 1998, 721) uitdrukkelijk heeft aangegeven dat gedurende de periode dat een in de wet bedoelde PKB van kracht is, de inhoud van het daarin neergelegde ruimtelijk beleid eveneens van kracht blijft (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998-1999, 26 129, nr. 5, blz. 10). Ook de meer algemene doelstellingen van het nationale beleid ten aanzien van Nederlandse luchtvaartterreinen zoals Eelde zijn nog steeds geldend. Bovendien is ook bij de totstandkoming van het SBL al expliciet de potentie van chartervluchten voor Eelde onderkend (zie bijvoorbeeld deel A, blz. 293, deel D (oud), blz. 11, deel D (herzien) blz. 9 en ten slotte deel E zelf, blz. 9). Van strijd met het SBL is dan ook geen sprake.

**Bezwaar tegen het gebruik van een onjuist argument voor de baanverlenging. De Minister van Verkeer en Waterstaat geeft aan dat een baanverlenging voor minder overlast voor het milieu zorgt omdat op deze manier chartervluchten in één keer naar hun bestemming kunnen vliegen. Met de huidige baan dienen vliegtuigen een tussenstop te maken, omdat ze niet met een volle tank van Eelde kunnen vertrekken. Daarentegen meldt de vergadering van aandeelhouders dat het maken van tussenlandingen elders een goede zaak is om zo de stoelen in de vliegtuigen vol te krijgen.** Het bezwaar is niet gegrond.

Uit het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief blijkt dat baanverlenging het mogelijk maakt om grotere toestellen te accommoderen en nieuwe bestemmingen zonder tussenstop aan te bieden. Hierdoor kan het aantal lijnvluchten en chartervluchten stijgen. Daarnaast kunnen grotere toestellen meer vracht en brandstof vervoeren waardoor de transportkosten per eenheid product lager zijn en toestellen rendabel kunnen vliegen. Het is overigens niet het streven van de luchthaven om alle vakantiebestemmingen uitsluitend rechtstreeks te kunnen aanvliegen, maar om een het aantal aangeboden bestemmingen met lijndienst- en chartervluchten aanzienlijk te vergroten. Daarmee kan tegemoet gekomen worden aan de vraag naar rechtstreekse verbindingen vanuit de regio.

Volgens informatie van de exploitant zijn de rechtstreekse vakantievluchten vanaf Eelde veelal volgeboekt. De boekingen voor vluchten die niet rechtstreeks vanaf Eelde (kunnen) worden uitgevoerd staan open voor passagiers zowel vanaf Eelde als vanaf een andere regionale luchthaven. In veruit de meeste gevallen stappen er meer mensen op Eelde in dan op de andere luchthavens.

**Bezwaar dat de motivering voor de baanverlenging uitsluitend is gebaseerd op het door de belanghebbende NV Groningen Airport opgestelde rapport Ontwikkelingsperspectief 1994.** Het bezwaar is niet gegrond.

De motivering voor de baanverlenging is niet uitsluitend gebaseerd op het Ontwikkelingsperspectief 1994. Verwezen zij naar hetgeen hierboven is overwogen onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B.

**Bezwaar tegen het besluit tot baanverlenging, omdat het draagvlak in de regio smal is. Alleen de bestuurders die ook aandeelhouder zijn spraken zich uit vóór baanverlenging, terwijl alle andere bestuurders zich tijdens het bestuurlijk overleg tegen verklaarden.**

**Bezwaar dat er onvoldoende maatschappelijk en politiek draagvlak is in de regio voor baanverlenging; politiek draagvlak is er in feite alleen bij regionale aandeelhouders.**

**Bezwaar dat het draagvlak voor de baanverlenging steeds kleiner is geworden.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen hierboven is overwogen onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B. Voor de duidelijkheid benadrukken de Staatssecretarissen dat de regio weliswaar een groep tegenstanders van baanverlenging kent, verenigd in VOLE, maar dat de regio eveneens de Stichting Vrienden van Groningen Airport Eelde kent. De Stichting Vrienden van Groningen Airport Eelde heeft meer dan 1000 geregistreerde donateurs - zowel bedrijven als particulieren - en is uitdrukkelijk voorstander van de baanverlenging.

Het aspect van de samenstelling van de adviescommissie en de deelname aan het bestuurlijk overleg is voorts reeds in het kader van de procedure over de eerste beslissing op bezwaar aan de orde gekomen. In de uitspraak van 3 december 2003 van de Afdeling bestuursrechtspraak zijn de beroepen op dit punt ongegrond verklaard (r.o. 2.5.1).

**Bezwaar dat de motivering voor de baanverlenging uitsluitend bestaat uit denkbeelden die niet door onderzoeken worden onderbouwd en objectief zijn getoetst.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De (motivering voor de) baanverlenging wordt naar het oordeel van de Staatssecretarissen afdoende door onderzoek onderbouwd. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B.

De stelling dat de motivering van de baanverlenging niet objectief is getoetst, wordt voorts niet onderschreven. Zo is het MER in december 1995 door het bevoegd gezag, de (toen nog) Minister van Verkeer en Waterstaat aan een aanvaardbaarheidsbeoordeling onderworpen. Vervolgens is het MER door de Commissie m.e.r. getoetst. Uit haar toetsingsadvies van 18 augustus 1997 blijkt dat het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, in beginsel als goede basis kan dienen voor de besluitvorming. Ook de aanvullende milieu-informatie die in het kader van deze beslissing op bezwaar is opgesteld, is door de Commissie m.e.r. beoordeeld. Uit het toetsingsadvies van 1 juli 2005 blijkt dat de Commissie m.e.r. van mening is dat met deze aanvullende milieu-informatie goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen onder het eerste bezwaar van hoofdstuk H (MER).

Naast het MER is ook de economische onderbouwing van de baanverlenging getoetst. Verwezen wordt naar hetgeen hierover hierboven is opgemerkt onder "Nut en noodzaak". Tegen de achtergrond van de vraag of aanleiding bestaat aan de baanverlenging mee te werken, is het destijds door de exploitant opgestelde Ontwikkelingsperspectief 1994 door de Minister van Verkeer en Waterstaat op zijn economische realiteit en haalbaarheid bezien. Die vraag is destijds bevestigend beantwoord. In het kader van deze beslissing op bezwaar is door de exploitant het rapport "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde" (januari 2005) opgesteld. Op verzoek van de exploitant is door onderzoeksbureau BCI het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" opgesteld. Hierin zijn de te verwachten economische effecten van de groei beschreven en onderbouwd op basis van bestaand onderzoeksmateriaal. Met het rapport zijn de door de exploitant verwachte ontwikkelingen gevalideerd. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen onder het eerste bezwaar onder C3. De rapporten bevatten naar het oordeel van de Staatssecretarissen geen aanknopingspunten die de bevindingen ervan in redelijkheid in twijfel doen trekken en die zouden moeten leiden tot het afzien van medewerking aan baanverlenging.

**Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit wordt genomen voor een vliegveld met een lange en een korte baan, terwijl er al vergaande plannen zijn om de korte baan te sluiten als landingsbaan. Het is misleidend om met argumenten een baanverlenging te regelen voor een vliegveld met twee banen, als het uiteindelijk gaat om een vliegveld met maar één baan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het onderhavige besluit zijn in artikel 5, tweede lid, beide banen opgenomen. De (her-)berekening van de geluidszones is, voor wat de Ke-zone betreft, uitsluitend gebaseerd op baan 05/23. De (her-)berekening van de bkl-geluidszone is gebaseerd op zowel baan 05/23 als baan 01/19 (zie ook rapport Adecs Airinfra, Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit, blz. 15). De in de aanwijzing vastgelegde geluidscontouren geven de maximale geluidsbelasting aan. Veranderd baangebruik ten gevolge van het terugbrengen van het aantal banen tot één mag dan ook

zonder nadere besluitvorming niet tot een hogere geluidbelasting leiden dan op grond van de in het A-besluit opgenomen geluidscontouren is toegestaan.

**Bezwaar dat de resultaten van onderzoek die tegen de baanverlenging pleiten door het Rijk niet zijn weerlegd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het A-besluit is conform de in de Lvw en Awb beschreven procedures tot stand gekomen. De Lvw schrijft voor welke adviezen meegenomen moeten worden in een aanwijzingsbesluit en wat er deel van uit dient te maken. Aan deze wettelijke eisen is voldaan. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij de bezwaren onder B3 en de laatste drie groepen bezwaren onder C.

**Bezwaar dat de belanghebbenden bij de baanverlenging een groter aandeel in de besluitvorming hebben, dan mensen die objectief naar de plannen kijken.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het onderhavige A-besluit is tot stand gekomen conform de in de Lvw en Awb beschreven procedures. De Lvw schrijft voor welke partijen – naast de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (thans: de Staatssecretarissen) – betrokken moeten worden in de aanwijzingsprocedure. Zo schrijft artikel 19 Lvw bijvoorbeeld het bestuurlijk overleg met de regionale overheden voor en wordt aangegeven welke overheden hierbij betrokken zijn. Voorts wordt in artikel 21 Lvw voorgeschreven dat een commissie adviseert over de ingediende zienswijzen tegen een ontwerp aanwijzingsbesluit en is bepaald hoe deze commissie dient te zijn samengesteld. Deze partijen hebben, belanghebbend of niet, ieder een gelijk aandeel in de advisering ten behoeve van de besluitvorming. Het uiteindelijke besluit wordt op grond van artikel 24 Lvw genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (ook hier de facto de Staatssecretarissen).

Het aspect van de samenstelling van de adviescommissie en de deelname aan het bestuurlijk overleg is reeds in het kader van de procedure over de eerste beslissing op bezwaar aan de orde gekomen. In de uitspraak van 3 december 2003 van de Afdeling bestuursrechtspraak zijn de beroepen op dit punt ongegrond verklaard (r.o. 2.5).

**Bezwaar dat de minister op verkeerde gronden het besluit voor de baanverlenging heeft verleend, omdat de gegevens in de officiële publicaties te rooskleurig zijn weergegeven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor zover bezwaarde doelt op het MER, zij gewezen op het feit dat dit rapport is getoetst door de Commissie m.e.r. die in haar toetsingsadvies van 18 augustus 1997 heeft overwogen dat het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, op één onderdeel na als goede basis kan dienen voor de besluitvorming. Ten aanzien van de aanvullende milieu-informatie die in het kader van deze beslissing op bezwaar is opgesteld, heeft de Commissie m.e.r. eveneens een positief oordeel uitgesproken. Uit de adviezen van de Commissie m.e.r. blijkt niet dat er in zijn algemeenheid sprake is van een te rooskleurige weergave van de feiten. Wel dient te worden geconstateerd dat in het MER van 1995 de cijfers met betrekking tot de werkgelegenheid te positief zijn ingeschat. In dit verband zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder het zevende bezwaar bij C.

**Bezwaar dat noch in de MER, noch in de Aanwijzing wordt ingegaan op de strijdigheid van de baanverlenging met de Regiovisie 2030 Groningen-Assen, die nu in streek -en bestemmingsplannen worden uitgewerkt.**

**Bezwaar dat de baanverlenging in strijd is met de uitgangspunten van de Regiovisie.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Het onderhavige A-besluit dient – conform artikel 18 Lvw - in overeenstemming te zijn met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing, te weten het SBL. Dat is het geval. De Regiovisie Groningen-Assen 2030 vormt in deze zin geen formeel toetsingskader voor het A-besluit. Wel biedt het inzicht in het standpunt van de regio over de voorgenomen baanverlenging. Gelet op de in het SBL gelaten ruimte voor de gevoelens van de regio is de Regiovisie derhalve wel relevant. In de Regiovisie van juni 1999 pleitten de betrokken partijen (de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Winsum en Zuidhorn) reeds voor een goede internationale aansluiting door baanverlenging op Eelde (blz. 6). Voorts is opgemerkt dat de luchthaven een rol van betekenis blijft spelen voor de economische

ontwikkeling en als element in een compleet infrastructuur pakket (blz. 16). Uit de beleidstekst van de geactualiseerde Regiovisie Groningen Assen 2030 (voorjaar 2005) blijkt nogmaals dat de baanverlenging door de deelnemende partijen (waartoe thans ook Tynaarlo behoort) uitdrukkelijk wordt ondersteund. Opgemerkt wordt dat de regio zich inzet voor verlenging van de grote start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van de huidige 1800 naar 2500 meter, en dat de luchthaven een bijdrage levert aan de multimodale bereikbaarheid van de regio en is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijvigheid in Noord-Nederland in het algemeen en in de kernzone Groningen-Assen in het bijzonder (blz. 19).

**Bezwaar tegen de tegenstrijdigheid van het aanwijzingsbesluit, enerzijds door de opmerking op bladzijde 18 van de toelichting dat verlenging van de baan geen belangrijke gevolgen heeft voor het gebruik van de baan en de omvang van de geluidszones, terwijl anderzijds volgens het aanwijzingsbesluit aanzienlijk moet worden geïnvesteerd in baanverlenging.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De opmerking op pagina 18 van de Algemene toelichting bij het A-besluit heeft betrekking op de reden om geen tijdelijke geluidszones ex artikel 25c, eerste lid Lvw vast te stellen en doelt op het feitelijk gebruik van de baan (dus hoeveel vliegtuigen en welke soort vliegtuigen) en de omvang van de geluidszones. De baanverlenging is bij de berekening van de bij het A-besluit vastgestelde geluidszones meegenomen. De daadwerkelijke aanleg van de verlenging van de start- en landingsbaan levert derhalve niet een ander gebruik op dan waarmee nu is gerekend. De geluidszones krijgen bij de daadwerkelijke baanverlenging dan ook geen andere vorm of oppervlakte dan de zones die bij het A-besluit zijn vastgesteld. Een en ander is dan ook niet in strijd met hetgeen voorts in de toelichting bij het A-besluit van 15 mei 2001 is overwogen, namelijk dat baanverlenging zowel voordelen oplevert voor de luchthaven als voor de noordelijke economie, dat dit, na afweging van de diverse belangen, een nuttige ontwikkeling wordt gevonden en dat de Ministers bereid zijn daarin te investeren.

**Bezwaar dat de baanverlenging Eelde strijdig is met het Provinciaal Ontwikkelingsplan (POP) van de Provincie Drenthe.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De aanwijzing dient in overeenstemming te zijn met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing, in casu het SBL. Dat is het geval. Het Provinciaal Ontwikkelingsplan Drenthe van 7 juli 2004 vormt als zodanig geen formeel toetsingskader voor het A-besluit. Wel biedt het inzicht in het standpunt van de provincie over de voorgenomen baanverlenging. In het POP is uitdrukkelijk rekening gehouden met de baanverlenging op Eelde. Net als in het eerste POP is een ruimtelijke reservering opgenomen voor de baanverlenging. Specifiek voor Eelde hanteert de provincie het uitgangspunt dat deze baanverlenging (tot 2500 meter) is toegestaan (§ C.5.5).

Dit standpunt sluit aan bij het feit dat uit het bestuurlijk overleg tussen de ministers en de regio, waartoe ook de Provincie Drenthe behoort, is gebleken dat de regio voorstander is van de baanverlenging. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B.

**Bezwaar dat de baanverlenging leidt tot effecten die nadrukkelijk in strijd zijn met het nationaal milieubeleid.**

**Het bezwaar is niet gegrond.**

Verwezen wordt naar hetgeen hierover onder hoofdstuk A, onder A9, is overwogen.

#### **B1**

**Bezwaarde eist een onafhankelijk onderzoek om nut en noodzaak van de baanverlenging voor de noordelijke economie aan te tonen.**

**Bezwaarde verzoekt alsnog een brede 'nut en noodzaak van baanverlenging' discussie te organiseren waarin de ontwikkeling van het nieuwe SRKL wordt betrokken.**

**Bezwaar tegen het onvoldoende aantonen van nut en noodzaak van de baanverlenging. Dit zou gebaseerd moeten zijn op het nieuwe SRKL.**

**Bezwaar dat uit de economische onderbouwing onvoldoende blijkt dat de baanverlenging noodzakelijk is en/of een bijdrage levert aan de regionale economie.**

**Bezwaarde is het er niet mee eens dat de positieve effecten voldoende zijn afgezet tegen de negatieve effecten. In het Ontwikkelingsperspectief 1994 zijn de positieve effecten overschat en de**



negatieve effecten onderschat. Het vergelijkingsmateriaal voor de discussie over 'nut en noodzaak van baanverlenging' is daarom ontoereikend.

Bezwaar dat nut en noodzaak van de baanverlenging onvoldoende zijn aangetoond. Het besluit is gemotiveerd met argumenten uit het SBL uit 1988 dat een achterhaalde visie geeft, namelijk het inschakelen van Eelde in een Europees netwerk.

Bezwaar dat nut en noodzaak van de baanverlenging niet zijn aangetoond en niet rechtvaardigen dat een ingreep wordt gedaan die schadelijk is voor milieu en leefomgeving.

Bezwaar dat nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. Verwezen wordt namelijk naar inmiddels achterhaalde nota's, waarin volledige inschakeling van de luchthaven in het Europees netwerk als motivering voor baanverlenging wordt aangevoerd (SBL 1988). Nu wordt in de toelichting op het Aanwijzingsbesluit alleen nog gesproken over charterverkeer met grotere vliegtuigen.

De bezwaren zijn niet gegrond.

Naar het oordeel van de Staatssecretarissen is het nut en de noodzaak van de baanverlenging afdoende aangetoond. Verwezen wordt allereerst naar hetgeen hierover hierboven is opgemerkt onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder B. In aanvulling daarop merken de Staatssecretarissen in dit verband nog het volgende op.

In deel E van het SBL (de planologische kernbeslissing) is de wenselijkheid uitgesproken van de (reservering voor de) verlenging van de bestaande start- en landingsbaan op luchtvaartterrein Eelde.

Zoals al onder "Nut en noodzaak" is opgemerkt, zijn aan dit beleid de nodige overwegingen en beraadslagingen voorafgegaan. In het eerste deel van het SBL (deel A, het beleidsvoornemen) is een beschouwing gegeven van de capaciteit van regionale luchthavens, waaronder die van luchthaven Groningen Airport Eelde. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen capaciteit van, respectievelijk, de luchtruimstructuur, het (rij-)banenstelsel en de benutbare ruimte voor platforms en gebouwen. Ten aanzien van de capaciteit van banenstelsel is voor luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde een concreet knelpunt voorzien:

*"De banenstelsels van de regionale luchthavens kunnen, behalve de IFR- en VFR-overlandvluchten, nog een aantal terreinvluchten verwerken. Hoewel twee regionale luchthavens over twee start- en landingsbanen beschikken, kan als gevolg van de situering van deze banen (kruisende banen) toch steeds slechts één baan tegelijk voor starts en landingen worden gebruikt. De banencapaciteit is derhalve gebaseerd op één baan, die gelijktijdig voor starts en landingen ("mixed mode") wordt gebruikt. Voor de luchthaven Eelde bedraagt de banencapaciteit (overland- + terreinvluchten) ca. 125 000 vliegtuigbewegingen per jaar. (...) Het verkeer dat van de regionale luchthavens gebruik maakt, is voor een belangrijk deel luchtverkeer van en naar bestemmingen op middellange afstand (zie par. II.3.2). Een voorwaarde voor de ontplooiing van dit verkeer is een baanlengte van voldoende grootte. Als alle typen vliegtuigen met volle belading en met brandstof (inclusief reserve) genoeg voor deze (Europese) bestemmingen, van een baan gebruik moet maken, dan dient de lengte 2300 à 2500 meter te zijn. (...) Ook de luchthaven Eelde, met de langste baan van ca. 1800 meter, komt niet aan de gewenste lengte. In dit geval is echter de ruimte buiten het bestaande terrein voor een verlenging van ca. 700 meter in principe aanwezig. (deel A, blz. 65-66)."*

Mede op basis van deze constatering is in deel A het voorgenomen beleid voor luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde als volgt weergegeven:

#### *"VII.5.4.1. Functie*

*De Luchthaven Eelde fungeert als vervoersvoorziening voor Noord-Nederland. Uit dien hoofde accommodeert hij verbindingen met de centrale luchthaven en met de overige regionale luchthavens (incl. de bases Twente en Eindhoven), alsook met andere bestemmingen binnen Europa. Voorts vervult de luchthaven een functie voor de kleine luchtvaart. In het infrastructuurbeleid van het Rijk neemt de luchthaven een bijzondere plaats in als vestigingsplaats van de Rijksluchtvaartschool; het lesverkeer van deze instelling legt beslag op een belangrijk deel van de capaciteit van het luchtvaartterrein. De luchthaven heeft de vrijheid zich te richten op het aantrekken van bepaalde categorieën verkeer, waarbij aan de genoemde functies geen afbreuk mag worden gedaan en de luchtruimcapaciteit niet mag worden overschreden.*

#### VII.5.4.2. Verkeersomvang

*In het gekozen beleid is de taak voor de luchthaven Eelde beperkt. Voor het binnenlands luchtverkeer dienen 5 000 vliegtuigbewegingen geaccommodeerd te worden. De mogelijkheid is evenwel aanwezig dat het commerciële verkeer zich verder zal uitbreiden. Voorshands wordt hieraan, op grond van de vraagpotentie van de regio, een maximum toegekend van 10 000 vliegtuigbewegingen. De IFR-capaciteit bedraagt 15 000 bewegingen. Ook in die situatie kan nog een voldoende hoeveelheid VFR-verkeer worden verwerkt, naast de lesvluchten van de Rijksluchtvaartschool.*

#### VII.5.4.3. Indicatieve zone

*Voor de indicatieve zone (zie figuur VII.4a) wordt de mogelijke omvang van het lijn- en charterverkeer als maatgevend aangehouden: 10 000 vliegtuigbewegingen. Omdat deze verkeersomvang zich reeds in de loop der tachtiger jaren zou kunnen voordoen, is bij de berekening van deze zone uitgegaan van de vliegtuigpopulatie, zoals deze verwacht wordt in 1985.*

#### VII.5.4.4. Ruimtelijke consequenties

*Voor een goede functievervulling voor het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofd baan in zuidwestelijke denting tot 2300 m gewenst. Voor die verlenging dient een strook ter grootte van 700 bij 440 m gereserveerd te worden, ten einde de baan met 500 m te kunnen uitbreiden (zie figuur*

*VII.6). De Regering laat gaarne ruimte aan de plaatselijke overheden om terzake tot een afweging in streek- en bestemmingsplannen te komen. Aan een verzoek tot wijziging van de aanwijzing zal zij voldoen, indien het resultaat van die afweging positief is. Voor het overige biedt de luchthaven in zijn huidige omvang voldoende ruimte om de maximale voorzienbare ontwikkeling van het verkeer te accommoderen. De indicatieve zone omvat geen aaneengesloten bebouwing."*

Naar aanleiding van het beleidsvoornemen heeft in februari 1981 inspraak plaatsgevonden (SBL deel B) en heeft de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) in maart 1981 advies uitgebracht (SBL deel C). In mei 1981 is vervolgens deel D van het SBL verschenen. In deze regeringsbeslissing spreekt de regering zich, mede naar aanleiding van de inspraak en het advies van de RARO, positief over de baanverlenging uit. De regering gaat uit van een verlenging van 500 meter.

Medio jaren tachtig is deel D van het SBL herzien. Deze herziening is, wat luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde betreft, het gevolg van een regionale studie waarin aanbevelingen zijn gedaan op (onder meer) infrastructureel vlak, en meer in het bijzonder de baanverlenging, en van overleg met luchtvaartmaatschappijen die voor geregelde passagiersdiensten op verder gelegen Europese bestemmingen een baanlengte van 2500 meter als voorwaarde stelden. De wijziging van deel D betreft de omvang van de baanverlenging: door de regering werd thans een verlenging van de bestaande start- en landingsbaan met 700 meter in plaats van 500 meter nodig geacht (Tweede Kamer, vergaderjaar 1985-1986, nr. 27-28, blz. 9 en 32). In deel E van het SBL van december 1988 is de wenselijkheid van deze baanlengte gehandhaafd. De tekst van deel E luidt:

#### 6.4. De luchthaven Eelde

*De luchthaven Eelde is een belangrijk element ter verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland, vanuit zowel het binnenland als het buitenland. Hij accommodeert een deel van de vraag naar luchtvervoer in die regio en heeft tevens een functie voor de kleine (waaronder de zakelijke) luchtvaart. De Rijksluchtvaartschool is op dit terrein gevestigd. Voor het overige is de taakstelling vanuit het rijksbeleid beperkt. De capaciteit is evenwel aanwezig voor een grotere vervoersomvang. De geschatte regionale vraagpotentie zal met ca. 10 000 vliegtuigbewegingen in het lijn- en charterverkeer op Europese bestemmingen kunnen worden verwerkt. De zoneringscontouren zijn op deze laatste verkeersomvang gebaseerd, met toevoeging van het overige verkeer dat een bijdrage aan de geluidsbelasting zal kunnen leveren, namelijk vluchten van de Rijksluchtvaartschool en het openbare verkeer (zie fig. 3). De capaciteit bedraagt 20 000 à 25 000 IFR-bewegingen per jaar. Voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het*

*Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofdbaan met 700 m nodig. De Regering vindt deze verlenging wenselijk. Zij laat echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De reservering van de mogelijkheid tot baanverlenging is gewenst. Bij het vaststellen van de zoneringscontouren is met deze baanverlenging rekening gehouden. (deel E, blz. 9)"*

In het uiteindelijke SBL is aldus een principe-uitspraak over het nut en de noodzaak van de baanverlenging gedaan. In het SBL is tegelijkertijd bepaald dat plaatselijke overheden de ruimte krijgen voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De uitwerking van het nut en de noodzaak van de baanverlenging diende derhalve op regionaal niveau plaats te vinden. Dat is gebeurd. De betrokken bestuursorganen hebben ieder voor zich hun standpunt terzake bepaald. Alle destijds relevante aspecten van de baanverlenging - de maatschappelijke, strategische, (sociaal-)economische en omgevingsaspecten - zijn daarbij aan de orde gekomen. De resultaten van de door de regionale overheden gemaakte afweging is kenbaar gemaakt tijdens het (bestuurlijk) overleg van 1997 en 1999. Een tweetal bestuursorganen keerde zich tegen de baanverlenging. Het merendeel van de bestuursorganen schaarde zich evenwel uitdrukkelijk achter de baanverlenging. Opnieuw verwijzen de Staatssecretarissen naar hetgeen hierboven onder de paragraaf "Nut en noodzaak" is overwogen, evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder B.

De exploitant heeft in 1995 door middel van een MER alle destijds relevante milieuhygiënische aspecten van de baanverlenging onderzocht en in beeld gebracht. Onderdeel van dit MER is het door de exploitant opgestelde ontwikkelingsperspectief 1994. Dit rapport bevat de marktvisie van de exploitant op de ontwikkeling van het vervoer, het verkeer, de financieel-economische resultaten en de werkgelegenheidseffecten van de baanverlenging, vergeleken met die van de huidige baanlengte. Het MER is (met uitzondering van het ontwikkelingsperspectief 1994) door de Commissie m.e.r. getoetst. Het ontwikkelingsperspectief 1994 is op hoofdlijnen door de Ministers getoetst.

Op basis van deze beleidsstukken, adviezen, bestuurlijke overleggen en (milieu-)rapporten hebben de Ministers bij het nemen van het A-besluit van 15 mei 2001 de belangrijkste elementen van het nut en de noodzaak van de baanverlenging op een rij gezet. In de toelichting bij het A-besluit is aangegeven dat baanverlenging tot 2500 meter noodzakelijk wordt geacht om te komen tot een grotere benutting van het vervoerspotentieel in het luchtverkeer op middellange afstanden. Het gaat hierbij voornamelijk om charterverkeer met grotere vliegtuigen naar Zuid Europese bestemmingen. Baanverlenging tot 2500 meter biedt in principe mogelijkheden om een positie binnen delen van de vrachtmarkt op te bouwen, met name op middellange afstanden. Op grond van het marktpotentieel kan luchtvaartterrein Eelde een positie in een aantal niche-markten opbouwen. Een regionale luchthaven heeft een positieve uitstraling op de regionale economie, onder meer als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Baanverlenging op luchtvaartterrein Eelde zal de kwaliteit van de beschikbare infrastructuur verbeteren en bijdragen aan het imago van de bedrijfsterreinen, met name in het gebied tussen Groningen en Assen, en het stedelijk knooppunt Groningen. De luchthaven kan een aantrekkelijker vestigingsplaats worden voor luchthaven georiënteerde of luchthaven gebonden bedrijven. Meer in het algemeen heeft de baanverlenging een positief effect op de bereikbaarheid en daarmee de concurrentiekracht van de Noord Nederlandse regio. Door middel van het A-besluit waarmee de baanverlenging mogelijk wordt gemaakt, wordt aldus bijgedragen aan het streven om Groningen Airport Eelde een belangrijke rol te geven in de regionaal-economische structuur van het noorden. Los daarvan zal baanverlenging een positief effect hebben op de exploitatieresultaten van NV GAE. In de milieuparagraaf van het A-besluit is naar aanleiding van de uitkomsten van het MER overwogen dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Alles afwegend wegen de voordelen van baanverlenging op maatschappelijk, strategisch en (sociaal-)economisch gebied zwaarder dan de daarmee gepaard gaande (milieu-)effecten.

Op grond van het voorgaande zijn de Staatssecretarissen van oordeel dat het nut en de noodzaak van de baanverlenging bij het nemen van het A-besluit afdoende is aangetoond en onderbouwd en dat derhalve (ook) in dit opzicht in redelijkheid tot het vaststellen van het A-besluit kon worden overgegaan.

In het kader van deze heroverweging is bezien of dit standpunt met inachtneming van de huidige feiten en omstandigheden nog valide is. De Staatssecretarissen zijn van mening dat deze vraag bevestigend kan worden beantwoord.

Het ruimtelijk beleid uit het SBL is niet gewijzigd. De wetgever heeft bij de totstandkoming van de Wet van 17 december 1998, houdende alsnog toekennen van rechtskracht aan enkele planologische kernbeslissingen (Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen; Stb. 1998, 721) uitdrukkelijk aangegeven dat gedurende de periode dat een in de wet bedoelde PKB van kracht is, de inhoud van het daarin neergelegde ruimtelijk beleid eveneens van kracht blijft (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998-1999, 26 129, nr. 5, blz. 10). Het standpunt van de regio is evenmin gewijzigd. Integendeel, er is door de regio in verschillende gremia - bij de overdracht van de aandelen, bij de totstandkoming van diverse Provinciale Omgevingsplannen en bij het vaststellen van de herziene Regiovisie Groningen-Assen 2030 - uitdrukkelijk aangegeven dat zij zich (nog steeds) achter de baanverlenging schaart. Ook in dit verband geldt dat bij deze afweging alle relevante aspecten van de baanverlenging (zowel de economische als de omgevingsaspecten) de revue zijn gepasseerd.

Ten slotte is in het kader van deze heroverweging actuele milieu-informatie met betrekking tot het plan-alternatief opgesteld en is het Ontwikkelingsperspectief van 1994 geactualiseerd. Verwezen zij naar hetgeen in dit verband hierboven is overwogen onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B. Ook in het kader van deze beslissing op bezwaar zijn de Staatssecretarissen van oordeel dat de voordelen van baanverlenging op maatschappelijk, strategisch en (sociaal-)economisch gebied zwaarder wegen dan de daarmee gepaard gaande (milieu-)effecten.

De bezwaren dat het nut en de noodzaak van de baanverlenging niet zijn aangetoond, dan wel niet afdoende zijn onderbouwd, zijn gelet op het voorgaande naar het oordeel van de Staatssecretarissen niet gegrond.

Met betrekking tot de overige bezwaren merken de Staatssecretarissen nog het volgende op. De stelling dat het nut en de noodzaak van de baanverlenging moet zijn gebaseerd op het SRKL is onjuist. Gewezen wordt op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 waarin onherroepelijk is komen vast te staan dat het SBL, en niet het SRKL, de planologische kernbeslissing is zoals bedoeld in artikel 27 lid 2 Lvw en artikel 2a WRO (r.o. 2.9.2). De stelling dat de toezegging tot baanverlenging is gedaan in het kader van een inmiddels achterhaald SBL omdat daarin werd gerefereerd aan inschakeling van het vliegveld in een net van Europese luchtverkeersverbindingen gaat evenmin op. Verwezen zij naar hetgeen in dit verband hierboven is opgemerkt onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B.

## **B2**

**Bezwaar dat de baanverlenging negatieve effecten heeft voor de gemeenschap.**

**Bezwaar dat de positieve effecten onvoldoende tegen de negatieve aspecten zijn afgezet.**

**Bezwaar dat de toevoeging van de economische waarde van de baanverlenging niet opweegt tegen de aantasting van de persoonlijke levenssfeer.**

**Bezwaar dat de uitbreiding niet als 'maatschappelijk belang' onderbouwd kan worden.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Het staat niet ter discussie dat met de in het A-besluit voorziene baanverlenging meer en zwaarder luchtverkeer op de luchthaven kan worden toegelaten. Deze daarmee gepaard gaande milieu-effecten zijn in het MER en de geactualiseerde milieu-informatie beschreven. Deze milieu-effecten zijn, mede gelet op de implementatie van een groot aantal mitigerende en compenserende maatregelen, naar het oordeel van de Staatssecretarissen evenwel aanvaardbaar. De milieu-effecten wegen naar het oordeel van de Staatssecretarissen bovendien niet op tegen de economische voordelen en de maatschappelijke effecten van de baanverlenging. Verwezen zij in dit verband naar hetgeen is overwogen onder B1.

**Bezwaar dat velen zowel recreanten als bewoners veel meer overlast krijgen om het mogelijk te maken dat vakantiegangers niet meer over hoeven te stappen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar de overwegingen bij de bezwaren onder B1 en B2.

**Bezwaar dat het volstrekt onverantwoord is om de mogelijkheden voor vakantiecharters uit te breiden, omdat dit indruist tegen een beleid van duurzaamheid en beperking van klimaatverandering.** Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen hierover onder "Nut en noodzaak" is overwogen en naar de overwegingen bij de bezwaren onder B1 en B2. Met betrekking tot de klimaatverandering zij verwezen naar hetgeen hierover opgemerkt wordt onder M1 (luchtverontreiniging en geur).

### **B3**

**Bezwaar tegen de onjuiste weergave van de inhoud van het rapport Langman in de overwegingen. Om de motivering van een baanverlenging kracht bij te zetten is het rapport van Langman aangehaald. De baanverlenging wordt echter niet genoemd in dat rapport. Om het noorden van Nederland uit zijn isolement te halen, dienen er volgens Langman snelle railverbindingen gerealiseerd te worden. Daarentegen is het economisch belang van een luchthaven marginaal voor het gebied. Daarmee druist het besluit tot baanverlenging in tegen de adviezen van de commissie Langman.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het rapport Langman is het luchtvaartterrein Eelde inderdaad niet aangehaald. Reden hiervoor is het feit dat de commissie alleen voorstellen heeft gedaan voor nieuwe investeringsprojecten. De wenselijkheid tot baanverlenging was al in het SBL uitgesproken en in het kader van het bestuurlijk overleg - waar het merendeel van de regionale overheden zich uitspraken voor baanverlenging - uitgewerkt. Zie in dit verband de overwegingen hieromtrent bij de eerste bezwaren onder B. Het rapport van de Commissie Langman is derhalve niet uit te leggen als zou daarin worden gepleit voor realisering van snelle railverbindingen *in plaats van* baanverlenging op Eelde. Overigens wordt in het rapport van Langman niet de conclusie getrokken dat het economisch belang van een luchthaven marginaal is voor het gebied. In het rapport wordt, als gezegd, in zijn geheel niet ingegaan op de luchthaven.

**Bezwaar dat investeringen in de ontwikkeling van het Noorden, zoals de Commissie Langman voorstelt, niet onlosmakelijk zijn verbonden met baanverlenging.**

**Bezwaarde vindt dat investeringen in de ontwikkeling van het Noorden niet onlosmakelijk is verbonden met baanverlenging, omdat de bijdrage van een baanverlenging niet mag worden overschat.**

**Bezwaar dat het advies van de Commissie Langman, waarin wordt geconcludeerd dat het belang van de luchthaven voor het Noorden economisch van marginale betekenis is, niet is overgenomen.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Voor motivering van de baanverlenging zij verwezen naar de overwegingen bij de bezwaren onder B1. Met betrekking tot het rapport van de Commissie Langman zij verwezen naar de overwegingen bij bovenstaand bezwaar.

**Het argument dat een verlengde baan nodig is om meer bedrijven te trekken, blijkt niet zinvol te zijn, nu de bedrijvigheid ondanks de korte baan sterk toeneemt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het feit dat de bedrijvigheid ook in een autonome ontwikkeling toeneemt, staat er niet aan in de weg dat het imago van bedrijfsterrinen in de omgeving van de luchthaven wordt vergroot door de in het A-besluit voorziene uitbreiding van de luchthaven. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij de bezwaren onder B1.

**Bezwaar tegen het niet voldoen aan een voldoende zware motivering van het besluit, omdat niet inzichtelijk is gemaakt waarom het Noorden baat heeft van verlenging voor de economische ontwikkeling. Het aantal vakantiegangers uit de drie noordelijke provincies, die graag via Eelde willen vliegen zal niet groter worden, omdat deze doelgroep nu reeds gebruik maakt van dit vliegveld.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Zie voor de motivering van het economisch belang van de baanverlenging naar de overwegingen bij "Nut en noodzaak" en bij de bezwaren onder B1. Voorts geldt dat met de verlengde baan van de luchthaven op meer of andere bestemmingen gevlogen kan worden (en mogelijk met minder tussenlandingen). Het aantal vakantiegangers (ook uit de drie noordelijke provincies) kan als gevolg daarvan wel degelijk toenemen.

**Bezwaar dat het economisch belang voor het Noorden niet is aangetoond. De resultaten van de toetsing zijn niet beschikbaar. Het door Buck Consultants in april 1999 gegeven advies om het kwalitatief belang van de luchthaven inzichtelijk te maken, had navolging moeten krijgen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor wat betreft het economisch belang van de baanverlenging voor de Noord-Nederlandse regio zij verwezen naar hetgeen hiervoor, bij B1 is opgemerkt. De Staatssecretarissen zijn van mening dat het economisch belang afdoende is aangetoond.

Het onderzoek van BCI heeft plaatsgevonden in het kader van de nota RELUS. Het onderzoek is kwalitatief van aard en adviseerde om het kwantitatieve belang inzichtelijk te maken. Uitgangspunt van de onderzoeken in het kader van RELUS was de mening van het kabinet dat de regionale luchthavens een economische (motor-)functie kunnen hebben voor een regio. Het economische belang van een regionale luchthaven voor een regio dient daarom op regionaal niveau worden vastgesteld. Dit moet gezien worden in het licht van decentralisatie, waarbij verantwoordelijkheden voor exploitatie en investeringen bij andere partijen dan het Rijk terecht zullen komen. In 2004 is door BCI wederom een rapport opgesteld waarin het regionaal belang is aangegeven. Verwezen zij naar hetgeen hierover in hoofdstuk C is opgemerkt.

**Bezwaar tegen het geen aandacht geven aan het volgens eigen berekening beperkte rendement van slechts 3%, dat als volgt valt te berekenen: verbetering resultaat luchthaven 1,2 miljoen afgezet tegen de investeringen voor baanverlenging van 25 miljoen en verwerving onroerend goed van 15 miljoen gulden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Met betrekking tot het bedrijfsresultaat van de luchthaven zij verwezen naar de overwegingen onder B1 en B11.

**Bezwaar tegen de te optimistische prognose voor vrachtvervoer door de lucht, terwijl Buck Consultants stelt dat vrachtvervoer met 'full freighters' voor Eelde niet interessant is.**

**Bezwaar dat de luchtvracht van Eelde nihil is en nihil blijft.**

**Bezwaarde adviseert de baanverlenging op te schorten, en pas op basis van concrete cijfers van onderzoek naar de behoefte van intensivering van luchtvracht het groene licht te geven voor de uitvoering van de baanverlenging.**

**Bezwaar dat uit de groeicijfers van de afgelopen jaren niet blijkt dat het segment gevlogen vracht gediend is met een verlengde baan.**

**Bezwaar dat aangeboden luchtvracht per vrachtauto naar andere luchthavens vervoerd wordt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De laatste jaren is er nauwelijks daadwerkelijk gevlogen vracht op Groningen Airport Eelde afgehandeld. Slechts incidenteel zijn spoedeisende kleine hoeveelheden geacommodeerd. De huidige baanlengte verhindert starts- en landingen met grotere vrachtvliegtuigen. Uit het Ontwikkelingsperspectief 1994 blijkt dat de verlenging van de baan met 700 meter wel degelijk mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van de luchtvracht. Datzelfde blijkt uit de rapporten die thans in het kader van deze heroverweging door de exploitant en door Bucks Consultants International zijn opgesteld. Verwezen zij naar hetgeen hiervoor, onder "Nut en noodzaak", onder B1 en bij onder de eerste groep bezwaren van hoofdstuk C (Economisch/Financieel) is opgemerkt. Overigens blijkt uit een recentelijk overeengekomen letter of intent tussen RDR-Cargo en Groningen Airport Eelde dat luchtvrachtbedrijven inderdaad concrete belangstelling tonen om na baanverlenging luchtvracht op Groningen Airport Eelde af te handelen.

#### **B4**

**Bezwaar tegen het feit dat het besluit tot baanverlenging gebaseerd is op een achterhaalde visie op verkeer en vervoer binnen Europa. De motivering tot baanverlenging is namelijk gebaseerd op het SBL. Daarin wordt gepleit voor en volledige inschakeling van een net van Europese luchtvaartverbindingen.**

**Bezwaar dat nut en noodzaak van de baanverlenging onvoldoende zijn aangetoond. Het besluit is gemotiveerd met argumenten uit het SBL dat een achterhaalde visie geeft, namelijk het inschakelen van Eelde in een Europees netwerk.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor motivering zij verwezen naar hetgeen hierboven is opgemerkt onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar de overwegingen bij de eerste groep bezwaren onder B en de overwegingen bij de groep bezwaren onder B1.

**Bezwaar dat nut en noodzaak van de baanverlenging beoordeeld dient te worden in relatie tot de voorgenomen railinfrastructuur (HSL).**

**Bezwaar dat vliegverkeer tot 500 km afgewikkeld kan worden door hoge snelheidstreinen.**

**Bezwaar dat door de komst van een snelle railverbinding met de Randstad de noodzaak van de baanverlenging zal wegvallen.**

**Bezwaar dat vakantiegangers via de rechtstreekse treinverbinding vanuit Groningen gebruik kunnen maken van de luchthaven Schiphol.**

**Bezwaar dat Eelde niet meer nodig is, als straks Schiphol via een directe zweefverbinding bereikbaar is.**

**Bezwaar dat de aanleg van een goede, snelle spoorverbinding als een magneetzweefbaan voor het noorden van groter belang is.**

**Bezwaar dat goede railverbindingen een goed alternatief vormen voor een luchthaven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De doelstelling om te besluiten tot aanleg van de Zuiderzeelijn komt niet overeen met de redenen voor baanverlenging op Eelde. Voor de motivering van de baanverlenging zij verwezen naar hetgeen hierboven is opgemerkt onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar de overwegingen bij de eerste groep bezwaren onder B en bij de groep bezwaren onder B1.

Los daarvan zij opgemerkt dat de hogesnelheidslijn geen goed alternatief vormt voor luchtvervoer, nu vele vakantiebestemmingen niet door de hogesnelheidslijn kunnen worden bereikt. De hogesnelheidslijn is evenmin een goed alternatief voor luchtvrachtvervoer. Overigens is noch ten tijde van het nemen van het A-besluit, noch bij het nemen van deze beslissing op bezwaar, een beslissing genomen over de aanleg van een hogesnelheidslijn of een zweefverbinding in/naar de provincie Groningen. Of de Zuiderzeelijn wordt aangelegd, is nog niet duidelijk. Bij de beslissing op bezwaar omtrent de baanverlenging kan de eventuele aanleg van de Zuiderzeelijn dan ook geen rol spelen.

#### **B5**

**Bezwaar dat luchthaven Eelde zonder baanverlenging voldoende mogelijkheden heeft om als kleine regionale luchthaven te kunnen functioneren.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de motivering van de baanverlenging zij verwezen naar hetgeen hierboven is opgemerkt onder de paragraaf "Nut en noodzaak", evenals naar de overwegingen bij de eerste groep bezwaren onder B en bij de groep bezwaren onder B1.

#### **B6**

**Bezwaar dat met de gemeente Noordenveld overeenstemming dient te worden bereikt over de baaninrichting van de verlengde baan en de daarmee samenhangende vliegroutes. De baaninrichting zoals nu gepland, direct grenzend aan en gericht op natuurgebieden, gebieden voor verblijfsrecreatie en op Norg, één van de drie hoofdkernen van de gemeente Noordenveld en de daarmee samenhangende en toenemende geluidsoverlast is onacceptabel.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Luchtverkeersroutes worden vastgesteld in het kader van de Wet Luchtvaart, het Luchtverkeersreglement en de Regeling Procedures. De routes zijn aangegeven in de AIP Netherlands (de Luchtvaartgids). Bij het vaststellen van de routes is zeer zorgvuldig te werk gegaan. Bij de vaststelling zijn naast economische, luchtverkeersbeveiligings- en vliegtechnische aspecten ook milieuaspecten meegenomen om er zorg voor te dragen dat zo min mogelijk mensen overlast ondervinden. Een van de uitgangspunten is bijvoorbeeld om in verband met de vermijdbare geluidhinder en uit oogpunt van veiligheid bestaande bebouwing steeds zoveel mogelijk te vermijden. Tegen deze achtergrond is de route over Norg inmiddels verlegd. In zoverre is dus reeds aan het bezwaar tegemoet gekomen.

De aldus vastgestelde routes worden in de vorm van een gemodelleerde aan- en uitvliegroute ten grondslag gelegd aan de berekening van de bij het A-besluit behorende geluidszones. De routes worden derhalve *niet* vastgesteld of gewijzigd in het kader van een A-besluit. Zij kunnen dan ook als

zodanig niet in de procedure tegen het A-besluit ter discussie staan. In bijlage C en D bij het A-besluit zijn de aan- en uitvliegroutes aangegeven zoals deze voor de berekening van de bij het A-besluit behorende geluidszones zijn gehanteerd. Verwezen zij in dit verband naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder P.

Ten behoeve van deze beslissing op bezwaar zijn opnieuw berekeningen uitgevoerd die hebben geleid tot gewijzigde geluidszones voor het Ke- en het bkl-verkeer. Hierbij is gebruik gemaakt van een aangepast routemodel. De aangepaste routes zijn weergegeven in bijlage C.

#### **B7**

**Bezwaar dat er geen duidelijkheid is over de noodzakelijke technische eisen van de huidige baan om deze zonder aanpassingen voor draagvermogen en de conditie, waarin deze zich bevindt, te kunnen gebruiken voor de verlengde baan.**

**Bezwaar dat voor een volledige inschakeling in het Europese verkeer de volledige baan en niet alleen de verlenging aangepast moet worden aan de huidige normen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De gehele baan (huidige baan en verlenging) zal voldoen aan de in internationaal verband gestelde ICAO-eisen.

#### **B8**

**Bezwaar dat de luchthaven Leeuwarden een beter alternatief is dan baanverlenging luchthaven Eelde.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het onderhavige A-besluit.

#### **B9**

**Bezwaar tegen het omleggen van de Eekhoornstraat. Bezwaarde verzoekt te onderzoeken of de Eekhoornstraat niet tot een doodlopende weg is om te vormen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het A-besluit.



*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

#### **B10**

**Bezwaar dat een nieuwe "nut en noodzaak discussie" over de baanverlenging is vereist. Sinds het vaststellen van het SBL in 1988 heeft die niet meer plaatsgevonden. De Commissie 21 was in 1997 van mening dat de "nut en noodzaak discussie" was gevoerd voorafgaand aan de vaststelling van het SBL en daarom in 1997 niet meer aan de orde was. Inmiddels is het 2005 en is er veel meer bekend over o.m. de effecten van de luchtvaart op de luchtkwaliteit (o.a. fijn stof, stikstofoxiden) en op het klimaat dan in 1988.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen naar aanleiding van de bezwaren onder B1.

#### **B11**

**Bezwaar dat nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit voor de regio niet wordt onderbouwd door een meerjarenplan van de luchthaven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen verwijzen ten eerste naar hetgeen hierboven, onder de paragraaf "Nut en noodzaak" is opgemerkt, evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B. In aanvulling daarop merken zij op dat het vaststellen van het nut en de noodzaak meer is dan een financiële discussie. Bij het vaststellen van het nut en de noodzaak van de voorgenomen activiteit gaat het primair om het vaststellen van de maatschappelijke voor- en nadelen. Als sprake is van nut en noodzaak, is sprake van een voordeel dat de maatschappij heeft met de beoogde infrastructuur. Dat voordeel is het verschil tussen enerzijds de maatschappelijke baten en anderzijds de kosten die daarvoor moeten worden gemaakt. In het geval van Groningen Airport Eelde gaat het om het rendement voor de regio - in de zin van (o.a.) een betere bereikbaarheid en een positieve uitstraling van de regionale economie - versus de daarmee gepaard gaande effecten op de (leef-)omgeving. De bedrijfseconomische effecten van de baanverlenging voor de luchthavenexploitatie zijn tegen de achtergrond van het nut en de noodzaak slechts zijdelings van belang. Tegen deze achtergrond achten de Staatssecretarissen het niet noodzakelijk dat deze nut en de noodzaak wordt onderbouwd door een financieel meerjarenplan van de luchthaven.

Voor wat betreft het financiële gedeelte van deze discussie concluderen de Staatssecretarissen dat het Rijk bij de afkoop en de overdracht van de aandelen is uitgegaan van een op termijn (2015-2017) kostendekkende luchthaven en dat op basis daarvan een afkoopsom voor de exploitatiekosten is vastgesteld. Verder benadrukken de Staatssecretarissen in dit verband opnieuw dat met de regio de afspraak is gemaakt dat de continuïteit van Groningen Airport Eelde zal worden gewaarborgd door het beschikbaar stellen van een jaarlijks bedrag van circa 1 miljoen euro voor de baanverlenging gedurende een periode van 10 jaren. De conclusie was en is dat de luchthaven, rekening houdend met de hiervoor genoemde regionale bijdrage tezamen met een totale afkoopsom van het Rijk van circa 4,5 miljoen euro als bijdrage in de exploitatieverliezen, rond 2015 "break-even" kon worden. Volgens de Staatssecretarissen is het nut en de noodzaak van de baanverlenging voldoende onderbouwd.

#### **B12**

**Bezwaar dat de bewering dat baanverlenging nodig is om op termijn het luchthavenbedrijf rendabel te maken iedere onderbouwing mist. Er is niet voorgerekend dat en wanneer baanverlenging de verliezen zal omzetten in winst (break even punt). Het financiële toekomstperspectief is gebaseerd op verhalen. De feiten in de jaarverslagen van GAE bevestigen daarentegen keer op keer dat ondanks de toenemende activiteit op de luchthaven de forse stijgingen van het aantal passagiersbewegingen de jaarlijkse verliezen niet dalen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het door de luchthaven opgestelde rapport "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer Groningen Airport Eelde" van januari 2005 is geconstateerd dat zonder baanverlenging belangrijke segmenten van de luchtverkeersmarkt niet tot ontwikkeling kunnen komen. Gevolg daarvan is - onder meer - dat er geen rendabele exploitatie mogelijk is. In het rapport is voorts aangegeven dat het feit dat de luchthaven zonder baanverlenging niet rendabel kan worden geëxploiteerd ook volgt uit het businessplan en businessmodel dat in 2001 is opgesteld. Het businessplan en de daarbij behorende

financiële prognose is medio 2002 op verzoek van NIB-Capital getoetst. Een van zijn conclusies was dat baanverlenging noodzakelijk is voor het op middellange termijn kunnen bereiken van een kostendekkende exploitatie en het toevoegen van aandeelhouderswaarde. In dat verband wordt opnieuw benadrukt dat, wat het nut en de noodzaak van de baanverlenging betreft, de vraag of en zo ja, wanneer de luchthaven een positief bedrijfsresultaat boekt slechts van bijkomend belang is. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen naar aanleiding van het bezwaar onder B11.

#### **B13**

**Bezwaar dat er opnieuw een financiële vergelijking tussen de 1800 meter baan en de 2500 meter baan moet worden gemaakt op grond van de huidige inzichten en de tot nu toe verkregen ervaring met de 1800 m baan. Het rapport van Van de Bunt heeft aangetoond dat de 1800 meter baan een beter exploitatieresultaat geeft dan de 2500 meter baan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen naar aanleiding van de bezwaren onder B11 en voorts naar hetgeen is overwogen naar aanleiding van de laatste bezwaren onder C.

#### **B14**

**Bezwaar dat met baanverlenging geen doorslaggevend maatschappelijk belang is gemoeid, terwijl dat wel is vereist. Uit het rapport van Waardenburg blijkt dat er sprake is van een toename van verstoring in het Vogelrichtlijngebied. Er zal daarom onomwonden moeten worden aangetoond dat een ingreep geen (significante) effecten heeft op het gebied en de daarin levende organismen, er een zwaarwegend openbaar belang mee gemoeid is en er geen alternatieve oplossing is. Charterverkeer naar verdere bestemmingen vormt geen doorslaggevend maatschappelijk belang. Uit een oogpunt van handhaving c.q. verbetering van de luchtkwaliteit, van energiebesparing en klimaatbeleid is dit immers onduurzaam en ongewenst. Veel bestemmingen kunnen ook op een minder milieubelastende wijze per trein bereikt worden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor wat betreft de in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn uitgevoerde toetsing wordt verwezen naar hetgeen is overwogen naar aanleiding van de bezwaren onder T8.

Los daarvan is overigens wel degelijk een doorslaggevend maatschappelijk belang gemoeid met de baanverlenging. Verwezen wordt naar hetgeen hierboven, onder de paragraaf "Nut en noodzaak" is opgemerkt, evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B.

#### **B15**

**Bezwaar dat de luchthaven gezien diens ligging in een kwetsbaar landschap streeft naar een groter percentage van de bestaande markt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het aanwijzingsbesluit.

#### **B16**

**Bezwaar dat de doelstelling van de baanverlenging "volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer" uit het SBL achterhaald is. Inmiddels ligt het primaat bij snelle treinverbindingen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het SBL is het beleid voor Eelde vastgelegd. Dit beleid strekt ertoe de verlenging van de bestaande start- en landingsbaan met 700 meter mogelijk te maken. Nog afgezien van de vraag of de toenmalige gedachte achter deze verlenging, de inschakeling in het Europese luchtverkeer, wezenlijk anders is dan de motivering die in het aanwijzingsbesluit is gehanteerd, geldt dat het beleidsvoornemen zelf nadien niet is verlaten. Verwezen zij naar hetgeen in dit verband is overwogen naar aanleiding van de eerste bezwaren onder B.

In de Nota "Uitgangspunten beleidsvisie regionale luchtvaartinfrastructuur" (RELI) wordt aangegeven dat voor de continentale bestemmingen op de middellange afstand, tot 1000 km, het primaat ligt bij de HSL. Dit sluit het gebruik van luchtvervoer op deze afstanden echter niet uit. Gewezen zij op het feit dat de luchthaven een aanzienlijk deel van de chartervluchten afwikkelt op verder weg gelegen bestemmingen en bestemmingen die, zoals de Turkse riviera of de Canarische eilanden, per hogesnelheidstrein niet zijn te bereiken.

#### **B17**

**Bezwaar dat "charterverkeer met grotere vliegtuigen" niet overeenkomt met de doelstelling van de baanverlenging uit het SBL.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen naar aanleiding van de bezwaren onder B16.

#### **B18**

**Bezwaar dat de baanverlenging is gebaseerd op een verouderd SBL dat verouderde feitenkennis en oordelen bevat wat betreft de effecten op natuur, milieu en klimaat. De baanverlenging kan derhalve niet worden gebaseerd op of gemotiveerd met het SBL. Het SBL is inmiddels tweemaal verlengd zonder dat rekening gehouden is met latere feitenkennis. De motivatie uit het SBL is aan het besluit tot baanverlenging ontvallen en het besluit dient om deze reden ter discussie te staan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het besluit tot baanverlenging is niet uitsluitend gebaseerd op het SBL. Naast het SBL is van belang geweest de visie van de plaatselijke overheden, de adviezen van diverse commissies, het MER en het ontwikkelingsperspectief 1994. De Staatssecretarissen zijn van oordeel dat het nut en de noodzaak van de baanverlenging bij het nemen van het aanwijzingsbesluit afdoende is aangetoond en onderbouwd en dat (ook) in dit opzicht in redelijkheid tot het vaststellen van het aanwijzingsbesluit kon worden overgegaan. In het kader van deze heroverweging is bezien of dit standpunt met inachtneming van de huidige feiten en omstandigheden nog valide is. De Staatssecretarissen zijn van mening dat deze vraag bevestigend kan worden beantwoord. Verwezen zij naar hetgeen hierboven, onder de paragraaf "Nut en noodzaak" is opgemerkt, evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B en bij de groep bezwaren onder B1.

#### **B19**

**Bezwaar dat de nut en noodzaak discussie uit 1988 is verouderd. Nog steeds wordt het besluit tot baanverlenging gebaseerd op het oude SBL uit 1988. Sinds eind jaren tachtig van de vorige eeuw heeft geen nut- en noodzaakdiscussie meer plaatsgevonden. De Commissie 21 was in 1997 van mening dat deze discussie was gevoerd voorafgaand aan de vaststelling van het SBL en daarom in 1997 niet meer aan de orde was. De bezwaren van de burgers over nut en noodzaak hadden niet terzijde gelegd mogen worden. Hierdoor is de burger tekort gedaan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven, onder B18, is overwogen.

#### **B20**

**Bezwaar dat baanverlenging niet zonder nut en noodzaak discussie kan plaatsvinden. In 2005 mag niet klakkeloos worden aangenomen dat de argumenten uit 1988 op dit moment onveranderd geldig zijn. Een brede en serieuze discussie over nut en noodzaak van de baanverlenging in het huidige tijdsgewricht, waarbij rekening wordt gehouden met het beleid ter vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot, het klimaatbeleid en het beleid op het gebied van de luchtkwaliteit, is noodzakelijk.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen hierboven, onder de paragraaf "Nut en noodzaak" is opgemerkt, evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B en bij de groep bezwaren onder B1 en B18.

#### **B21**

**Bezwaar dat het argument van de luchthaven dat voor grote lijndiensten baanverlenging noodzakelijk is niet opgaat. Voor de kleine aantallen passagiers zijn geen grotere vliegtuigen nodig.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De verwachting is gerechtvaardigd dat met de baanverlenging het aantal passagiers in diverse segmenten van de luchtverkeersmarkt (aanzienlijk) zal toenemen. Verwezen zij naar hetgeen hierboven, onder de paragraaf "Nut en noodzaak" is opgemerkt, evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B en bij de groep bezwaren onder B1.

#### **B22**

**Bezwaar dat onvoldoende blijkt of baanverlenging echt noodzakelijk is en of de kosten opwegen tegen de baten.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen hierboven, onder de paragraaf "Nut en noodzaak" is opgemerkt, evenals naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B en bij de groep bezwaren onder B1.

## C. Economisch/Financieel

**Bezwaar dat de aanwijzing onvoldoende economisch is onderbouwd.**

**Bezwaar dat de baanverlenging onvoldoende economisch is onderbouwd. De extra investeringen zullen extra inkomsten vergen.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

De voorziene ontwikkeling van de luchthaven en de te verwachten economische effecten zijn ter voorbereiding van deze nieuwe beslissing op bezwaar opnieuw in beeld gebracht. De exploitant heeft in het rapport "verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde, gedateerd januari 2005, de actuele inzichten op het gebied van verkeer en vervoer tot het jaar 2015 in kaart gebracht. Op verzoek van de exploitant is tevens door het onafhankelijke onderzoeksbureau Buck Consultants International het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" opgesteld. In dit rapport, eveneens gedateerd januari 2005, zijn de te verwachten economische effecten van de groei tot 2015 beschreven en onderbouwd.

Bedoelde rapporten vormen daarmee het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief voor 2015, wat inzicht geeft in de te verwachten sociaal economische effecten van de luchthavenontwikkelingen met de baanverlenging. Dit geactualiseerde ontwikkelingsperspectief ligt ten grondslag aan het geactualiseerde milieuonderzoek en vormt mede de basis voor de bij de aanwijzing vastgestelde geluidszones. Het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief is tezamen met andere aanvullende milieu-informatie ter inzage gelegd. De exploitatie van de luchthaven tot 2015, met alle bijkomende effecten, inclusief alle onzekerheden die hiermee verbonden zijn, maakt bovendien deel uit van de, in het kader van de beëindiging van de Rijksbetrokkenheid gerealiseerde afkoop van exploitatiekosten en investeringslasten, zoals aangekondigd in RELUS.

Op grond hiervan concluderen de Staatssecretarissen na heroverweging dat de aanwijzing voldoende economisch is onderbouwd.

Voor een nadere onderbouwing van dit standpunt verwijzen de Staatssecretarissen uitdrukkelijk naar hetgeen hierover is opgemerkt in het vorige hoofdstuk onder "Nut en noodzaak".

**Bezwaar dat uit de economische onderbouwing blijkt dat er niet of nauwelijks een afweging heeft plaatsgevonden voor wat betreft de economische belangen van de gemeente Noordenveld. De positieve effecten voor de regio worden overschat en de negatieve milieueffecten zijn duidelijk onderschat en zijn wat betreft de gemeente Noordenveld en haar inwoners, volledig aan voorbijgegaan.**

**Bezwaar dat de kosten van de baanverlenging in geen verhouding staan met het geringe economische belang van de luchthaven voor het Noorden.**

**Bezwaar dat de noodzaak van een vliegveld voor de noordelijke economie onvoldoende onderzocht is.**

De bezwaren zijn ongegrond.

Verwezen zij in dit verband ten eerste naar hetgeen is overwogen bij het vorige bezwaar. In aanvulling daarop merken de Staatssecretarissen nog het volgende op.

Behalve op grond van de daar genoemde economische overwegingen, het bestuderen van de adviezen van de (wettelijk verplichte) commissies, het MER en het rapport van Buck Consultants, hebben de Ministers destijds de aanwijzing tevens gebaseerd op regionale gevoelens. Zoals in het vorige hoofdstuk al is toegelicht, heeft het merendeel van de regio zich tot twee keer toe tijdens een bestuurlijk overleg vóór de baanverlenging uitgesproken. Dit is tot op heden niet veranderd, zoals blijkt uit geactualiseerde Regiovisies. Ter onderbouwing hiervan verwijzen de Staatssecretarissen opnieuw naar het vorige hoofdstuk, onder "Nut en noodzaak".

Er is ten slotte geen plaats voor het oordeel dat de milieueffecten niet juist zijn ingeschat. In het rapport Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde (Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar (DHV, april 2005) zijn de milieueffecten van de baanverlenging (op diverse gebieden, zoals geluid, luchtverontreiniging, veiligheid, bodem en water, ecologie en natuurwaarden en landschap en cultuurhistorie) zorgvuldig in beeld gebracht. De aanvullende milieu-informatie is door de Commissie m.e.r. getoetst. In haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 concludeert de Commissie 'dat de essentiële informatie in de aanvullende milieu-informatie

aanwezig is. Er is hiermede goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming'. De Commissie heeft getoetst aan de vastgestelde richtlijnen, op eventuele onjuistheden en aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER. De staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Voor de motivering hieromtrent zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

**Bezwaar dat het vliegveld altijd een economische flop zal blijven.**

**Bezwaar dat het vliegveld meer geld kost dan dat het oplevert.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Voor motivering zij verwezen naar de overwegingen bij de bovenstaande bezwaren onder C.

**Bezwaar dat het Rijk en de regionale aandeelhouders geklemd zitten in een financiële houdgreep.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor motivering zij verwezen naar de overwegingen bij de bovenstaande bezwaren onder C.

**Bezwaar tegen het gebruik van de luchthaven voor het personenvervoer. Meerdere luchtvaartmaatschappijen hebben geprobeerd lokale vluchten te exploiteren naar Enschede, Maastricht, Amsterdam en plaatsen in het buitenland, maar vele hebben hun diensten moeten staken vanwege gebrek aan rendabiliteit.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in het vorige hoofdstuk B, onder de paragraaf "Nut en noodzaak" en bij de groep bezwaren onder B1.

**Bezwaar tegen het feit dat de Minister van Verkeer en Waterstaat niet de economische nadelen heeft meegewogen van uitbreiding van de luchthaven op sectoren die belang hebben bij rust, ruimte en natuur. De minister laat dit over aan de provincie, maar het SRKL is nog niet in werking getreden en dan is de Minister nog altijd verantwoordelijk voor het uitvoeren van dergelijk onderzoek.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Zoals ten eerste al uitvoerig is toegelicht in hoofdstuk A "Procedureel", heeft het A-Besluit zijn grondslag terecht gevonden in het SBL. Ter onderbouwing van dit standpunt volstaan de Staatssecretarissen met een verwijzing naar hoofdstuk A.

Daarnaast zijn de economische aspecten van de baanverlenging wel degelijk door de Ministers in beschouwing genomen. Het ontwikkelingsperspectief is ter onderbouwing van het verzoek om aan de baanverlenging mee te werken, door de exploitant aan de Ministers aangeboden. Tegen de achtergrond van de vraag of aanleiding bestaat aan de baanverlenging mee te werken, is dit ontwikkelingsperspectief door de Ministers bezien op zijn economische realiteit en haalbaarheid. Datzelfde is recentelijk opnieuw gebeurd, thans met het in opdracht van de exploitant opgestelde rapport "Economische Betekenis Groningen Airport Eelde" van januari 2005.

Voorafgaand aan een besluit omtrent investeringen in infrastructuur kan het Rijk ervoor kiezen eerst een (globale) kosten/baten analyse te laten uitvoeren. Anders dan bezwaarden veronderstellen, schrijft de wet niet voor dat het Rijk een onafhankelijk onderzoek moet laten uitvoeren naar de gevolgen van de baanverlenging. Het Rijk heeft hier ook niet voor gekozen. Zoals eerder is aangegeven, zijn de verwachte milieueffecten van het gebruik van de luchthaven na baanverlenging beperkt en hebben zowel het Rijk als de huidige aandeelhouders de verwachting dat GAE na baanverlenging een positieve bijdrage zal leveren aan de regionale economie. Ook uit hoofde van de in acht te nemen zorgvuldigheid is dat niet geboden. Van belang hierbij is de veranderende rol van het Rijk ten opzichte van regionale luchthavens, waarbij verantwoordelijkheden van het Rijk en andere partijen worden (dan wel: zijn) ontvlochten. Het merendeel van de regio heeft zich tot twee keer toe tijdens een bestuurlijk overleg (20 februari 1997 en 22 september 1999) vóór de baanverlenging uitgesproken. De regio is zich bewust van de economische aspecten voor de diverse bedrijfstakken. Voor het overige verwijzen de Staatssecretarissen op dit punt naar hetgeen in het vorige hoofdstuk, onder "Nut en noodzaak", is opgemerkt.

**Bezwaar dat het Rijk zichzelf tegensprekt ten aanzien van de werkgelegenheidscijfers, zie pagina 6 van het Ontwikkelingsperspectief en pagina 2 van bijlage J en nr. 3 van de vragen en antwoorden van kamerstuk 26893. Is hier sprake van misleiding?**

**Bezwaar dat de minister de mensen voorhoudt dat de baanverlenging een paar honderd banen oplevert, terwijl dit in de prognose in werkelijkheid slechts 130 banen of minder is.**

De bezwaren zijn ongegrond.

In het Ontwikkelingsperspectief 1994 werd het aantal banen dat baanverlenging zou opleveren (350) achteraf gezien als te optimistisch ingeschat. Een schatting van de banenwinst van de baanverlenging kent echter een flinke onzekerheidsmarge. Van misleiding is dan ook geen sprake geweest. Op basis van de huidige vervoersprognoses (tot 2015) wordt voorspeld dat de baanverlenging enkele honderden extra banen zou kunnen opleveren. Het aantal banen dat uiteindelijk door de baanverlenging zal worden gecreëerd, blijft echter afhankelijk van velerlei factoren. Daarom vormt het precieze aantal arbeidsplaatsen niet het criterium om medewerking aan de baanverlenging te verlenen. Wel kan op basis van het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief worden aangenomen dat de baanverlenging een gunstige uitwerking zal hebben op de werkgelegenheid. Die verwachting vormt onderdeel van de afweging, zoals gemaakt in het A-besluit en de onderhavige beslissing op bezwaar.

**Bezwaar tegen de misleidende financiële voorstelling in de algemene toelichting op pagina 15 omdat de verwachtingen van de luchthaven zonder voorbehoud geciteerd worden en de kosten niet worden toegerekend.**

Het bezwaar is ongegrond.

De uitspraken in de algemene toelichting bij het aanwijzingsbesluit waren gebaseerd op het bij het MER behorende "Ontwikkelingsperspectief 1994". Het rapport van Buck Consultants vult dit ontwikkelingsperspectief aan. In dit onafhankelijke rapport zijn de te verwachten economische effecten van de groei beschreven en onderbouwd. Het ontwikkelingsperspectief loopt thans tot het jaar 2015 en ligt ten grondslag aan de geactualiseerde milieu-informatie. Deze milieu-informatie is door de Commissie m.e.r. getoetst. Uit haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 blijkt dat deze informatie, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, als goede basis kan dienen voor de besluitvorming. De staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Voor de motivering hieromtrent zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H (MER) en naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder C.

**Bezwaarde voert uitspraak van hoogleraar Ruimtelijke Economie, prof. dr. J. Oosterhaven aan dat geen enkel bedrijf zich in de regio gevestigd heeft vanwege de aanwezigheid van het vliegveld en dat ook geen enkel bedrijf dat in de toekomst zal doen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor motivering zij verwezen naar de overwegingen onder de eerste twee groepen bezwaren onder C.

**Bezwaar tegen het niet meenemen in de besluitvorming van onafhankelijke onderzoeken van RUG en SOBI, waaruit wordt geconcludeerd, dat de luchthaven financieel niet in staat is op eigen benen te staan, dit in tegenstelling tot de optimistische prognoses van de luchthaven zelf.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Zoals al in het vorige hoofdstuk aan de orde is geweest, is beslissing op bezwaar gebaseerd op de laatste inzichten en de effecten van het toekomstig gebruik van de luchthaven. Aan deze inzichten kunnen de uitkomsten van het (economisch) onderzoek van de RUG "Eelde, het investeren waard" uit 1994 niet toe of afdoen. Dit onderzoek had niet specifiek betrekking op de afweging zoals gemaakt in het A-besluit en de onderhavige beslissing op bezwaar. In deze procedure gaat het er bovendien – anders dan bezwaarden kennelijk veronderstellen – niet om of de luchthaven er in slaagt op financieel eigen benen te staan, maar gaat het om de vraag of verweerders met het vaststellen van het A-besluit in redelijkheid aan de gevraagde baanverlenging medewerking hebben kunnen verlenen. Het rapport SOBI is een samenvatting van de exploitatieresultaten van de luchthaven in het verleden en levert derhalve geen nieuwe informatie op over de voorziene ontwikkeling van de luchthaven en de te verwachten economische effecten van de baanverlenging.

**Bezwaar tegen het niet kwantitatief invullen van de bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie, zoals geadviseerd door Buck Consultants.**

**Bezwaar dat de gedachte dat de baanverlenging van belang is voor de vervoers- en verkeersfunctie, de luchtvaartterreinexploitatie en de regionale economie weerlegd wordt door onderzoeken van het bureau Van der Bunt, het bureau Buck consultants International en de resultaten van de FEM-Legendijk-enquêtes.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Het onderzoek Buck heeft plaatsgevonden in het kader van de nota RELUS. Het onderzoek is kwalitatief van aard en adviseerde om het kwantitatieve belang inzichtelijk te maken. Uitgangspunt van de onderzoeken in het kader van RELUS was de mening van het kabinet dat de regionale luchthavens een economische (motor-)functie kunnen hebben voor een regio. Het economische belang van een regionale luchthaven voor een regio dient daarom op regionaal niveau te worden vastgesteld. Dit moet gezien worden in het licht van decentralisatie, waarbij verantwoordelijkheden voor exploitatie en investeringen bij andere partijen dan het Rijk terecht zullen komen. In dit kader dient de overeenkomst aangehaald te worden die de Minister van Verkeer en Waterstaat op 12 december 2001 met GAE heeft getekend, waarin de Rijksbetrokkenheid is afgekocht.

Niet duidelijk is waarom het rapport Van der Bunt er voorts vanuit gaat dat de prognoses voor de charter- en vrachtluchten niet worden gehaald en de baanverlenging de exploitatiekosten alleen maar zal doen toenemen. De voorziene ontwikkeling van de luchthaven en de te verwachten economische effecten - ter voorbereiding van deze nieuwe beslissing op bezwaar – zijn opnieuw in beeld gebracht. Op verzoek van de exploitant heeft onderzoeksbureau Buck Consultants International het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" opgesteld. Hierin zijn de te verwachten economische effecten van de groei beschreven, onderbouwd op basis van bestaand onderzoeksmateriaal. Uit het laatste ontwikkelingsperspectief blijkt dat de charter- en vrachtluchten een snel groeiend segment zijn. Na de baanverlenging zal de betekenis ervan verder kunnen toenemen. In dit verband zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste twee groepen bezwaren onder C.

#### **C1**

**Bezwaar tegen het totaal aan overheidsbijdragen in verband met de activiteiten op en rond de luchthaven.**

**Bezwaar dat de luchthaven noodlijdend is en niet zonder overheidssubsidies kan bestaan.**

**Bezwaar dat miljoenen worden weggegooid.**

**Bezwaar tegen de jarenlange subsidies die het vliegveld Eelde tegemoet heeft kunnen zien.**

**Bezwaar tegen het totaal aan overheidsbijdragen aan de luchthaven voor de komende tien jaar van tenminste 150 miljoen gulden, terwijl dit bedrag beter voor werkgelegenheid in andere sectoren in het Noorden besteed kan worden.**

**Bezwaar dat de baanverlenging in de voorgenomen vorm leidt tot verspilling van overheidsgeld.**

**Bezwaar dat gemeenschapsgelden ingezet worden om toeristen naar verre bestemmingen te vervoeren.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Voor motivering zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste twee groepen bezwaren onder C (in het bijzonder de overwegingen m.b.t. de investeringen).

**Bezwaarde betwijfelt of met de baanverlenging een economisch doel gediend is. De eventuele intensivering van het luchtverkeer is geenszins een teken van een economische expansie van de regio, maar slechts van een onverantwoorde investering van overheidsgelden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor motivering zij verwezen naar de eerste twee groepen bezwaren onder C.

**Bezwaar dat de subsidie aan Groningen Airport Eelde N.V. strijdig is met prioriteiten van het Rijksbeleid.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Op basis van de gegevens uit het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief is het Rijk van mening dat de baanverlenging een positief effect zal hebben op de exploitatieresultaten van GAE. Dit is onder meer van belang omdat het beleid van het Rijk gericht is op het bereiken van een grotere bedrijfseconomische zelfstandigheid en hiermee het terugdringen van de bijdragen van het Rijk in de exploitatieverliezen. In dit kader dient de overeenkomst aangehaald te worden die de Minister van Verkeer en Waterstaat op 12 december 2001 met GAE heeft getekend, waarin de betrokkenheid van het Rijk afgekocht is.

**Bezwaar tegen de investeringen van de Rijksoverheid om het verlies van de luchthaven terug te dringen. Het regionaal draagvlak bestaat slechts uit de provincies en gemeente die aandeelhouder zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de motivering zij verwezen naar de eerste twee groepen bezwaren onder C.

Zie over het draagvlak eveneens de overwegingen bij de bezwaren onder A8 (Procedureel).

## C2

**Bezwaar dat de aanwijzing zal leiden tot een forse lastenverzwaring die direct of indirect op de burgers in de regio zal worden afgewenteld.**

**Bezwaar dat de kosten voor de aanpassing van het vliegveld uiteindelijk zullen worden afgewenteld op de burger.**

**Bezwaar dat de baanverlenging zal leiden tot een nog hogere belastingafdracht door de burger.**

**Bezwaar dat omwonenden, die alleen maar van de luchthaven nadelen ondervinden via de belastingen moeten bijdragen aan een project, dat de overheid in totaal ten minste 150 miljoen gulden kost, terwijl dit geld veel efficiënter aan andere projecten in het Noorden zou kunnen worden besteed. Het is overigens niet duidelijk in hoeverre de Europese Commissie akkoord gaat met de staatssteun aan de luchthaven, wat voortbestaan van de luchthaven onzeker maakt.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In de overwegingen bij de eerste bezwaren onder C is aangegeven waarom de staatssecretarissen van mening zijn dat er in de baanverlenging geïnvesteerd dient te worden door de overheid. De staatssecretarissen zijn – mede op basis van de signalen uit de regio zoals die tijdens twee bestuurlijke overleggen naar voren zijn gebracht - van mening dat de baanverlenging de economie van de noordelijke regio, en derhalve haar inwoners, ten goede zal komen. De benodigde gelden zijn reeds gereserveerd op de begroting van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken en ter beschikking gesteld.

Ten aanzien van de opvatting van de Europese Commissie ten aanzien van staatssteun aan de luchthaven dient opgemerkt te worden dat een luchthaven een algemene infrastructurele voorziening is en staatssteun ten behoeve hiervan is niet strijdig met EU-uitgangspunten.

## C3

**Bezwaar dat de begroting van de kosten van baanverlenging niet onafhankelijk is getoetst.**

**Bezwaar dat de resultaten van de toetsing van de economische onderbouwing van de baanverlenging door de betrokken ministers niet beschikbaar zijn.**

**Bezwaar dat geen onafhankelijk onderzoek is verricht naar de economische onderbouwing, die nu gebaseerd is op een door de luchthaven opgesteld ontwikkelingsperspectief.**

**Bezwaar dat de belangenafweging en de vaststelling van de economische factoren door een onafhankelijke instelling dienen te geschieden.**

**Bezwaar tegen het ontbreken van een onafhankelijke toetsing van het Ontwikkelingsperspectief. Met klem wordt verzocht dat de economische onderbouwing getoetst moet worden om zo een realistische en evenwichtige onderbouwing te krijgen voor een eventuele baanverlenging.**

**Bezwaar dat de begroting van de luchthaven ondeugdelijk is en door een onafhankelijk bureau getoetst moet worden.**

**Bezwaar tegen het niet toetsen door een onafhankelijke partij van de kostenbegroting van de baanverlenging en het economisch belang daarvan voor het Noorden.**

**Bezwaar dat de begroting van de kosten van baanverlenging niet onafhankelijk is getoetst.**

**Bezwaar tegen het ontbreken van een toetsing door onafhankelijke over de totale geschatte kosten van baanverlenging van 100 miljoen gulden.**

De bezwaren zijn ongegrond.

Anders dan bezwaarden veronderstellen schrijft de wet niet voor dat een onderbouwing of een kostenbegroting –van de baanverlenging- door een onafhankelijke instantie moet worden getoetst. Tegen de achtergrond van de vraag of aanleiding bestaat aan de baanverlenging mee te werken, is dit ontwikkelingsperspectief door de Ministers gezien op zijn economische realiteit en haalbaarheid. Datzelfde is recentelijk opnieuw gebeurd met het in opdracht van de exploitant opgestelde rapport "Economische Betekenis Groningen Airport Eelde" van januari 2005. In dit verband zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste twee groepen bezwaren onder C.

**Bezwaarde verzoekt een onafhankelijke kosten/batenanalyse te maken waarbij de gevolgen voor de andere bedrijfstakken in Drenthe en Groningen eveneens worden onderzocht.**

Het bezwaar is ongegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder de zesde groep bezwaren onder C.



**Bezwaar tegen het niet-toetsen van de bij beantwoording van Kamervragen gestelde voorwaarde, dat er een reële kans bestaat op een gezonde exploitatie van de luchthaven. Dit zou ook niet eerder mogelijk zijn dan dat het businessplan van de luchthaven is verschenen, wat bij de definitieve aanwijzing nog niet het geval was.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief geeft inzicht in de te verwachten sociaal-economische effecten en in de financiële effecten van de baanverlenging. Hieruit komt naar voren dat baanverlenging in combinatie met vastgoedontwikkeling en parkeerfaciliteiten een sluitende exploitatie van Eelde rond 2015 mogelijk maakt, zoals blijkt uit pagina 38 van het al eerder aangehaalde rapport van Buck Consultants. Het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief is door de Minister van Verkeer en Waterstaat geaccordeerd als economische onderbouwing voor de baanverlenging, welke verlenging mogelijk wordt gemaakt door het onderhavige aanwijzingsbesluit. De Ministers zijn van mening dat het aanwijzingsbesluit op basis van dit perspectief kon worden vastgesteld.

#### **C4**

**Bezwaar dat de kosten van de in het Ontwikkelingsperspectief 1994 opgenomen verplaatsing van het trainingscentrum van de KLM naar Eelde (20-40 miljoen gulden) daarin niet zijn opgenomen.**

Het bezwaar is ongegrond c.q. achterhaald.

De investeringskosten van alle vestigingen van bedrijven, clubs, vliegscholen en dergelijke zijn destijds niet in de financiële prognoses betrokken omdat het om particuliere investeringen gaat, die niet voor rekening of risico van de GAE komen.

**Bezwaar tegen het weglaten van de financieringslasten van uitbreiding brandweercapaciteit en de uitbreiding van de vertrekhal in het Ontwikkelingsperspectief 1994.**

Het bezwaar is niet gegrond c.q. achterhaald.

De financieringslasten van de uitbreiding van de brandweercapaciteit en de uitbreiding van de vertrekhal zijn destijds wel degelijk meegenomen in het Ontwikkelingsperspectief 1994, te weten op pagina 29 en 30.

**Bezwaar dat in het Ontwikkelingsperspectief 1994 de kosten van de LVNL, die in de toekomst voor een deel door de luchthaven zelf dienen te worden gedragen, niet zijn meegenomen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De kosten van de luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) worden doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen en daarmee aan de passagiers die gebruik maken van het Nederlandse luchtruim. Voor iedere landing op GAE moet de betreffende maatschappij een financiële bijdrage leveren ter dekking van de kosten van de verkeersleiding op GAE. De (verwachte) opbrengsten op GAE zijn vooralsnog onvoldoende om de werkelijke kosten van de verkeersleiding op GAE te dekken. Het resterende deel van de kosten financiert de LVNL vanuit een 'internal tax' die opgelegd wordt aan maatschappijen die gebruik maken van het Nederlandse luchtruim, maar niet noodzakelijk gebruik maken van een van de Nederlandse luchthavens. De totale opbrengsten van heffingen voor gebruik van de Nederlandse luchthavens en heffingen voor gebruik van het Nederlandse luchtruim zijn voldoende voor een kostendekkende exploitatie van de LVNL in Nederland. Het Rijk levert geen financiële bijdrage.

**Bezwaar tegen het niet meenemen van de werkgelegenheidseffecten in het Ontwikkelingsperspectief 1994. Onderzoek naar de negatieve werkgelegenheidseffecten in bijvoorbeeld de recreatieve sector is niet gedaan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De werkgelegenheidseffecten zijn in hoofdstuk 3 van het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief beschreven. In het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief is bekeken wat de gevolgen van baanverlenging zijn voor de direct aan de luchthaven verbonden werkgelegenheid en de werkgelegenheid die voortvloeit uit vestiging van bedrijven op het Airpark en andere arealen van de het luchtvaartterrein. Anders dan bezwaarden veronderstellen schrijft de wet niet voor dat het Rijk een onafhankelijk onderzoek laat uitvoeren naar de gevolgen van de baanverlenging voor de werkgelegenheid in andere bedrijfstakken in Drenthe en Groningen.

**Bezwaar dat het recente businessplan van luchthaven Eelde significant afwijkt van het Ontwikkelingsperspectief 1994.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het businessplan is in 2001 opgesteld ter onderbouwing van de afkoopsom die het Rijk heeft betaald ter vervanging van de jaarlijkse Rijksbijdrage in de toekomstige exploitatietekorten. Het ligt derhalve voor de hand dat de gegevens uit het businessplan afwijken van het uit 1994 daterende ontwikkelingsperspectief.

## C5

**Bezwaar dat vluchten van Eelde drempelverlagend voor vakanties buiten Nederland zijn, hetgeen nadelig is voor de toeristische sector in de regio.**

**Bezwaar dat de luchthaven uitgaand toerisme stimuleert, hetgeen nadelig is voor de economie van het noorden.**

**Bezwaar tegen de overheidssteun die ten goede komt aan uitbreiding van het aantal chartervluchten, die geen openbare nutsfunctie hebben. Dit heeft een dubbel effect: hiermee vindt subsidiëring plaats aan mensen die hun vakantiebestedingen in een ver land hebben en hun uitgaven niet in de eigen noordelijke regio doen en vermindert toerisme in de regio door vliegtuiglawaai.**

**Bezwaar dat de aanwijzing leidt tot afbraak van recreatiemogelijkheden.**

**Bezwaar dat de uitbreiding van de luchthaven zijn weerslag zal hebben op het recreatiegenot van bezitters van recreatiewoningen in de provincie Drenthe.**

**Bezwaar tegen de overheids subsidies aan de luchthaven, waardoor vakanties buiten Nederland worden bevorderd en tegelijk de toeristische sector in de omgeving van de luchthaven wordt benadeeld. Doorberekening van de werkelijke kosten aan de vliegpassagier maakt vakantie in het buitenland minder aantrekkelijk.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In het rapport 'Economische betekenis van GAE' (opgesteld door Buck Consultants) is bekeken wat de gevolgen van baanverlenging zijn voor de direct aan de luchthaven verbonden werkgelegenheid en de werkgelegenheid die voortvloeit uit vestiging van bedrijven op het Airpark en andere arealen van de het luchtvaartterrein. Daarnaast heeft Buck Consultants de indirecte voorwaartse en achterwaartse effecten op de werkgelegenheid in de regio gezien, welke het gevolg zijn van de aanwezigheid van GAE.

Overigens zijn de Ministers van mening dat vakantiegangers die vanaf Eelde vertrekken niet als enige alternatief een vakantie in eigen regio hebben. Indien deze vakantiegangers niet vanaf Eelde zouden kunnen vliegen, is een vlucht vanaf een andere luchthaven, een bus-, trein- of autoreis naar een andere bestemming dan de noordelijke regio eveneens een alternatief.

De complexen met vakantiehuizen in Norg zijn het meest nabij de luchthaven gelegen en deze bevinden zich buiten de 20 Ke-contour en de 47 bkl-contour.

**Bezwaar tegen de beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtvaartterrein en de daarmee samenhangende geluidsbelasting in bijlage D, omdat de beschrijving vaag en incorrect is. Er wordt gesproken over 'mogelijkheden voor les- en oefenvluchten met groot vliegverkeer, die voor de exploitatie van de luchthaven van relatief grote betekenis zijn in verband met extra werkgelegenheid. De vluchten, met name in het weekeinde, zijn buitengewoon hinderlijk voor recreanten en zullen negatieve effecten sorteren op de werkgelegenheid in de sector recreatie en toerisme.**

Het eerste bezwaar is gegrond.

In de loop van de aanwijzingsprocedure (onder meer in het belevingsonderzoek) is door omwonenden en andere partijen herhaaldelijk aangegeven dat circuitvluchten met grote toestellen als bijzonder hinderlijk werden ervaren. Om gehoor te geven aan deze geluiden uit de politiek en regio is derhalve in het onderhavige aanwijzingsbesluit een verbod opgenomen op circuitvluchten met vliegtuigen zwaarder dan 6.000 kg en straalvliegtuigen (uitgezonderd de circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten) om een eind te maken aan deze specifieke hinder die dit soort vluchten met name buiten de geluidszone veroorzaken, waar de vliegtuigen op relatief geringe hoogte hun ronde maken in het circuit. Slechts de circuitvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6.000 kg worden toegestaan, en dan nog met beperkingen: van maandag tot en met zaterdag van 8.00 tot 22.00 uur plaatselijke tijd en op zondagen en officiële feestdagen van 10.00 tot 19.00 uur plaatselijke tijd (artikel 9 lid 2 van het A-besluit).

In de "Beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, sub 2 LVW", zoals die als bijlage D (oud) bij het Aanwijzingsbesluit is gevoegd, is derhalve

ten onrechte vermeld dat de baanverlening mogelijkheden zal bieden voor lesvluchten met groot verkeer. Bijlage D is abusievelijk niet aangepast aan het verbod op circuit-lesvluchten met zware toestellen. In dit verband zij verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk D (Gebruiksbeperkingen). In het kader van deze beslissing op bezwaar is bijlage D geactualiseerd.

De overige bezwaren zijn ongegrond. Met betrekking tot de hinder die van les- en oefenvluchten zij verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk D (Gebruiksbeperkingen).

Met betrekking tot de invloed van baanverlenging op de werkgelegenheid in de sector toerisme en recreatie zij verwezen naar de overwegingen onder C4.

#### **C6**

**Bezwaar dat de luchthaven de financiële gaten probeert te dichten met lawaai en overlast genererende activiteiten als les-, oefen- en circuitvluchten.**

**Bezwaar tegen het toestaan van les-, oefen- en proefvluchten, die slechts enige tonnen inkomsten per jaar opleveren, dit in schril contrast met de overlast hiervan.**

**Bezwaar tegen het uitbreiden van de activiteiten op de luchthaven door de exploitant. Het uitbreiden van de activiteiten met les-, oefen- en circuitvluchten is nodig om de financiële verliezen van de luchthaven tegen te gaan, maar de extra uitbreiding van activiteiten brengt veel overlast met zich mee.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat de in het A-besluit opgenomen gebruiksvoorschriften voor circuitvluchten de toets der kritiek kunnen doorstaan en dat er geen grond bestaat voor het stellen van (nog) verdergaande gebruiksvoorschriften. Voor het stellen van andere c.q. verdergaande gebruiksbeperkingen bestaat ook naar huidig inzicht geen aanleiding.

Verwezen zij naar de overwegingen in hoofdstuk D (gebruiksbeperkingen).

**Bezwaar dat nachtrandvluchten, test- en oefenvluchten, langere openstelling en minder beperking(en) in de weekeinden nodig zullen zijn om de tekorten in de exploitatie van de luchthaven op te vullen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit.

Voorts wordt opgemerkt dat, indien de mogelijkheden om van het luchtvaartterrein gebruik te maken in de toekomst zouden worden uitgebreid (hetgeen voorsnog overigens niet aan de orde is), daaraan een aparte wijziging van het A-Besluit ten grondslag zal moeten worden gelegd. Bezwaarde kan tegen zodanige wijziging rechtsmiddelen aanwenden.

#### **C7**

**Bezwaar dat het waarschijnlijk goedkoper is om het aantal vliegvelden in Nederland te concentreren op een klein aantal zo min mogelijk storende locaties.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit.

#### **C8**

**Bezwaar tegen de hoge kosten voor baanverlenging, welke vooral ten bate komen aan het chartersegment. Uitgaande van 120 vluchten per jaar komt aan het chartersegment over een tienjaarlijkse periode per vlucht een Rijksbijdrage van 83.000,- NLG per vlucht ten goede.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Anders dan bezwaarden veronderstellen komen de kosten van de baanverlenging niet ten goede aan het chartersegment, maar aan de economie van de noordelijke regio (en derhalve haar inwoners). Met de in het A-besluit opgenomen baanverlenging is voorts een Rijksbelang gediend. Een van de hoofddoelstellingen van het nationale beleid ten aanzien van de Nederlandse luchtvaartterreinen is het streven naar een effectief luchtvervoersysteem. Verwezen zij in dit verband naar de overwegingen onder de eerste twee groepen bezwaren onder C.

#### **C9**

**Bezwaar tegen het niet op de hoogte zijn van de eventuele bereidheid van de regio om ook in de toekomst bij te dragen in exploitatieverliezen en eventuele hogere kosten van de baanverlenging. Bezwaar dat de regionale en lokale overheden in de toekomst de tekorten van de luchthaven zullen moeten dekken.**

De bezwaren zijn niet gegrond c.q. achterhaald. De exploitatie van de luchthaven met alle bijkomende effecten, inclusief alle onzekerheden die hiermee verbonden zijn, maakte deel uit van de, in het kader van de beëindiging van de Rijksbetrokkenheid, afkoop van exploitatiekosten en investeringslasten, zoals deze ook voor de luchthaven Eelde in RELUS was aangekondigd. Op 12 december 2001 is het afkoopcontract door de Minister en GAE ondertekend. Voorwaarde was dat de regio aantoonbaar de luchthaven zou blijven steunen na afkoop door het Rijk. De regio heeft zich gecommitteerd aan een jaarlijkse bijdrage van circa € 1 miljoen gedurende 10 jaar.

#### **C10**

**Bezwaar tegen het toelaten van meer vluchten en zo het toelaten van een grotere milieubelasting om op deze wijze de verliezen af te dekken.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de belangen die een rol hebben gespeeld bij de afweging zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste twee groepen bezwaren onder C.

#### **C11**

**Bezwaar dat het uitstralingseffect op vestigingsklimaat in kwantitatieve zin gering is.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de motivering zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste en tweede groep bezwaren onder C.

#### **C12**

**Bezwaar dat de kosten van het vliegveld na de totstandkoming van de snelle railverbinding met de Randstad alleen nog kunnen worden terugverdiend door het aantrekken van hinderlijke oefenvluchten door nog grotere vliegtuigen.**

Het bezwaar is niet gegrond. Lesvluchten met grotere vliegtuigen zijn op grond van het A-besluit niet toegestaan. In dit verband zij verwezen naar de overwegingen bij de bezwaren onder C6 en de eerste groep bezwaren in hoofdstuk D (Gebruiksbeperkingen).

#### **C13**

**Bezwaar dat de economische onderbouwing van de uitbreiding van de luchthaven strijdig is met elementaire wetten van de economie.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de economische onderbouwing van het onderhavige aanwijzingsbesluit zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste twee groepen bezwaren onder C.

#### **C14**

**Bezwaar dat Groningen te weinig achterland heeft om de dromen van de luchthaven te verwezenlijken.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de motivering zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste twee groepen bezwaren onder C.

#### **C15**

**Bezwaar tegen het niet opnemen van de kosten voor de geselecteerde aanvullende maatregelen uit het m.m.a. in het Ontwikkelingsperspectief 1994.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Deze kosten zijn niet meegenomen in de geactualiseerde kostenraming van baanverlenging, omdat deze kosten geheel los staan van de baanverlenging in die zin dat de betreffende kosten los van de baanverlenging ook moeten worden gemaakt. Deze kosten moeten daarom volgens de Staatssecretarissen niet worden toegerekend aan de baanverlenging. Overigens is bovendien het merendeel van deze maatregelen inmiddels al uitgevoerd, voor rekening van GAE en derden, zoals afhandelaren. Voorts zij verwezen naar hetgeen over deze maatregelen is overwogen onder de eerste groep bezwaren onder I (Milieu).

#### **C16**

**Bezwaar tegen de Aanwijzing omdat een economische onderbouwing ontbreekt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar de overwegingen onder de eerste twee groepen bezwaren onder C.

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

#### **C17**

**Bezwaar dat de bewering dat baanverlenging nodig is om op termijn het luchthavenbedrijf rendabel te maken iedere onderbouwing mist.**

**Bezwaar dat de behoefte aan vervoer van en naar GAE niet is onderzocht.**

**Bezwaar dat Buck Consultants de mogelijkheden van lijndiensten te rooskleurig voorstelt.**

**Bezwaar dat Buck Consultants het rapport van Rand Europe selectief gebruikt en niet vermeldt dat GAE volgens Rand Europe waarschijnlijk een negatieve waarde heeft.**

**Bezwaar dat onvoldoende is weerlegd dat een 1800 meter baan het beste exploitatieresultaat oplevert.**

**Bezwaar dat nu reeds charterverkeer op de luchthaven plaatsvindt en dat ook na baanverlenging een groot aantal bestemmingen buiten bereik blijft.**

**Bezwaar dat Buck Consultants geen voorspellingen doet, maar stelt dat als gevolg van de baanverlenging "een verbetering van het resultaat mogelijk is".**

**Bezwaar dat Buck consultants niet duidelijk maakt waarom de huidige luchthaven geen economische impuls voor de regio kan zijn.**

**Bezwaar dat de behoefte aan een feeder-verbinding met Schiphol niet is onderbouwd.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In een eind 2003 door Rand Europe opgesteld rapport 'Regionale luchthavens in Nederland' (Raamwerk voor het bepalen van maatschappelijk belang van regionale luchthavens in Nederland) zijn schattingen opgenomen van de kosten en baten van regionale luchthavens, op basis van beschikbare gegevens. In het rapport wordt geconcludeerd dat de luchthavens Groningen, Enschede en Lelystad op basis van de beschouwde aspecten waarschijnlijk een negatieve toegevoegde waarde hebben. Het betreft echter een inschatting van de toegevoegde waarde op basis van de toenmalige exploitatie en niet van de verwachte toegevoegde waarde in de toekomst. De baanverlenging op GAE is niet in de beschouwing is betrokken en de inschatting is gebaseerd op het gebruik van de 1800 meter baan.

Voor de motivering zij verder verwezen naar de overwegingen onder het eerste bezwaar onder C.

#### **C18**

**Bezwaar dat de verwachte groei van het aantal 'buitenlandse' bedrijven in de regio niet door feitenmateriaal wordt ondersteund.**

**Bezwaar dat de vervoersprognoses en verwachte rentabiliteit van een luchthaven niet is onderbouwd.**

**Bezwaar dat de (in)directe economische effecten te hoog zijn ingeschat.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Voor de motivering zij verwezen naar de overwegingen onder het eerste bezwaar onder C.

#### **C19**

**Bezwaar dat de (economische) voor- en (milieu)nadelen niet (goed) tegen elkaar zijn afgewogen.**

**Bezwaar dat de uitbreiding van de luchthaven cq charterverkeer naar verre bestemmingen niet van doorslaggevend maatschappelijk belang is.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Voor de motivering zij verwezen naar de overwegingen onder het eerste bezwaar onder C.

#### **C20**

**Bezwaar dat nut en noodzaak tot op heden niet zijn aangetoond.**

**Bezwaar dat de luchthaven pas in 2017 rendabel wordt, terwijl de afkoopsom slechts tot 2015 toereikend is.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Voor de motivering zij verwezen naar de overwegingen onder C3.

#### **C21**

**Bezwaar dat (nog altijd) niet duidelijk is hoe de ATC-kosten zijn verdisconteert in het bedrijfsresultaat van GAE.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de motivering zij verwezen naar de overwegingen onder C4.

## D. Gebruiksbeperkingen

**Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit het mogelijk maakt dat circuitvluchten op zaterdag en op zon- en feestdagen uitgevoerd kunnen worden.**

**Bezwaar dat circuitvluchten met toestellen van 6.000 kg volgens het aanwijzingsbesluit zijn toegestaan.**

**Bezwaar tegen de openstellingstijden voor circuitvluchten tot 6.000 kg. Bezwaarde wenst een vergelijkbaar openstellingregime als in Rotterdam.**

**Bezwaar tegen het in de bepalingen onvoldoende voorkómen van proefvluchten, die een groot veiligheidsrisico vormen, en van circuitvluchten, die de grootste bron van overlast vormen.**

**Bezwaar dat er geen specifieke aanvullende gebruiksbeperkingen voor het circuitvliegen met kleine lawaaige vliegtuigen worden opgelegd.**

**Bezwaar tegen het houden van les-, oefen- en circuitvluchten op de luchthaven, omdat dit soort activiteiten bijzonder veel hinderlijke geluidsoverlast meebrengt. De hiervoor gebruikte toestellen maakt het leven onmogelijk op de Nieuwe Knapsteeg in Glimmen. Naast een claim voor de waardedaling van de woning zullen ook alle kosten van een verhuizing worden geclaimd.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarden zich richten. Concreet met betrekking tot de bezwaren tegen de circuitvluchten heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 overwogen dat per luchtvaartterrein voorschriften kunnen worden opgenomen in een aanwijzingsbesluit die het gebruik van dat luchtvaartterrein regelen. Deze voorschriften komen tot stand na een afweging tussen de betrokken belangen en kunnen per luchtvaartterrein verschillen. De voorschriften in het aanwijzingsbesluit met betrekking tot Groningen Airport Eelde behoeven derhalve niet hetzelfde te zijn als de voorschriften voor de overige (regionale) luchtvaartterreinen in Nederland. Vervolgens heeft de Afdeling bestuursrechtspraak overwogen dat hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding vormt voor het oordeel dat verweerders niet in redelijkheid het standpunt hebben kunnen innemen dat geen grond bestaat voor het opnemen van verdergaande beperkingen ten aanzien van circuitvluchten en vluchten ten behoeve van valschermspringen dan in het aanwijzingsbesluit zijn opgenomen. Niet is gebleken, aldus de Afdeling bestuursrechtspraak, dat in dit verband onvoldoende gewicht is toegekend aan de belangen van recreanten en omwonenden (r.o. 2.19.1). Met betrekking tot de proefvluchten heeft de Afdeling bestuursrechtspraak overwogen dat appellanten niet aannemelijk hebben gemaakt dat de geluidhinder van deze soort circuitvluchten zodanig zal zijn dat verweerders niet in redelijkheid meer gewicht hebben kunnen toekennen aan het belang bij de mogelijkheid tot het gebruik ten behoeve van deze circuitvluchten dan aan het belang van omwonenden (2.15.2).

Voor wat betreft de gestelde schade wordt ten slotte verwezen naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk Q (schade).

**Bezwaar dat in de toekomst gestreefd zal worden naar een verruiming voor circuitvluchten met grote toestellen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit. Voorts wordt opgemerkt dat, indien de mogelijkheden om met grote toestellen circuitvluchten uit te voeren in de toekomst zouden worden (hetgeen vooralsnog overigens niet aan de orde is), daaraan een aparte wijziging van het aanwijzingsbesluit ten grondslag zal moeten worden gelegd. Bezwaarde kan tegen zodanige wijziging rechtsmiddelen aanwenden.

**Bezwaar dat het onderscheid tussen proefvluchten, les- en circuitvluchten duidelijker moet worden, aangezien niet uitgesloten kan worden dat alles onder proefvluchten wordt geregistreerd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. In artikel 1 van het aanwijzingsbesluit zijn de begrippen proefvlucht, lesvlucht, oefenvlucht en circuitvlucht gedefinieerd. Derhalve is – ook voor de exploitant – duidelijk wat onder een proefvlucht moet worden verstaan. De afzonderlijke vluchten worden voorts afzonderlijk door de exploitant geregistreerd. Dit sluit aan op de verplichting van artikel 10 van het aanwijzingsbesluit op grond waarvan de luchthaven ieder kwartaal relevante gegevens dient over te leggen aan de hand waarvan het feitelijk gebruik van de zone wordt gecontroleerd. Op deze wijze kan worden beoordeeld hoeveel proef, les en circuitvluchten er op het luchtvaartterrein worden uitgevoerd, en voorts of het verbod op groot lesverkeer wordt nagekomen.

**Bezwaar tegen een sterke toename van het oefenverkeer in geval van een ongunstige financiële exploitatie, met daarbij een nog grotere toename van de geluidsoverlast.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het aanwijzingsbesluit zijn geluidszones vastgesteld. Die geluidszones mogen, ook in het geval van een ongunstige financiële exploitatie, niet worden overschreden en bieden derhalve waarborgen tegen de geluidsoverlast door oefenverkeer.

Daarnaast zijn in artikel 9 van het aanwijzingsbesluit diverse gebruiksbeperkingen neergelegd om het oefenverkeer te beperken. Deze voorschriften houden in het geval van circuitvluchten met groot verkeer als onderdeel van les- en oefenvluchten zelfs een verbod in. Aan deze voorschriften dient de exploitant zich ingevolge artikel 33 Lvw te houden. Dat geldt vanzelfsprekend ook in geval van een ongunstige financiële exploitatie. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het stellen van verdergaande gebruiksbeperkingen voor circuitvluchten dan in het aanwijzingsbesluit vervat.

**Bezwaar dat het besluit intern inconsistent is, omdat in bijlage D, bladzijde 2, laatste alinea staat vermeld, dat baanverlenging nodig is om voldoende mogelijkheden te bieden voor lesvluchten met groot verkeer. Hierdoor zou het bedrijfsresultaat voldoende verbeteren om voor de regio het aantal geprognosticeerde banen te bereiken. Hierdoor zijn de bedrijfseconomische resultaten van de luchthaven en het regionaal economisch belang met elkaar verbonden. Dit terwijl lesvluchten met groot verkeer echter juist middels artikel 9 lid 2 zijn verboden.**

**Bezwaar tegen het strijdig zijn van de tekst van de aanwijzing met het gestelde in bijlage D van de aanwijzing over het accommoderen van les- en oefenvluchten met grote toestellen.**

**Bezwaar dat het verbod op les- en oefenvluchten met grote vluchten door de minister financieel wordt gecompenseerd en dat ook de geluidsruijme van deze vluchten aan de luchthaven ter beschikking wordt gesteld.**

De eerste twee bezwaren zijn gegrond.

Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van les- dan wel oefenvluchten met vliegtuigen met een schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalmasa van 6.000 kg of meer is op grond van artikel 9 lid 2 van het A-besluit verboden. In de "Beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, sub 2 LVW", zoals die als bijlage D bij het aanwijzingsbesluit is gevoegd, is derhalve ten onrechte vermeld dat de baanverlenging mogelijkheden zal bieden voor lesvluchten met groot verkeer. Bijlage D is abusievelijk niet aangepast aan het verbod op circuit-lesvluchten met zware toestellen. Deze passage komt te vervallen. In dezelfde zin dient ook de laatste zin van de tweede alinea op bladzijde 1 van bijlage D te vervallen. Omdat ook de verwijzing naar het ontwikkelingsperspectief inmiddels achterhaald is, is besloten bij deze beslissing op bezwaar een nieuwe bijlage D te voegen. Deze bevat zowel de beschrijving van de

ontwikkeling van het luchtverkeer als bedoeld in artikel 20 lid 2, onder d, sub 2 LVW, als de voor de hernieuwde berekening van de geluidszone toegepaste luchtverkeersgegevens.

Voor de motivering van de baanverlenging zij verder verwezen naar deze nieuwe bijlage D, het geactualiseerde ontwikkelingsperspectief ("Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.", Buck Consultants International, januari 2005), en hetgeen is overwogen onder B: baanverlenging.

Het derde bezwaar is evenwel niet gegrond.

Het bezwaar dat de exploitant financieel is gecompenseerd voor het verbod op circuitvluchten met zwaar lesverkeer, richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit. Met betrekking tot het bezwaar dat de exploitant de mogelijkheid heeft gekregen om de aldus vrijgekomen geluidsruimte op andere wijze te benutten wordt het volgende opgemerkt. In 1997 zijn de zoneberekeningen uitgevoerd. De ten behoeve van deze berekeningen toegepaste luchtverkeersgegevens waren mede gebaseerd op het Ontwikkelingsperspectief 1994. De daarin door de exploitant neergelegde prognose omvatte de categorie lesverkeer met vliegtuigen zwaarder dan 6.000 kg. Nadat de zoneringsberekeningen waren uitgevoerd heeft het kabinet in 1999 aan het gebruik van luchtvaartterrein Eelde de voorwaarde verbonden dat circuitvluchten met groot lesverkeer in zijn geheel werd verboden. Het oorspronkelijke geprognosticeerde gebruik werd daarmee gewijzigd. Er bestond (en bestaat) evenwel geen aanleiding om ook de zone aan te passen, en, zoals bezwaarde kennelijk wenst, te verkleinen. De belasting op de omgeving als gevolg van de reeds berekende geluidsruimte is aanvaardbaar, nu de als zeer hinderlijk ervaren zware circuitvluchten zijn komen te vervallen. Gelet op de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven is er destijds voor gekozen om de luchthaven de mogelijkheid te bieden de ontstane geluidsruimte van het zware circuitverkeer op een minder hinderlijke wijze op te vullen. De exploitant heeft op basis van de marktontwikkelingen een andere invulling gegeven aan de verkeer en vervoerprognoses. Verwezen wordt naar het rapport "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde". Er zal aldus binnen de vastgestelde geluidscontour substitutie kunnen plaatsvinden van het als zeer hinderlijk ervaren circuitvliegen door vluchten ten behoeve van handelsverkeer. De luchthaven heeft een andere invulling gegeven aan de markt, met bijvoorbeeld meer nadruk op lijnvluchten en vakantieverkeer. Verwezen wordt in dit verband naar het hiervoor genoemde rapport van Buck Consultants International "Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V." van januari 2005. Dit rapport is overigens voor een ieder ter inzage gelegd.

**Bezwaar tegen de mogelijkheid het verbod op les- en oefenvluchten zonder inspraak, bezwaar of beroep te kunnen opheffen, aangezien dit verbod niet heeft geleid tot aanpassing van de geluidszonering ten opzichte van de ontwerp-aanwijzing.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Op grond van het aanwijzingsbesluit is het niet mogelijk om het verbod op les- en oefenvluchten op te heffen zonder daartoe het aanwijzingsbesluit te wijzigen. Tegen een dergelijke wijziging staat bezwaar en beroep open. Verwezen zij voorts naar hetgeen bij het voorgaande bezwaar over de omvang van de geluidszone is overwogen.

**Bezwaar tegen de aanwijzing, omdat er geen verbod is van oefen-, proef-, recreatie- en reclamevluchten bij zomersmog.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbepalingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksvoorschriften voor circuitvluchten de toets der kritiek kunnen doorstaan (r.o. 2.19.2).



**Bezwaar dat in het besluit onder paragraaf 1 artikel 1 onder a proefvlucht, geen beperkingen zijn opgelegd aan het gewicht van vliegtuigen.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. Artikel 1 van het aanwijzingsbesluit betreft een definitiebepaling. In een definitiebepaling worden geen beperkingen gesteld. Een definitiebepaling geeft aan een term een bepaalde betekenis. Artikel 9 van het aanwijzingsbesluit legt voorts beperkingen op aan proefvluchten, waarbij het gewicht van het vliegtuig – wel degelijk – een rol speelt. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is overigens onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het stellen van verdergaande gebruiksbeperkingen voor circuitvluchten dan in het aanwijzingsbesluit vervat (r.o. 2.19.2).

**Bezwaar dat het aantal toegestane circuitvluchten als onderdeel van testvluchten met luchtvaartuigen zwaarder dan 6.000 kg in strijd is met uitspraken van minister Netelenbos in de Tweede Kamer.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voorzover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is immers onherroepelijk vast komen te staan dat in redelijkheid kon worden besloten om maximaal 43 circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten met luchtvaartuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer toe te staan (r.o. 2.15.2).

**Bezwaar dat het aantal van 92 toegestane circuitvluchten als onderdeel van testvluchten van luchtvaartuigen met een gewicht van 6.000 kg of meer is gebaseerd op een foutieve opgave van de directie van luchthaven Eelde.**

**Bezwaar tegen de onduidelijkheid van de wijze van het bepalen van “de toegestane hoeveelheid proefvluchten tot een maximum van het huidige volume” van volgens een brief van 28 april 2000 enkele tientallen bewegingen per jaar, terwijl het aantal in 1999 gevlogen proefvluchten volgens opgave van de exploitant 92 blijkt te bedragen.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen bij het voorgaande bezwaar.

**Bezwaar tegen het toestaan van 92 circuitvluchten met zware en middelzware toestellen. Het kabinet besloot op 12 november 1999 om 'het lesvliegen met grote toestellen te beëindigen'. Desondanks staat de Aanwijzing onder artikel 9, vierde lid een aantal van 92 circuitvluchten met zware en middelzware toestellen toe.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen bij het voorgaande bezwaar.

**Bezwaar tegen de tijdelijke beperking van twee jaar van het lessen van vliegtuigen boven 6.000 kg.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het aanwijzingsbesluit zijn geen tijdelijke beperkingen voor het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van lesvluchten opgenomen.

**Bezwaar tegen overlast van lesvliegtuigen en grote zware vliegtuigen die rakelings boven de woning van bezwaarde vliegen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen de aan- en uitvliegroutes wordt verwezen naar de overwegingen onder hoofdstuk P: Routes. Voor zover het bezwaar betrekking heeft op de ervaren hinder van circuitvluchten als onderdeel van lesvluchten, wordt overwogen dat met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 onherroepelijk is vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het stellen van verdergaande gebruiksbeperkingen voor circuitvluchten dan in het aanwijzingsbesluit reeds vervat.

**Bezwaar tegen het ontbreken van een verbod op reclamesleepvluchten en rondvluchten die veel overlast veroorzaken, met name bij mooi weer en in het weekend.**

**Bezwaar dat in de aanwijzing niets is opgenomen voor reclame- en rondvluchten.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voorzover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarden zich richten. Met de uitspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat er geen aanvullende gebruiksbeperkingen inzake het uitvoeren van reclamevluchten en rondvluchten in het aanwijzingsbesluit hoeven worden opgenomen. De Afdeling overwoog dat er in redelijkheid vanuit kon worden gegaan dat de Regeling reclamesleepvliegen en het convenant met de Vereniging van Nederlandse Luchtvaartondernemingen voldoende waarborg bieden ter beperking van de overlast van reclamevluchten op en rondvluchten boven het luchtvaartterrein (r.o. 2.16.2).

**D1**

**Bezwaar dat aan parachutespringen buiten de in art 9 lid 5 genoemde periode geen beperkingen worden gesteld. Bovendien zijn de beperkingen die binnen de periode van 15 april tot en met 16 september gelden, niet verstrekkend genoeg om de overlast voor omwonenden te beperken.**

**Bezwaar tegen de overlast van valschermvluchten.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarden zich richten, namelijk de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksvoorschriften met betrekking tot valschermvluchten. Bij de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 zijn de in het aanwijzingsbesluit opgenomen beperkingen voor valschermvluchten gewijzigd, in die zin dat geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen vliegtuigen met een geluidsproductie van meer of minder dan 65 dB(A). Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is vervolgens onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het stellen van verdergaande gebruiksbeperkingen voor vluchten ten behoeve van valschermvluchten dan in het aanwijzingsbesluit zijn opgenomen (r.o. 2.19.1).

**Bezwaar dat bij de bekendmaking van het besluit tot baanverlenging de ministers een verbod op valschermvluchten toegezegd hebben en de aanwijzing slechts een inperking geeft op de tijden**

**waarop deze vluchten kunnen worden uitgevoerd. Bezwaarde heeft specifieke overlast van de valschermvluchten.**

**Bezwaar tegen het niet opnemen van een verbod op valschermvluchten, zoals toegezegd bij bekendmaking van het besluit tot baanverlenging. Dit ontbreekt in de aanwijzing. Verzocht wordt dit verbod alsnog wel op te nemen.**

**Bezwaar tegen het niet gestand doen van de toezegging van de Minister tot een verbod van valschermvluchten, aangezien in de Aanwijzing daarvoor alleen maar een inperking van de vliegperiodes is opgenomen.**

**Bezwaar dat er ten onrechte en in strijd met eerdere toezeggingen geen verbod op parachutevluchten is opgenomen**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht.

Verwezen zij naar hetgeen bij de voorgaande bezwaren is overwogen.

**Bezwaar tegen de willekeur om het parachutespringen vanwege overlast te beperken, omdat het aantal klachten over geluidhinder van het totaal aantal klachten en op de momenten dat vluchten voor parachutespringen plaatsvinden, een gering percentage is van het totaal aantal klachten.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Verwezen zij naar hetgeen bij het voorgaande bezwaar is overwogen.

**Bezwaar tegen het uitvoeren van sport-, parachute-, les- en betaalde rondvluchten.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het stellen van verdergaande gebruiksbeperkingen voor vluchten ten behoeve van valschermspringen dan in het aanwijzingsbesluit zijn opgenomen (r.o. 2.19.1). Met de uitspraak van 3 december 2003 is voorts onherroepelijk vast komen te staan dat er geen aanvullende gebruiksbeperkingen inzake het uitvoeren van reclamevluchten en rondvluchten in het aanwijzingsbesluit hoeven worden opgenomen. De Afdeling overwoog dat er in redelijkheid vanuit kon worden gegaan dat de Regeling reclamesleepvliegen en het convenant met de Vereniging van Nederlandse Luchtvaartondernemingen voldoende waarborg bieden ter beperking van de overlast van reclamevluchten op en rondvluchten boven het luchtvaartterrein (r.o. 2.16.2).

Voor zover bezwaarde doelt op het uitvoeren van de genoemde vluchten in zijn algemeenheid, zij gewezen op het feit dat als uitgangspunt heeft te gelden dat een luchtvaartterrein een openbare infrastructurele voorziening is waarvan in beginsel iedereen gebruik mag maken. Het toelaten van sport-, parachute-, les- en rondvluchten behoort tot de normale activiteiten op een luchtvaartterrein. Ter beperking van de mogelijke overlast die deze vluchten met zich meebrengen, zijn gebruiksbeperkingen in het aanwijzingsbesluit opgenomen. Verwezen zij naar hetgeen daarover hierboven is opgemerkt. Het bezwaar is in zoverre dan ook niet gegrond.

**Bezwaar tegen de grote vermindering van het aantal vliegbewegingen voor het parachutespringen, waardoor het economisch minimum aantal uren niet kan worden gehaald, waardoor parachutespringen in feite onmogelijk is. De nieuwe regeling is nooit besproken met het bestuur van de parachutistenclub. In een brief van 23 mei 2001 deelt de minister van Verkeer en Waterstaat echter mee, dat de geboden regeling voldoende basis biedt voor exploitatie van een paraclub. Dit wordt op geen enkele manier onderbouwd. De voorgestelde samenwerking met andere clubs biedt ook geen soelaas, omdat juist het aantal beschikbare uren in de voor springers meest interessante tijdsperiodes te gering is voor de rendabele exploitatie van een vliegtuig.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De beperking van valschermvluchten tot de weekenddagen, althans in de zomerperiode, is in overeenstemming met hetgeen in 1997 is besproken met de (rechtsvoorganger) van de parachutistenclub. Dit overleg heeft plaatsgevonden naar aanleiding van het advies van de commissie 21, die pleitte voor een algeheel verbod op valschermvluchten. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.19.1) is onherroepelijk vast komen te staan dat de gebruiksvoorschriften ten aanzien van valschermvluchten de toets der kritiek kunnen doorstaan. Voor het – met het oog op de belangen van de parachutistenclub(s) – stellen van minder vergaande gebruiksbeperkingen bestaat (ook naar huidig inzicht), mede gelet op de belangen van de omgeving, geen aanleiding.

**Bezwaar tegen het toestaan van valschermspringen en recreatieve vluchten op zon- en feestdagen. Dit zijn dagen waarop veel mensen rust zoeken in het waardevolle cultuurlandschap van Noord Drenthe. In het cultuurlandschap van Noord Drenthe staat het agrarische en recreatieve bedrijvigheid centraal.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het stellen van verdergaande gebruiksbeperkingen ten aanzien van circuitvluchten en ten aanzien van vluchten ten behoeve van valschermspringen dan in het aanwijzingsbesluit zijn opgenomen (r.o. 2.19.1).

**Bezwaar dat niet onderbouwd wordt waarom op Eelde paravluchten met toestellen < 65 dB(A) op zon- en feestdagen een uur vroeger (10.00 uur) mogen beginnen dan op Teuge.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is overwogen dat per luchtvaartterrein voorschriften kunnen worden opgenomen in een aanwijzingsbesluit. Die voorschriften hoeven niet zonder meer gelijklopend te zijn aan de voorschriften in het aanwijzingsbesluit van vliegveld Teuge, wat er van die voorschriften ook zij (r.o. 2.19.1).

In de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 zijn de in het aanwijzingsbesluit opgenomen beperkingen voor valschermvluchten gewijzigd, in die zin dat geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen vliegtuigen met een geluidsproductie van meer of minder dan 65 dB(A). Alle valschermvluchten mogen thans op zon- en feestdagen vanaf 10.00 uur plaatsvinden (tot 20.00 uur). Met de uitspraak van 3 december 2003 is voorts onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het stellen van verdergaande gebruiksbeperkingen ten aanzien van vluchten ten behoeve van valschermspringen dan in het aanwijzingsbesluit zijn opgenomen (r.o. 2.19.1).

**Bezwaar tegen het in strijd zijn van de gebruiksregeling voor parachutistenvliegtuigen met het gelijkheidsbeginsel, omdat de geluidsnorm en de beperking van vliegtijden alleen betrekking hebben op vluchten met parachutisten aan boord. De beperkingen gelden niet voor vluchten van het parachutistenvliegtuig zonder parachutisten.**

**Bezwaar tegen het feit, dat de geluidsnorm en de beperking van vliegtijden uitsluitend wordt opgelegd aan vluchten voor het parachutespringen.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarders zich richten. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat de gebruiksvoorschriften ten aanzien van valschermvluchten de toets der kritiek kunnen doorstaan (r.o. 2.19.1). Van enig ongerechtvaardigd onderscheid is in de procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak niet gebleken.

**Bezwaar tegen het feit dat de geluidsnorm en de beperking van vliegtijden uitsluitend wordt opgelegd aan vluchten voor het parachutespringen, die starten en landen op vliegveld Eelde, terwijl er in de situatie dat van een ander vliegveld wordt gestart en wel op vliegveld Eelde wordt gesprongen, geen beperkingen zijn.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud heeft verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. In de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 zijn de in het aanwijzingsbesluit opgenomen beperkingen voor valschermvluchten gewijzigd, in die zin dat geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen vliegtuigen met een geluidsproductie van meer of minder dan 65 dB(A). Met de uitspraak van 3 december 2003 van de Afdeling bestuursrechtspraak is onherroepelijk vast komen te staan dat de in het aanwijzingsbesluit opgenomen voorschriften met betrekking tot valschermvluchten geen grond bestaat voor het stellen van andere gebruiksbeperkingen ten aanzien van vluchten ten behoeve van valschermspringen dan in het aanwijzingsbesluit zijn opgenomen. Voorts is overwogen dat per luchtvaartterrein voorschriften kunnen worden opgenomen in een aanwijzingsbesluit. Die voorschriften hoeven niet zonder meer gelijklozend te zijn aan de voorschriften in het aanwijzingsbesluit van een ander vliegveld (r.o. 2.19.1).

**Bezwaar tegen het feit, dat doordeweekse vluchten voor het parachutespringen niet mogelijk zijn, terwijl er juist voor regulering van geluidshinder veel voor te zeggen valt om dit ook op doordeweekse dagen mogelijk te maken.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen bij het vijfde en zesde bezwaar onder D1.

**D2**

**Bezwaar dat de openingstijden van de luchthaven niet zijn aangepast naar aanleiding van de parlementaire behandeling - waar overigens een motie is aangenomen met betrekking tot dit onderwerp - van de aanwijzingsbesluiten.**

**Bezwaar dat de beperking van de nachtsluiting tot 06.30 uur in strijd is met de gedragslijn van regionale luchthavens en de wens van de meerderheid van de Tweede Kamer. Bezwaarde verzoekt om nachtsluiting tot 07.00 uur.**

**Bezwaarde verzoekt om nachtsluiting van 22.00 tot 07.00 uur.**

**Bezwaar tegen de openingstijden van de luchthaven in artikel 8 van de aanwijzing. Bezwaarde verzoekt om een vlucht vrije periode van 23.00 tot 07.00 uur.**

**Bezwaar dat een normale nachtrust te vroegtijdig wordt verstoord. In het weekeinde en op feestdagen moet 09.00 uur als minimale openingstijd gelden.**

**Bezwaar dat de openingstijden zijn verruimd, hetgeen in strijd is met de breed gedragen wens in de regio.**

**Bezwaar tegen het fors verruimen van de verkeersperiode, met name in het weekend, die in strijd is met de Wet op de Geluidhinder.**

De bezwaren zijn niet gegrond. In de uitspraak van 3 december 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak met betrekking tot de openingstijden van de luchthaven als volgt overwogen:

*"2.13.2. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat verweerders niet in redelijkheid de weekendsluitingstijd op 23.00 uur hebben kunnen vaststellen. De Afdeling is evenwel van oordeel dat verweerders het belang van de omgeving bij een langere nachtsluitingstijd in de ochtend onvoldoende zorgvuldig hebben afgewogen tegen de belangen van de luchthaven bij een rendabele exploitatie van de luchthaven. Verweerders hebben weliswaar de belangen van de omgeving enerzijds en het belang van de luchthaven anderzijds tegenover elkaar gezet, maar de Afdeling acht, in aanmerking nemend de grote betekenis die kan worden toegekend aan nachtrust, onvoldoende gemotiveerd om welke reden het belang van de luchthaven in dit geval zwaarder moet wegen. De Afdeling neemt hierbij in aanmerking dat momenteel geen vliegbewegingen plaatsvinden voor 07.00 uur. Evenmin hebben verweerders ter zitting aannemelijk kunnen maken dat dit zich in de nabije toekomst wel zal voordoen en in hoeverre dit een rendabele exploitatie van de luchthaven dient."*

In het kader van de heroverweging is - ter uitvoering van de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003 - het belang van de omgeving bij een langere nachtsluitingstijd in de ochtend (van maandag tot en met vrijdag) opnieuw afgewogen tegen de belangen van de luchthaven bij een rendabele exploitatie van de luchthaven. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is overigens onherroepelijk vast komen te staan dat niet aannemelijk is gemaakt dat verweerders niet in redelijkheid de weekendsluitingstijd op 23.00 uur hebben kunnen vaststellen (r.o. 2.13.2.).

Met betrekking tot de openingstijd van 06.30 uur wordt als volgt overwogen. Vooropgesteld zij dat van een verruiming van de openstelling in de ochtend, zoals door bezwaarden wordt gesteld, geen sprake is. Het in artikel 8 lid 1 van het aanwijzingsbesluit genoemde tijdstip is een formalisering van de openingstijd die sinds jaar en dag op luchtvaartterrein Eelde geldt. Voor een verkorting van deze openingstijd tot 07.00 uur, zoals bezwaarden wensen, is naar het oordeel van de Staatssecretarissen evenwel geen aanleiding.

In het rapport "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde" van januari 2005 van de exploitant is aangegeven dat de operationele verkeersontwikkeling zoals die in het rapport is beschreven (met grote groeikansen in het segment vakantiecharters, lijndiensten en vrachtverkeer, groeikansen voor klein zakelijk verkeer en lesverkeer, en stabilisatie van privé-vluchten en overige vormen van kleine luchtvaart) staat en valt met een drietal essentiële operationele uitgangspunten. Het betreft de baanverlenging, de geluidsruijme en het kunnen openstellen van de luchthaven tussen 06.30 uur en 23.00 uur. In het rapport is hier nader op ingegaan.

#### *Zakelijke markt*

In het rapport wordt geconstateerd dat het vaak niet mogelijk is om 's morgens vroeg vanuit de regio per trein naar Schiphol te reizen om daar met een dagrandverbinding door te vliegen naar een Europese bestemming. Voor aansluiting op een vlucht van Schiphol na vervoer per trein vanaf Groningen zou een reiziger te laat aankomen. De reiziger wordt daardoor gedwongen met de auto te reizen of voorafgaand aan het vertrek de nacht in een hotel nabij Schiphol door te brengen. Voor het Noordelijk bedrijfsleven is dat een beperking van de bereikbaarheid en dus van de concurrentiekracht. Een vertrek om 06.30 uur vanaf Groningen Airport Eelde maakt een tijdige aankomst op Schiphol voor een overstap op een dagrandverbinding naar een eindbestemming wel mogelijk. In het rapport wordt verder aangegeven dat de ervaringen met de in het verleden uitgevoerde lijndienst op Schiphol het belang hiervan hebben aangetoond. In 1998 vertrokken bijna 1900 voornamelijk zakelijke passagiers even na half zeven van Groningen Airport Eelde naar Schiphol, vanwaar zij een aansluitende vlucht naar hun eindbestemming hebben genomen. Volgens het rapport maakt openstelling van de luchthaven eerst na 07.00 uur die mogelijkheid in veel gevallen moeilijk, zo niet onmogelijk en wordt

daarmee het belang van zo'n verbinding en dus ook de levensvatbaarheid daarvan ondermijnd. Nog afgezien van het hiervoor genoemde algemene belang van de bereikbaarheid en de concurrentiekracht van de regio, is hiermee ook het belang van de luchthaven gemoeid. Volgens het rapport levert het uitvoeren van een lijndienst ook een aanzienlijke bijdrage aan de exploitatieresultaten van de luchthaven.

#### *Vracht- en charterverkeer*

Het rapport geeft ten verder aan dat naast de zakelijke markt met name voor het vrachtsegment en in toenemende mate ook het chartersegment van essentieel belang is dat in de vroege ochtend en de latere avond kan worden gevlogen. Om bedrijfseconomische redenen worden in deze segmenten steeds meer de randen van de dag opgezocht. Beperkingen aan de openstellingstijden vormen volgens het rapport een drempel om de luchtvrachtmarkt te kunnen ontwikkelen. De segmenten luchtvracht en charters zijn voor de luchthaven van belang om het bedrijfsresultaat te verbeteren.

Het rapport stelt ten slotte vast dat er op dit moment, zij het in verband met het wegvallen van de lijndienst minder, maar ook op dit moment wel degelijk incidenteel vliegverkeer wordt afgewikkeld vóór 07.00 uur.

In het Rapport van Adecs is aangegeven hoeveel vluchten jaarlijks in de periode tussen 06.30 en 07.00 uur zullen worden afgewikkeld. Omgerekend zal dit neerkomen op slechts enkele vluchten per dag.

In het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" van Buck Consultants International wordt de openingstijd van 06.30 wederom genoemd als één van de drie componenten waarbinnen de verwachte ontwikkelingen plaats (kunnen) vinden. Ook dit rapport signaleert een relatie tussen een welslagen van een groei van het chartersegment en de openstellingstijden van de luchthaven, omdat chartermaatschappijen vanwege bedrijfseconomische redenen de randen van de dag opzoeken. Vroege openstelling is eveneens van betekenis voor de ontwikkeling van vrachtluchten en van grote betekenis voor een kansrijke feederlijn naar een mainport. Een vroege openstelling wordt blijkens dit rapport niet alleen door de luchthaven zelf, maar ook de luchtvaartmaatschappijen en door het regionale bedrijfsleven bepleit.

De Staatssecretarissen hebben naast de hiervoor genoemde effecten ook de effecten van een vroege openstelling op de omgeving in ogenschouw genomen. Door de Gezondheidsraad is onderzoek gedaan naar de effecten van nachtelijk geluid op de gezondheid. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid" van juli 2004. Uit de conclusies kan worden afgeleid dat er verschillende effecten denkbaar zijn: verminderde slaapkwaliteit, verminderd algemeen welbevinden, invloed op sociaal gedrag en verminderde concentratie op de dag, bepaalde aandoeningen en verlies van levensjaren. Deze effecten zijn alle op hun evidentie beoordeeld. Van een aantal van deze effecten wordt de bewijskracht als voldoende beoordeeld. Zo acht de Gezondheidsraad afdoende bewezen dat nachtelijk geluid een vermindering van ervaren slaapkwaliteit en een verslechtering van het humeur, slaperigheid en geïrriteerdheid (algemeen welbevinden) veroorzaakt. De Gezondheidsraad acht evenwel slechts beperkt bewijs aanwezig voor de overige effecten, te weten de sociale contacten, de concentratie, aandoeningen en verlies van levensjaren.

De Staatssecretarissen hebben vervolgens de hier genoemde nadelen van de openstelling vanaf 06.30 uur en het daaraan gerelateerde belang van de omwonenden bij een latere openstelling afgewogen tegen het belang van de luchthaven, diens gebruikers en de regio om wél vanaf 06.30 uur vliegtuigbewegingen uit te voeren.

Overwogen wordt dat hoewel het (mogelijk) prematuur ontwaken als gevolg van vliegverkeer onprettig of zelfs hinderlijk is, het aantal omwonenden dat invloed ondervindt van het gebruik van de vroege openingstijd beperkt is. De (nabije) omgeving van de luchthaven is immers spaarzaam bebouwd.

De gevolgen voor de volksgezondheid zijn naar verwachting zeer beperkt. Daarbij betreft het in het geval van luchtvaartterrein Eelde een heel korte periode waarin slaap en vliegverkeer samenvallen. Van structureel nachtelijk vliegverkeer is op luchtvaartterrein Eelde immers in het geheel geen sprake. Het aantal vliegtuigbewegingen dat gedurende dit half uur zal worden afgewikkeld, zal zowel in absolute als in relatieve zin beperkt zijn. Van belang is verder dat het feit dat er in de vroegere ochtend wordt

gevlogen niet betekent dat er méér wordt gevlogen. Integendeel. Voor verkeer dat tussen 06.30 en 07.00 uur vertrekt geldt immers de op één na zwaarste nachtstraffactor (8). Dit betekent dat vluchten tussen 06.30 en 07.00 uur acht keer zoveel meetellen als een vlucht die na 07.00 uur 's ochtends vertrekt. De facto betekent dit dat er door het gebruik van de luchthaven voor 07.00 's ochtends minder kan en zal worden gevlogen. De totale hoeveelheid verkeer dient immers te worden afgewikkeld binnen de vigerende geluidszone.

Uit de rapporten van de exploitant en BCI met betrekking tot de economische effecten van de vroege openstelling volgt dat een vroege openstelling van belang is voor de bereikbaarheid en de concurrentiekracht van de regio. Ook voor een rendabele exploitatie van de luchthaven zelf is het kunnen uitvoeren van vluchten voor 07.00 uur van belang omdat de segmenten die een groeipotentie hebben juist gebruik maken van de randen van de dag. Met een vroege openstelling zijn derhalve niet alleen de belangen van de luchthaven en diens gebruikers, maar is ook een algemeen belang gemoeid.

Alles overziend zijn de Staatssecretarissen van mening dat de door bezwaarden naar voren gebrachte nadelen tegen een vroege openstelling niet opwegen tegen de voordelen daarvan. Een vroege openstelling is voorts in lijn met het beleid dat met betrekking tot luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde wordt gevoerd. In deze beslissing op bezwaar is derhalve de openstellingstijd vanaf 06.30 uur gehandhaafd.

**Bezwaar dat de nachtsluiting systematisch wordt geschonden door de directie van de luchthaven.**

Het bezwaar is ongegrond.

Vanaf het moment van het van kracht worden van het onderhavige aanwijzingsbesluit is de nachtsluitingstijd juridisch afdwingbaar. Overtreding van de voorschriften uit de aanwijzing is strafbaar op grond van artikel 62 juncto 33 Lvw. Voor wat betreft de handhaving van de voorschriften van het aanwijzingsbesluit wordt voorts verwezen naar de overwegingen onder G (Handhaving).

**Bezwaar tegen de extensieregeling. De regeling dient veranderd te worden zodat na 23.00 uur geen vliegbewegingen meer kunnen plaatsvinden, behoudens vluchten die in nood verkeren of zijn ingezet voor reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten.**

**Bezwaar tegen de extensieregeling (artikel 8, vierde lid) waardoor bij vertraging uitgelopen kan worden zodat daardoor sprake is van een nachtrandvlucht.**

**Bezwaar tegen de extensieregeling waardoor bij vertraging commerciële vluchten uitgelopen kan worden zodat daardoor sprake is van een systematisch gedogen van een vooraf ingeschatte situatie.**

De bezwaren vallen niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbepalingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarden zich richten. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat verweerders niet in redelijkheid hebben kunnen overgaan tot het opnemen van de extensieregeling in het aanwijzingsbesluit (r.o. 2.18.2).

**Bezwaar tegen de nachtsluiting op zondag 23.00 uur uit artikel 8, tweede lid. In het weekend dient een nachtsluiting om 21.30 uur aangehouden te worden overeenkomstig de opvatting van de meerderheid van de deelnemers van het bestuurlijk overleg op 20 februari 1997 en zoals dat tot op heden ook het geval was.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbepalingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient



bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat niet aannemelijk is gemaakt dat verweerders niet in redelijkheid de weekendsluitingstijd op 23.00 uur hebben kunnen vaststellen (r.o. 2.13.2.).

**Bezwaar dat de aanwijzing niet in overeenstemming is met de Wet Geluidhinder. Op basis van deze wet moet de vluchtvrije periode van maandag tot en met vrijdag worden aangepast aan de daarin vastgestelde nachtperiode van 23.00 tot 07.00 uur.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Wet Geluidhinder is niet van toepassing op het bestrijden van geluidhinder vanwege luchtvaartterreinen waarop artikel 25a Lvw van toepassing is. De Luchtvaartwet en de daarop gebaseerde regelgeving vormen het toepasselijke wettelijke kader.

**Bezwaar dat in de aanwijzing de aanpassing van de openingstijden niet goed is gereguleerd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In artikel 8 van het aanwijzingsbesluit zijn de tijden opgenomen waarop de luchthaven is opengesteld voor openbaar burgerlijk luchtverkeer. Behoudens het bepaalde in artikel 8 lid 1 onder a, is met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 vast komen te staan dat de openingstijden in het aanwijzingsbesluit de toets der kritiek konden doorstaan. Verwezen wordt in dit verband naar hetgeen hiervoor is overwogen onder het eerste bezwaar van D2.

**Bezwaar dat de in de aanwijzing opgenomen openingstijden zeer rekbaar zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In artikel 8 van het aanwijzingsbesluit zijn de tijden opgenomen waarop de luchthaven is opengesteld voor openbaar burgerlijk luchtverkeer. Vanaf het moment van het van kracht worden van het onderhavige aanwijzingsbesluit zijn deze tijden juridisch afdwingbaar. Overtreding van de voorschriften uit de aanwijzing is strafbaar op grond van artikel 62 juncto 33 Lvw. Wat betreft de handhaving van de openingstijden wordt verwezen voorts verwezen naar de overwegingen onder G (Handhaving).

Voor zover het bezwaar zich richt tegen de "extensieregeling" van artikel 8 van het aanwijzingsbesluit wordt overwogen dat met de uitspraak van 3 december 2003 onherroepelijk vast is komen te staan dat kon worden besloten tot het opnemen van deze regeling in het aanwijzingsbesluit (r.o. 2.18.2).

### D3

**Bezwaar dat het militaire gebruik van Eelde expliciet dient te worden uitgesloten.**

**Bezwaar dat militair gebruik in de aanwijzing niet wordt uitgesloten.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het luchtvaartterrein Eelde is in artikel 3 van het aanwijzingsbesluit aangewezen als een luchtvaartterrein voor het openbare burgerlijke luchtverkeer. Dat impliceert dat militair gebruik van het luchtvaartterrein op basis van het aanwijzingsbesluit is uitgesloten. Militair medegebruik kan alleen op basis van een (separate) ontheffing op grond van de artikelen 33, tweede lid en 34, tweede lid, van de Luchtvaartwet plaatsvinden. Op 30 september 2002 is deze ontheffing verleend. De procedure met betrekking tot deze ontheffing is nog niet afgerond. Het ontheffingsbesluit staat evenwel in het kader van de onderhavige procedure niet ter discussie.

### D4

**Bezwaar dat geen eisen voor de maximum vliegtuiggrootte zijn opgenomen.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Vooropgesteld dient te worden dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 (r.o. 2.12 t/m 2.19.1) het grootste deel van de beroepsgronden tegen de in het aanwijzingsbesluit opgenomen gebruiksbeperkingen uitdrukkelijk en zonder voorbehoud verworpen. De beslissing op bezwaar is alleen vernietigd voor zover daarbij de in artikel 8 lid 1 onder a van het aanwijzingsbesluit opgenomen openingstijd (vanaf 06.30) is gehandhaafd (r.o. 2.13.2). Derhalve dient bij het ter uitvoering van deze uitspraak te nemen besluit in beginsel van de juistheid van de overige gebruiksvoorschriften te worden uitgegaan.

Dat laatste geldt ook voor de voorschriften waartegen bezwaarde zich richt. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat in het aanwijzingsbesluit geen nadere bepalingen behoeften te worden opgenomen waarin de grootte van de toegestane vliegtuigen is opgenomen. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak kan uit de baanlengte in voldoende mate worden afgeleid welk soort vliegtuig gebruik kan maken van de baan (r.o. 2.17.3).

#### **D5**

**Bezwaar dat de KLM luchtvaartschool haar lessen geeft in vliegtuigen die allervreselijkst lawaai maken. Bezwaarde verzoekt om een onmiddellijk verbod op deze onrechtmatige geluidshinder.**

Het bezwaar is ongegrond.

In de loop van de aanwijzingsprocedure (onder meer in het belevingsonderzoek) is door omwonenden en andere partijen herhaaldelijk aangegeven dat lesvluchten met grote toestellen als bijzonder hinderlijk werden ervaren. Om gehoor te geven aan deze geluiden uit de politiek en regio is in het aanwijzingsbesluit een verbod opgenomen van circuitvluchten met grote les- en oefenvliegtuigen om een eind te maken aan deze specifieke hinder die de vluchten met name buiten de geluidszone veroorzaken, waar de vliegtuigen op relatief geringe hoogte hun ronde maken in het circuit. Aan deze voorschriften dient de exploitant zich – op grond van artikel 33 Lvw - te houden. Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is overigens onherroepelijk vast komen te staan dat er geen grond bestaat voor het stellen van verdergaande gebruiksbeperkingen voor circuitvluchten dan in het aanwijzingsbesluit is opgenomen.

#### **D6**

**Bezwaar dat de zinsnede op pagina 14 over het aantal vliegbewegingen met kleine vliegtuigen niet strookt met de prognose uit het Ontwikkelingsperspectief 1994.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich tegen het in het A-besluit opgenomen aantal vliegbewegingen met kleine vliegtuigen. Inmiddels geldt een nieuwe invoerset op basis waarvan de geluidszones bij deze beslissing op bezwaar zijn vastgesteld. De oude invoerset zoals opgenomen in het A-besluit en het aantal bewegingen genoemd in het Ontwikkelingsperspectief 1994 zijn inmiddels achterhaald.

In het Rapport van Adecs is deze invoerset omschreven. Op pagina 5 van dit rapport is een tabel opgenomen waarin de bewegingen zijn ingedeeld naar overland- en terrein bewegingen. Het gaat dan om in totaal 49.625 bewegingen van het kleine verkeer. In het rapport van Groningen Airport Eelde en het rapport van Buck Consultants International is aangegeven welke wijzigingen ten opzichte van de oude invoerset wordt verwacht. Daarin is aangegeven op pagina 8 respectievelijk pagina 46 dat het totale aantal kan worden onderverdeeld in 39.125 lesvluchten met klein verkeer en 10.500 privé vluchten met klein verkeer.

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

**D7**

**Bezwaar dat een achturige nachtsluiting niet in de aanwijzing is opgenomen. Uit de website van Schiphol blijkt dat een reiziger die om zeven uur vanaf Eelde vertrekt vrijwel geen vluchten mist ten opzichte van aankomst een half uur vroeger.**

**Bezwaar dat de nachtrandopenstellingstijd onvoldoende is gemotiveerd. Met een openstelling vanaf 06.30 uur worden niet veel meer aansluitingen mogelijk dan met een openstelling vanaf 07.00 uur.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen op het eerste blok bezwaren onder D2.

**D8**

**Bezwaar dat in de rapporten (Buck) niet duidelijk is gemaakt waarom een vroege lijndienst noodzakelijk is voor de levensvatbaarheid van de luchthaven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen op het eerste blok bezwaren onder D2.

**D9**

**Bezwaar dat in de aanvullende informatie niet in kwantitatieve zin de nut en noodzaak van de openingstijd van 06.30 uur is aangegeven. Evenmin wordt aangegeven welke groepen omwonenden gewekt of uit hun slaap gehouden worden als gevolg van de openingstijd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen op het eerste blok bezwaren onder D2.

**D10**

**Bezwaar dat de Minister van Verkeer en Waterstaat bij de vaststelling van de extensieregeling heeft gehandeld in strijd met het bepaalde in artikel 3:2 en 7:12, eerste lid, van de Awb.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor motivering zij verwezen naar de overwegingen op het derde blok bezwaren onder D2.

## E. Veiligheid

**Bezwaar dat het aspect externe veiligheid in de aanwijzing ontbreekt, terwijl de in de ontwerp-aanwijzing gepresenteerde veiligheidscontouren rechtsgevolg impliceren voor het te voeren RO-beleid van de gemeente.**

**Bezwaar tegen het ontbreken van een berekening van veiligheidsrisico's. Deze externe veiligheidszones maken ook deel uit van de te herziene bestemmingsplannen.**

**Bezwaar tegen de dreigende onveiligheid.**

**Bezwaar dat meer vliegbewegingen een grotere onveiligheid betekenen.**

**Bezwaar dat een goed normeringssysteem voor de externe veiligheid ontbreekt.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In het SBL is het rijksbeleid vastgelegd ten aanzien het ruimtebeslag van de luchtvaartterreinen in Nederland (met uitzondering van luchtvaartterreinen Schiphol, Maastricht Aachen Airport en Lelystad). In deze PKB is geen beleid ten aanzien van de externe veiligheid opgenomen. In de Luchtvaartwet is wel de verplichting tot het vaststellen van een geluidszone rond luchthavens opgenomen, maar de wet verplicht niet tot het vaststellen van een externe veiligheidszone.

Het EV-beleid voor regionale luchthavens zal zijn grondslag krijgen in een nieuw hoofdstuk in de Wet luchtvaart. Een wetsvoorstel dat dient ter vervanging van de bepalingen van het vigerende hoofdstuk IV van de Lvw is thans in voorbereiding. Het wetsvoorstel regelt onder andere de decentralisatie van taken en bevoegdheden met betrekking tot regionale en kleine luchthavens. Verder biedt het de basis voor de normstelling voor milieu en externe veiligheid en de ruimtelijke neerslag daarvan. Het wetsvoorstel is voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Het advies is recent ontvangen. Het aangepast wetsvoorstel zal begin 2006 aan de Tweede Kamer worden gezonden.

Het wetgevingstraject is op dit moment nog niet afgerond. Een en ander brengt met zich mee dat er nog geen sprake is van een formeel toetsingskader voor externe veiligheid. Vooruitlopend op dit formele toetsingskader zijn, in het kader van deze beslissing op bezwaar, EV-berekeningen uitgevoerd met een berekeningsmodel dat zo goed mogelijk is aangepast voor gebruik bij regionale luchthavens om inzicht te geven in de veiligheidseffecten rond deze luchthavens.

Voor het berekenen van Externe Veiligheidsrisico's rond de luchthaven Eelde heeft het NLR het model voor regionale en kleine luchthavens, het zogenaamde Regionaal model, toegepast. Dit model is in 2002 herzien. In 2003 is vervolgens het rekenmodel nogmaals aangepast, dit keer op het aspect van het vrachtvervoer. Het NLR heeft voorts het rekenprogramma waarmee het externe veiligheidsrisico rondom een luchthaven wordt berekend, alsmede de implementatie daarvan, vernieuwd. Voor alle uitgevoerde berekeningen in de externe veiligheidsanalyse voor luchthaven GAE is gebruik gemaakt van het vernieuwde rekenprogramma.

Het NLR heeft met aanvullende en actuele veiligheidsberekeningen de externe veiligheidsrisico's als gevolg van het vliegverkeer van de luchthaven GAE nogmaals in beeld gebracht. Het NLR heeft hiervoor twee scenario's uitgelicht: het scenario met de prognose voor 2005 conform het aanwijzingsbesluit uit 2001 en het scenario met de prognose voor 2015, waarvan in deze beslissing op bezwaar wordt uitgegaan. Bij deze laatste berekeningen is uitgegaan van de gewijzigde prognoses voor het aantal vliegtuigbewegingen en de vlootmix voor het jaar 2015. Er zijn berekeningen uitgevoerd voor zowel het Plaatsgebonden Risico (PR), uitgedrukt in contouren, als het Groepsrisico (GR), uitgedrukt in FN-curven. Ook zijn woningtellingen uitgevoerd binnen de PR-contouren.

Het NLR heeft beide scenario's vervolgens met elkaar vergeleken. Geconcludeerd kan worden dat het scenario met de prognose voor 2015 in een lager plaatsgebonden risico resulteert dan het scenario met de prognose voor 2005: de risicocontouren en het aantal woningen binnen de  $10^{-6}$  contour zijn voor het scenario met de prognose voor 2015 scenario kleiner. De verklaring hiervoor is de aanwezigheid van andere vliegtuigtypen gebruikt in het passagiersverkeer en het kleinere totaal aantal vliegtuigbewegingen. Ten aanzien van het groepsrisico concludeert het NLR dat de FN-curven voor de prognose 2015 en Prognose 2005 nagenoeg hetzelfde beeld laten zien.

Voor de veiligheid is ook van belang dat het luchtruim boven GAE afdoende ruimte biedt voor het afwikkelen van het verkeersaanbod. De directe omgeving van de luchthaven, en meer in het bijzonder

in het verlengde van de start- en landingsbanen, is voorts spaarzaam bebouwd. Daarnaast wordt gewezen op het feit dat obstakelvrije zones worden gecreëerd voor het baaneinde die beogen schade te voorkomen in het geval een vliegtuig vóór de baan landt of van de baan raakt.

Ingevolge de Regeling certificering luchtvaartterreinen is een Integraal veiligheidsmanagementsysteem voor Groningen Airport Eelde (IVMG) ontwikkeld. Groningen Airport Eelde zal begin 2006 gecertificeerd worden. Door de implementatie daarvan wordt geborgd dat de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van het luchtvaartterrein in overeenstemming zijn met de daarvoor geldende regels.

Ten aanzien van de relatie tussen de externe veiligheid als gevolg van het thans voorziene gebruik van het luchtvaartterrein en het door de gemeenten te voeren RO-beleid en op te stellen bestemmingsplannen zij voorts gewezen op het volgende. Bij brief van 19 september 2001, met kenmerk TF 2001-019, heeft de Minister van VROM, namens het kabinet, aan de Tweede Kamer gemeld dat binnen het kabinet is afgesproken dat het externe veiligheidsbeleid van Schiphol in principe voor alle luchthavens in Nederland zal gaan gelden. Bij brief van 4 maart 2002, met kenmerk DGL/02.450045 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Ministers van VROM en EZ en de Staatssecretaris van Defensie, aan de Tweede Kamer gemeld dat aangezien in de bestaande regelgeving geen externe veiligheidsbeleid is opgenomen het kabinet ernaar streeft om te komen tot ruimtelijk interimbeleid ten aanzien van de externe veiligheid rond de regionale en kleine luchthavens.

Aan dit streven is inmiddels invulling gegeven. In afwachting van het formele toetsingskader, gebaseerd op het wetsvoorstel Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens, is lokale overheden verzocht om consequenties te verbinden aan de bestaande inzichten in de externe veiligheidssituaties rondom regionale luchthavens. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft de provincies op wier grondgebied een  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risicocontour ligt vanwege een regionale luchthaven verzocht om interimbeleid te voeren (brief 28 november 2005, kenmerk DGTL 05.005431). Het interimbeleid betreft nieuwbouwrestricties in het gebied tussen het luchthaventerrein en de  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risicocontour om daarmee ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. In de brief over het interimbeleid is ook inzicht gegeven in het regime dat naar de huidige inzichten zal gelden in de  $10^{-5}$ -plaatsgebonden risicocontour wanneer de nieuwe wetgeving van kracht wordt. De aanwezigheid van woningen in de  $10^{-5}$ -plaatsgebonden risicocontour is in dat regime niet toegestaan, behoudens een blijfrecht voor huidige bewoners. Deze woningen moeten na vertrek van de huidige bewoners alsnog aan de woonbestemming worden onttrokken. Deze beleidslijn is in overeenstemming met het beleid voor Schiphol. Volgens de door NLR voor Groningen Airport Eelde uitgevoerde EV-berekeningen betreft het 6 woningen. Omdat de woningen gelegen zijn op het toekomstige (te vergroten) luchthaventerrein is amoveren alleen om die reden al noodzakelijk. De exploitant is met de huidige bewoners aankoop van deze woningen reeds overeengekomen.

Alles overziend zijn de Staatssecretarissen van oordeel dat de veiligheidssituatie rond het luchtvaartterrein voldoende kan worden gegarandeerd.

**Bezwaar dat er geen onderzoek wordt verricht naar de factoren in circuitoperaties die aanleiding kunnen geven tot een hogere accident-rate (lesvluchten met bijzondere oefeningen, relatief onervaren solisten) als factoren die aanleiding kunnen zijn voor een lagere accident-rate (veelal een ervaren instructeur aan boord, bekend veld, geen verrassingen in de meteorologische omstandigheden).**

Het bezwaar is niet gegrond.

De menselijke factor wordt wel degelijk meegenomen in het rekenmodel voor externe veiligheid. In het rekenmodel wordt de ongevalkans per vliegtuigbeweging bepaald op basis van statistische gegevens en ongevallen. In deze generieke ongevalkans zitten impliciet allerlei factoren die ooit tot ongevallen hebben bijgedragen. Daaronder behoren ook meteorologische omstandigheden en/of (on)ervaren vliegers. Het risico op ongevallen als gevolg van de onervarenheid van de vlieger dient overigens te worden genuanceerd. Zolang een aspirant-piloot niet afdoende ervaring heeft opgedaan om het toestel alleen te kunnen bedienen, zal hij steeds vergezeld worden door een ervaren instructeur die, indien nodig, kan ingrijpen. Piloten die solo vliegen, worden geacht de daartoe benodigde ervaring te hebben opgedaan.

Verwezen wordt voorts naar de overwegingen bij het bovenstaande bezwaar.

**Bezwaar tegen het ontbreken van bepalingen over de veiligheid rond de luchthaven. Tevens ontbreekt een risicoanalyse. Bezwaarhebber overweegt de Raad voor de Transportveiligheid uit te nodigen een onafhankelijk onderzoek in te stellen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Gelet op de bevindingen van het onderzoek naar de externe veiligheid op en rond luchthaven GAE als gevolg van het voorziene gebruik daarvan zijn de Staatssecretarissen van oordeel dat er geen wettelijke basis is om in het aanwijzingsbesluit in het belang van de externe veiligheid (beperkende) voorschriften op te nemen. Verwezen wordt in dit verband naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder E. Voor een onafhankelijk onderzoek door de Raad voor de Transportveiligheid (thans: De Onderzoeksraad voor veiligheid) is voorts, nog afgezien van het feit dat een dergelijk onderzoek niet het werkterrein van de Raad behoort, evenmin aanleiding. Het staat bezwaarde echter uiteraard vrij een daartoe strekkend verzoek aan de Onderzoeksraad te richten.

**Bezwaar dat het opnemen van de plicht tot het uitvoeren van risico-analyses in het Evaluatie en Monitoringprogramma op de gestelde ijkmomenten weinig zinvol is, als niet als keiharde voorwaarde wordt opgenomen dat bij de inwerkingtreding van de aanwijzingsbesluiten beleid op tafel ligt ten aanzien van de externe veiligheid.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Ten aanzien van het ontbreken van beleid voor externe veiligheid zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder E.

**Bezwaar tegen het niet meenemen van het groepsrisico bij het in ontwikkeling zijnde beleid voor externe veiligheid.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het onderhavige aanwijzingsbesluit. Overigens bevat ook de nieuwe regelgeving geen bepalingen met betrekking tot het groepsrisico. Verwezen wordt in dit verband naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder E.

**E1**

**Bezwaar dat het aspect van de externe veiligheid onderbelicht blijft. Direct onder de aanvlieg- en landingsroutes liggen twee belangrijke munitiedepots, waaronder het Munitie Magazijnen Complex in Veenhuizen.**

**Bezwaar tegen het geen rekening houden met de veiligheidscontouren van de munitieopslagdepots te Norg/Donderen.**

De bezwaren zijn niet gegrond. De Staatssecretarissen zijn van oordeel dat de veiligheidssituatie rond het luchtvaartterrein voldoende kan worden gegarandeerd. Voor de munitiecomplexen bij Veenhuizen en bij Norg/Donderen veiligheidscontouren vastgesteld, waarbij rekening is gehouden met de mogelijkheid van een ontploffing als gevolg van een van buiten komende oorzaak. Deze munitiedepots liggen op afstand van de luchthaven en het gebruik van de luchthaven en de vliegroutes conflicteren niet met de veiligheidscontouren rond de betreffende munitieopslagdepots. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder E.

**E2**

**Bezwaarde verzoekt een onderzoek in te stellen in hoeverre de huidige 1800 meter baan aan de huidige richtlijnen voldoet.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het onderhavige aanwijzingsbesluit. Overigens voldoet de huidige start- en landingsbaan aan alle eisen die daaraan door ICAO (International Civil Aviation Organization) worden gesteld. Ook de tot 2500 meter verlengde baan, waarmee in het aanwijzingsbesluit is voorzien, zal aan deze eisen voldoen.

**E3**

**Bezwaar tegen de twijfel aan de veiligheid op en rondom het vliegveld, gezien de recente inkrimping van de verkeersleiding.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het onderhavige aanwijzingsbesluit. Overigens is op de luchthaven voorzien in afdoende en adequate luchtverkeersleiding. Zowel de naderingsverkeersleiding

(Eelde Approach) als de plaatselijke verkeersleiding (Eelde Tower) wordt vanaf de betreffende luchthavens gegeven. De door de LVNL doorgevoerde besparingen op personele kosten op de regionale luchthaven zullen in geen geval afbreuk doen aan de veiligheid op en rond de luchthaven.

#### **E4**

**Bezwaar dat uit de Aanwijzing niet blijkt dat de luchthavenbrandweer inmiddels wel in staat is adequate hulp te verlenen, anders dan enkele jaren geleden toen bij rampenoefeningen bleek, dat deze daartoe niet in staat was.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het onderhavige aanwijzingsbesluit.

#### **E5**

**Bezwaar dat de toenemende hoeveelheid chartervluchten die zeer laag over het huis van bezwaarde vliegen een gevoel van onveiligheid veroorzaken, hetgeen leidt tot doorwaakte nachten.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Slechts indien bezwaarde een van de huizen in de  $10^{-5}$ -risicocontour bewoont, kan aankoop en amovering van deze woning van toepassing zijn. Verder gelden verschillende geluidszones rond de luchthaven en zijn op woningen binnen de 40 Ke-geluidscontour geluidsisolatiemaatregelen van toepassing.

#### **E6**

**Bezwaar dat de bestaande baan niet voldoende sterk is om zwaardere vliegtuigen te accommoderen en dus inherent onveilig. Er zijn geen reflexiometingen uitgevoerd en evenmin is een check uitgevoerd om te bezien of de bestaande baan voldoet aan de Europese normen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het onderhavige aanwijzingsbesluit. Overigens voldoet de huidige baan aan alle (internationale) vereisten die gelden voor gebruik van de luchthaven door de verschillende vliegtuigtypen. Bij de baanverlenging zal ook de nu beschikbare 1800 meter opnieuw worden verhard en zal de gehele baan ruimschoots voldoen aan de sterkte die nodig is om ook de zwaardere vliegtuigtypen te ontvangen.

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

**E 7**

**Bezwaar dat aan lesvluchten extra veiligheidsrisico's zijn verbonden, onder meer door de onervarenheid van de leerlingen, de uitvoering van bijzondere oefeningen en de simulatie van motorstoringen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar de overwegingen bij de bezwaren onder E.

**E 8**

**Bezwaar dat noch in Milieueffectrapport 1995 noch de AIM 2005 wordt ingegaan op de extra veiligheidsrisico's die verbonden zijn aan vliegvertoningen (vliegshows).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor een vliegshow moet speciale toestemming worden verleend door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De luchthaven moet voor dergelijke evenementen voldoen aan specifieke veiligheidsvoorschriften om de risico's voor toeschouwers te minimaliseren. De tijdens een vliegshow gemaakte vliegtuigbewegingen tellen mee bij de handhaving van de geluidszone.

**E 9**

**Bezwaar dat helikopterverkeer bij de huidige analyse van externe veiligheidsrisico's rond luchthaven Eelde buiten beschouwing is gelaten.**

Het bezwaar is ongegrond. Een model voor het berekenen van het plaatsgebonden risico, waarin ook helikopterverkeer is opgenomen bestaat nog niet. NLR verwacht een dergelijk model pas in 2007 beschikbaar te hebben. Tot dat moment tellen de helikopterbewegingen niet mee voor het berekenen van het EV-risico.

**E 10**

**Bezwaar dat het risico van terrorisme op een grotere luchthaven niet is onderzocht.**

Het bezwaar is ongegrond. Het risico van terrorisme heeft betrekking op de interne veiligheid en niet op de externe veiligheid van een luchthaven. De luchthaven voldoet aan de geldende beveiligingsvoorschriften en moet uiteraard ook in de toekomst voldoen aan de dan geldende voorschriften.



## F. Berekeningen/invoergegevens

**Bezwaar dat de berekeningen van de geluidszones onjuist zijn.**

**Bezwaar dat een goed, definitief, door onafhankelijke deskundigen gecontroleerd resultaat van de geluidsberekening nu eindelijk eens gepresenteerd dient te worden.**

De bezwaren zijn deels gegrond.

De geluidszones en de daarbinnen gelegen geluidscontouren zijn berekend overeenkomstig de ingevolge artikel 25g Lvw vastgestelde regels omtrent de wijze van berekenen van de geluidsbelasting. Voor de grote luchtvaart is deze berekeningsmethodiek neergelegd in de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden. Deze regeling bevat ook de "Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting". Dit zijn de geluids- en prestatiegegevens die bij de berekening gehanteerd moeten worden. Voor de kleine luchtvaart is deze methodiek neergelegd in de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen. Ook deze regeling bevat Appendices.

Met de op deze wijze berekende Ke- en bkl-geluidsbelasting zijn voor luchtvaartterrein Eelde de grenswaarden vastgesteld. De grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van de grote burgerluchtvaart zijn neergelegd in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL). De grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van de kleine burgerluchtvaart zijn opgenomen in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL).

De Ke-berekeningen ten behoeve van het A-besluit zijn conform de vigerende regelgeving uitgevoerd. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 echter geoordeeld dat de Staatssecretarissen ten tijde van het nemen van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 over voldoende informatie beschikten dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de validiteit van het model in zodanig ernstige mate is gaan aantasten dat het model niet voldoende de werkelijke geluidsbelasting ten gevolge van landende en stijgende vliegtuigen benadert. De Afdeling bestuursrechtspraak was van oordeel dat het rekenmodel wegens het in strijd zijn met artikel 25, lid 1 Lvw in dit geval niet meer als uitgangspunt voor het bepalen van de geluidsbelasting genomen had mogen worden. Als gevolg van deze uitspraak heeft de Staatssecretaris de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden gewijzigd (Besluit van 1 oktober 2004, Staatscourant 2004, 194). In het kader van deze beslissing op bezwaar zijn voor luchtvaartterrein Eelde nieuwe Ke-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de herziene rekenmethode zonder afkap. Het resultaat van deze berekeningen - de Ke-zone - is neergelegd in de nieuwe bijlage E. Deze bijlage is bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 voorts overwogen dat de bkl-zone uit het A-besluit ten onrechte met verouderde appendices was berekend. Ten tijde van het A-besluit en de eerste beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 was reeds van kracht het besluit Wijziging Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen van 23 maart 2001 (Besluit van 23 maart 2001, Staatscourant 2001, 61), waarbij de appendices zijn gewijzigd. Als gevolg van deze uitspraak zijn in het kader van deze beslissing op bezwaar voor luchtvaartterrein Eelde nieuwe bkl-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de meest recente appendices. Het resultaat van deze berekeningen - de bkl-zone - is neergelegd in de nieuwe bijlage G. Deze bijlage is bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

De zoneberekeningen zijn uitgevoerd door het terzake deskundige en onafhankelijke bureau Adecs Airinfra. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in het rapport "baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van april 2005. De belangrijkste bevindingen van dit rapport zijn, tezamen met de belangrijkste bevindingen van andere uitgevoerde onderzoeken, neergelegd in het rapport "Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar" van april 2005. Dit laatste rapport is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door DHV opgesteld.

In haar advies van 1 juli 2005 over de aanvullende milieu-informatie heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat de essentiële informatie aanwezig is. Volgens de Commissie is hiermee goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Specifiek met betrekking tot de uitgevoerde geluidsberekeningen heeft de

Commissie geoordeeld dat de berekeningen met de nieuwe methodieken met goede kwaliteit zijn uitgevoerd, overeenkomstig de door de Raad van State gegeven richtlijnen. Dit geldt zowel voor de Ke- als de bkl-berekeningen. De Commissie is, aldus dit advies, tevens van mening dat de aanvullende milieu-informatie over de geluidsbelasting van de omgeving een goede basis vormt voor de besluitvorming (blz. 2).

#### **F1**

**Bezwaar dat de berekeningen voor de geluidshinder op de praktijk gebaseerd dienen te zijn en niet op theoretische aannames.**

**Bezwaar dat de geluidsoverlast geschat wordt op basis van modellen waarvan de betrouwbaarheid aanvechtbaar is.**

**Bezwaar dat bij het dorp Yde het geluid gemeten en niet berekend moet worden.**

**Bezwaar dat de geluidsoverlast berekend is op basis van door de exploitant geprognosticeerde cijfers en niet op basis van werkelijke metingen van geluidsoverlast.**

**Bezwaar tegen het gebruik van modellen waaruit een schatting van de geluidsoverlast voor de omgeving komt. Er wordt aanbevolen om ter plaatse metingen uit te voeren, zodat een objectieve waarde van de geluidsoverlast vastgesteld kan worden.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Uit het BGGL vloeit voort dat de geluidsbelasting wordt vastgesteld volgens een in dit besluit opgenomen formule. De te verwachten geluidsbelasting als gevolg van een vastgestelde geluidszone wordt conform de geldende wettelijke voorschriften berekend en niet gemeten. Met betrekking tot de wet- en regelgeving inzake de berekeningsvoorschriften zij voorts verwezen naar de overwegingen onder F.

Een zoneberekening is een berekening van een toekomstige situatie. Bestaande geluids- en prestatiegegevens worden wel met behulp van gemeten geluidsgegevens gevalideerd. De gehanteerde geluidsgegevens zijn immers voornamelijk gebaseerd op metingen ten behoeve van de certificatie van vliegtuigen. Voor gebruik bij geluidsbelastingberekeningen is het nodig deze gegevens aan te vullen met andere, veelal gemeten, geluidsgegevens (de metingen ten behoeve van certificatie vinden onder zeer specifieke vliegtoestanden plaats).

De Ke-berekeningssystematiek is gebaseerd op een modellering van de werkelijkheid. Tengevolge van de noodzakelijke modelleringen zal er altijd enig verschil optreden tussen de berekende en gemeten geluidsbelasting. Met de wijziging van de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Besluit van 1 oktober 2004, Staatscourant 2004, 194) is het verschil aanzienlijk verkleind. De werkelijke geluidsbelasting door landende en stijgende vliegtuigen wordt met het herziene model afdoende benaderd. De Staatssecretarissen zijn van oordeel dat zij ten behoeve van de zonering van luchtvaartterrein Eelde terecht berekeningen hebben kunnen maken. Dit laat overigens onverlet dat op dit moment onderzoek wordt gedaan naar de vraag of in de toekomst, en zo ja in hoeverre, op basis van meten grenswaarden/geluid vastgesteld kan worden.

#### **F2**

**Bezwaar dat het verbod op circuitvluchten als onderdeel van de proefvluchten niet is verrekend in de berekening van de geluidzoneringscontouren.**

**Bezwaar dat de geboden geluidsruimte veel groter is dan de benodigde ruimte voor het geprognosticeerde gebruik. Vanwege deze overcapaciteit in gebruikruimte is het mogelijk om zonder de geluidscontouren aan te passen, dat wil zeggen via een verkorte procedure, het verbod op les- en oefenvluchten met grote vliegtuigen terug te draaien.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In de loop van de aanwijzingsprocedure (alsook in het belevingsonderzoek) is door omwonenden en andere partijen herhaaldelijk aangegeven dat circuitvluchten met grote toestellen als bijzonder hinderlijk werden ervaren. Om aan deze bezwaren tegemoet te komen is, in navolging van de voorwaarde die het Kabinet eind 1999 aan de baanverlenging heeft gesteld, in het A-besluit een verbod opgenomen van het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van les- danwel oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen. Het verbod beoogt een eind te maken aan de specifieke hinder die de vluchten veroorzaken. Deze hinder vindt met name buiten de geluidszone plaats, waar de vliegtuigen op relatief geringe hoogte hun ronde maken in het circuit.

In het A-besluit is in artikel 9, derde lid, tevens een verbod opgenomen voor het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen boven het gestelde maximumaantal van 92 per jaar. Dit aantal is in de eerste beslissing op bezwaar (na vernummering van het derde lid) naar beneden bijgesteld tot maximaal 47 proefvluchten per jaar. Uit de uitspraak van 3 december 2003 (200205534/1) volgt dat de Afdeling bestuursrechtspraak dit aantal niet onredelijk acht (r.o. 2.15.2).

Naar aanleiding van het verbod van circuitvluchten met grote vliegtuigen is niet besloten tot verkleining van de geluidszone. In de weging van de belangen van de omgeving bij minder geluidsbelasting en de belangen van de exploitant en de gebruikers van het luchtvaartterrein bij het in stand laten van de beoogde geluidsruiimte is aan deze laatste belangen meer gewicht toegekend. Hierbij speelde een rol dat de belasting op de omgeving, gezien vanuit de omvang en ligging van de 35 Ke-zone zoals die in het ontwerp-A-besluit was opgenomen, als zodanig aanvaardbaar kan worden geacht. Dit gold temeer nu de als zeer hinderlijk ervaren circuitvluchten met grote vliegtuigen nagenoeg geheel zouden komen te vervallen. Daartegenover stonden de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven, die ernstig beperkt zouden worden als de toegestane geluidsruiimte evenredig aan de in het A-besluit op te nemen verboden zou worden verkleind. Alles afwegende is er bij het vaststellen van het A-besluit voor gekozen de luchthaven de mogelijkheid te bieden het ontstane "gat" van het circuitverkeer met grote toestellen op een minder hinderlijke wijze op te vullen, dat wil zeggen te vervangen door een aanbod van ander commercieel verkeer, zulks binnen verantwoorde milieugrenzen. De luchthaven heeft hierop zijn toekomstbeeld aangepast en een andere invulling gegeven aan de markt, met meer nadruk op vakantieverkeer. Ten tijde van het nemen van de eerste beslissing op bezwaar was de ontwikkeling van het verkeer reeds zodanig dat de verwachting gerechtvaardigd was dat de zone ook met deze gewijzigde invulling van de markt zou worden gevuld. De geluidszone van het A-besluit is daarom in die beslissing op bezwaar gehandhaafd.

Bij het nemen van de onderhavige beslissing op bezwaar is gezien of er aanleiding is de geluidszone alsnog te verkleinen. Dat is niet het geval. Onderzoeksbureau BCI heeft in zijn rapport Economische betekenis GAE van januari 2005 geconcludeerd dat – uitgaande van (onder meer) baanverlenging – er (zeer) goede groeikansen bestaan voor de diverse segmenten in het luchtvervoer (lijn-, charter-, vracht- en zakenvluchten, en overige vluchten). De door de exploitant verwachte groei van het aantal vliegtuigbewegingen komt BCI niet onrealistisch voor. Bij het realiseren van de beoogde groei is nodig dat de geluidszone op de huidige omvang gehandhaafd blijft. De Staatssecretarissen hebben derhalve ook in het kader van deze beslissing op bezwaar besloten de (omvang van de) geluidszone van het A-besluit in stand te laten.

Om het in artikel 9 van het A-besluit opgenomen verbod op les- en oefenvluchten met grote toestellen op te heffen, dient dit artikel 9 te worden gewijzigd. Voor een dergelijke wijziging dient de procedure van artikel 27 Lvw te worden doorlopen. Tegen deze wijziging staat voorts bezwaar en beroep open.

#### **Bezwaar dat het taxiën niet is meegenomen in de berekeningen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Met betrekking tot de wet- en regelgeving inzake de berekeningsvoorschriften zij verwezen naar de overwegingen onder F.

Voor het luchtvaartterrein Schiphol is in het IMER van 1993 vastgesteld dat het meenemen van het geluid van taxiënde vliegtuigen in het berekeningsvoorschrift geen invloed heeft op de omvang van de geluidszone. In haar uitspraak naar aanleiding van de beroepen tegen het aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Schiphol van 28 juli 1998 (E01.97.0309) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak het niet verdisconteren van het taxiën van vliegtuigen in de Ke-berekeningen aanvaardbaar geacht. Dit oordeel is bevestigd in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 11 september 2002 inzake het Interim-aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport (200100668/1). De Staatssecretarissen zien geen reden dit voor luchtvaartterrein Eelde thans anders te beoordelen.

**Bezwaar dat bij de metingen alleen rekening wordt gehouden met de intensiteit van het vliegtuiglawaai. Tevens dienen de frequentie van optreden van het lawaai, de duur van het lawaai en de tijdstippen van het lawaai te worden meegenomen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De geluidsbelasting wordt niet gemeten, maar berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de vigerende berekeningsvoorschriften. Verwezen wordt in dit verband naar hetgeen is overwogen onder F. In de berekeningsvoorschriften is bepaald dat de berekening wordt uitgevoerd voor alle (grote c.q. kleine) vliegtuigbewegingen op een bepaald luchtvaartterrein, waarbij het in een punt waar te nemen eenmalige maximale geluidsniveau wordt meegenomen.

In de berekeningsvoorschriften is rekening gehouden met vele geluidsaspecten. Net als met andere geluidmaten wordt met de Ke-rekenmethode getracht een complexe werkelijkheid in één getal samen te vatten. De uitkomsten van de berekening worden geacht een maat te zijn voor de mate van hinder die een groep personen die daar woont of zal komen te wonen ondervindt.

Geluidnormen voor wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart zijn wettelijk vastgelegd. Voor al deze bronnen is gekozen voor een geluidmaat die de blootstelling over een langere periode in één getal samenvat. Het is niet juist dit als een 'gemiddelde' op te vatten, het is een over de tijd bepaalde somming van geluidsgebeurtenissen. De berekeningsmethode houdt geen rekening met seizoenspieken. De keuze voor de normering van de toelaatbaarheid van geluidsbelasting voor vliegtuigen in Ke is reeds gemaakt in het kader van de wijziging van de Lvw in 1978 en in het kader van het (oude) BGGL van 1981.

### F3

**Bezwaar dat in de huidige bijlage D de invoergegevens inzake de geluidszones ontbreken. Bezwaar dat de invoergegevens voor de berekening van de geluidzoneringsontbreken en bezwaarde derhalve niet kan controleren of deze in overeenstemming zijn met het geprognosticeerde gebruik van de luchthaven.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Verwezen zij naar de reactie op het derde groep bezwaren onder A2 en de derde groep bezwaren onder A11 (Hoofdstuk A: procedureel).

Gewezen zij voorts op het feit dat in het kader van deze beslissing op bezwaar nieuwe prognoses zijn opgesteld (tot en met het jaar 2015). Uit deze prognoses zijn nieuwe invoergegevens voor de berekening van de geluidszones afgeleid. De prognoses en invoergegevens zijn (onder meer) neergelegd in het rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra. Gelet op deze gewijzigde prognoses is een nieuwe bijlage D opgesteld waarin de aangepaste luchtverkeersgegevens en een aangepaste beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer zijn opgenomen. De nieuwe bijlage D is bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

### F4

**Bezwaar tegen de berekeningsmethode voor de geluidsbelasting door middel van Ke-systeem met afkap. Voor het berekenen van de geluidsbelasting dient een aangepast systeem gehanteerd te worden. De argumentatie uit paragraaf 4.1 van de Toelichting, dat een aanpassing van een dergelijk systeem de nodige tijd vergt en daarmee de aanwijzingsprocedure vertraagd wordt, is onacceptabel. Deze redenering impliceert een extra argument om de plannen rond vliegveld Eelde onder te brengen in het nieuwe SRKL-beleid.**

Het bezwaar tegen de berekeningsmethode mét afkap is gegrond. Verwezen zij in dit verband naar het eerste bezwaar onder F.

Het bezwaar dat voor de zonerings van Eelde het voor de toekomst voorziene berekeningssysteem nu reeds had moeten worden toegepast, is ongegrond. Het kabinet heeft in het kader van (destijds) het SRKL het voornemen uitgesproken om het normenstelsel voor Schiphol in de toekomst ook voor regionale (en kleine) velden te gaan gebruiken. Het A-besluit en de beslissing op bezwaar ten behoeve van luchtvaartterrein Eelde valt echter nog onder het regime van de Lvw. Voor het grote verkeer is derhalve de (aangepaste) Ke-systematiek nog van toepassing. Met betrekking tot het geldende beleid inzake de geluidssystematiek zij verwezen naar de overwegingen bij de bezwaren onder L.

**Bezwaar tegen het voorschrijven van een geluidsnorm van 65 dB(A), waaraan een vliegtuig moet voldoen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Door bezwaarde wordt bedoeld op artikel 9, vijfde lid, van het A-besluit waarin onderscheid wordt gemaakt tussen paravliegtuigen die een geluid produceren van meer en minder dan 65 dB(A).

Verwezen zij in dit verband naar de overwegingen bij de bezwaren onder D1 (Gebruiksbeperkingen).

**F5**

**Bezwaar dat de milieuvordelen genoemd in de opmerking in het Ontwikkelingsperspectief GAE 1994, punt 3.4 (dat het milieu, wat geluidsniveaus en uitstoot van verbrandingsstoffen betreft, gediend is bij een 2500 meter baanlengte omdat niet steeds op vol vermogen gestart hoeft te worden en het remmen met de straalmotor (reverse thrust) minder aangesproken hoeft te worden), nooit zijn aangetoond of gekwantificeerd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Met de opmerking in het Ontwikkelingsperspectief 1994 over het milieuvoordeel van de verlengde baan is niet beoogd te stellen dat de verminderde milieubelasting betrekking heeft op het milieu in het algemeen. Uit het MER blijkt immers dat de geluidsbelasting en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen bij baanverlenging zullen toenemen ten opzichte van de situatie zonder baanverlenging. Wel geldt dat het milieu meer is bij gebaat bij een situatie waarin minder met vol vermogen behoeft te worden gestart en minder gebruik behoeft te worden gemaakt van de *reverse thrust*. Op dat laatste had het Ontwikkelingsperspectief 1994 het oog.

**F6**

**Bezwaar dat het aantal genoemde ernstig gehinderden van 43 personen (binnen 50 dB(A) cumulatief) niet anders dan onjuist kan zijn. Deze 43 personen worden geteld binnen een oppervlakte van 26 km<sup>2</sup>, terwijl volgens andere gegevens in het MER er zich oppervlakten van 19 en 15 km<sup>2</sup> zich respectievelijk reeds 119 en 196 ernstig gehinderden bevinden.**

**Bezwaar dat een hoger aantal gehinderden dan de genoemde 43 effect moet sorteren op besluit en aanwijzing. Zo niet, waarom niet en welk criterium van aantallen gehinderden is dan aangelegd?**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Het percentage ernstig gehinderden in gecumuleerde dB(A)-zones is bepaald met de formule:

*Aantal ernstig gehinderden = aantal woningen x gemiddelde woningbezetting x 0,0340 x (Letm-45)<sup>2</sup>/100.*

Deze formule is conform de rapportage "Cumulatie van geluid, lucht-, weg- en railverkeer en industrie, Integraal Milieueffectrapport Schiphol en omgeving". Het aantal ernstig gehinderden in de 35 Ke-zone wordt bepaald aan de hand van de formule: Aantal ernstig gehinderden = aantal woningen x gemiddelde woningbezetting x (Ke-waarde-10)/100.

Bij het vaststellen van een geluidszone geldt niet als criterium dat er een bepaald maximum aantal ernstig gehinderden in een gecumuleerde dB(A) contour mag zijn. De gecumuleerde geluidsbelastingen strekken er slechts toe een beeld te geven van de akoestische situatie ter plaatse.

In het kader van deze heroverweging zijn nieuwe cumulatieberekeningen gemaakt. Daarbij is dezelfde methodiek toegepast als in het kader van het MER van 1995. Uit het rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra (blz. 28-29) blijkt dat de orde grootte van contourwaarden op grond van de huidige invoergegevens overeenkomt met de contourwaarden zoals die in het MER van 1995 zijn weergegeven.

**F7**

**Bezwaar dat in de besluitvorming geen rekening is gehouden met het gegeven dat de gebruikte dosis-responsrelaties voor Eelde een te lage hinder voorspellen (zie het TNO-Belevingsonderzoek).**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn van oordeel dat de geluidsberekeningen op de juiste wijze zijn uitgevoerd. In haar advies van 18 augustus 1997 over het MER van 1995 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat in het MER, de technische bijlagen bij het MER en het Addendum MER een grote hoeveelheid over het algemeen heldere informatie staat die – met uitzondering van één essentieel onderdeel, namelijk de

invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief – een goede basis biedt voor de besluitvorming over het voornemen.

In haar advies van 1 juli 2005 over de aanvullende milieu-informatie heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat de essentiële informatie aanwezig is. Volgens de Commissie is hiermee goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Specifiek met betrekking tot de uitgevoerde geluidsberekeningen heeft de Commissie m.e.r. voorts geoordeeld dat de berekeningen met de nieuwe methodieken met goede kwaliteit zijn uitgevoerd, overeenkomstig de door de Raad van State gegeven richtlijnen. De Commissie is, aldus dit advies, tevens van mening dat de aanvullende milieu-informatie over de geluidsbelasting van de omgeving een goede basis vormt voor de besluitvorming.

Voor wat betreft de geluidsberekening en de plaats die de dosis-effect relatie daarin inneemt, alsmede voor wat betreft het TNO belevingsonderzoek, zij verwezen naar hetgeen is overwogen bij de bezwaren onder H11 en L13.

#### **F8**

**Bezwaar dat de Commissie voor de m.e.r. tot de conclusie komt dat de berekende hinder voor omwonenden van het grote circuit waarschijnlijk te laag zal zijn.**

**Bezwaar dat als bij de berekening uitgegaan is van een te lage geluidsbelasting, zoals dat onder meer het geval is bij het gebruik van een Ke-berekening voor circuitvluchten, dientengevolge de berekende hinder te laag is.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER, d.d. 18 augustus 1997 is het volgende opgemerkt.

*“In de inspraak wordt erop gewezen dat de Ke-berekeningsmethodiek niet geschikt is om rekening te houden met circuitvluchten door vliegtuigen met meer dan 6000 kg totaal massa. Aan deze problematiek is aandacht besteed in een bespreking op 1 juli 1996 tussen het bevoegd gezag en omwonenden. In het verslag van deze bespreking wordt geconcludeerd dat de Ke-methodiek niet in voldoende mate de geluidsbeleving van circuitvluchten meeneemt binnen het circuitgebied. Echter, wettelijke berekeningsmethoden voor deze circuitvluchten ontbreken. Navraag door de Commissie bij de RLD leverde op dat lesvluchten met dergelijke grote vliegtuigen een dermate ruim circuit volgen dat voor de meeste omwonenden de beleving daarvan vergelijkbaar zou zijn met normale start- en landingsbewegingen die passen in de Ke-berekeningsmethodiek. De Commissie merkt daarbij op dat dergelijke circuitvluchten zich onderscheiden van vliegtuigbewegingen met normale starts en landingen omdat zij constant op geringe vlieghoogte worden uitgevoerd. Daarom komt de Commissie tot de conclusie dat de berekende hinder voor omwonenden van het grote circuit waarschijnlijk te laag zal blijken te zijn.*

#### ***Aanbeveling:***

*De Commissie beveelt aan deze veronderstelde onderschatting van de geluidshinder binnen het circuitgebied op te nemen in het belevingsonderzoek wanneer dat als onderdeel van het evaluatieprogramma wordt uitgevoerd conform de aanbeveling in hoofdstuk 1 van dit advies.”*

Dit advies is overgenomen. Mede gelet op de uitkomsten van het belevingsonderzoek, waaruit onder meer volgde dat circuitvluchten met grote toestellen als bijzonder hinderlijk werden ervaren, is in het A-besluit een verbod opgenomen van circuitvluchten met grote les- en oefenvliegtuigen. Het verbod strekt ertoe een eind te maken aan de specifieke hinder die deze vluchten veroorzaken, met name buiten de geluidszone waar de vliegtuigen op relatief geringe hoogte hun ronde maken.

**Bezwaar dat het Rijk tot op heden niet heeft aangetoond dat het buiten beschouwing laten van cumulatie van groot en klein verkeer niet tot een onderschatting van het aantal gehinderden leidt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het A-besluit, alsook deze beslissing op bezwaar is tot stand gekomen op basis van de geldende wet- en regelgeving. De huidige Ke- en de bkl-systematiek voorzien niet in cumulatie van Ke- en bkl verkeer. In het A-besluit zelf zijn daarom geen “cumulatie-zones” opgenomen. Wel is in het kader van het MER inzicht gegeven in de cumulatie van geluid. In het kader van deze beslissing op bezwaar zijn

opnieuw berekeningen uitgevoerd inzake de cumulatie van geluid. Naast groot en klein luchtverkeer zijn bij deze berekeningen ook het weg-, rail- en industrieverkeer betrokken. Verwezen wordt naar het rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra (blz. 28-29).

Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat het kabinet het voornemen heeft om in de toekomst het normenstelsel ten behoeve van Schiphol en de in dat verband gehanteerde rekenmaat (Lden) ook voor regionale (en kleine) velden te laten gelden. In deze in de toekomst te hanteren Lden-rekenmaat is de cumulatie wel verdisconteerd. Deze Lden rekenmaat is thans echter nog niet aan de orde. Wel is in het kader van de aanvullende milieu-informatie ter illustratie de Lden-geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt.

#### **F9**

**Bezwaar dat na de ontdekking dat de berekende bkl-contouren te klein waren, er wantrouwen bestaat over de betrouwbaarheid van de berekeningen in het MER en dat ondanks herhaald aandringen de berekeningen niet aan betrokkene verstrekt zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan volgens het advies van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

In het kader van deze heroverweging zijn nieuwe bkl-berekeningen uitgevoerd en is op basis daarvan een nieuwe bkl-zone vastgesteld. In haar advies van 1 juli 2005 over de aanvullende milieu-informatie heeft de Commissie m.e.r. ten aanzien van de uitgevoerde geluidsberekeningen geoordeeld dat de berekeningen met de nieuwe methodieken met goede kwaliteit zijn uitgevoerd, overeenkomstig de door de Raad van State gegeven richtlijnen. Dit geldt zowel voor de Ke- als de bkl-berekeningen. De Commissie is, aldus dit advies, van mening dat de aanvullende milieu-informatie over de geluidsbelasting van de omgeving een goede basis vormt voor de besluitvorming (blz. 2).

De gebruikte invoergegevens, de berekeningen en de resultaten daarvan zijn weergegeven in het rapport van "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra. Dit rapport bevat de resultaten van de gemaakte berekeningen en is voor een ieder ter inzage gelegd.

#### **F10**

**Bezwaar dat de Commissie voor de m.e.r. niet overtuigd is dat bij de geluidsberekening conform de bkl-methode rekening zou zijn gehouden met de specifieke circuits die voor het valschermspringen moeten worden gevlogen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER, d.d. 18 augustus 1997 is het volgende opgemerkt:

*"In de ontwerp-aanwijzing zijn bepalingen opgenomen voor het uitvoeren van vluchten met het doel valschermspringen. Door sommige insprekers is gesteld dat dergelijke vluchten veel hinder opleveren bij het stijgen boven de luchthaven voor het bereiken van de vereiste hoogte voor het valschermspringen. In het MER is geen aparte informatie over dergelijke vluchten gepresenteerd zodat niet duidelijk is hoe deze vluchten in de geluidshinderberekening zijn betrokken. Navraag door de Commissie bij een van de opstellers van het MER (ADECS B.V. die de berekeningen voor de geluidsbelasting uitvoerde) leverde op dat deze vluchten zijn opgenomen bij de vluchten voor het circuitvliegen. Deze nadere informatie heeft de Commissie niet overtuigd dat bij de geluidsberekening conform de bkl-methode rekening zou zijn gehouden met de specifieke circuits die voor het valschermspringen moeten worden gevlogen.*

#### Aanbeveling:

- a De Commissie is van mening dat in de aanwijzing apart aandacht moet worden besteed aan deze gebruiksvorm van de luchthaven met afweging van mogelijke maatregelen die de hinder van de vluchten kunnen verminderen.
- b Tevens wordt aanbevolen om in het voorgestelde belevingsonderzoek ook aandacht te besteden aan de vluchten voor het valschermspringen als bron van ervaren hinder.'

Deze aanbevelingen, alsmede de uitkomsten van het belevingsonderzoek hebben geleid tot het A-besluit. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen paravluchten met vliegtuigen met een geluidsproductie van meer en minder dan 65 dB(A). Bij de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 is deze bepaling evenwel gewijzigd, zulks naar aanleiding van jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak. Deze beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 is op dit punt inmiddels onherroepelijk. Verwezen zij in dit verband naar de overwegingen onder D1(Gebruiksbeperkingen).

#### **F11**

##### **Bezwaarde wenst onderzoek naar de veiligheids- en financiële aspecten van het baangebruik door grotere en zwaardere vliegtuigen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Reeds in het door de exploitant opgestelde MER "Baanverlenging Groningen Airport Eelde" is ingegaan op de onderzoeken die ten behoeve van dit MER zijn uitgevoerd op het gebied van veiligheid bij baanverlenging met het bijbehorende gebruik. In het kader van deze beslissing op bezwaar zijn deze onderzoeken opnieuw uitgevoerd, zulks op basis van de meest recente berekeningsmethodieken en inzichten. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Extern veiligheidsrisico rondom Groningen Airport Eelde, externe veiligheidsberekeningen ten behoeve van Milieu Informatie" van het NLR van maart 2005. Verwezen wordt in dit verband naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk E, veiligheid.

In aanvulling op het in 1994 opgestelde Ontwikkelingsperspectief, waarin inzicht is gegeven in de te verwachten sociaal-economische en financiële effecten van baanverlenging, is in het kader van deze beslissing op bezwaar door BCI het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde NV" opgesteld. Het rapport geeft op basis van de meest recente inzichten weer wat de economische effecten (kunnen) zijn van het gebruik van de luchthaven met een verlengde baan, en derhalve ook de economische aspecten van het baangebruik door grotere en/of zwaardere vliegtuigen.

#### **F12**

##### **Bezwaar dat er geen voorziening is voor piekgeluiden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In de Ke-berekeningsvoorschriften is bepaald dat de Ke-berekening wordt uitgevoerd voor alle vliegtuigbewegingen op een bepaald luchtvaartterrein, waarbij het in een punt waar te nemen eenmalige maximale geluidsniveau wordt meegenomen. De berekeningen ten behoeve van luchtvaartterrein Eelde zijn uitgevoerd conform de berekeningsvoorschriften. Hierin is rekening gehouden met vele geluidsaspecten. Dit maakt de berekeningen zeer complex. Net als met andere geluidmaten wordt met de Ke- en de bkl-rekenmethode getracht een complexe werkelijkheid in één getal samen te vatten. De uitkomsten van de berekening worden geacht een maat te zijn voor de hinder van een groep personen die daar woont of zal komen te wonen.

Geluidnormen voor wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart zijn wettelijk vastgelegd. Voor al deze bronnen is gekozen voor een geluidmaat die de blootstelling over een langere periode in één getal samenvat. Het is niet juist dit als een 'gemiddelde' op te vatten, het is een over de tijd bepaalde sommering van geluidsgebeurtenissen. Er is sprake van enige variatie in het volume van het verkeer gedurende het jaar. In de zomer wordt er meer gevlogen dan in de winter. De berekeningsmethode houdt geen rekening met seizoenspieken. De keuze voor de normering van de toelaatbaarheid van geluidsbelasting voor vliegtuigen in Ke is reeds gemaakt in het kader van de wijziging van de Luchtvaartwet in 1978 alsmede in het kader van het (oude) BGGL van 1981.

#### **F13**

##### **Bezwaar tegen het gebruik van de 35 Ke die sterk afwijkt van de in andere sectoren gebruikte geluidsnormen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het A-besluit. Ter informatie zij met betrekking tot de Ke-systematiek verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder F.



*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

#### **F14**

**Bezwaar dat in het rapport van Adecs niet in alle opzichten gebruik is gemaakt van de nieuwe inzichten:**

- De in het belevingsonderzoek vastgestelde nieuwe dosis-respons-relatie voor de situatie rondom GAE is niet gebruikt. Voorts is door Adecs ten onrechte een gemiddelde woningbezetting van 2,5 gehanteerd, terwijl door TNO in het belevingsonderzoek is vastgesteld dat de gemiddelde woningbezetting rondom GAE 2,9 personen per woning bedraagt. De gegeven aantallen ernstig gehinderden zijn daarom bij voorbaat al ca. 15 % te laag ingeschat.
- De omvang en samenstelling van het militair verkeer en de overige verschillende soorten vluchten zijn niet expliciet vermeld. Nu de luidruchtige Chinooks die GAE aandoen bij de vliegtuigcategorieën en geluidstabellen niet zijn genoemd, is het aandeel in de geluidsproductie van dit type helikopters niet op de juiste wijze, en waarschijnlijk te laag, geschat.
- In de nieuwe berekeningen is geen aandacht geschonken aan de ambitie van GAE om vliegshows te organiseren en de extra milieubelasting en de veiligheidsrisico's die daaraan verbonden zijn. Aangegeven dient te worden hoe de extra geluidbelasting c.q. het veiligheidsrisico wordt verdisconteerd in de jaarlijkse opgave van de geluidbelasting en de berekening van het externe veiligheidsrisico rondom GAE.

Het bezwaar is niet gegrond.

Met betrekking tot de geluidsberekening en de plaats die de dosis-effect relatie daarin inneemt, alsmede met betrekking tot het TNO belevingsonderzoek, zij verwezen naar hetgeen is overwogen bij de bezwaren onder H11 en L13.

De stelling dat het aantal ernstig gehinderden bij voorbaat 15 procent te laag is ingeschat, is voorts niet juist. In de vaststelling van het aantal ernstig gehinderden die door Adecs Airinfra in het kader van deze beslissing op bezwaar is uitgevoerd, is uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting van 2,5. Adecs Airinfra heeft zich hierbij in eerste instantie gebaseerd op recente onderzoeksgegevens terzake, neergelegd in het rapport "Cijfers over Wonen, feiten over mensen, wensen, wonen" van het Directoraat-Generaal Wonen van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van februari 2002. In dit rapport, dat is gepubliceerd op de website van het ministerie, is inzicht gegeven in de gemiddelde woningbezetting over de afgelopen jaren en is tevens een inschatting gegeven van de gemiddelde toekomstige woningbezetting. In de periode tussen 2005 en 2010 kan volgens het rapport worden uitgegaan van een gemiddelde van ongeveer 2,3. Er is sprake van een dalende tendens. Adecs Airinfra is voorzichtigheidshalve echter uitgegaan van een wat ruimer gemiddelde. Met het door gehanteerde gemiddelde van 2,5 is derhalve geen sprake van een onderschatting van de gemiddelde woningbezetting dan wel – als gevolg daarvan – van het aantal ernstig gehinderden.

Met betrekking tot de omvang en samenstelling van het militair verkeer en de overige verschillende soorten vluchten verwijzen de Staatssecretarissen naar hetgeen is overwogen onder H17. Bezwaarde keert zich voorts specifiek tegen de Chinook. De Chinook, of ook wel de Boeiing Vertol Chinook, valt in geluidscategorie 14. Dit is de categorie die in de vlootsamenstelling ten behoeve van de prognose voor 2015 wordt vertegenwoordigd met de Sikorsky S-61. Voor deze categorie zijn 200 bewegingen opgenomen in de prognose. Het aantal militaire bewegingen dat jaarlijks mag plaatsvinden is aan een maximum gebonden. Overigens is de zoneringsystematiek van de Luchtvaartwet er op gericht dat de exploitant de hem ter beschikking gestelde geluidszone op een door hem te bepalen wijze kan invullen. De geluidszone maakt geen onderscheid tussen verschillende soorten verkeer. Vereist is slechts dat al het verkeer dat op het luchtvaartterrein wordt afgewikkeld binnen de vastgestelde geluidszone past. Zou er in de praktijk meer met grotere en/of lawaaiiger toestellen worden gevlogen dan waarmee bij de berekening van de geluidszone rekening is gehouden, dan is de consequentie daarvan dat er in totaal minder vliegtuigbewegingen kunnen plaatsvinden. En vice versa.

Dit laatste geldt ook voor de door bezwaarde genoemde vliegshows. Verwezen zij in dit verband naar hetgeen is overwogen onder I17 en E8.

#### **F15**

**Bezwaar dat het rapport van Adecs aangeeft dat 61% van de vakantievluchten wordt uitgevoerd over afstanden kleiner dan 750 km. Dit strookt niet met vakantievluchten naar verder weg gelegen bestemmingen. De onjuistheid van deze gegevens heeft onder meer gevolgen voor de uitkomsten van de berekeningen van de geluidbelasting, van de emissies en van de externe veiligheid.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Bij de berekening van een aantal milieueffecten, met name de geluidsaspecten, wordt onder meer rekening gehouden met aannames met betrekking tot de af te leggen afstanden voor de verschillende soorten vluchten. Voor het vakantiechartersegment is er in de nieuwe verkeersprognoses vanuit gegaan dat het aantal rechtstreeks aan te vliegen bestemmingen zal toenemen (van ca. 10% in 2005) tot ca. 40%. Daarmee kan de luchthaven inspelen op veranderingen in de markt. Overigens is niet op voorhand vast te stellen welke bestemmingen in de toekomst al dan niet rechtstreeks zullen worden aangevlogen. Dat wordt door de marktomstandigheden bepaald. De aanwijzing stelt daaraan ook geen grenzen anders dan dat de vastgestelde grenswaarden (i.c. de geluidscontouren) niet mogen worden overschreden als gevolg van het totale gebruik van de luchthaven.

#### **F16**

**Bezwaar dat de baanverlenging is bedoeld om verdere bestemmingen te bereiken terwijl uit de invoergegevens blijkt dat slechts 39 % van de vakantievliegtuigen verder zal vliegen dan 750 km. Als deze invoergegevens fout blijken te zijn, dan heeft dit gevolgen voor de resultaten van alle berekeningen die gebruik maken van de indeling in afstandsklassen zoals die van geluidbelasting, emissies, luchtkwaliteit en veiligheidsrisico's en voor de conclusies ten aanzien van thema's zoals flora, fauna en recreatie. De onderzoeken en berekeningen dienen dan opnieuw te worden uitgevoerd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Met betrekking tot de stelling dat uit de invoergegevens blijkt dat slechts 39 % van de vakantievliegtuigen verder zal vliegen dan 750 km zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder F15.

#### **F17**

**Bezwaar dat opgave van de aan te vliegen vakantiebestemmingen met vermelding van vliegafstand tot GAE noodzakelijk is. Voordat tot baanverlenging wordt besloten, moet eerst duidelijkheid komen over welke bestemmingen met welke toestellen en welke bezettingsgraad met de huidige baanlengte met en zonder tussenlandingen bereikbaar zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het rapport van BCI zijn bij de vervoersprognoses ook de verwachte ontwikkelingen in het vakantiesegment beschreven.

Naar het oordeel van de Staatssecretarissen waren zij niet gehouden om, zoals bezwaarde stelt, in het kader van deze beslissing op bezwaar te onderzoeken welke bestemmingen met welke toestellen en welke bezettingsgraad met de huidige baanlengte met en zonder tussenlandingen bereikbaar zijn. De voorgenomen activiteit heeft betrekking op de baanverlenging. Voorts zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder F15.

#### **F18**

**Bezwaar dat de bestemmingen en de herkomst van de verschillende soorten vluchten moeten worden aangegeven. Wat betreft de vrachtmarkt dient onder meer te worden vermeld wat de herkomst en bestemming is van de vracht, en om welke producten en om welke hoeveelheden het gaat, onderscheiden naar plaats van herkomst en bestemming.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het rapport van BCI zijn bij de vervoersprognoses ook de verwachte ontwikkelingen in het vrachtvervoer beschreven. Een vervoerprognose betreft een vooruitblik naar de toekomst. Het is tegen deze achtergrond niet mogelijk om op voorhand exact aan te geven van en naar welke bestemmingen de komende jaren, tot het zichtjaar 2015, vrachtvervoer zal plaatsvinden. In die zelfde zin is evenmin mogelijk om anno 2005 de aard van de in de toekomst te vervoeren producten te benoemen en de hoeveelheden daarvan. In het rapport van BCI zijn wel mogelijke bestemmingen aangegeven en is opgemerkt dat de verwachte vrachtvolumes op Eelde enkele tienduizenden tonnen per jaar kunnen

bedragen. Gelet op de door BCI gemaakte vergelijking met andere regionale luchtvaartterreinen en de voor Eelde beschreven gunstige condities om zich in de luchtvrachtsector een marktpositie te verwerven, komt deze hoeveelheid de Staatssecretarissen niet onaannemelijk voor.

**F19**

**Bezwaar dat de luchthaven of Buck Consultants niet aangeeft wat voor soort vracht en concreet welke bestemmingen zij bedoelen.**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder F18.

**F20**

**Bezwaar dat de Afdeling de door verweerders gehanteerde aanname "dat het aantal ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-zone overeenkomt met 25 procent van de bevolking" heeft verworpen. Uit niets blijkt dat in de aanvullende milieu-informatie een andere aanname is gehanteerd. Als dat inderdaad niet het geval is, dienen de berekeningen van de geluidshinder opnieuw te worden gemaakt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder L14.

## G. Handhaving

**Het bezwaar dat opgenomen dient te worden welke sancties de exploitant worden opgelegd indien overschrijding van de vastgestelde grenswaarden plaatsvindt (na correctie van de geluidszonering).**

Het bezwaar is niet gegrond.

In de Lvw zijn instrumenten neergelegd waarmee de handhaving van milieuregelgeving, met name op het gebied van geluidsoverlast door vliegtuigen, inhoud wordt gegeven. Het doel van deze instrumenten is het voorkomen van een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. Om dit doel te realiseren wordt in de Lvw een samenhangend instrumentarium geboden, bestaande uit het aanwijzingsbesluit, het gebruiksplan en het handhavingsvoorschrift. Hiermee kan zowel preventief als repressief worden gehandhaafd.

De wijze van handhaving van de geluidszones van luchtvaartterrein Eelde verschilt niet van de wijze waarop de geluidszones van andere luchtvaartterreinen worden gehandhaafd. Ten aanzien van luchtvaartterrein Schiphol heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 16 oktober 2002 overwogen dat zowel de Lvw als het aanwijzingsbesluit voorziet in handhavingsmogelijkheden en dat niet is gebleken dat de mogelijkheden die de Minister ter beschikking staan om tot handhaving over te gaan, onvoldoende zijn. Evenmin was de Afdeling gebleken dat de middelen die gehanteerd worden om tot handhaving over te gaan onvoldoende functioneren dan wel onvoldoende nauwkeurig zijn.

In beginsel biedt het A-besluit - in samenhang met het in de Lvw geboden instrumentarium – dan ook voldoende mogelijkheden voor handhaving van de geluidszones. Van eventuele bijzondere omstandigheden die een verdergaande regeling in het A-besluit rechtvaardigen is niet gebleken. Ook bovenstaand bezwaar geeft hiertoe geen aanleiding. Het is voor het kunnen handhaven van de geluidszones immers niet noodzakelijk dat op voorhand sancties in het A-besluit worden opgenomen. De exploitant geeft in zijn jaarlijkse gebruiksplan maatregelen aan om overschrijding te voorkomen. Artikel 10 van het A-besluit verplicht de exploitant voorts ieder kwartaal relevante gegevens te overleggen aan de hand waarvan het feitelijk gebruik van de zone kan worden gecontroleerd. Als blijkt dat de maatregelen uit het gebruiksplan geen effect hebben gehad omdat de geluidszones (dreigen te) worden overschreden, zal in beginsel worden gehandhaafd. Hiertoe zijn in de Lvw diverse bestuursrechtelijke handhavingsinstrumenten opgenomen. Zo kan de Minister (in casu de Staatssecretaris) wanneer de bij het aanwijzingsbesluit gestelde bepalingen of voorschriften niet worden nageleefd, op grond van artikel 35 Lvw een luchtvaartterrein geheel of gedeeltelijk tijdelijk gesloten verklaren. Het Handhavingsvoorschrift Eelde regelt voorts - conform de Lvw - de wijze waarop toezicht wordt uitgeoefend op de naleving van de voorschriften. In artikel 73c Lvw is ten slotte een dwangsomregeling opgenomen. Ook deze kan worden toegepast indien voorschriften in het aanwijzingsbesluit worden overtreden. Een en ander noopt niet tot de door bezwaarde voorgestelde regeling.

Het A-besluit leent zich ook om andere redenen niet voor het op voorhand opnemen van sancties bij overschrijding van de vastgestelde geluidszones. In voorkomende gevallen zal immers steeds nauwkeurig moeten worden gekeken of de geluidszones worden overschreden en zo ja, of en op welke wijze moet worden gehandhaafd. Om te komen tot het voorkomen of beëindigen van een overtreding dienen de maatregelen in redelijke verhouding te staan tot de aard van de overtreding en de zwaarte van het geschonden belang. Iedere overtreding dient derhalve op haar eigen merites te worden beoordeeld. Het op voorhand opnemen van sancties in het A-besluit strookt daar niet mee.

Ten slotte dient te worden bedacht dat bij het invullen van het handhavingsinstrumentarium in eerste instantie wordt gestreefd naar een invulling waarmee de overschrijding niet optreedt. Indien sprake is van een (dreigende) overtreding, is het de bedoeling die dreiging c.q. overtreding zo snel en effectief mogelijk te beëindigen. Het is in eerste instantie aan de exploitant om te beoordelen welke maatregel op welk moment het meest juiste en effectieve instrument is om de overschrijding te voorkomen of te doen eindigen. Het is uiteindelijk de exploitant die het beste kan beoordelen welke maatregel het minste schade doet en/of de dagelijkse gang van zaken het minst verstoort. In het A-besluit is daarom in artikel 7 bepaald dat de exploitant - indien een overschrijding van de geluidszones dreigt - gehouden is maatregelen te nemen om overschrijding van de geluidszones te voorkomen. Indien de exploitant zich niet of niet naar behoren van deze verplichting kwijt zal per individueel geval worden beslist of

dient te worden gehandhaafd en zo ja, welk middel zich daarvoor het beste leent. Indien de exploitant nalaat maatregelen te nemen is hij tevens strafbaar op grond van de artikelen 62 juncto 33 Lvw.

**Bezwaar dat de regels, de aan-, vertrek- en circuitroutes en vlieghoogten door het vliegverkeer van, naar en rondom luchtvaartterrein Eelde veelvuldig worden overtreden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Op grond van de Lvw is het verboden te handelen in strijd met de voorschriften opgenomen in het A-besluit. Overtreding van de voorschriften is strafbaar gelet op artikel 62 Lvw. Het Handhavingsvoorschrift regelt - conform de Lvw - de wijze waarop toezicht wordt uitgeoefend op de naleving van de voorschriften. Zie omtrent de handhaving van de voorschriften eveneens de overwegingen bij het eerste bezwaar van G. Met betrekking tot de aan- en uitvliegroutes zij voorts nog verwezen naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder P1 en de overwegingen bij G4. In het Luchtverkeersreglement zijn ten slotte bepalingen over de aanvlieghoogten, en in het bijzonder de minimumvlieghoogten opgenomen. Ook eventuele overtredingen van deze bepalingen worden gehandhaafd.

**Bezwaar tegen het ontbreken van duidelijkheid over de wijze waarop het verbod op les- en oefenvluchten met grote toestellen kan worden gehandhaafd, omdat omwonenden geen onderscheid kunnen maken tussen de diverse soorten vluchten.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Artikel 10 van het A-besluit verplicht de exploitant van de luchthaven ieder kwartaal relevante gegevens te overleggen aan de hand waarvan het feitelijk gebruik van de zone wordt gecontroleerd. Op deze wijze kan tevens worden beoordeeld of het verbod op groot lesverkeer wordt nagekomen.

**Bezwaar dat ten aanzien van de huidige handhavingsregels veelvuldig afwijkingen voorkomen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit zelf maar tegen de wijze waarop het A-besluit in de praktijk wordt nageleefd c.q. gehandhaafd. Te dien aanzien zij verwezen naar de hierboven opgenomen algemene overwegingen en de overwegingen bij het eerste bezwaar onder G.

**G1**

**Bezwaar dat de Rijksluchtvaartdienst als belanghebbende niet betrouwbaar is om als controlerende instantie op te treden.**

**Bezwaarde dringt aan op een objectieve en onafhankelijke controle op het aantal en aard van de vliegbewegingen.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

De Rijksluchtvaartdienst bestaat niet meer. Handhaving van de geluidszones geschiedt sinds 2001 door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In dat kader wordt ook controle verricht op het door de exploitant opgegeven aantal en soort vliegtuigbewegingen. De door de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgevoerde controle is objectief.

**G2**

**Bezwaar tegen de inschakeling van de burgerlijke rechter bij overtreding, die zoals de ervaring bij Schiphol heeft geleerd weinig animo daarvoor vertoont. De nadruk dient dan ook te liggen bij de bestuursrechtelijke handhaving. Ook bij dreigende overschrijding conform het gewijzigde artikel 35 Lvw kunnen sancties worden opgelegd, zoals sluiting van de luchthaven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Wat betreft de inzet van bestuursrechtelijke handhavings(instrumenten) zij voorts verwezen naar het eerste bezwaar onder G.

**G3**

**Bezwaar tegen het niet in de aanwijzing opnemen van maatregelen voor handhaving in de situatie, dat de geluidzone structureel dreigt te worden overschreden, zoals in artikel 24 lid 3 Lvw is voorgeschreven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In artikel 24 lid 3 Lvw is voorgeschreven dat in het aanwijzingsbesluit voorschriften worden gesteld om te voorkomen dat buiten de geluidszones een hogere geluidsbelasting dan de vastgestelde grenswaarde optreedt. In artikel 7, 8 en 9 van het A-besluit zijn dergelijke voorschriften opgenomen.

De Lvw vereist niet dat in het A-besluit op voorhand concrete maatregelen worden opgenomen voor de situatie dat de geluidszone structureel dreigt te worden overschreden. Het opnemen van dergelijke maatregelen ligt ook niet voor de hand. In dit verband zij verwezen naar hetgeen bij het eerste bezwaar onder G is overwogen.

#### **G4**

**Bezwaar dat de verkeersleiding niet beschikt over een adequaat volgsysteem.**

**Bezwaarde verzoekt om zo spoedig mogelijke installatie van een adequaat vliegtuigvolgsysteem teneinde de handhaving te waarborgen van de bepalingen, zoals die in de aanwijzingsbesluiten zijn aangegeven.**

**Bezwaar tegen het ontbreken van duidelijkheid over een volgsysteem om adequaat te kunnen handhaven.**

**Bezwaar dat er geen deugdelijk fanomos-systeem komt, zodat handhaving van geluidsnormen en zonerings niet mogelijk is.**

**Bezwaar dat de handhaving zal plaatsvinden op grond van berekeningen en niet op grond van een volgsysteem en een geluidmeetsysteem.**

**Bezwaar tegen het ontbreken van een sluitend systeem om aanvliegeroutes te controleren.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Om te bepalen door middel van welk systeem de vliegtuigbewegingen op luchtvaartterrein Eelde zijn te monitoren teneinde adequater op klachten te kunnen reageren en de handhaving te verbeteren is het "Haalbaarheidsonderzoek technisch volgsysteem Groningen Airport Eelde" uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar de eisen en wensen die aan een dergelijk systeem worden gesteld. Aan de hand hiervan zijn zowel bestaande als nieuwe systemen op geschiktheid onderzocht. In de begeleidingscommissie voor het onderzoek zijn omwonenden, gebruikers, de exploitant en bestuurders vertegenwoordigd. Uit dit onderzoek is gebleken dat het mogelijk is een technisch volgsysteem op te zetten dat aan de eisen van de Minister van Verkeer en Waterstaat en omwonenden voldoet. Voorwaarde daarbij is dat klein verkeer in de nabijheid van de luchthaven een transponder gebruikt. Een vliegtuig zonder transponder is overigens wel zichtbaar op de radar, echter niet identificeerbaar. Op 6 juni 2001 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties ondertekend (nr. DGRDL/DLB/L01.421017), waarin het gebruik van een transponder wordt verplicht voor vliegtuigen en helikopters (VFR-verkeer) op luchthavens in Nederland. Naar aanleiding van het onderzoek is besloten het FANOMOS-systeem te gebruiken op luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde. FANOMOS, een computersysteem in combinatie met radar, is een technisch volgsysteem dat wordt gebruikt om overlandvluchten van de grote luchtvaart te monitoren en de geluidsbelastingen te berekenen. Het volgsysteem is reeds sinds 1 april 2002 volledig operationeel.

Medio 2004 zijn ook de tolerantiegebieden vastgesteld. Deze gebieden beogen in het bijzonder eventuele hinder als gevolg van willekeurig overvliegende toestellen te beperken doordat vliegtuigen de uitvliegeroutes niet (exact) volgen. Teneinde de handhaving van deze tolerantiegebieden mogelijk te maken, is het A-besluit gewijzigd. Bij besluit van 22 juni 2004 is een nieuw artikel 9a aan het A-besluit toegevoegd (Staatscourant 2004, 123). In dit artikel is bepaald dat de gezagvoerder gehouden is om de aan hem door de luchtverkeersleidingsdienst opgedragen standaard-instrument-vertrekprocedure uit te voeren binnen het daarvoor vastgestelde tolerantiegebied, zoals opgenomen in de bijlagen M1 en M2 behorende bij het A-besluit. In dit artikel is in het tweede lid voorts bepaald dat van het eerste lid bepaald niet mag worden afgeweken, tenzij daartoe opdracht is gegeven door de luchtverkeersleidingsdienst.

Ten behoeve van deze beslissing op bezwaar zijn opnieuw berekeningen uitgevoerd die hebben geleid tot gewijzigde geluidszones voor het Ke- en het bkl-verkeer. Hierbij is gebruik gemaakt van een aangepast routemodel. De aangepaste routes zijn weergegeven in bijlage C1 tot en met C4. Als gevolg van het aanpassen van het routemodel zijn ook de tolerantiegebieden aangepast. Deze zijn in de nieuwe bijlage C3 weergegeven.

**Bezwaar dat geen verklaring wordt gegeven waarom FANOMOS niet zou kunnen worden gebruikt voor circuitvluchten.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In beginsel kan FANOMOS ook worden gebruikt voor circuitvluchten, mits er een transponder door het desbetreffende vliegtuig gebruikt wordt zodat het vliegtuig identificeerbaar is.

#### **G5**

**Bezwaar dat er financiële sancties dienen te komen wanneer de maatregelen uit artikel 6 niet worden uitgevoerd.**

**Bezwaar dat financiële sancties op het niet nakomen van verplichtingen uit artikel 7 ontbreken.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen bij het eerste bezwaar onder G is overwogen.

#### **G6**

**Bezwaar dat bij overschrijdingen van de wettelijke geluidsnormen de boete moet worden uitgekeerd aan de bewoners.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

#### **G7**

**Boetes blijken niet te werken, doch alleen intrekken van het landingsrecht van notoire overtreeders heeft effect.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

**Bezwaar dat de boetes die de minister van Verkeer en Waterstaat inzake Schiphol heeft opgelegd, geen effect hebben gesorteerd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

#### **G8**

**Bezwaar dat de klachtenprocedure van de Commissie Milieuhygiëne Eelde niet naar behoren functioneert.**

**Bezwaar dat de gemelde klachten slechts voor de statistieken gebruikt worden en dat de klachtenprocedure niet wordt nageleefd.**

**Bezwaar dat de klachtenprocedure niet adequaat wordt uitgevoerd.**

**Bezwaar tegen de wijze van behandeling van eerdere klachten over het uitvoeren van nachtvluchten, waarvoor na aangifte nooit een proces verbaal opgemaakt. Dit geeft geen vertrouwen de toekomstige situatie bij handhaving.**

**Bezwaar tegen de wijze waarop de klachten worden behandeld. Normaliter dient een luchthaven na het binnenkomen van een klacht een ontvangstbevestiging naar de afzender te sturen. Echter een dergelijke bevestiging is nooit ontvangen na het insturen van een aantal klachten. Daarom wordt erop aangedrongen om een objectieve en onafhankelijke controle in te stellen op het aantal en de aard van de vliegbewegingen.**

**Bezwaar dat bij klachten over overtredingen niet wordt opgetreden.**

**Bezwaar tegen een intensiever gebruik van de luchthaven, zolang de luchthaven en de bestuurlijk betrokken instanties niet meewerken aan een goede klachtenafhandeling. Hieraan heeft het ontbroken. Ook uitspraken van de Nationale Ombudsman hierover hebben geen verbetering gebracht.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

De bezwaren richten zich niet tegen het A-besluit.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat de Stichting Klachtenbureau Luchtvaartterrein Eelde – in overleg met de Commissie 28 – per 1 december 2001 is gevestigd op het luchthaventerrein. Met ingang van die datum wordt gebruik gemaakt van een geautomatiseerd klachtenregistratiesysteem dat is gekoppeld aan het volgsysteem FANOMOS, dat sinds 1 april 2002 operationeel is op Groningen Airport Eelde. Op deze wijze wordt getracht te voorzien in een zo zorgvuldig mogelijke handhaving en klachtafhandeling.

#### **G9**

**Bezwaar dat in de aanwijzing omschreven dient te worden wat 'onverwacht vertragende omstandigheden' zijn. De wijze waarop de exploitant hierover verantwoording dient af te leggen, dient beschreven te worden.**

Het bezwaar is ongegrond. Het bezwaar dat in het A-besluit niet is omschreven wat onder "onverwacht vertragende omstandigheden" moet worden verstaan, valt niet onder de heroverwegingsplicht.

Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is vast komen te staan dat in de extensieregeling voldoende duidelijk is omschreven in welke gevallen van de regeling gebruik kan worden gemaakt en dat de extensieregeling derhalve niet in strijd is met de rechtszekerheid. Tevens is vast komen te staan dat er ook overigens geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat (destijds) de Minister niet in redelijkheid kon overgaan tot het opnemen van de extensieregeling in het A-besluit.

Met betrekking tot de wijze waarop de exploitant verantwoording dient af te leggen over de extensieregeling wordt nog het volgende opgemerkt. In de toelichting op artikel 8 is aangegeven dat ervan wordt uitgegaan dat zowel de exploitant als de gezagvoerder op verantwoordelijke wijze en met inachtneming van de geformuleerde criteria van deze uitzonderingsbepalingen gebruik maakt. Op de regeling van artikel 8 van het A-besluit vindt niettemin stringente controle plaats. Met behulp van het op de luchthaven geïnstalleerde FANOMOS-systeem wordt door de Divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat gecontroleerd of vluchten hebben plaatsgevonden buiten de openingstijden. Is dat het geval, dan wordt een onderzoek ingesteld naar de beweegredenen daarvoor. De exploitant dient een verklaring te geven voor de vertraging in aankomst of vertrek en of artikel 8 lid 4 of 5 van het A-besluit van toepassing was. De Inspectie toetst vervolgens de opgegeven reden aan het in het A-besluit gestelde. Het controlesysteem kan weliswaar niet voorkomen dat eventuele extensievluchten tijdens de nachtelijke uren geluid veroorzaken, maar biedt de omwonenden wel de garantie dat toepassing van de regeling alleen binnen de daarvoor geldende randvoorwaarden kan plaatsvinden.

Oneigenlijk gebruik van de extensieregeling kan aanleiding vormen tot een aanpassing van de betrokken bepaling. Zou immers onverhoopt blijken van een systematisch gebruik van de extensieregelingen in gevallen waarvoor de regeling niet is bedoeld – tegen welk gebruik steeds handhavend zal worden opgetreden – dan zal de mogelijkheid tot gebruik van de extensieregeling worden heroverwogen. Tot dusverre wordt echter zeer zorgvuldig omgegaan met de extensieregeling. Overigens is het totale aantal vliegtuigbewegingen na sluitingstijd beperkt. In dit verband zij nog gewezen op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003, waarin is overwogen dat er ook overigens, mede gelet op het verwachte beperkte gebruik van de extensieregeling in de praktijk, geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat verweerders niet in redelijkheid hebben kunnen overgaan tot het opnemen van het voorschrift in het A-besluit (r.o. 2.18.2).

**Bezwaar tegen het feit dat de exploitant het overschrijden van geluidszones dient te voorkomen slechts voorzover dat in zijn vermogen ligt. Dit is een subjectief en zeer rekbaar begrip. Bezwaar tegen het onvoldoende regelen van het voorkomen van overschrijding van de grenswaarden. In de Toelichting bij art. 7 wordt namelijk gesteld, dat de exploitant uitsluitend datgene hoeft te doen, dat binnen zijn vermogen ligt. Aanvullende garanties ontbreken.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Indien de geluidszone dreigt te worden overschreden of overschreden wordt, is het in eerste instantie aan de exploitant om te beoordelen welke maatregel op welk moment het meest juiste en effectieve instrument is om de overschrijding te voorkomen of doen eindigen. Indien de exploitant evenwel nalaat maatregelen te nemen die objectief bezien in zijn vermogen liggen, is hij strafbaar is op grond van artikelen 62 juncto 33 Lvw. Voorts kent de Lvw diverse bestuursrechtelijke handhavinginstrumenten om te voorkomen dat een overschrijding van de geluidszones plaatsvindt. Verwezen zij in dit verband naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder G. Aanvullende garanties ontbreken derhalve niet.

**Bezwaar tegen de ruime uitzonderingsbevoegdheid, namelijk dat volgens de toelichting afwijking van de gebruiksvoorwaarden afhankelijk wordt gesteld van de 'good will' van de exploitant. Omdat dit door omwonenden op geen enkele manier te controleren, is dit in strijd met de rechtszekerheid. Het bezwaar is niet gegrond.**

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder het voorgaande bezwaar en de overwegingen bij het eerste bezwaar onder G.

G10



**Bezwaar tegen de samenstelling van de Commissie 28, die in meerderheid uit belanghebbenden van de luchthaven bestaat, en daardoor niet onbevooroordeeld haar wettelijke adviseringsstaken voor het handhavingsvoorschrift, het gebruiksplan, etc. kan vervullen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Overigens wordt in artikel 28 Lvw limitatief opgesomd welke vertegenwoordigers zitting hebben in de commissie. De Commissie 28 voldoet aan deze vereisten.

#### **G11**

**Bezwaar dat streng opgetreden moet worden tegen het onnodig extra geluidsoverlast veroorzaken door te laag te vliegen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De geluidszones zijn conform de geldende wet- en regelgeving tot stand gekomen. De vastgestelde geluidszones zijn bedoeld om de hoeveelheid geluid in de omgeving van de luchthaven te beperken tot een bepaald niveau. Dit niveau wordt door de geluidszone aangegeven; het gehele handhavingssysteem is erop gericht een overschrijding van de geluidszones te voorkomen.

Met betrekking tot de handhavingsinstrumenten zij verwezen naar de overwegingen naar aanleiding van het eerste bezwaar onder G. Met betrekking tot de handhaving van de vlieghoogte zij voorts verwezen naar de overwegingen bij het tweede bezwaar onder G.

#### **G12**

**Bezwaar tegen de lage frequentie (een keer per kwartaal) van het toetsen van het feitelijk gebruik aan het gebruiksplan. Dit dient maandelijks te gebeuren.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In artikel 10 van het A-besluit is bepaald dat de exploitant binnen twee weken na afloop van ieder kwartaal aan de Minister (in casu: de Staatssecretaris) van Verkeer en Waterstaat opgave doet van de gegevens die noodzakelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de geluidszones en de naleving van de in het A-besluit opgenomen voorschriften. De frequentie is daarmee hoger dan de minimale eis uit het voor GAE geldende handhavingsvoorschrift. Uit artikel 2, lid 2 jo. lid 1 van dat voorschrift volgt immers dat de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat de exploitant verzoekt de gegevens voor de bepaling van de feitelijk opgetreden geluidsbelasting ten minste drie maal per jaar te verstrekken, voor het eerst over de periode betreffende de eerste zes maanden na aanvang van de gebruiksplanperiode, daarna twee maal na afloop van de volgende periodes van drie maanden. Dit handhavingsvoorschrift is overigens vastgesteld met instemming van de Commissie 28.

In datzelfde handhavingsvoorschrift is voorts bepaald (eveneens in artikel 2 lid 2) dat de Inspecteur-generaal, indien dit naar zijn oordeel nodig is, de exploitant verzoekt de gegevens met een hogere frequentie te verstrekken. Daarnaast is van belang dat de exploitant wordt verzocht om, zodra hij op basis van de hem ter beschikking staande gegevens in redelijkheid mag verwachten dat de zich ontwikkelende geluidsbelasting groter is dan de verwachte geluidsbelasting, de gegevens onmiddellijk aan de Inspecteur-Generaal te verstrekken. Alles overziend is de verstrekking van informatie aan het bevoegd gezag derhalve op een adequate wijze gereguleerd.

#### **G13**

**Bezwaar tegen het feit dat de luchthaven als eigen rechter optreedt in conflictzaken over geluidsoverlast.**

He bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Voor zover bezwaarde zou doelen op de invloed die de exploitant heeft op de wijze van handhaving, zij verwezen naar hetgeen is overwogen bij het eerste bezwaar onder G en de overwegingen onder G9. Van het "als eigen rechter" optreden door de exploitant van de luchthaven is derhalve geen sprake.

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 is nog het volgende bezwaar naar voren gebracht:*

**G14**

**Bezwaar dat het vliegveld en toestellen die landen en opstijgen niet alle de beschikking hebben over een sluitend systeem waarbij de route kan worden gevolgd met het doel te verzekeren dat de maximaal berekende geluidsoverlast ook daadwerkelijk in de praktijk wordt gerealiseerd. De handhaving dient te zijn geregeld alvorens de aanwijzing in werking kan treden.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het volgsysteem waar bezwaarde op doelt is inmiddels operationeel. Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor, onder G4 is opgemerkt.

## H. MER

### Algemeen

In reactie op de uitspraak van de Raad van State is nieuw milieuonderzoek uitgevoerd. Voor een deel betreft het onderzoek dat niet eerder is uitgevoerd en waarvan de RvS heeft geconcludeerd dat het noodzakelijk is voor de onderbouwing van het besluit (zoals het onderzoek naar natuurwaarden). Voor een ander deel gaat het om nieuw onderzoek dat nodig was omdat de resultaten van eerder onderzoek verouderd waren.

Het MER dat gebruikt is bij het opstellen van het aanwijzingsbesluit dateert uit 1995. Dat MER lag en ligt ten grondslag aan de keuze voor het planalternatief. De gekozen tijdshorizon voor de uitgevoerde onderzoeken was echter 2005. Na de uitspraak van de RvS (december 2003) heeft de exploitant aangegeven dat de luchtvaartmarkt inmiddels gewijzigd is. Gekozen is daarom voor een update van de toekomstverwachtingen van de exploitant en een nieuwe tijdshorizon (2015), binnen het ruimtelijk kader van het aanwijzingsbesluit. De onderbouwing van de aanwijzing moet op actuele informatie gebaseerd zijn en een redelijke geldigheidsduur hebben.

De RvS heeft in zijn uitspraak o.a. bepaald dat bij het uitvoeren van de geluidsberekeningen ten onrechte gebruik is gemaakt van een geluidsafkap. Het betekent dat geluid onder 65 d(B)A ten onrechte niet is meegeteld bij het inschatten van de toekomstige maximale geluidsbelasting en het vaststellen van de 35 Ke-geluidszone in de aanwijzing. Zoals beschreven in hoofdstuk L is de Regeling Ke gewijzigd, waarbij een rekenmethode is vastgesteld waarbij geen afkap meer wordt gebruikt. Op grond hiervan is een herberekening van de geluidszone zonder afkap uitgevoerd. Zoals uit het rapport Geluid, emissies en luchtkwaliteit (ADECS, 2004) blijkt is de herberekende 35 Ke-zone zonder geluidsafkap 2,4% groter dan de eerder berekende zone met afkap. Uitgangspunt was echter dat de nieuw vast te stellen geluidszone (zonder geluidsafkap) niet groter mag zijn dan de geluidszone in de aanwijzing met afkap. Om die reden is de oppervlakte van de geluidszone teruggeschaald tot 3,72 km<sup>2</sup>, de oppervlakte die ook in het aanwijzingsbesluit is vastgelegd.

Niet gekozen is derhalve voor het nogmaals doorrekenen van de overige alternatieven in het MER 1995, noch voor het vergelijken van de recent berekende effecten van het planalternatief met de genoemde overige alternatieven. Voor het planalternatief, vastgelegd in het aanwijzingsbesluit, zijn op basis van het geactualiseerde economische toekomstperspectief alle milieuberekeningen (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur) opnieuw uitgevoerd. De Commissie m.e.r. heeft hierop positief geadviseerd. De resultaten maken duidelijk dat de verwachte belasting van de omgeving niet toeneemt ten opzichte van het bij het MER 1995 gehanteerde economische toekomstperspectief. Een nieuwe vergelijking van alternatieven is daarmee niet opportuun.

### Behandeling bezwaren

#### **Bezwaar dat het MER Eelde van onvoldoende kwaliteit is voor de besluitvorming.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Commissie m.e.r. heeft op 18 augustus 1997 conform artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) haar advies over het MER "Baanverlenging Groningen Airport Eelde" aangeboden. De Commissie m.e.r. heeft het MER getoetst aan de door de Minister opgestelde richtlijnen van oktober 1993, de ingediende opmerkingen over het MER en de ingebrachte adviezen, een en ander conform artikel 26 lid 2 Wm. Het MER is voorts getoetst op eventuele onjuistheden en aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER zoals artikel 7.10 Wm die voorschrijft. In haar advies van 18 augustus 1997 merkt de Commissie m.e.r. in Hoofdstuk 2 "Algemeen oordeel over het MER" het volgende op:

*"In het MER, de technische bijlagen bij het MER en het Addendum MER staat een grote hoeveelheid over het algemeen heldere informatie die – met uitzondering van één essentieel onderdeel, namelijk de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief – een goede basis biedt voor de besluitvorming over het voornemen."*

Dit essentiële onderdeel waaraan de Commissie refereert betreft het volgende. De richtlijnen vroegen om het geven van een beeld van de wijze waarop door omwonenden en andere betrokken groeperingen (inclusief recreanten) in de omgeving van het luchtvaartterrein, de kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren in de huidige situatie alsook welke invloed de intensivering van het luchtvaartterrein daarop kan hebben.

De constatering van een dergelijke tekortkoming is voor de Commissie over het algemeen aanleiding de opstelling van een aanvulling op het MER aan te bevelen, conform het Richtsnoer Aanvullingen op een milieueffectrapport van de Minister van VROM d.d. 11 november 1994. Zoals in de toelichting op het A-besluit reeds is opgemerkt, heeft de Commissie m.e.r. echter geconstateerd dat bepaalde hinderaspecten van het gebruik van de luchthaven, zoals die worden ervaren door de omgeving, hoewel niet opgenomen in het MER, toch reeds beschouwd zijn in het bestuurlijk overleg over de ontwerp-aanwijzing.

Ten tijde van het advies van de Commissie m.e.r. was reeds door TNO gestart met een belevingsonderzoek op verzoek van de Commissie 28. Omdat elementen van het aspect hinderbeleving enige weerklank hebben gekregen via het bestuurlijk overleg in de ontwerp-aanwijzing met voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein, achtte de Commissie m.e.r. het uit oogpunt van pragmatisme niet nodig de besluitvorming over de aanwijzing meer dan één jaar te laten wachten op de resultaten van het belevingsonderzoek. In plaats daarvan beval de Commissie in haar advies aan, het door de Commissie 28 voorgestelde onderzoek met aanpassingen op te nemen in het evaluatie- en monitoringprogramma dat in het kader van de milieueffectrapportage-regeling dient te worden vastgesteld bij de aanwijzing en vervolgens dient te worden uitgevoerd. Het advies van de Commissie m.e.r. is voor het bevoegd gezag aanleiding geweest om het onderzoeksvoorstel van de Commissie 28 aan te passen. De aanbevelingen in het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. zijn opgevat als belangrijke aanwijzingen voor de opzet van het belevingsonderzoek. Over de opzet van het onderzoek is vooraf met de Commissie m.e.r. overlegd. Over de aanpak van het onderzoek is voorts overleg gevoerd met de voorzitter van de Commissie 28.

In september 1999 is het TNO rapport "De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde" (PG/VGZ/99.031) verschenen. De Commissie m.e.r. en de Commissie 28 hebben de Minister desgevraagd over dit belevingsonderzoek geadviseerd. In de adviezen is aandacht besteed aan de plaats van het onderzoek in de procedure en aan de inhoudelijke conclusies. Beide commissies waren van mening dat de kwaliteit van het onderzoek goed is. De Commissie m.e.r. meende in haar toetsingsadvies van 11 november 1999 voorts dat de eerder geconstateerde tekortkoming in het MER met dit onderzoek is weggewerkt.

Alles overziend waren de (toenmalige) Ministers bij het nemen van het A-besluit, alsook de Staatssecretarissen bij het nemen van de beslissing op bezwaar, van oordeel dat het MER, inclusief technische bijlagen, het Addendum en het belevingsonderzoek, een goede basis bood voor het A-besluit.

In haar uitspraak van 3 december 2003 (200205524/1) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak alle tegen het bestreden besluit ingediende formele beroepsgronden met betrekking tot het MER ongegrond verklaard (r.o. 2.7). Wel heeft de Afdeling bestuursrechtspraak naar aanleiding van het slagen van de aangevoerde beroepsgronden tegen de in de geluidsberekeningen gehanteerde 65 dB(A)-afkap overwogen dat nu in het MER 1995 is uitgegaan van de 65 dB(A) afkap, kan worden aangenomen dat dit MER niet zonder meer aan de (nieuw) te nemen beslissing op bezwaar ten grondslag kan worden gelegd. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft hieraan toegevoegd dat daarnaast nader onderzoek nodig is geworden met betrekking tot de in de omgeving liggende gebieden die op basis van de Habitatrictlijn en de Vogelrichtlijn zijn aangewezen.

De uitspraak van 3 december 2003 heeft aanleiding gegeven tot het laten uitvoeren van aanvullend onderzoek. Dit onderzoek heeft geresulteerd in diverse rapporten met aanvullende milieu-informatie. Het betreft:

- Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit, ADECS, april 2005 (v&w503gae.rap);
- Externe veiligheidsrisico rondom Groningen Airport Eelde, externe veiligheidsberekeningen ten behoeve van Milieu Informatie, NLR, maart 2005 (NLR-CR-2005-036);
- Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, Bureau Waardenburg B.V, april 2005 (04-055);

De bevindingen van deze rapporten zijn samengevat in het document:

- Samenvattende rapportage Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieuinformatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar, DHV, april 2005 (W3015-01.001).

Al deze aanvullende milieu-informatie is aan de Commissie m.e.r. ter advisering voorgelegd. In haar advies van 1 juli 2005 heeft de Commissie m.e.r. in zijn algemeenheid over de aanvullende milieu-informatie geoordeeld dat de essentiële informatie aanwezig is. Volgens de Commissie is hiermee goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. De Commissie m.e.r. had eerder wel enkele kanttekeningen geplaatst bij de informatie over de luchtkwaliteit in de aanvullende informatie, over de reikwijdte van het Besluit luchtkwaliteit, de luchtkwaliteit binnen de berekende contouren en de onderzoeksmethode ten aanzien van een drietal grootheden (jaargemiddelde NO<sub>2</sub>; jaargemiddelde PM<sub>10</sub> en daggemiddelde PM<sub>10</sub>). Naar aanleiding van deze kanttekening is het onderzoek op het gebied van de luchtkwaliteit nader uitgewerkt en aangevuld. Deze uitwerking en aanvulling is neergelegd in de notitie van "Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging Groningen Airport Eelde" van Adecs Airinfra van 20 juni 2005. Met de in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerde uitwerking en aanvulling van deze punten zijn de door de Commissie geplaatste vraagtekens bij het onderzoek weggenomen.

Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat naast bovengenoemde onderzoeken in het kader van deze heroverweging nog een aantal andere rapporten is opgesteld. Het betreft:

- "Inpassing Baanverlenging Groningen Airport Eelde, landschap, ecologie, water en recreatie" van DHV van 7 juli 2005;
- "Ecologisch onderzoek en verkenning Flora- en faunawet op de locatie van een baanverlenging op luchthaven Eelde" van Buro Bakker van 2005; en
- "Archeologisch inventariserend veldonderzoek (IVO) door middel van proefsleuven op Groningen Airport Eelde, gemeente Tynaarlo, Drenthe" van ARC B.V. van 6 juli 2005.

**Bezwaar dat het MER onvoldoende aandacht heeft besteed aan het feit dat de aanwijzing een forse uitbreiding van geluidsoverlast en luchtverontreiniging mogelijk maakt en leidt tot afbraak van landschappelijk schoon en afbraak van recreatiemogelijkheden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Commissie m.e.r. heeft op 18 augustus 1997 de Minister conform artikel 7.26 Wm haar advies over het MER 'Baanverlenging Groningen Airport Eelde' aangeboden. In haar advies heeft de Commissie aangegeven dat de in het MER aangeleverde informatie in beginsel een voldoende basis vormt voor het onderhavige A-besluit en derhalve de relevante milieueffecten in voldoende mate inzichtelijk gemaakt zijn. De Commissie maakte op deze conclusie één uitzondering, te weten het ontbreken van een belevingsonderzoek, maar deze omissie is in een later stadium van de procedure hersteld. Voor een uitvoerige toelichting hierop zij verwezen naar de overwegingen onder het bovenstaande bezwaar. Uit het toetsingsadvies kan worden afgeleid dat de aandacht die in het MER is besteed aan de diverse milieuaspecten zoals uitbreiding van de geluidsbelasting en luchtvaartterrein, door de Commissie m.e.r. voldoende is geacht.

Uit het MER komt naar voren dat de alternatieven met nachtvluchten, inclusief het meest milieuvriendelijke alternatief (m.m.a.), het meest ongunstig zijn voor het milieu. De onderlinge verschillen in milieueffecten van de alternatieven zonder nachtvluchten zijn niet groot. De negatieve milieueffecten kunnen gedeeltelijk gemitigeerd of gecompenseerd worden door aanvullende maatregelen zoals voorgesteld in het m.m.a. en de beperkingen die aan de vluchten als bedoeld in artikel 9 van het A-besluit gesteld zijn.

Specifiek ten aanzien van de door bezwaarde naar voren gebrachte aspecten wordt het volgende overwogen.

**Geluid**

Uit het (Addendum bij het) MER van 1995 blijkt dat ten gevolge van de baanverlenging en de daarmee gepaard gaande intensivering van het gebruik door de grote luchtvaart het aantal ernstig gehinderden in de omgeving toe zal nemen. Tegelijkertijd volgt uit het MER dat de geluidhinder ten gevolge van kleine luchtvaart in het initiatiefvoorstel afneemt. Dit is het gevolg van een geprognosticeerde afname

van het aantal vluchten met toestellen lichter dan 6.000 kg, een zelfde routestructuur voor de kleine luchtvaart in de huidige situatie en in het initiatiefvoorstel uit het MER en de betrekkelijke onafhankelijkheid van de omvang van de contouren van de baanlengte.

Ter ondersteuning van de controle op de geluidshinder, in aanvulling op de maatregelen uit het m.m.a. uit het MER die GAE heeft toegezegd uit te voeren, is een gemoderniseerd radarsysteem voor vluchtbegeleiding en IFR-routediscipline geïnstalleerd (het FANOMOS-systeem). Over de effectiviteit van de controle op de geluidshinder wordt op de ijkmomenten, beschreven in Bijlage F behorende bij de aanwijzing, gerapporteerd.

In het MER zijn cumulatieberekeningen uitgevoerd waarin het geluid als gevolg van wegverkeer, railverkeer, grote en kleine luchtvaart zijn betrokken. Uit de in het MER opgenomen contourenkaarten kan worden opgemaakt dat in de omgeving van de luchthaven het luchtvaartlawaai dominant is ten opzichte van overig lawaai. Verder blijkt dat er geen sprake is van grote verschillen tussen de referentiesituatie en het initiatief.

In het kader van deze heroverweging zijn nieuwe geluidsberekeningen uitgevoerd, zowel met betrekking tot de grote als met betrekking tot de kleine luchtvaart, zulks op basis van herziene invoergegevens. De omvang van de Ke-zone is exact even groot als de zone die in het A-besluit is opgenomen. De omvang van de bij deze beslissing op bezwaar vastgestelde bkl-zone is ten opzichte van bkl-zone van het A-besluit iets afgenomen.

In het kader van de aanvullende milieu-informatie zijn nogmaals cumulatieberekeningen uitgevoerd. De uitkomst daarvan ligt in dezelfde orde van grootte als de uitkomst van de berekeningen die in het MER zijn uitgevoerd.

In haar advies van 1 juli 2005 over de aanvullende milieu-informatie heeft de Commissie m.e.r. ten aanzien van de uitgevoerde geluidsberekeningen geoordeeld dat de berekeningen met de nieuwe methodieken met goede kwaliteit zijn uitgevoerd, overeenkomstig de door de Raad van State gegeven richtlijnen. Dit geldt zowel voor de Ke- als de bkl-berekeningen. De Commissie is, aldus dit advies, tevens van mening dat de aanvullende milieu-informatie over de geluidsbelasting van de omgeving een goede basis vormt voor de besluitvorming (blz. 2).

#### Luchtverontreiniging

Verwezen zij naar hetgeen overwogen is onder de eerste groep bezwaren onder M.

#### Landschappelijk

Uit het MER volgt dat het landschap wijzigt door drie oorzaken:

- het verlengen van de start- en landingsbaan;
- het omleggen van de Eekhoornstraat;
- compenserende maatregelen.

De gevolgen voor de ruimtelijke structuur (openheid) van de omgeving als geheel zijn beperkt. Ten gevolge van de baanverlenging verdwijnt agrarische grond. De te amoveren boerderijen en woningen hebben geen bijzondere cultuurhistorische waarde. Er zijn volgens het MER van 1995 geen archeologische waarden in het geding.

Dit laatste wordt bevestigd in het rapport "Een archeologisch inventariserend veldonderzoek (IVO) door middel van proefsleuven op Groningen Airport Eelde, gemeente Tynaarlo (Dr.), ARC-Rapporten van juli 2005. Dit rapport is in opdracht van de exploitant opgesteld. In dit rapport is, kort samengevat, geconstateerd dat de een archeologisch bodemarchief als zodanig niet aanwezig is en dat de waardering van het onderzoeksgebied in archeologische zin als laag kan worden aangemerkt. In de aanbeveling wordt verder nog opgemerkt dat gezien het vrijwel ontbreken van archeologische grondsporen en vondsten in het onderzoek het niet aannemelijk is dat door de geplande werkzaamheden waardevolle archeologische sporen verloren zullen gaan. Nieuwbouw levert volgens dit rapport derhalve archeologisch gezien geen bezwaren op.

In het MER is voorts aangegeven dat nabij de Eekhoornstraat de landschappelijk waardevolle beplanting zal verdwijnen. Verder zullen verspreid een aantal, deels interessante, houtwallen en solitaire bomen worden verwijderd. Baanverlenging betekent door zijn ingrepen in de bodem en de ruimte, een (verdere) aantasting van de ecologische structuur, ecologische karakteristiek en biotopen van het beekdal van de Runslot. Mede door de voorziene drainage kunnen de restanten van vochtige graslandvegetaties in het beekdal van de Runslot verder verdrogen. Vanwege de beperkte actuele floristische waarden is het verlies gering. Karakteristieke (avi-)fauna van de te verwijderen houtwallen zal in de omgeving een ander geschikt leefgebied moeten vinden. Door de functieverandering van weidebouw naar vliegveldterrein, tezamen met een beheer dat gericht is op verschraling, kan dit volgens het MER op den duur leiden tot een mogelijk interessant vegetatietype op het terrein van de luchthaven.

Tegenover het verlies aan biotoop, ecologische structuren en ecologische karakteristieken, zijn er ook mogelijkheden voor compensatie. In het MER is aangegeven dat in overleg met gemeenten en provincie door de luchthaven een compensatie-/landschapsplan zal worden opgesteld. Het aanwezige patroon van waardevolle elementen dat door de baanverlenging verdwijnt, zoals houtwallen, solitaire bomen, andere landschappelijk waardevolle beplanting en aardkundige waarden, wordt daarin geïnventariseerd. Tevens wordt aangegeven waar en op welke wijze het patroon en de elementen die door de baanverlenging verloren gaan, worden gecompenseerd.

Het in het MER bedoelde onderzoek is inmiddels afgerond. In opdracht van de luchthaven is door DHV het rapport "Inpassing Baanverlenging Groningen Airport Eelde, landschap, ecologie, water en recreatie" opgesteld. Hierin is ten aanzien van de thema's water, landschap, ecologie en recreatie invulling gegeven aan het bepaalde in het A-besluit waarin is aangegeven op welke wijze rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor het milieu. In het plan zijn voorstellen gedaan voor de inpassing van de baanverlenging in haar omgeving en compenserende maatregelen voor de genoemde thema's.

De baanverlenging zelf heeft blijkens het MER geen directe effecten op beschermde natuurgebieden. De indirecte effecten van intensivering van het baangebruik (geluidshinder) op natuurgebieden in de omgeving zijn volgens het MER naar verwachting te verwaarlozen. In het kader van deze heroverweging is nader onderzoek gedaan naar zowel de directe effecten van de baanverlenging (de ingreep in het landschap) als de indirecte effecten (het met de baanverlenging gepaard gaande intensievere gebruik van de luchthaven door de grote luchtvaart). Het eerste onderzoek is neergelegd in het rapport "Ecologisch onderzoek en verkenning Flora- en faunawet op de locatie van een baanverlenging op de luchthaven Eelde" van Buro Bakker (2005) en is uitgevoerd in opdracht van de luchthaven. Het tweede onderzoek, "Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van Waardenburg is uitgevoerd in opdracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Met betrekking tot deze rapporten zij verwezen naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk T.

Ten slotte kan worden opgemerkt dat in de direct nabije omgeving van de luchthaven geen toeristische complexen zijn gelegen. In de nabije omgeving, binnen de 35 Ke-zone, liggen voorts geen vakantiewoningen of campings. Binnen de 20 Ke-contour ligt één camping. Vakantiewoningen bevinden zich eerst buiten de 20 Ke-contour.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

## H1

**Bezwaar dat uit het MER blijkt dat de geluidshinder voor omwonenden als gevolg van de geschetste ontwikkelingen fors zal toenemen. De in het addendum bij het MER herberekende geluidscontouren van zowel de grote als de kleine luchtvaart zijn niet in het aanwijzingsbesluit opgenomen. Terwijl duidelijk is geworden dat de te verwachten geluidshindereffecten groter zijn dan eerst gedacht werd. Het bezwaar is niet gegrond.**

Voor het ontwerp-A-besluit zijn door het bevoegd gezag voor één variant de geluidszones berekend. Dit is de situatie in 2005 met een baanlengte van 2500 meter, zonder nachtvluchten met inachtneming van de in het A-besluit gestelde bepalingen. Gebleken is dat de bkl-contouren, die in opdracht van het bevoegd gezag zijn uitgerekend, aanmerkelijk groter zijn dan de contouren die in opdracht van de initiatiefnemer zijn berekend. Ook de berekeningen ten behoeve van de Ke-zone behoefden aanpassing. Het MER zou geen goede basis vormen voor de afweging van de milieugevolgen als het hierop niet aangepast zou worden. Het addendum verklaart de verschillen en vervangt de contouren, woningtellingen en tellingen van aantallen gehinderden in het MER Luchtvaartterrein Eelde en voegt de ontwerpen voor de bkl en de Ke-geluidszone toe.

In artikel 20, tweede lid, LVw is voorgeschreven wat de ontwerpaanwijzing in ieder geval dient te omvatten. In artikel 24, tweede lid, LVw wordt aangegeven wat het definitieve aanwijzingsbesluit dient te bevatten, te weten: een verwijzing naar een bijgevoegde kaart en naar lijsten als bedoeld in artikel 20, tweede lid onder a, b en c. De onder meer in artikel 20, tweede lid, sub d, aangehaalde toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekeningen van de geluidsbelastingscontouren, die ten grondslag liggen aan de geluidszones, behoeven niet per definitie bij het definitieve aanwijzingsbesluit gevoegd te worden.

In het kader van deze beslissing op bezwaar zijn voor luchtvaartterrein Eelde nieuwe Ke-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de herziene rekenmethode zonder afkap en op basis van herziene invoergegevens. Voorts zijn voor luchtvaartterrein Eelde nieuwe bkl-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de meest recente appendices. De berekeningen hebben geleid tot een nieuwe Ke-zone en bkl-zone. Deze zijn opgenomen in de nieuwe bijlagen E en G. Verwezen zij voorts naar hetgeen is opgemerkt onder de eerste groep bezwaren van hoofdstuk F – Invoergegevens.

**Bezwaar tegen het in het MER uitsluitend betrekken van geluidhinder van meer dan 65 dB(A) veroorzaakt door Ke-verkeer en dat niet alle geluidhinder wordt beoordeeld.**

Het bezwaar is gegrond.

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 geoordeeld dat de Staatssecretarissen ten tijde van het nemen van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 over voldoende informatie beschikten dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de validiteit van het model in zodanig ernstige mate is gaan aantasten dat het model niet voldoende de werkelijke geluidsbelasting ten gevolge van landende en stijgende vliegtuigen benadert. De Afdeling bestuursrechtspraak was van oordeel dat het rekenmodel wegens het in strijd zijn met artikel 25, lid 1 LVw in dit geval niet meer als uitgangspunt voor het bepalen van de geluidsbelasting genomen had mogen worden. Als gevolg van deze uitspraak heeft de Staatssecretaris de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden gewijzigd (Besluit van 1 oktober 2004, Staatscourant 2004, 194). In het kader van deze beslissing op bezwaar zijn voor luchtvaartterrein GAE nieuwe Ke-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de herziene rekenmethode zonder afkap. Verwezen zij voorts naar de overwegingen omtrent de 65 dB(A)-afkap bij de bezwaren onder F: Berekeningen/invoergegevens).

**H2**

**Bezwaar dat in het MER niet duidelijk gemaakt wordt waarom juist baanverlenging tot het beoogde doel leidt. Er zijn meer mogelijkheden dan baanverlenging om economische bedrijvigheid aan te trekken en deze zijn in het MER niet in beschouwing genomen.**

**Bezwaar dat het MER is toegeschreven naar de baanverlenging.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In 1994 is door de Luchthaven het "Ontwikkelingsperspectief 1994" opgesteld. Dit rapport bevat een actualisering van het in 1990, ten behoeve van de eerdere aanwijzingsprocedure, opgestelde Ontwikkelingsperspectief. Het Ontwikkelingsperspectief is naar aanleiding van de richtlijnen voor het MER in het MER opgenomen en maakt daar derhalve deel van uit.

In het Ontwikkelingsperspectief 1994 is ingegaan op de bedrijfseconomische resultaten van baanverlenging. Daarnaast is in het kader van de actualisering aandacht besteed aan ontwikkelingen in de omgevingsfactoren, zoals de voortschrijdende internationalisering en de invloed daarvan op de vraag naar luchtvervoer. Het rapport – en daarmee het MER – geeft derhalve wel degelijk inzicht in de vraag waarom baanverlenging tot het beoogde doel (het bevorderen van de continuïteit van



luchtvaartterrein Eelde als infrastructurele voorziening voor het aanbieden van marktgerichte en kwalitatief hoogstaande diensten voor luchtvervoer) leidt. Het enkele feit dat er wellicht ook andere alternatieven zijn om dit doel te bereiken – overigens geeft bezwaarmaker niet aan welke alternatieven dit dan zouden zijn – vormt volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak geen aanleiding voor vernietiging van het besluit. Overigens heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 overwogen dat er geen grond is voor het oordeel dat het MER onvoldoende informatie bevat over de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienden te worden genomen (r.o. 2.7.1).

Met betrekking tot het bezwaar dat het MER is toegeschreven naar de baanverlenging, zij nog het volgende opgemerkt. In het MER is onder meer het nul-plus alternatief uitgewerkt, waarin de voorgenomen baanverlenging niet wordt gerealiseerd en uitsluitend wordt ingezet op intensivering. Het uitwerken van dit alternatief en het beschrijven ervan verruimt het zicht op de bandbreedte van de te verwachten milieueffecten van het voornemen. Zoals op pagina 23 van het MER is opgemerkt, is het doel van het MER het op een systematische en zorgvuldige wijze presenteren van objectieve en zo compleet mogelijke informatie over de milieuaspecten van de baanverlenging ten behoeve van de besluitvorming. Baanverlenging was derhalve het uitgangspunt van de aanvraag tot wijziging van het toentertijd vigerende aanwijzingsbesluit en derhalve ook van het onderzoek naar de milieueffecten van baanverlenging in het - aan het wijzigingsbesluit ten grondslag liggende - MER.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

### H3

#### **Bezwaar dat ten behoeve van het MER geen onderzoeken hebben plaatsgevonden in de stedelijke woongebieden van Stad Groningen Zuid-West en/of gemeente Tynaarlo.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het MER-rapport is per milieuaspect de grootte van het studiegebied aangegeven. De omvang en de reikwijdte van de verwachte milieueffecten hebben de grootte van de diverse studiegebieden bepaald. Bijvoorbeeld:

- Voor geluid omvat het studiegebied in het MER tenminste het gebied dat wordt omsloten door de 'omhullende' meest ruime contour (zowel van de Ke-, de LAeq- en de bkl-zone). Het gaat om de combinatie van de 20 Ke-contour, de 40 bkl-contour en de LAeq 20 dB(A)-contour. De stad Groningen Zuid-West en de gemeente Tynaarlo vallen beide niet in deze 'omhullende' contour.
- Het studiegebied in het MER voor het aspect luchtkwaliteit beslaat een ruimte van 10 x 10 kilometer rond de luchthaven bij een maximale hoogte van 3000 voet. De stad Groningen Zuid-West en de gemeente Tynaarlo vallen beide in dit studiegebied.
- Het gekozen studiegebied voor externe veiligheid is 30 x 30 kilometer rondom de luchthaven. De stad Groningen Zuid-West en de gemeente Tynaarlo vallen beide eveneens in dit studiegebied.
- Het studiegebied voor bodem en water komt in hoofdzaak overeen met het plangebied, hetgeen de voorziene uitbreiding van het luchtvaartterrein en de eventuele omlegging of aanpassing van wegen en inrichting in het direct aangrenzend gebied betreft. De stad Groningen Zuid-West en de gemeente Tynaarlo vallen beide niet in dit plangebied.
- Met betrekking tot het studiegebied van het belevingsonderzoek en de relatie met Stad Groningen en gemeente Tynaarlo, zij verwezen naar de overwegingen onder J1.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

### H4

**Bezwaar dat er sprake is van onzorgvuldige besluitvorming omdat ook het MER-addendum onjuistheden en verkeerde conclusies bevat.**

**Bezwaar dat de fouten die noopten tot het toevoegen van een Addendum aan het MER, de niet opgehelderde vragen en de niet weggenomen gegronde twijfels voor het cijfermateriaal in het MER, een nader onderzoek rechtvaardigen naar de uitgevoerde berekeningen en de daarbij gehanteerde modellen en gegevens.**

De bezwaren zijn in zoverre gegrond, dat het addendum bij het MER, net als het daaraan voorafgegangene MER, bij de berekeningen van de Ke-zone ten onrechte is uitgegaan van het gebruik van de 65 dB(A) afkap. Verwezen zij naar hetgeen hiervoor, bij het laatste bezwaar onder H1 is overwogen.

De bezwaren zijn voor het overige evenwel ongegrond. De procedure om te komen tot het onderhavige A-besluit is conform de in de Lvw en de Awb beschreven procedures geschied. Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, blijkens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

In de bij het A-besluit behorende bijlage D (de toegepaste luchtverkeersgegevens) die bij de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 is bijgevoegd, is aangegeven welke invoergegevens uiteindelijk door het bevoegd gezag zijn gebruikt voor de berekening van de definitieve geluidszones. Dit zijn niet exact dezelfde invoergegevens die zijn gebruikt ten behoeve van het MER. In het kader van deze beslissing op bezwaar is overigens ook bijlage D herzien. Bijlage D is aangepast aan de prognoses voor 2015.

#### **H5**

**Bezwaar dat de richtlijnen voor het MER ernstige tekortkomingen kennen, met name ten aanzien van de onderzochte alternatieven.**

Het bezwaar valt niet onder de heroverwegingsplicht. In dit verband kan worden verwezen naar rechtsoverweging 2.7.1. van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003. De Afdeling heeft overwogen dat er geen grond is voor het oordeel dat het MER onvoldoende informatie bevat over de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienden te worden genomen.

**Bezwaar tegen het nulalternatief oftewel referentiesituatie, zoals die is geformuleerd in de richtlijnen voor het MER. De meest geëigende situatie om als nulalternatief oftewel referentiesituatie te dienen is het geval waarin er geen vliegveld is.**

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 volgt dat er geen grond voor het oordeel is dat het MER onvoldoende informatie bevat over de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienden te worden genomen (r.o. 2.7.1). Voor zover dit specifieke bezwaar al onder de heroverwegingsplicht zou vallen, is het echter ongegrond.

De beschrijving van de referentiesituatie heeft ten doel de huidige, bestaande situatie te beschrijven, zodat deze situatie afgezet kan worden tegen de gewenste situatie, die in dit geval baanverlenging betreft. Het beschrijven van de situatie dat er geen vliegveld is, is dus niet het juiste nulalternatief oftewel referentiesituatie.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

**Bezwaar dat het onduidelijk is, of het in het MER in het nulalternatief gaat om een stand-still-situatie (1992), of dat het de autonome ontwikkeling betreft.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het nulalternatief gaat uit van het niet doorgaan van de baanverlenging. Het bijbehorend baangebruik is gebaseerd op de bestaande situatie (1992) en de verwachte autonome ontwikkelingen.

**Bezwaar dat voor de referentiesituatie niet 1981, dat het referentiejaar van de vorige MER is, is genomen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De beschrijving van de referentiesituatie heeft ten doel de huidige, bestaande situatie te beschrijven, zodat deze situatie afgezet kan worden tegen de gewenste situatie, die in dit geval baanverlenging betreft. De bestaande situatie op het moment dat met de voorbereiding van het MER werd aangevangen, betrof de situatie van 1992 en niet 1981.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

#### **H6**

**Bezwaar dat de kaarten in het MER verouderd, te summier en slecht leesbaar zijn en dat coördinaten ontbreken.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H

#### **H7**

**Bezwaar tegen het ontbreken van de beschrijving van de milieueffecten van kerosinelozingen, proefdraaien en brandstoftanken, wat door de Wet Milieubeheer wordt voorgeschreven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het MER zijn, in navolging van de richtlijnen, de effecten van de verspreiding van milieubelastende stoffen op bodem en water als gevolg van aan het gebruik van de luchthaven gerelateerde activiteiten in beeld gebracht. Daartoe behoren ook calamiteiten zoals kerosinelozingen in de lucht. In het MER is geconcludeerd dat in het algemeen de aantasting van de bodem- en waterkwaliteit groter wordt naarmate de verkeersintensiteit en het verharde oppervlak toenemen. De kans op calamiteiten en daarmee het risico voor bodem- en watervervuiling neemt voorts toe naarmate de verkeersintensiteit toeneemt. Vanwege de beperkte verschuiving in het luchtverkeer bij baanverlenging is er, aldus het MER, echter sprake van een beperkte toename van de totale emissies en daarmee van een geringe extra verspreiding van stoffen naar de bodem en het oppervlaktewater (MER, blz. 125-128).

Kerosinelozingen vinden overigens alleen plaats als een vertrekkend toestel dat maximaal is volgetankt kort na de start in de problemen komt en weer moet landen. Het maximale landingsgewicht is dan te hoog voor een veilige landing en dus moet er kerosine geloosd worden. Dit doet zich uitsluitend voor bij de zwaarste toestellen. Een groot deel van de toestellen dat van het luchtvaartterrein Eelde gebruik zal maken na de baanverlenging kan geen kerosine lozen.

In de incidentele gevallen waarbij sprake zou kunnen zijn van kerosinelozing, gebeurt dit boven de 3000 voet en bij voorkeur boven de Noordzee. Kerosine die boven de 3000 voet wordt geloosd, zal nagenoeg geheel verdampt en verwaaid zijn voordat deze op de grond terechtkomt.

Het proefdraaien en het tanken van brandstof zijn activiteiten die vallen onder de te verlenen vergunningen op grond van de Wm. Deze vergunningen worden door de gemeente en de provincie verleend en niet bij of middels het A-besluit. De Wm-vergunning ten behoeve van luchtvaartterrein dateert van 4 mei 1999. Het proefdraaien en brandstoftanken zijn derhalve geen activiteiten die in het kader van de MER hadden moeten worden onderzocht. Eventuele lekkages bij het tanken dan wel vanuit de opslagtanks zijn overigens, zulks ook conform de richtlijnen, wél in het MER meegenomen (MER, blz. 125-128).

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen en derhalve inclusief het kaartmateriaal, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

#### **H8**

### **Bezwaar tegen het ontbreken van de totale gekapitaliseerde milieukosten in het MER.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In de Richtlijnen voor het MER is niet opgenomen dat de totale gekapitaliseerde milieukosten moeten worden bepaald.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

### **H9**

#### **Bezwaar dat de effecten op gehalten aan ozon, lood, fijn stof en CO<sub>2</sub> ontbreken in het MER. Ook beperkingen aan het vliegverkeer bij smogalarm ontbreken.**

#### **Bezwaar dat het MER onvoldoende aandacht heeft besteed aan de forse uitbreiding van luchtverontreiniging en dat geen toetsing heeft plaatsgevonden van de alternatieven aan de doelstellingen van het NMP-3.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In de richtlijnen voor het MER is aangegeven welke stoffen dienden te worden onderzocht. Het MER is in overeenstemming met deze richtlijnen. In de aanvullende milieu-informatie die in het kader van deze beslissing op bezwaar is opgesteld, is getoetst aan alle stoffen waarvoor in het Besluit luchtkwaliteit 2005 grenswaarden zijn gesteld. Daartoe behoren ook lood en fijn stof. Ook aan Ozon is getoetst, zij het niet in het kader van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Voor al deze stoffen geldt dat de daarvoor vastgestelde grenswaarden (c.q. informatiedrempel) als gevolg van het in het A-besluit voorziene gebruik van het luchtvaartterrein, zoals gewijzigd bij deze beslissing op bezwaar, niet wordt overschreden. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen bij de bezwaren onder M. Met betrekking tot de stof CO<sub>2</sub> zij voorts verwezen naar hetgeen is overwogen onder M1.

Ten aanzien van het smogalarm wordt een landelijk beleid gevoerd dat is gebaseerd op artikel 43 van de Wet inzake de luchtverontreiniging. Dit impliceert dat de Commissaris van de Koningin in bijzondere omstandigheden, wanneer door een 'inrichting, toestel of verontreinigende handeling de lucht dusdanig is of dreigt te worden verontreinigd dat aanmerkelijk gevaar voor de gezondheid, onduidbare hinder of ernstige schade te duchten is', kan ingrijpen. Daarnaast wordt uiteraard een emissiebeperkend beleid gevoerd ter voorkoming van smog.

Het A-besluit is niet in strijd met het NMP. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen bij A9 (procedureel).

In de bij het A-besluit behorende bijlage F: Evaluatie- en monitoringsprogramma is paragraaf 3.5.3 over luchtverontreiniging opgenomen. Tot dit programma behoren ook het uitvoeren van een nulmeting en een controlemeting. In samenspraak met het RIVM zal een keuze gemaakt worden voor de meest efficiënte wijze. De meetresultaten zullen ingebracht worden in de herhalingsmeting.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De Staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

### **H10**

#### **Bezwaar tegen het in het MER ontbreken van de gezondheidseffecten van geluidhinder overdag.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In hoofdstuk 7.5.2 van het MER worden de gezondheidsaspecten beschreven. Geluid maakt hier onderdeel van uit. Op pagina 122 van het MER wordt onder meer aangegeven dat door middel van de contourberekeningen de geluidhinder in het studiegebied is aangetoond. Het gezondheidseffect van geluidhinder wordt geacht reeds te zijn meegenomen in hoofdstuk 7.2, waar aantallen woningen binnen de relevante Ke-contouren zijn bepaald. Ramingen van aantallen ernstig gehinderden zijn opgenomen in het deelrapport geluid. In de Ke-contouren wordt het gehele etmaal meegenomen en derhalve ook de dag.

Het MER, inclusief het Addendum en de technische bijlagen, kan, gelezen in samenhang met de aanvullende milieu-informatie, volgens de adviezen van de Commissie m.e.r. als goede basis dienen voor de besluitvorming. De staatssecretarissen hebben zich hierbij aangesloten. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder H.

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

#### **H11**

**Bezwaar dat in de aanvullende milieu-informatie selectief gebruik wordt gemaakt van gewijzigde en nieuwste inzichten en veranderde omstandigheden. Behalve ten aanzien van de luchtkwaliteit en externe veiligheid hebben zich in de afgelopen periode ook op andere terreinen ontwikkelingen voorgedaan. Als gevolg van het uitvoeren van het belevingsonderzoek zijn op het gebied van de hinderbeleving nieuwe ontwikkelingen te melden, maar deze zijn bij de besluitvorming, in het bijzonder bij de berekening van de geluidhinder, niet gebruikt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Ke-zone die in het kader van deze beslissing op bezwaar is vastgesteld, is conform de geldende wet- en regelgeving tot stand gekomen. Voor de 35 Ke-zone geldt als uitgangspunt dat zich daarbinnen 25% ernstig gehinderden bevinden. Het afschaffen van de drempelwaarden van 65 dB(A) brengt geen verandering in de aan de Kosteneenheid ten grondslag liggende verhouding tussen de 35 Ke-waarde en het percentage ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-zone.

De uitkomsten van het belevingsonderzoek zijn overigens wel in de afweging betrokken. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot het verbod op het uitvoeren van circuitvluchten met grote toestellen. Verwezen zij in dit verband naar hetgeen is overwogen onder J - Belevingsonderzoek.

#### **H12**

**Bezwaar dat een samenhangend MER ontbreekt. Een deel van de ter inzage gelegde rapporten kan worden gezien als een aanvulling op de informatie op het MER 1995, maar het rapport van Buck scheidt onduidelijkheid. Het bevat informatie die eerder was opgenomen in het Ontwikkelingsperspectief, onderdeel van het MER 1995. De gegevens zijn echter totaal veranderd. Het rapport geeft de indruk in de plaats te komen van bepaalde gedeelten van het MER 1995. Onduidelijk is of het Ontwikkelingsperspectief nu geheel vervangen moet worden door het nieuwe rapport of dat het gedeeltelijk nog geldig is. Daarnaast is het gebruik van de nieuwe tijdshorizon (2015 of 2017) niet consequent.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder het eerste bezwaar van het hoofdstuk H - MER. Met betrekking tot de status en functie van het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" merken de Staatssecretarissen nog het volgende op. Het rapport "Ontwikkelingsperspectief Groningen Airport Eelde 1994" maakte deel uit van het MER van 1995. Dit rapport had een planhorizon tot 2005. Het spreekt voor zich dat in 2005 - bij het nemen van deze beslissing op bezwaar - actualisatie van de daarin vervatte prognoses nodig was. In het kader van deze heroverweging is op verzoek van de exploitant door het onderzoeksbureau BCI het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" opgesteld. Dit rapport, dat is gedateerd januari 2005, bevat een planhorizon tot 2015 en geeft inzicht in de te verwachten sociaal-economische en financiële effecten van de voorgenomen baanverlenging. Het rapport vormt een actualisatie van de prognoses van het Ontwikkelingsperspectief 1994 en komt in zoverre inderdaad in de plaats van de prognoses van dat oorspronkelijke ontwikkelingsperspectief 1994. Het rapport is mede ten grondslag gelegd aan de in deze heroverweging gehandhaafde beslissing tot baanverlenging en aan de wijziging van de in 2001 vastgestelde geluidszones. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen onder hoofdstuk B en naar het eerste bezwaar van hoofdstuk C Economisch/Financieel.

Alleen in het rapport van de exploitant, "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde" wordt naast het zichtjaar 2015 ook het jaartal 2017 genoemd. Het gaat hier om het moment waarop de luchthaven naar verwachting "break even" kan worden geëxploiteerd. De bedrijfsresultaten van de luchthaven vallen echter buiten de onderzoeksopdracht van BCI. In dit laatste rapport wordt het zichtjaar 2015 dan ook wel degelijk consequent gehanteerd.

#### **H13**

**Bezwaar dat een zorgvuldige m.e.r.-procedure nieuwe richtlijnen vereist. De richtlijnen, die dateren van 1993, zijn niet aangepast aan de situatie en de kennis van dit moment. Zo ontbreekt in de richtlijnen de verplichting om de toename van CO<sub>2</sub>-emissies te beschrijven. Ook ontbreekt een**

**verplichting om de gevolgen van de nagestreefde groei van het luchtverkeer te plaatsen in de context van internationale afspraken ten aanzien van het klimaatbeleid, hetgeen onverantwoord is, nu een kilo kerosine die wordt verbrand ruim drie kilo CO<sub>2</sub> oplevert.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het MER 1995 is op basis van de destijds vastgestelde richtlijnen een beschrijving gegeven van de milieueffecten van verschillende varianten voor de voorgenomen activiteit: het nul-alternatief, het nul-plus alaternatief, het meest milieuvriendelijk alternatief en het exploitant-alternatief. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is een aantal nieuwe milieuonderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken is ten opzichte van het eerder uitgebrachte MER aanvullende en actuele informatie gegeven voor de aspecten geluid, externe veiligheid, emissies en luchtkwaliteit en natuur- en landschapswaarden. Hierbij is gebruik gemaakt van de invoergegevens die zijn gebaseerd op de verwachtingen tot het jaar 2015. De beslissing op bezwaar is derhalve gebaseerd op de laatste inzichten en de effecten van het toekomstig gebruik van de luchthaven.

De aanvullende milieu-informatie heeft uitsluitend betrekking op het exploitant-alternatief (2500 meter baan zonder nachtvluchten). Er is niet opnieuw een heel MER opgesteld. Er zijn ook geen nieuwe richtlijnen vastgesteld. Een en ander was gezien het uitgangspunt van het in het kader van deze heroverweging uitgevoerde milieu-onderzoek ook niet nodig. De Commissie m.e.r. heeft deze aanpak onderschreven. Zij heeft ten aanzien van de gepresenteerde milieu-informatie het volgende opgemerkt:

“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.”

De Commissie m.e.r. heeft derhalve in haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 niet overwogen dat de gekozen onderzoeksopzet onjuist of onzorgvuldig is geweest.

Met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-emissie en de relatie tussen het luchtverkeer en de internationale afspraken over het klimaatbeleid zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder M1.

#### **H14**

**Bezwaar dat de richtlijnen voor de MER luchthaven Eelde dateren uit 1992. Voor een zuivere procedure waarin de vigerende nationale en internationale wetgeving en beleidsvoornemens zorgvuldig aan bod komen, is het noodzakelijk om een volledige m.e.r.-procedure met inbegrip van nieuwe richtlijnen op te starten.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder H13.

#### **H15**

**Bezwaar dat de richtlijnen voor het MER het jaar 2005 als planhorizon noemen en diverse vergelijkingen tussen alternatieven voorschrijven. De aanvullende informatie heeft betrekking op effecten van de aanwijzing tot een nieuwe horizon in het jaar 2015. Er ontbreekt een vergelijking van alternatieven tot het jaar 2015. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een economische prognose op basis van de bestaande baan. Er kan niet worden volstaan met een vergelijking tussen de situaties in het jaar 2003 en het jaar 2015.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder H13.

#### **H16**

**Bezwaar dat in het rapport van Adecs een prognose over de geluidbelasting, emissies en luchtkwaliteit in 2015 zonder baanverlenging ontbreekt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder H13.

#### **H17**

**Bezwaar tegen het niet expliciet vermelden van de omvang en de samenstelling van het militaire verkeer en andere categorieën vluchten, omdat daardoor de afweging tussen voor- en nadelen (nut- en noodzaak) daarvan niet door het bevoegd gezag kan worden gemaakt. Dit is in strijd met de richtlijnen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De richtlijnen van oktober 1993 bepaalden dat bij de te onderzoeken alternatieven (onder meer) moet worden beschreven de aard en de omvang van oefen-, proef-, recreatieve en sleepvluchten (reclamevluchten). De richtlijnen van oktober 1993 schreven niet voor dat het militaire verkeer dat op het luchtvaartterrein wordt en zal worden afgewikkeld in het MER inzichtelijk diende te worden gemaakt. Informatie over het militaire gedeelte behoefde derhalve ook niet separaat in het MER te worden opgenomen. Het MER van 1995 bevat de samenstelling van het verkeer dat op het luchtvaartterrein wordt afgewikkeld. Het militaire verkeer valt binnen deze opgave, de geluidsprestaties van militaire toestellen onderscheiden zich niet van de geluidsprestaties van vergelijkbare burgertoestellen. In de vlootsamenstelling is onderscheid gemaakt tussen verkeer met een maximaal startgewicht tot 6.000 kg en verkeer met een maximaal startgewicht van 6.000 kg en meer). Een verder onderscheid is gemaakt (bij het verkeer tot 6.000 kg) tussen lesverkeer, general aviation en lijnverkeer, alsmede (bij het verkeer vanaf 6.000 kg) tussen lesverkeer, lijnverkeer, zaken/charters, vrachtverkeer en helikopters. De Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies van 18 augustus 1997 niet overwogen dat het aldus verschaftte inzicht in de aantallen vliegtuigbewegingen per categorie onjuist of onzorgvuldig is geweest.

In de aanvullende milieu-informatie (rapport Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage Geluid, emissies en luchtkwaliteit, Adecs Airinfra, april 2005) is opnieuw de vlootsamenstelling weergegeven. De aantallen vliegtuigbewegingen zijn thans uitgesplitst naar bkl-verkeer en Ke-verkeer. Ook nu geldt dat de geluidemissie van het militaire verkeer is meegenomen in de berekeningen. De Commissie m.e.r. heeft ook ten aanzien van deze recente presentatie van de aard en aantallen vliegtuigbewegingen in haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 niet overwogen dat het aldus verschaftte inzicht onjuist of onzorgvuldig is geweest.

De richtlijnen schrijven voor dat in het MER het nut en de noodzaak van de voorgenomen activiteit dient te worden onderbouwd. De hier bedoelde afweging heeft betrekking op de baanverlenging en de daarop toegesneden geluidszone. Een afzonderlijke "nut en noodzaak" afweging voor de diverse te onderscheiden soorten vliegtuigbewegingen die naar verwachting gebruik zullen maken van de door de zone geboden geluidsruijme, is in dit verband (volgens de richtlijnen) niet noodzakelijk. Van strijd met de richtlijnen is dan ook geen sprake.

#### **H18**

**Bezwaar dat er geen geldig MER is om het besluit op te baseren.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder het eerste bezwaar van het hoofdstuk H – MER en naar hetgeen is overwogen onder H13.



## I. Milieu

**Bezwaar dat de aanwijzing een forse uitbreiding van geluidsoverlast en luchtverontreiniging mogelijk maakt.**

**Bezwaar tegen de verstoring van rust.**

**Bezwaar tegen stank, lawaai, onaanvaardbare gezondheidsrisico's, derhalve milieuoverlast.**

**Bezwaar dat de kwaliteit van de leefomgeving die reeds als 'tamelijk slecht' tot 'extreem slecht' wordt gekwalificeerd, nog verder verslechtert.**

**Bezwaar dat de motivering waarom hinder in dit gebied aanvaardbaar zou zijn, ontbreekt.**

**Bezwaar tegen de constatering in de Aanwijzing dat de verschillen tussen de (milieu)effecten voor de alternatieven in het MER niet groot zijn, omdat juist uit hoofdstuk 7 blijkt dat er forse verschillen in emissies zijn en in veiligheid.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn van mening dat, gezien de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie, de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende maatregelen uit het m.m.a., met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Met betrekking tot de door bezwaarders genoemde milieu-aspecten wordt het volgende opgemerkt.

### Geluid

Uit het (Addendum bij het) MER blijkt dat ten gevolge van de baanverlenging en de daarmee gepaard gaande intensivering van het gebruik door de grote luchtvaart het aantal ernstig gehinderden in de omgeving toe zal nemen. Tegelijkertijd volgt uit het MER dat de geluidhinder ten gevolge van kleine luchtvaart in het initiatiefvoorstel afneemt. Dit is een gevolg van een geprognosticeerde afname van het aantal vluchten met toestellen lichter dan 6000 kg, een zelfde routestructuur voor de kleine luchtvaart in de huidige situatie en in het initiatief(alternatief) uit het MER en de betrekkelijke onafhankelijkheid van de omvang van de contouren van de baanlengte.

In het kader van deze heroverweging zijn nieuwe geluidsberekeningen uitgevoerd, zowel met betrekking tot de grote als met betrekking tot de kleine luchtvaart. De omvang van de Ke-zone is exact even groot als de zone die in het A-besluit is opgenomen. De omvang van de bij deze beslissing op bezwaar vastgestelde bkl-zone is ten opzichte van bkl-zone van het A-besluit iets afgenomen.

In haar advies van 1 juli 2005 over de aanvullende milieu-informatie heeft de Commissie m.e.r. ten aanzien van de uitgevoerde geluidsberekeningen geoordeeld dat de berekeningen met de nieuwe methodieken met goede kwaliteit zijn uitgevoerd, overeenkomstig de door de Raad van State gegeven richtlijnen. Dit geldt zowel voor de Ke- als de bkl-berekeningen. De Commissie is, aldus dit advies, tevens van mening dat de aanvullende milieu-informatie over de geluidsbelasting van de omgeving een goede basis vormt voor de besluitvorming.

### Luchtverontreiniging

Verwezen zij naar hetgeen overwogen is onder de eerste groep bezwaren onder M.

### Gezondheid

Uit het MER blijkt dat vergelijking van effecten van verschillende alternatieven voor de aspecten gezondheid en omgevingskwaliteit in hoge mate belemmerd wordt door het ontbreken van met name kwantitatieve informatie en dosis-effect-relaties. Dezelfde conclusie is ook getrokken bij de beoordeling van de milieueffecten voor de uitbreiding van Schiphol. Dit heeft geleid tot het starten van een uitgebreid gezondheidsonderzoek in de omgeving van Schiphol door het RIVM in opdracht van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Tot op heden is in deze Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) geen relatie gevonden tussen blootstelling aan milieuverontreiniging als gevolg van de luchthaven en verschillende gezondheidseffecten als luchtwegaandoeningen, longfunctie en geboortegewicht. Negatieve effecten van vliegverkeer op de gezondheid staan dan ook niet vast. In het kader van de in artikel 12 van het A-besluit bedoelde evaluatie van de milieueffecten worden de diverse onderzoeken naar de

gezondheidsaspecten voor de luchthaven Schiphol nauwlettend in de gaten gehouden. Zie met betrekking tot gezondheid meer uitgebreid de overwegingen onder N: Gezondheid.

Al deze aspecten – geluid, luchtverontreiniging en gezondheid – in aanmerking nemend, zijn de Staatssecretarissen van oordeel dat het A-besluit weliswaar een toename van de milieueffecten tot gevolg heeft, maar dat deze gevolgen als zodanig (derhalve in absolute zin) niet onaanvaardbaar zijn. Ook zijn deze gevolgen niet onevenredig in verhouding tot het met het A-besluit nagestreefde doel.

Met betrekking tot het bezwaar dat in het A-besluit de motivering ontbreekt waarom hinder in het betrokken gebied aanvaardbaar zou zijn, wordt het volgende opgemerkt. Het bezwaar mist feitelijke grondslag. In het A-besluit is immers overwogen dat een regionale luchthaven een positieve uitstraling kan hebben op de regionale economie, onder meer als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Baanverlenging op luchtvaartterrein Eelde zal de kwaliteit van de beschikbare infrastructuur verbeteren en bijdragen aan het imago van de bedrijfsterrinen, met name in het gebied tussen Groningen en Assen, en het stedelijk knooppunt Groningen. De luchthaven kan een aantrekkelijker vestigingsplaats worden voor luchthaven georiënteerde of luchthaven gebonden bedrijven. In het rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V." van BCI worden deze effecten nog eens onderschreven. Een bijkomend effect is het feit dat, zoals uit het Ontwikkelingsperspectief 1994 (alsook uit het rapport van BCI) is gebleken, de baanverlenging een positief effect zal hebben op de exploitatieresultaten van de luchthaven. Zie voorts de overwegingen onder C: Economisch/financieel.

Met betrekking tot het bezwaar tegen de constatering in het A-besluit dat de verschillen tussen de (milieu)effecten voor de alternatieven in het MER niet groot zijn, merken de Staatssecretarissen ten slotte nog het volgende op. Op zich genomen is juist dat, zoals bezwaarde aangeeft, het voornemen op de aspecten externe veiligheid en emissies minder goed scoort dan in de andere alternatieven. Dat ligt ook voor de hand, nu het voornemen vergeleken wordt met de referentiesituatie (de situatie waarin baanverlenging niet doorgaat), het nul plus alternatief (de situatie waarin de baanverlenging niet doorgaat maar wel wordt ingezet op intensivering) en het meest milieuvriendelijk alternatief (de situatie dat baanverlenging wel doorgaat maar compenserende en mitigerende maatregelen worden getroffen). De alternatieven met nachtvluchten buiten beschouwing latend, scoort het alternatief met baanverlenging 'sec' dan vanzelfsprekend minder goed. Die verschillen zijn echter niet zodanig groot dat van het realiseren van het voornemen in redelijkheid had behoeven te worden afgezien. In het A-besluit is gekozen voor het alternatief met baanverlenging (zonder nachtvluchten) en met een deel van de maatregelen zoals die in het m.m.a. zijn voorgesteld. In dit verband zij ten slotte opgemerkt dat de luchthaven, naast de in het A-besluit genoemde m.m.a.-maatregelen, nog een groot aantal andere maatregelen heeft getroffen die een gunstige uitwerking op het (leef)milieu hebben en een aanzienlijk aantal milieutechnische maatregelen in voorbereiding heeft. Alles bijeen gaat het om de volgende additionele maatregelen:

#### *Geluid*

- ten behoeve van een goede route-discipline voor het VFR-verkeer zijn markers aangebracht;
- het FANOMOS systeem is geïnstalleerd ter versterking van de monitoring van vliegroutes en (daarmee) de mogelijkheid corrigerend op te treden. Dit dient tevens de verbetering van de klachtenafhandeling;
- in overleg met de gemeente Tynaarlo is bij de herziening van de milieuvergunning een andere proefdraaiplaats aangewezen die inmiddels enkele jaren in gebruik is;
- met ingang van april 2002 is een tariefverhoging doorgevoerd voor vluchten 's avonds en in het weekend voor niet-handelsverkeer. Deze maatregel dient mede tot het stimuleren van de uitoefening van privé- en lesvluchten op voor de omwonenden minder hinderlijke tijdstippen;
- er heeft een verbetering (in termen van overlast) plaatsgevonden van de vliegroutes boven Norg;
- de luchthaven geeft op informatieavonden en schriftelijk voorlichting aan gebruikers van het luchtvaartterrein over de vermindering van geluidsoverlast.

#### *Luchtverontreiniging*

- de afhandelingsmaatschappij is overgegaan tot de aanschaf van een aantal elektrisch aangedreven afhandelingsvoertuigen;
- in de terminal is een informatiezuil voor het openbaar vervoer geplaatst waarmee aangekomen passagiers worden gestimuleerd van het openbaar vervoer gebruik te maken.

#### *Bodem en water*

- voor de opvang van run-off van het platform en banen in geval van calamiteiten zijn de wanden van de opvang (overloop) daarvan recent vernieuwd en verhoogd;
- verschillende preventieve voorzieningen ter voorkoming van verontreinigingen zijn in de eigen bedrijfsvoering doorgevoerd, zoals de aanschaf van lekbakken;
- de luchthaven heeft een milieuvoertuig aangeschaft waarmee het mogelijk is snel en adequaat maatregelen te treffen bij een eventuele dreigende verontreiniging, bijvoorbeeld als gevolg van een fuel spill.

#### *Omgevingskwaliteit*

- bij het uitwerken van een structuurvisie voor de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfslocaties op het "voorterrein" van de luchthaven is nadrukkelijk rekening gehouden met bepaalde landschappelijke waarden: brede open zones, laanbeplanting en extra groenvoorzieningen aan de kant van de Burgemeester Legroweg. Dit is in het concept-bestemmingsplan opgenomen.

#### *Natuur en Landschap*

- bij de uitvoering van de baanverlenging wordt de landschappelijke inpassing zo goed mogelijk uitgewerkt in een compensatieplan. Hiervoor is budget opgenomen en zijn verschillende onderzoeken opgestart en uitgevoerd, waaronder een flora en fauna inventarisatie en een archeologisch onderzoek;
- aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Tynaarlo is toegezegd te zullen meewerken aan de aanleg van een ecologische verbindingszone (deels over terrein van de luchthaven) aan de zuidkant van het luchtvaartterrein.

#### *Milieu algemeen*

- de luchthaven beschikt al enige tijd over een revisievergunning en houdt sindsdien een milieulogboek bij.

Alles overziend zijn de Staatssecretarissen van mening dat de milieueffecten op de juiste wijze zijn meegewogen in de besluitvorming en dat deze effecten geen aanleiding hoeven te vormen voor het vaststellen van een ander besluit dan thans bij het A-besluit (zoals gewijzigd bij deze beslissing op bezwaar) is gedaan.

#### **Bezwaar dat betrouwbaarheid van de overheid hier in het geding is omdat de overheid enerzijds milieubescherpende maatregelen neemt en anderzijds door deze aanwijzing de natuur en het leefmilieu geweld aandoet**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij voorts naar de overwegingen onder de eerste bezwaren onder I.

#### **Bezwaar dat het welzijn van mens en dier in de regio moet prevaleren.**

#### **Bezwaar dat welzijn belangrijker is dan vooruitgang.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Met betrekking tot de afweging van de Staatssecretarissen en de plaats die de milieueffecten daarin hebben ingenomen, zij verwezen naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder I en de bezwaren onder B1.

#### **Bezwaar dat er, zoals bij de beantwoording van kamervragen blijkt, sprake is van milieuwinst. Namelijk dat op grond van de ontwerp-aanwijzing begonnen kan worden met het ten uitvoer brengen van de milieuwinst: isolatie en handhaving. Dit initiatief levert ten opzichte van de bestaande situatie geen milieuwinst, maar door de grotere geluidsruijme en een forse toename van alle andere emissies slechts milieuverlies op.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Op zich is juist dat het A-besluit voorziet in een toename van de geluidsbelasting vanwege de grote luchtvaart. Tegelijkertijd biedt zonering de mogelijkheid om de isolatie ter hand te nemen van een aantal in de buurt van de luchthaven gelegen woningen. Voordat de zone was vastgesteld, was dit

immers niet mogelijk omdat de isolatie is gerelateerd aan de 40 Ke-contour behorende bij de 35 Ke-zone. Verwezen zij in dit verband naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk R (Isolatie). In dit opzicht is derhalve wel degelijk sprake van milieuwinst. Daarnaast is met de vaststelling van de geluidszones een duidelijke grens gesteld aan de hoeveelheid geluid die zich jaarlijks vanwege het luchtvaartterrein in de omgeving mag voordoen. Voor het bkl-verkeer geldt bovendien dat de vastgestelde zone ruimte biedt aan aanzienlijk minder vliegtuigbewegingen dan de aantallen die tot dan toe werden gerealiseerd. De exploitant van de luchthaven dient zich aan de grenzen van de vastgestelde geluidszones te houden en zijn bedrijfsvoering daarop af te stellen. Overschrijding van de geluidszones kan leiden tot het toepassen van bestuursdwang. In extreme gevallen kan dit zelfs de sluiting van het luchtvaartterrein tot gevolg hebben. Vóór de vaststelling van de geluidszone was dit niet mogelijk.

Voor het overige zijn de Staatssecretarissen van mening dat, gezien de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie, de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende maatregelen uit het m.m.a., met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Zie voorts de overwegingen onder de eerste bezwaren onder I.

**Bezwaar tegen het niet maken van een koppeling met het SRKL om met betrekking tot luchtverontreiniging en externe veiligheid de stand-still over te nemen. Het niet volgens de wettelijke verplichting al eerder vaststellen van een geluidszone mag niet als argument gelden om deze parameters helemaal niet aan grenzen te binden.**

**Bezwaar dat een directe normering met een handhaafbaar plafond op het gebied van luchtverontreiniging ontbreekt. Een indirecte normering (via geluid) van de parameters externe veiligheid, luchtverontreiniging en stank is ingevolge een uitspraak van de Raad van State (28 juli 1998) niet afdoende. De Luchtvaartwet maakt het uitdrukkelijk mogelijk hiervoor normen op te nemen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het A-besluit vindt zijn grondslag in het SBL. Hierin heeft het kabinet het rijksbeleid ten aanzien van diverse luchtvaartterreinen in Nederland vastgelegd. In het onderhavige besluit staat dit beleid niet ter discussie.

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 (ro 2.9.2.) onherroepelijk geoordeeld dat de besluitvorming terecht is gebaseerd op het SBL en dat het SRKL niet als een van kracht zijnde plan als bedoeld in de WRO en Lvw kan gelden. Daartoe overwoog de Afdeling dat het SRKL ten tijde van het nemen van het besluit van 26 augustus 2002 weliswaar in voorbereiding was ter vervanging van het SBL, doch rechtskracht ontbeerde.

Het SBL bevat geen normen of beleid voor andere milieuaspecten dan geluid. Dienovereenkomstig zijn in het A-besluit geen andere milieunormen dan voor geluid opgenomen. Mede gelet op het feit dat er met betrekking tot deze andere milieuaspecten (met uitzondering van de luchtkwaliteit) thans geen wettelijke regelingen bestaan, was dat ook niet vereist. Het feit dat de Lvw er niet aan in de weg staat om ook andere normen dan met betrekking tot geluid in een aanwijzingsbesluit op te nemen, maakt dit niet anders. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 28 juli 1998 inzake het Aanwijzingsbesluit Schiphol over de milieuparameters luchtverontreiniging en externe veiligheid werpt in dit verband ook geen ander licht op de zaak. Essentieel verschil tussen het onderhavige A-besluit en het Aanwijzingsbesluit Schiphol is dat de aan dat laatste besluit ten grondslag liggende planologische kernbeslissing duidelijke milieugrenzen bevatte waaraan het aanwijzingsbesluit Schiphol diende te voldoen.

Het ontbreken van een formeel toetsingskader ontslaat de Staatssecretarissen er uiteraard niet van de plicht om bij het nemen van het A-besluit mede met deze aspecten rekening te houden. Dat is ook gebeurd. Zie in dit verband hetgeen hiervoor, onder de eerste bezwaren bij I en bij de bezwaren onder B1 is overwogen.

**Bezwaar tegen het bagatelliseren van de grote toename van geluidsbelasting en emissies in de omringende beschermde natuurgebieden in artikel 6.1.7. van de aanwijzing, waarin staat dat een toename van activiteiten op de luchthaven geen significante gevolgen heeft. De geluidsoverlast en emissies van de uitbreiding van de activiteiten heeft wel degelijk een nadelig effect op de natuurgebieden in de nabijheid van het vliegveld.**

**Bezwaar dat de luchthaven Eelde in het centrum van een woon-, recreatie- en natuurgebied ligt.**

**Bezwaar dat het mooie esdoornlandschap wordt afgebroken.**

**Bezwaar dat de aanwijzing leidt tot afbraak van landschappelijk schoon.**

**Bezwaar dat de baanverlenging Eelde een bedreiging is van het Nationaal Park de Drentse Aa.**

**Bezwaar dat een uniek natuurgebied onnodig veel geluidhinder ondervindt.**

**Bezwaar tegen geen resp. onvoldoende aandacht van het MER aan de gevolgen voor landschap en recreatie. Het Drentse A-gebied en de landgoederenzone rond Eelde maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Noord-Drenthe is aangewezen als waardevol cultuurlandschap.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij naar de overwegingen onder de eerste bezwaren onder I en de bezwaren onder T8.

**Bezwaar tegen de inperking van ruimte.**

**Bezwaar tegen het verlies van meer Drents grondgebied.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In het MER wordt geconstateerd dat naast de eenmalige ingreep van aanleg van de verlengde start- en landingsbaan 23-05 er geen verdere effecten zijn op het ruimtegebruik. De ingreep wordt verder beperkt tot alleen dat ruimtebeslag dat voor de baanverlenging noodzakelijk is. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij het bovenstaande bezwaar en naar de overwegingen bij de bezwaren onder S (ruimtelijke ordening).

**Bezwaar dat niet duidelijk is gemaakt hoe de weging van milieubelangen heeft plaatsgevonden.**

**De milieubelasting wordt op alle aspecten factoren groter en de huidige slechte kwaliteit van de leefomgeving wordt nog slechter. Daartegenover staat niet meer dan een denkbeeld dat de baanverlenging iets positiefs voor de regio zal opleveren.**

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder I. Voor wat betreft de stelling dat de tegenover de milieueffecten niet meer dan een denkbeeld bestaat dat de baanverlenging positieve effecten heeft, zij verwezen naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder B en B1.

**Bezwaar dat door oefenvluchten met grotere vliegtuigen de luchtverontreiniging en de risico's voor gezondheid en veiligheid zullen worden vergroot.**

Het bezwaar mist feitelijke grondslag is (derhalve) niet gegrond. In de loop van de aanwijzingsprocedure (onder meer in het belevingsonderzoek) is door omwonenden en andere partijen herhaaldelijk aangegeven dat circuitvluchten met grote toestellen als bijzonder hinderlijk ervaren werden. Om gehoor te geven aan deze geluiden uit de politiek en regio is derhalve in artikel 9 van het A-besluit een verbod opgenomen van circuitvluchten met grote les- en oefenvliegtuigen. Aan deze voorschriften dient de exploitant zich – blijkens artikel 33 Lvw - te houden.

**Bezwaar dat de uitbreiding van de luchthaven Eelde zal leiden tot een toename in geluidsoverlast, luchtverontreiniging, lucht- en autoverkeer, waardoor een grotere kans op ongelukken ontstaat.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Met betrekking tot de externe veiligheid wordt verwezen naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder E (veiligheid). Met betrekking tot de geluidsoverlast en luchtverontreiniging zij verwezen naar de overwegingen onder de eerste bezwaren onder I.

**Bezwaar tegen de uitbreiding van het begrip duurzaamheid tot het duurzaam streven naar een versterking van het broeikas effect (CO<sub>2</sub>). Het provinciaal Omgevingsplan van de provincie Drenthe staat vol met de beste bedoelingen betreffende duurzaamheid, leefkwaliteit, vermindering van verstoring, vermesting, verzuring en geluidsoverlast.**

Het bezwaar is niet gegrond. Met betrekking tot de uitstoot van CO<sub>2</sub> zij verwezen naar hetgeen is overwogen in het hoofdstuk O (internationaal). Met betrekking tot de uitstoot van andere luchtverontreinigende stoffen en de effecten daarvan voor de lokale luchtkwaliteit zij verwezen naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk M (luchtverontreiniging en geur).

#### **I1**

**Bezwaar dat de baanverlenging leidt tot verspilling van de beperkte mondiale brandstofvoorraden. Het bezwaar is niet gegrond.**

De grond voor het bezwaar is gebaseerd op de vooronderstelling dat de luchtvaart, zoals die ná baanverlenging op Eelde mogelijk is, een verspilling van brandstoffen is. Deze vooronderstelling wordt door de Staatssecretarissen niet gedeeld. De Staatssecretarissen zijn van mening dat een regionale luchthaven een positieve uitstraling kan hebben op de regionale economie, onder meer als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Baanverlenging op luchtvaartterrein Eelde zal de kwaliteit van de beschikbare infrastructuur verbeteren en bijdragen aan het imago van de bedrijfsterreinen, met name in het gebied tussen Groningen en Assen, en het stedelijk knooppunt Groningen. De luchthaven kan een aantrekkelijker vestigingsplaats worden voor luchthaven georiënteerde of luchthaven gebonden bedrijven. Het gebruik van mondiale brandstofvoorraden is tegen deze achtergrond niet aan te merken als verspilling.

#### **I2**

**Bezwaar tegen opoffering van een deel van een WCL-gebied, zoals dit staat genoemd in het Structuurschema Groene Ruimte. In de landschapsvisie, die ter inzage heeft gelegen, bleek dat de compensatie hiervoor bestaat uit beplanting rond de uitbreiding van Eelde, die bezwaarde onvoldoende acht.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij O1 (Internationaal).

#### **I3**

**Bezwaar tegen de conclusie van de Commissie 21 dat de waardevolle natuurgebieden rond de luchthaven zich ondanks de luchthaven hebben kunnen ontwikkelen. Deze in het besluit overgenomen conclusie over de effecten van emissies op waardevolle vegetatie is niet onderbouwd en onwetenschappelijk. Hier wordt voorbijgegaan aan de reeds geconstateerde achteruitgang in natuurwaarden en het najleffect van verzuring en vermesting.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor het beperken van effecten van verzurende stoffen (SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>) zijn in het Besluit luchtkwaliteit 2005 grenswaarden opgenomen. De grenswaarde voor NO<sub>x</sub> is niet op het gebied rond de luchthaven van toepassing. De grenswaarde voor SO<sub>2</sub> wel. Deze wordt als gevolg van het gebruik van het luchtvaartterrein Eelde zoals dat is vastgelegd in het A-besluit, zoals dat is gewijzigd bij deze beslissing op bezwaar, niet overschreden. Voor apart nader onderzoek naar de effecten van de emissies van verzurende stoffen op de voedselarme vegetatie is tegen deze achtergrond naar het oordeel van de Staatssecretarissen geen aanleiding. In dit verband zij nog gewezen op het feit dat de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 van SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> mede zijn gebaseerd op onderzoek naar de effecten van verzurende stoffen op ecosystemen.

#### **I4**

**Bezwaar tegen de situatie, dat teneinde versturende effecten voldoende te verminderen, het luchthaventerrein niet op minder dan het huidige gebruik is gezoneerd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder I. Voor zover bezwaarde zich keert tegen de omvang van het aan het luchtvaartterrein toe te voegen grondbeslag zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder S (Ruimtelijke Ordening). Voorzover bezwaarden doelt op

het feit dat de omvang van de geluidszone niet is verkleind, zij verwezen naar hetgeen is overwogen bij de eerste groep bezwaren onder F2.

**Bezwaar dat er geen begrenzing is van het aantal vliegbewegingen, waardoor kan worden voorkomen dat in de toekomst het aantal vliegbewegingen bijvoorbeeld bij stillere vliegtuigen twintig keer zoveel wordt dan de huidige prognose.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De geluidszones die bij het A-besluit zijn vastgesteld, zijn bedoeld om de hoeveelheid geluid in de omgeving van een luchthaven te beperken tot een bepaald niveau. Dit niveau wordt door de geluidszones aangegeven. Het gehele handhavingssysteem is erop gericht een overschrijding van de geluidszones te voorkomen. De luchthaven moet er voor zorgen de vastgestelde geluidszones niet te overschrijden en kan derhalve niet onbeperkt vliegtuigbewegingen toestaan.

Uitgangspunt bij het vaststellen van de geluidszones in de aanwijzing voor luchtvaartterrein Eelde is dat de luchthaven als bedrijf dient te fungeren en wanneer de geluidszones zijn vastgesteld de luchthaven in beginsel binnen de gestelde randvoorwaarden zelf dient te bepalen hoe de geluidszone in te vullen. Als de exploitant bewerkstelligt dat de gebruikers van de luchthaven stillere vliegtuigen gebruiken, zullen er meer vliegtuigbewegingen in de geluidszone passen.

Met betrekking tot wet- en regelgeving inzake de berekeningsvoorschriften zij verwezen naar de overwegingen onder F: Berekeningen/invoergegevens en inzake de wijze van handhaven zij verwezen naar G: Handhaving.

**15**

**Bezwaar dat het milieubelang nauwelijks enige betekenis heeft gekregen, omdat baanverlenging in het MER als slechtste alternatief uit de bus komt. Een aantal maatregelen uit het m.m.a. worden weliswaar overgenomen, maar dit valt als 'gratis' concessies te bestempelen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Vooropgesteld zij dat het enkele feit dat uit het MER blijkt dat een bepaald alternatief (in milieu opzicht) als beste of als minste uit de bus komt, niet automatisch ertoe leidt dat voor het beste alternatief moet worden gekozen, dan wel dat niet voor het minste alternatief mag worden gekozen. Het MER beoogt slechts alle milieu-informatie in beeld te brengen opdat het een volwaardige plaats in de besluitvorming krijgt. Dat is ook gebeurd.

Met betrekking tot het gekozen alternatief – dat uit milieu-oogpunt weliswaar van de onderzochte varianten niet het beste, maar zeker ook niet het slechtste alternatief is – geldt dat de Staatssecretarissen, naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie, van mening zijn dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Zie voor een uitvoeriger motivering hieromtrent de overwegingen onder de eerste bezwaren onder I.

**16**

**Bezwaar tegen de voorgenomen plannen voor compensatie welke bestaat uit beplanting rond de uitbreiding van de luchthaven. Door de uitbreiding van de luchthaven zullen waardevolle beplanting en houtwallen verdwijnen. Vochtige graslandvegetaties in het beekdal van de Runslot worden aangetast door drainage ten behoeve van de baan. De landschapsaantasting geschiedt zonder dat enig zwaarwegend belang van de ingreep is aangetoond. Onderzoek naar de effecten van de toename van verzurende stoffen op de natuur in de nabijgelegen Ecologische Hoofdstructuur gebieden is niet uitgevoerd. Het niet uitvoeren van een dergelijk onderzoek is een ernstige tekortkoming en met klem wordt verzocht om alsnog een dergelijk onderzoek uit te voeren.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder I en de bezwaren onder I3.

17

**Bezwaar tegen het bagatelliseren van de invloed van de luchthaven op het mondiale klimaat. Terwijl het Nationaal Milieubeleidsplan 4 streeft naar 'transities' in de richting van minder milieubelastende gedrags- en consumptiepatronen wordt hier alles in het werk gesteld om bestaande milieu belastende activiteiten makkelijk te maken.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder I. Het A-besluit is voorts niet in strijd met het NMP. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder A9. met betrekking tot de gemaakte afweging over de baanverlenging zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder B1.

18

**Bezwaar dat de toename van chartervluchten een vermijdbare en te vermijden aanslag op het milieu betekent, en tegelijk ook een economische aderlating voor het regionale toeristenbedrijf inhoudt. Bezwaar dat een uitbreiding van charter- en vrachtluchten een intensivering van zwaar transport zal veroorzaken op het wegennet waardoor het milieu- en landschap verder zal worden aangetast.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter – en het daarbij behorende geprognosticeerde gebruik – met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder I. Met betrekking tot het regionale toerisme zij verwezen naar de overwegingen bij de bezwaren onder C5.

**Bezwaar tegen de aanwijzing, omdat de overheidssubsidie milieuvriendelijk gedrag demotiveert.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder I.

**Bezwaar tegen de aanwijzing, omdat er rechtsongelijkheid optreedt wanneer de ene bedrijfstak moet inkrimpen om redenen van milieubelasting, terwijl een andere bedrijfstak, de luchthaven, zijn milieubelasting mag verdubbelen of verviervoudigen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de luchtvaart bestaat een afzonderlijk wettelijk en beleidskader. Een vergelijking met andere bedrijfstakken, nog afgezien wat de juistheid is van de stelling van bezwaarde omtrent de geconstateerde rechtsongelijkheid, is daarmee niet aan de orde. De Staatssecretarissen zijn voorts naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Zie voorts de overwegingen onder de eerste bezwaren onder I.

19

**Bezwaar tegen de grotere kans op ontoelaatbare verontreiniging van de grond door vliegtuigbrandstoffen, vanwege het toenemende verkeer.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In paragraaf 7.6 van het MER wordt ingegaan op de gevolgen voor bodem en water. Onder effecten wordt gesteld dat in het algemeen de aantasting van de bodem- en waterkwaliteit groter wordt naarmate de verkeersintensiteit en het verharde oppervlak toenemen. De kans op calamiteiten en daarmee het risico voor bodem- en watervervuiling neemt toe naarmate de verkeersintensiteit groter wordt. Vanwege de beperkte verschuiving in het luchtverkeer bij baanverlenging is er sprake van een beperkte toename van de totale emissie en daarmee van een geringe extra verspreiding van stoffen naar de bodem en het oppervlaktewater.

Voorts is van belang dat de luchthaven een groot aantal maatregelen heeft getroffen om de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen plannen te compenseren dan wel te mitigeren:



- voor de opvang van run-off van het platform en banen in geval van calamiteiten zijn de wanden van de opvang (overloop) daarvan recent vernieuwd en verhoogd;
- verschillende preventieve voorzieningen ter voorkoming van verontreinigingen zijn in de eigen bedrijfsvoering doorgevoerd, zoals de aanschaf van lekbakken;
- de luchthaven heeft een milieuvoertuig aangeschaft waarmee het mogelijk is snel en adequaat maatregelen te treffen bij een eventuele dreigende verontreiniging, bijvoorbeeld als gevolg van een *fuel spill*.

De - reeds kleine - kans op een ontoelaatbare verontreiniging van de grond door vliegtuigbrandstoffen is met deze maatregelen aanmerkelijk verder beperkt.

#### **I10**

##### **Bezwaar dat kerosinedamp vette aanslag op de ramen veroorzaakt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Voor zover er overigens sprake is van schade als gevolg van het A-besluit, bestaat er voor de gelaedeerde(n) de mogelijkheid een schadeclaim in te dienen.

#### **I11**

##### **Bezwaar dat een aantal beheerskwesties, waaronder CO<sub>2</sub>-verhandeling, externe veiligheidstoets en belangenverstremgeling niet voldoende doordacht zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het A-besluit is conform de geldende wet- en regelgeving tot stand gekomen.

Sinds februari 2005 is in Nederland het handelssysteem voor CO<sub>2</sub>-emissierechten in werking. Deze emissiehandel is een van de in het Kyoto-protocol genoemde flexibele instrumenten om aan de in het verdrag gestelde verplichtingen te kunnen voldoen. In het Kyoto-protocol is echter vastgelegd dat de emissies van de internationale luchtvaart via de International Civil Aviation Organisation (ICAO) dienen te worden aangepakt. Onlangs heeft de Europese Commissie voorts aangegeven dat er (ook) in Europees verband klimaatbeleid zal worden gevoerd. Op dit moment zijn er ten aanzien van luchtvaart nog geen vastgestelde normen voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen onder M1.

Met betrekking tot de externe veiligheid wordt verwezen naar de overwegingen bij de eerste bezwaren onder E (veiligheid) en met betrekking tot de gestelde belangenverstremgeling zij gewezen op het feit dat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 alle op dit aspect gerichte beroepsgronden ongegrond heeft verklaard (r.o. 2.5).

#### **I12**

##### **Bezwaar dat de luchthaven plannen heeft gemaakt voor een cargo-terrein op een perceel grond dat valt buiten de aanwijzingsgrenzen zoals op de bijlage A van het aanwijzingsbesluit is te zien.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Het A-besluit beperkt zich tot het daarin aangewezen luchtvaartterrein.

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

### **I13**

**Bezwaar dat baanverlenging in strijd is met doelstellingen van energiebesparing en klimaatbeleid. De aanwijzingsbesluiten doen de inspanningen van bezwaardenden om de burgers van de regio te overtuigen van de noodzaak van een natuur- en milieubewust gedrag teniet. Een overheid die streeft naar een uitbreiding van chartervluchten naar verder gelegen bestemmingen geeft burgers het signaal dat zij probleemloos meer en verdere vliegvakanties kunnen consumeren met de onvermijdelijke toename van het verbruik van fossiele brandstoffen. Inmiddels voeren het Rijk en de provincie klimaat- en duurzaamheidcampagnes. Een besluit tot baanverlenging van dezelfde overheden komt in strijd met dit overheidsbeleid.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het overheidsbeleid is, wat de regionale luchtvaartterreinen betreft, gericht op een verdere ontwikkeling en groei van de luchtvaart. Dit vloeit voort uit het SBL. Het beleid schrijft niet voor op welke wijze de beoogde groei van de regionale luchtvaart dient te worden ingevuld. Het feit dat de groei op luchtvaartterrein Eelde voor een aanzienlijk deel in het segment vakantieverkeer zal worden gerealiseerd, vormt derhalve geen beletsel.

De overheid voert ook beleid op het gebied van duurzaamheid. De internationale luchtvaart valt in tegenstelling tot het binnenlandse vliegverkeer niet onder de nationale verplichtingen in het kader van het internationale klimaatbeleid. Het kabinet zet zich in om de luchtvaart wel deel te laten uitmaken van het vervolg op de Kyoto afspraken.

Het door de overheid gevoerde duurzaamheidsbeleid ten aanzien van het verkeer - waaronder de luchtvaart - is geformuleerd in de Nota Verkeeremissies van juni 2004. Uit deze Nota blijkt dat Nederland in het kader van het VN-klimaatverdrag pleit voor de totstandkoming van een (broeikasgas)reductieregime voor luchtvaart. Verder streeft Nederland in VN-verband (ICAO) naar marktconforme instrumenten voor de internationale luchtvaart, zoals emissieheffingen en emissiehandel. De inzet binnen ICAO is tevens om voldoende flexibiliteit te behouden om EU-maatregelen te nemen. Voorts pleit Nederland met het oog op de ICAO-Assembly van eind 2004 voor dat de EU tijdig haar positie bepaalt over de voortgang met de CO<sub>2</sub>-maatregelen voor het vliegverkeer en is Nederland er voorstander van dat de EU marktconforme maatregelen voor de luchtvaart neemt, zoals heffingen (bijv. de en-route heffing) en emissiehandel. Nederland pleit ten slotte in ICAO-verband voor een aanscherping van de NO<sub>x</sub>-eisen voor vliegtuigen. De Europese Commissie heeft recentelijk te kennen gegeven in EU-verband klimaatmaatregelen te willen nemen. De ambitie om de (internationale) luchtvaart stiller, schoner en zuiniger te maken is niet in strijd met het overheidsbeleid om een beheerste groei van de luchtvaart ook in Nederland mogelijk te maken

### **I14**

**Bezwaar dat de aanwijzing een onjuiste afweging maakt tussen de zekere natuur- en milieuschade tegenover het onzekere economische en maatschappelijke belang van baanverlenging. Bezwaarde constateert dat de Staatssecretarissen in de huidige situatie nog steeds verantwoordelijk zijn voor de regionale luchthavens en verlangt dat zij niet klakkeloos de wensen van de luchthavens of regionale bestuurders volgen, maar zelf een kosten-batenanalyse laten maken. Dit zou een maatschappelijke kosten-batenanalyse volgens de leidraad van het Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur (OEI) moeten zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn naar aanleiding van de uitkomsten van het MER en de aanvullende milieu-informatie van mening dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende (m.m.a.-)maatregelen, met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen bij de eerste bezwaren onder I.

Anders dan bezwaarde stelt, hebben de Staatssecretarissen de wensen van de exploitant niet klakkeloos overgenomen. Met diens wensen is rekening gehouden, evenwel voor zover deze passen binnen de voor het A-besluit en deze beslissing op bezwaar gestelde randvoorwaarden en (milieu-)eisen. Zo is de door de exploitant gewenste groei van de luchtvaart begrensd door de ruimte die de vigerende zone biedt. Het is de exploitant derhalve niet toegestaan om - als alle invoergegevens voor

het overige gelijk blijven - een eventueel gewenste groei te realiseren. Los daarvan hebben de Staatssecretarissen aan het gebruik van het luchtvaartterrein verschillende voorwaarden en voorschriften verbonden. Ook die hebben een beperkende werking. De wensen van de regionale bestuurders hebben slechts deels betrekking op groei van de luchthaven. Zij hebben ook betrekking op voorwaarden en voorschriften die de effecten van deze groei mitigeren of compenseren. Met beide categorieën eisen en wensen is ook hier en op dezelfde wijze rekening gehouden.

Met betrekking tot de stelling dat de Staatssecretarissen nog een afzonderlijke maatschappelijke kosten-batenanalyse zouden moeten laten uitvoeren, zij gewezen op het volgende. De Staatssecretarissen hebben, wat het MER en de door de exploitant opgestelde (en door BCI gevalideerde) vervoersverwachtingen betreft, de bevindingen aan een toets op haalbaarheid en realiteit onderworpen. De rapporten bevatten geen aanknopingspunten die de bevindingen en eindconclusies ervan in redelijkheid in twijfel trekken. Verwezen zij in dit verband naar de overwegingen naar aanleiding van het vijfde bezwaar onder B. Verwezen zij voorts naar de overwegingen naar aanleiding van de bezwaren onder C3. Het opstellen van een kosten-batenanalyse conform de uitgangspunten van de Leidraad "Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI)" is ten slotte niet aan de orde. Een OEI is uitsluitend van toepassing op grote projecten van nationaal belang. Daar behoort de baanverlenging van luchtvaartterrein Eelde niet toe.

#### **I15**

**Bezwaar dat de Rijksoverheid, door haar verplichting om binnen een jaar na 1 oktober 1978 met de procedure tot vaststelling van een geluidszone te starten, na te laten, de milieubelasting tengevolge van de activiteiten van GAE ongebreideld heeft laten groeien. Deze groei is in strijd met het nationaal milieubeleid, zoals onder meer neergelegd in de achtereenvolgende NMP's, en heeft geleid tot de onaanvaardbare milieusituatie in het jaar 1992. Dat de situatie sinds 1992 onaanvaardbaar is, blijkt uit het uitgevoerde belevingsonderzoek rondom GAE. De Rijksoverheid kan in redelijkheid niet rechtvaardigen dat zij de slechte situatie rondom GAE in het jaar 1992 als referentie neemt bij haar besluitvorming en die situatie nog verder laat verslechteren.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Op zich genomen stelt bezwaarde terecht dat de zoneringsprocedure op grond van de wet van 7 juni 1978 had moeten zijn afgerond. Dat neemt niet weg dat de groei van de activiteiten op luchtvaartterrein Eelde, zoals voorzien in het A-besluit, niet in strijd is met het NMP3 c.q. NMP4. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder A9.

Nadat de eerder in 1985 gestarte zoneringsprocedure was afgebroken, is de zonering van Eelde in 1992 opnieuw ter hand genomen. Dit leidde tot het vaststellen van het jaar 1992 als referentie-situatie. De Staatssecretarissen zijn van mening dat in de besluitvorming ten behoeve van het A-besluit terecht het jaar 1992 als referentie-situatie is genomen en dat zij niet gehouden waren een eerder jaar als referentiesituatie te nemen. De keuze voor een referentiesituatie ver in het verleden heeft bovendien tot gevolg dat er weinig gegevens beschikbaar zullen zijn. Dit brengt met zich dat de referentiesituatie zou worden gebaseerd op schattingen in plaats van concrete gegevens. Een zorgvuldige besluitvorming is daarmee niet gebaat.

De Staatssecretarissen onderschrijven de stelling van bezwaarde niet dat er sinds 1992 sprake is van een onaanvaardbare situatie. Dat kan ook niet uit het belevingsonderzoek worden afgeleid. Naar aanleiding van het belevingsonderzoek is overigens bij het nemen van het A-besluit wel een verbod ingesteld op de door de ondervraagden als zeer hinderlijk ervaren circuitvluchten met grote toestellen. Daarnaast is het aantal proefvluchten met grote toestellen beperkt.

#### **I16**

**Bezwaar dat iedere aantasting van het milieu tengevolge van een voorgenomen activiteit dient te worden getoetst aan de doelstellingen van het nationaal en internationaal milieubeleid en de kwaliteitsdoelstellingen voor alle milieuthema's waarop de voorgenomen activiteit effect sorteert. Deze toetsing heeft tot op heden niet plaats gehad.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De door bezwaarde bedoelde toetsing heeft wel degelijk plaatsgevonden. In het kader van de besluitvorming (zowel over het A-besluit als thans, bij deze beslissing op bezwaar) is meegewogen of de voorgestane activiteit is te rijmen met nationaal en internationaal milieubeleid. Dat is het geval.

Verwezen worden in dit verband naar hetgeen is overwogen onder A9 en M1. Los daarvan is het voornemen getoetst aan de toepasselijke (milieu-)regelgeving en beleid voor wat betreft de effecten op geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en natuur. Het resultaat van deze toetsing is neergelegd in verschillende rapporten die in het kader van deze heroverweging voor een ieder ter inzage zijn gelegd.

#### **I17**

**Bezwaar tegen het niet meenemen in de afweging van de ambities van GAE om luchtsHOWS te organiseren. Er dient een verklaring te worden gegeven hoe vliegshows in overeenstemming zijn te brengen met de emissiereductiedoelstellingen van het milieubeleid en het terugdringen van onnodig verbruik van niet-duurzame energie.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De zoneringsystematiek van de Lvw is erop gericht dat de exploitant de aan hem ter beschikking gestelde geluidszone op een door hem te bepalen wijze kan invullen. Het behoeft derhalve niet alleen om verkeer met, bijvoorbeeld, een zakelijk karakter te gaan. De geluidszone maakt geen onderscheid tussen verschillende soorten verkeer. De exploitant dient er zorg voor te dragen dat de geluidszone niet wordt overschreden. Bij de toetsing van de voorgenomen activiteit aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 is voorts rekening gehouden met al het verkeer dat binnen de geluidszone kan worden afgewikkeld. Daartoe behoort ook het verkeer dat aan vliegshows deelneemt. Tegen deze achtergrond, en gelet op het feit dat vliegshows incidenteel plaatsvinden, zijn de Staatssecretarissen van oordeel dat het houden van vliegshows niet aan het vaststellen van het A-besluit in de weg staat.

#### **I18**

**Bezwaar dat de Rijksoverheid, door in te stemmen met baanverlenging, de drempel verlaagt voor vliegverkeer. De Rijksoverheid handelt daarmee in strijd met het (inter)nationaal milieubeleid en het verdrag van Kyoto.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder M1.

#### **I19**

**Bezwaar dat het baanverlengingsplan van GAE in strijd lijkt te zijn met het beleid van de Europese Commissie op het gebied van de duurzame ontwikkeling.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Onder duurzame ontwikkeling wordt verstaan: een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Het beleid van de Europese Commissie ten aanzien van de duurzame ontwikkeling is niet gericht op het tegengaan van uitbreiding van infrastructurele voorzieningen zoals de baanverlenging op luchtvaartterrein Eelde. Het NMP4 behandelt dezelfde thematiek. Het A-besluit is hier niet mee in strijd. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder A9 en I13.

## J. Belevingsonderzoek

**Bezwaar dat aan het belevingsonderzoek onvoldoende consequenties worden verbonden. Er wordt noch tot verkleining van de geluidszone, noch tot aanvullende maatregelen aan de woning overgegaan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De conclusies van het belevingsonderzoek (TNO-rapport 'De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde', PG/VGZ/99.031 van september 1999) en de adviezen van de commissie ex artikel 28 Lvw en de Commissie m.e.r. hebben tot gevolg gehad dat:

- het belevingsonderzoek fungeert als nulmeting in het kader van het evaluatie- en monitoringsprogramma (bijlage F bij het onderhavige aanwijzingsbesluit);
- in het kader van het evaluatie- en monitoringsprogramma een herhalingsmeting van het belevingsonderzoek zal worden verricht op de voor het evaluatie- en monitoringsprogramma voorgeschreven ijkmomenten;
- het ontwerp-aanwijzingsbesluit is aangepast.

In de loop van de aanwijzingsprocedure (alsook in het belevingsonderzoek) is door omwonenden en andere partijen herhaaldelijk aangegeven dat circuitvluchten met grote toestellen als bijzonder hinderlijk werden ervaren. Om aan deze bezwaren tegemoet te komen is, in navolging van de voorwaarde die het Kabinet eind 1999 aan de baanverlenging heeft gesteld, in het aanwijzingsbesluit van 15 mei 2001 een verbod opgenomen van het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van les- dan wel oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen.

Het verbod beoogt een eind te maken aan de specifieke hinder die de vluchten veroorzaken. Deze hinder vindt met name buiten de geluidszone plaats, waar de vliegtuigen op relatief geringe hoogte hun ronde maken in het circuit. In het aanwijzingsbesluit is tevens een verbod opgenomen voor het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van proefvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen boven het gestelde maximumaantal van 92 per jaar. Dit aantal is in de eerste beslissing op bezwaar naar beneden bijgesteld tot maximaal 47 proefvluchten per jaar.

Naar aanleiding van het verbod op circuitvluchten met grote vliegtuigen is niet besloten tot verkleining van de geluidszone. In de weging van de belangen van de omgeving bij minder geluidsbelasting en de belangen van de exploitant en de gebruikers van het luchtvaartterrein bij het in stand laten van de beoogde geluidsruimte is aan deze laatste belangen meer gewicht toegekend. Hierbij speelt een rol dat de belasting op de omgeving, gezien vanuit de omvang en ligging van de 35 Ke-zone zoals die in het ontwerp-aanwijzingsbesluit was opgenomen, als zodanig aanvaardbaar kan worden geacht. Dit geldt temeer nu de als zeer hinderlijk ervaren circuitvluchten met grote vliegtuigen nagenoeg geheel komen te vervallen. Daartegenover staan de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven, die ernstig beperkt zouden worden als de toegestane geluidsruimte evenredig aan de in het aanwijzingsbesluit op te nemen verboden zou worden beperkt.

Alles afwegende is bij het vaststellen van het aanwijzingsbesluit ervoor gekozen de luchthaven de mogelijkheid te bieden de ontstane geluidsruimte door het wegvallen van het circuitverkeer met grote toestellen op een minder hinderlijke wijze op te vullen, dat wil zeggen te vervangen door een aanbod van ander commercieel verkeer, zulks binnen verantwoorde milieugrenzen. De luchthaven heeft hierop zijn toekomstbeeld aangepast en een andere invulling gegeven aan de markt, met meer nadruk op handelsverkeer. Ten tijde van het nemen van de eerste beslissing op bezwaar waren de bedrijfsresultaten reeds zodanig dat de verwachting gerechtvaardigd was dat met een verlengde baan de zone ook met deze gewijzigde invulling van de markt zou worden gevuld. De geluidszone van het aanwijzingsbesluit is daarom in die beslissing op bezwaar gehandhaafd.

Ook bij het nemen van de onderhavige beslissing op bezwaar is bezien of er aanleiding is de geluidszone alsnog te verkleinen. Dat is niet het geval. Buck Consultants International heeft in zijn rapport Economische betekenis GAE van januari 2005 geconcludeerd dat – uitgaande van (onder meer) baanverlenging – er (zeer) goede groeikansen bestaan voor de diverse segmenten in het luchtvervoer

(lijn-, charter-, vracht- en zakenvluchten, en overige vluchten). De door de exploitant verwachte groei van het aantal vliegtuigbewegingen komt BCI niet onrealistisch voor. Bij het realiseren van de beoogde groei is nodig dat de geluidszone op de huidige omvang gehandhaafd blijft. De Staatssecretarissen hebben derhalve ook in het kader van deze beslissing op bezwaar besloten de (omvang van de) geluidszone van het aanwijzingsbesluit in stand te laten.

Met betrekking tot maatregelen aan de woning wordt verwezen naar de overwegingen onder R: Isolatie.

#### **J1**

##### **Bezwaar dat het belevingsonderzoek niet is uitgevoerd in de stedelijke gebieden in Zuid-West Stad Groningen en omgeving en/of gemeente Tynaarlo.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Mondelinge enquêtes zijn uitgevoerd onder omwonenden binnen een straal van circa 20 kilometer van de luchthaven Groningen Airport Eelde.

Het onderzoeksgebied is in drie gebieden verdeeld:

1. De binnenzone: het gebied rondom het vliegveld binnen de in 1996 berekende bkl-contouren van tenminste 45 dB(A) en/of ten minste 20 Ke, zoals deze in 2005 voor een baan van 2500 meter zijn voorzien;
2. De buitenzone: het gebied onder de aan- en uitvliegroutes tot op circa 18 kilometer van het vliegveld;
3. Het controlegebied: het gebied binnen een straal van tot circa 16 kilometer rond het vliegveld dat noch in een binnenzone, noch in een buitenzone ligt.

Verwacht werd dat deze indeling bij benadering zou overeenkomen met een klassenverdeling die gemaakt zou kunnen worden van de werkelijke geluidsbelasting tijdens de periode (oktober 1997 – oktober 1998) waarover naar de geluidhinder is gevraagd.

Op 1 januari 1998 heeft een gemeentelijke herindeling plaatsgevonden waarbij de gemeenten Zuidlaren, Vries, Eelde zijn samengevoegd onder de naam Tynaarlo. De nieuwe gemeente Tynaarlo (en thans daaronder vallende gemeenten Zuidlaren, Vries en Eelde) zijn alle in het onderzoek betrokken. Zoals uit bijlage 1 bij het TNO-rapport "De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde" blijkt, is de gemeente Tynaarlo gelegen in de buitenzone. De voormalige gemeenten Vries en Zuidlaren zijn gelegen in het controlegebied en de voormalige gemeente Eelde in de binnenzone. In deze (en een groot aantal andere) gemeenten zijn enquêtes afgenomen. De uitkomsten ervan zijn betrokken in het onderzoek.

Stad Groningen valt in geen van de bovengenoemde zones. Daar zijn derhalve geen enquêtes afgenomen. Gelet op de afstand van Stad Groningen tot het luchtvaartterrein is dit naar het oordeel van de Staatssecretarissen niet onaanvaardbaar.

#### **J2**

##### **Bezwaar dat de resultaten van het belevingsonderzoek niet in het MER verwerkt zijn, waardoor de betreffende cijfers in het MER veel te laag en onjuist zijn.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over het MER Luchtvaartterrein Eelde een tekortkoming geconstateerd die naar haar mening van essentieel belang zou zijn voor de besluitvorming. De richtlijnen vroegen om het geven van een beeld van de wijze waarop omwonenden en andere betrokken groeperingen (inclusief recreanten) in de omgeving van het luchtvaartterrein de kwaliteit van de leefomgeving ervaren. Het onderzoek diende zich te richten op zowel de huidige situatie alsook op de invloed die de intensivering van het luchtvaartterrein op de omgevingskwaliteit zou kunnen hebben.

De constatering van een dergelijke tekortkoming is voor de Commissie m.e.r. in het algemeen aanleiding om het maken van een aanvulling op het MER aan te bevelen, conform het Richtsnoer Aanvullingen op een milieueffectrapport van de Minister van VROM d.d. 11 november 1994. Zoals in de toelichting op het aanwijzingsbesluit reeds is opgemerkt, heeft de Commissie m.e.r. echter geconstateerd dat bepaalde hinderaspecten van het gebruik van de luchthaven, zoals die worden

ervaren door de omgeving, hoewel niet opgenomen in het MER, toch reeds beschouwd zijn in het bestuurlijk overleg over het ontwerp-aanwijzingsbesluit.

Ten tijde van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage was reeds gestart met een belevingsonderzoek op verzoek van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde (de Commissie ex artikel 28 Lvw). Omdat elementen van het aspect hinderbeleving enige weerklank hebben gekregen via het bestuurlijk overleg in het ontwerp-aanwijzingsbesluit met voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein, achtte de Commissie m.e.r. het uit oogpunt van pragmatisme niet nodig de besluitvorming over de aanwijzing meer dan één jaar te laten wachten op de resultaten van het belevingsonderzoek. In plaats daarvan beval de Commissie in haar advies aan om het door de Commissie 28 voorgestelde onderzoek met aanpassingen op te nemen in het evaluatie- en monitoringprogramma dat in het kader van de milieueffectrapportage-regeling dient te worden vastgesteld bij het aanwijzingsbesluit en vervolgens uitgevoerd. Het advies van de Commissie m.e.r. is voor het bevoegd gezag aanleiding geweest om het onderzoeksvoorstel van de Commissie 28 aan te passen. De aanbevelingen in het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. zijn opgevat als belangrijke aanwijzingen voor de opzet van het belevingsonderzoek. Over de opzet van het onderzoek is vooraf met de Commissie m.e.r. overlegd. Over de aanpak van het onderzoek is voorts overleg gevoerd met de voorzitter van de Commissie 28.

In haar toetsingsadvies over het rapport "De kwaliteit van de Leefomgeving rond Groningen Airport Eelde" van 11 november 1999 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat voldoende materiaal is verzameld voor de beschouwing van de vraag of de voorschriften voor het gebruik van de luchthaven, zoals die staan in het concept-aanwijzingsbesluit, zouden moeten worden bijgesteld indien wordt besloten tot baanverlenging. Daarmee is, aldus de Commissie m.e.r., de in het toetsingsadvies van augustus 1997 geconstateerde essentiële tekortkoming opgeheven. Naar aanleiding van het belevingsonderzoek en de adviezen over het onderzoek is het aanwijzingsbesluit op een aantal punten aangepast. Verwezen wordt naar de overwegingen bij het bezwaar onder J.

De Commissie m.e.r. heeft blijkens haar (aanvullend) advies ten slotte geen aanleiding gezien voor het oordeel dat als gevolg van het ontbreken van het belevingsonderzoek in het MER de cijfers in het MER te laag en onjuist zijn. Integendeel, de Commissie m.e.r. heeft het MER, afgezien van dit belevingsonderzoek, als afdoende aangemerkt. Verwezen wordt in dit verband naar hoofdstuk H: MER, het eerste bezwaar onder H.

Overigens zijn in totaal in het jaar 2004 435 klachten binnengekomen bij de Milieuklachtenlijn van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde. De klachten over geluidshinder van vliegtuigen neemt af: In 2000 was er sprake van 5125 klachten, in 2001 2095, in 2002 1792 en in 2003 1059. In 2005 zijn tot op heden 247 klachten binnengekomen.

**Bezwaar dat de resultaten van het later uitgebrachte belevingsonderzoek niet konden worden meegenomen in het MER, waardoor de conclusies van het belevingsonderzoek in de Aanwijzing niet hebben kunnen leiden tot een verkleining van de geluidsruimte en de overlast van de kleine luchtvaart niet tot maatregelen heeft geleid.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 (200205524/1) heeft de Afdeling zich uitgesproken over het MER en het oordeel daarover van de Commissie m.e.r., zoals dat in haar toetsingsadvies van 18 augustus 1997 is neergelegd. De Afdeling heeft overwogen (rov. 2.7.1):

"De Commissie m.e.r. heeft het MER blijkens haar toetsingsadvies op andere punten in strijd met de richtlijnen voor het MER geacht. Gelet op hetgeen zij in dit advies hieromtrent heeft vermeld, moet worden aangenomen dat de gebreken in het MER niet van dien aard zijn dat hier niet aan voorbij kon worden gegaan dan wel dat deze nadien niet konden worden hersteld. Hiertoe overweegt de Afdeling onder andere dat de Commissie m.e.r. wat betreft de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief een tekortkoming heeft aangegeven die van essentieel belang is voor de besluitvorming. De Commissie m.e.r. beveelt hieromtrent aan een belevingsonderzoek uit te laten voeren waarna het bevoegd gezag op grond van artikel 7.42 Wet milieubeheer vervolgens bij het beschikbaar komen van de resultaten van het belevingsonderzoek na dient te gaan of die resultaten aanleiding geven tot

bijstelling van de voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Verweerders hebben dit belevingsonderzoek vóór het nemen van het A-besluit uit laten voeren.”

Uit het voorgaande volgt dat het feit dat het belevingsonderzoek eerst ná het gereedkomen van het MER is uitgevoerd, voor de Afdeling bestuursrechtspraak geen aanleiding heeft gevormd om de eerste beslissing op bezwaar te vernietigen. Het aanwijzingsbesluit en de beslissing op bezwaar zijn op dit punt in stand gelaten en kunnen derhalve worden geacht op dit punt onherroepelijk te zijn. In zoverre valt het bezwaar buiten de heroverwegingsplicht.

Voor het overige zij verwezen naar de overwegingen onder J. Daaruit blijkt dat het belevingsonderzoek en de adviezen daarover wel degelijk geleid hebben tot aanpassing van het aanwijzingsbesluit.

### **J3**

**Bezwaar tegen het ontbreken van een behoorlijk onderzoek naar de effecten van uitbreiding van de luchthaven op de recreatiesector. Er ontbreekt een belevingsonderzoek naar recreanten die al eerder zijn weggebleven uit recreatieve voorzieningen in de wijde omgeving van het vliegveld, zoals de bossen bij Norg.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het voorjaar en het najaar van 1998 zijn mondeling enquêtes verricht onder omwonenden in de omgeving van het luchtvaartterrein en onder recreanten die verblijven op campings in de omgeving van de luchthaven. In augustus 1998 zijn ten behoeve van het onderzoek op vijf campings verblijfsrecreanten geënquêteerd. De uitkomsten van deze enquêtes zijn in de rapportage over het belevingsonderzoek meegenomen.



## K. Water

**Bezwaar dat de baanverlenging van Eelde een bedreiging is voor de drinkwatervoorziening van Noord-Nederland.**

**Bezwaar dat de luchthaven naast de openbare waterbekkens van de lokale watervoorziening ligt, waardoor in geval van calamiteiten de watervoorziening van de hele regio verstoord zal raken.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In het door GAE opgestelde MER 'Baanverlenging Groningen Airport Eelde' is aandacht besteed aan de effecten die de baanverlenging heeft op onder meer het water (§ 7.6 'Bodem en water', pagina 126 – 128). Het proces van baanverlenging is twee fasen op te delen:

### *De aanlegfase*

Uit het MER 'Baanverlenging Groningen Airport Eelde' komt naar voren dat bij de uitbreiding van de start- en landingsbaan geen noemenswaardige aantasting van de bodem- en waterkwaliteit plaats vindt. Bemaling bij aanleg is waarschijnlijk niet nodig en er worden milieuhygiënisch verantwoorde materialen gebruikt. In de uitbreiding zijn geen verontreinigingen bekend waarvan verspreiding zou kunnen plaatsvinden. Evenmin wordt de grondwaterstand zodanig verlaagd dat hier ecologische schade of verlies van drinkwater uit voortvloeit.

### *De gebruiksfase*

De depositie van verontreinigende stoffen uit de lucht (in het water) is voor het overgrote deel afkomstig van andere bronnen dan de luchtvaart. Met betrekking tot de depositie wordt, gezien de toename van de verkeersintensiteit wel een toename verwacht ten opzichte van de huidige situatie, maar deze is zeer beperkt.

Onder de nieuwe verhardingen wordt geen verticale drainage toegepast zodat de grondwaterhuishouding niet wordt verstoord. In de toestand van bodem en water, voor zover deze zou kunnen worden beïnvloed door de te treffen voorzieningen, treden blijkens het MER tot 2005 geen veranderingen van betekenis op. De gehanteerde prognoses tot 2015 geven geen aanleiding tot een andere veronderstelling. Het totale aantal vliegtuigbewegingen neemt immers ten opzichte van de prognose tot 2005 af.

Mocht tijdens de uitvoering overigens blijken dat er toch effecten moeten worden verwacht dan wel dat feitelijk effecten optreden, dan zullen alsnog effectneutraliserende maatregelen worden uitgevoerd. Op basis van de bevindingen in het MER is de verwachting gerechtvaardigd dat door het tijdig treffen van eventuele maatregelen de uitbreiding van de luchthaven effectneutraal kan worden gerealiseerd.

Het MER "Baanverlenging Groningen Airport Eelde" geeft voorts aan welke effectbeperkende maatregelen standaard genomen zullen worden. Deze hebben betrekking op het afvoeren van regenwater dat op de baan valt naar de riolering, het toepassen van voorzieningen om riolering af te sluiten bij calamiteiten, het opvangen van gemorste brandstof, olie, vetten en slibdeeltjes en het gebruik van schoon zand. In aansluiting op de in het MER genoemde maatregelen heeft de luchthaven additionele maatregelen getroffen. Zo zijn de wanden van de opvang (overloop) ten behoeve van de opvang van run-off van het platform en banen in geval van calamiteiten recent vernieuwd en verhoogd, zijn er lekbakken aangeschaft als preventieve voorziening ter voorkoming van verontreinigingen en is een milieuvoertuig aangeschaft waarmee het mogelijk is snel en adequaat maatregelen te treffen bij een eventuele dreigende verontreiniging, bijvoorbeeld als gevolg van een *fuel spill*. Een milieubewuste uitvoeringswijze geldt voor de luchthaven ten slotte als randvoorwaarde voor de uitvoering. Alles overziend is de kans dat, zoals bezwaarde stelt, de watervoorziening voor de gehele regio verstoord zal raken, zo niet nihil, dan toch wel buitengewoon gering.

In het kader van het evaluatieprogramma zal een monitoringprogramma worden uitgevoerd ter verifiëring van de onderzoeksresultaten met betrekking tot depositie van verontreinigende stoffen.

**Bezwaar tegen het ontbreken van de effecten van de activiteiten van de luchthaven op het waterwinningsstelsel De Punt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Op pagina 127 van het ten behoeve van het aanwijzingsbesluit opgestelde MER 'Baanverlenging Groningen Airport Eelde' is wel degelijk aandacht besteed aan waterwinningsysteem De Punt. De volgende passages zijn daar opgenomen:

*"(...) Het resterende deel van de verontreinigingen die naast de onverharde baan terechtkomen infiltreert naar de diepere ondergrond. Aangezien de grondwaterstroming globaal een noordelijke tot noordoostelijke richting heeft vindt de verspreiding in de richting van de drinkwatervoorziening De Punt ten noordoosten van het vliegveld plaats. De kwetsbaarheid van deze drinkwatervoorziening wordt door het voorkomen van kleilagen in de ondergrond en de plaatselijke aanwezigheid van beekleem aan het oppervlak echter als relatief gering beschouwd (Grondwaterbeschermingsplan Drenthe, 1989). In geval van calamiteiten kunnen de buizen in de stuwen in de verbindingssloot worden gesloten en kan de verspreiding van verontreinigingen naar het oppervlaktewaterstelsel buiten het luchthaventerrein worden gestopt."*

En:

*"(...) Bij de standaard te nemen effectbeperkende maatregelen zijn verschillende maatregelen beschreven waarmee het onttrekkingsgebied zodanig wordt teruggebracht dat de onttrekking geen consequenties heeft voor pompstation De Punt (verlies drinkwater) of eventuele ecologische waarden in (de nabijheid van) het gebied (verdroging) (...)"*.

## L. Geluid

**Bezwaar tegen de opmerking in bijlage J dat het ontwerpen van een berekeningsmethodiek een complexe zaak is, waarbij het niet wenselijk is om aanpassingen te baseren op de situatie rond een individuele luchthaven. Reeds jaren wordt aangegeven en is bekend door welke type geluidsdosismaat (LAeq, Ldn, Lden) met bijbehorende norm het geluidhinderprobleem kan worden opgelost. Omdat de methode universeel is doet de opmerking over de situaties rond individuele velden niet terzake.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Op grond van artikel 18 Lvw kunnen door de Minister van Verkeer en Waterstaat en/of de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer luchtvaartterreinen worden aangewezen. In aanwijzingsbesluiten zijn geluidszones opgenomen. Deze zijn gebaseerd op:

- de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting die is opgenomen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL); en/of
- de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting die is opgenomen in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL); en/of
- de grenswaarde voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer die is opgenomen in artikel 25, vierde lid Lvw.

Voor luchtvaartterrein Eelde zijn uitsluitend een Ke-zone en een bkl-zone van kracht. Deze geluidszones, alsmede de overige daar binnen gelegen geluidscontouren, worden berekend overeenkomstig de ingevolge artikel 25g Lvw vastgestelde regels omtrent de wijze van berekenen van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) en de wijze van berekenen van de geluidsbelasting in bkl (de geluidsbelastingseenheid kleine luchtvaart).

Deze regels zijn neergelegd in de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden en de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen.

Met het wetswijzigingstraject Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML) wordt de regelgeving voor regionale en kleine luchthavens aangepast, en naar de Wet luchtvaart verhuisd. Deze nieuwe regelgeving zal naar verwachting in 2007 van kracht zijn.

Essentie van de wetswijziging is het overdragen van de bevoegdheden voor burgerluchthavens van het rijk naar de provincies. Ook biedt de wet de basis voor de implementatie van de Europese Richtlijn omgevingslawaai<sup>1</sup>. Deze richtlijn schrijft voor burgerluchthavens o.a. de Europees uniforme dosismaat  $L_{den}$  voor geluidbelasting van luchtvaart, industrie en weg- en spoorwegverkeer voor.  $L_{den}$ -waarden worden uitgedrukt in decibel, afgekort dB(A). De normering op basis van de wet wordt uitgedrukt in  $L_{den}$ -waarden die een equivalent vormen van de huidige Ke-normen. Het onderscheid tussen kleine (tot 6000 kg) en grote luchtvaart m.b.t. de geluidsnormering zal, in het streven naar één uniforme norm, komen te vervallen.

Analoog aan de huidige systematiek zullen geluidscontouren in  $L_{den,r}$  worden vastgesteld waaraan ruimtelijke consequenties zullen zijn verbonden. Hoe de  $L_{den}$  en de  $L_{den}$ -contouren moeten worden berekend zal nader worden bepaald.

Het vernieuwde milieustelsel betreft een minimum stelsel, waarmee het bevoegd gezag in elk geval rekening dient te houden. Het staat het bevoegd gezag vrij om zelf aanvullend milieubeleid te voeren.

Momenteel wordt, ten behoeve van de nieuwe regelgeving, onderzoek gedaan naar de  $L_{den}$ -normen die corresponderen met de huidige Ke-normen. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat de  $L_{den}$ -contouren zo gelijkwaardig mogelijke ruimtelijke consequenties moeten opleveren.

Voor zover het bezwaar ertoe strekt dat voor de zonering van luchtvaartterrein Eelde het voor de toekomst voorziene berekeningsstelsel nu reeds had moeten worden toegepast, is het ongegrond. Voor het berekenen van de geluidsbelasting vanwege het grote verkeer op luchtvaartterrein Eelde is de Ke-systematiek immers nog steeds van toepassing. Wel is in het kader van de aanvullende milieu-informatie ter illustratie de Lden-geluidsbelasting reeds inzichtelijk gemaakt.

---

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).

Overigens is de Ke-methodiek inmiddels gewijzigd. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 geoordeeld dat de Staatssecretarissen (de Ministers) ten tijde van het nemen van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 over voldoende informatie beschikten dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de validiteit van het model in zodanig ernstige mate is gaan aantasten dat het model niet voldoende de werkelijke geluidsbelasting ten gevolge van landende en stijgende vliegtuigen benadert. De Afdeling bestuursrechtspraak was van oordeel dat het rekenmodel wegens het in strijd zijn met artikel 25, lid 1 Lvw in dit geval niet meer als uitgangspunt voor het bepalen van de geluidsbelasting genomen had mogen worden. Als gevolg van deze uitspraak heeft de Staatssecretaris de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden gewijzigd (Besluit van 1 oktober 2004, Staatscourant 2004, 194). In het kader van deze beslissing op bezwaar zijn voor luchtvaartterrein Eelde nieuwe Ke-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de herziene rekenmethode zonder afkap. Het resultaat van deze berekeningen - de Ke-zone - is neergelegd in de nieuwe bijlage E. Deze bijlage is bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

**Bezwaar tegen de twijfel aan een realistische geluidsmeting in het woongebied rondom het vliegveld.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor zover door bezwaarde wordt bedoeld dat de geluidsbelasting met behulp van metingen zou moeten worden vastgesteld, zij gewezen op het feit dat het wettelijk stelsel daar niet in voorziet. De geluidszones zijn conform de geldende wet- en regelgeving, die uitgaat van berekeningen, tot stand gekomen.

**Bezwaar tegen de stelling dat tijdelijke zones slechts gedurende zes maanden een functie hebben, omdat hierbij ook de periode tot het onherroepelijk worden van het besluit moet worden geteld.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen het feit dat geen tijdelijke zones zijn vastgesteld, merken de Staatssecretarissen het volgende op. Uit artikel 25c Lvw volgt dat de mogelijkheid bestaat om vooruitlopend op een of meer definitieve zones, een of meer tijdelijke geluidszones vast te stellen. Dit artikel heeft betrekking op de situatie dat (bijvoorbeeld) het gebruik van de luchthaven in fases is te verdelen. In dat geval is het zinvol om naast de definitieve geluidszones voor de eindsituatie ook tijdelijke geluidszones vast te stellen. Bij het Aanwijzingsbesluit Schiphol van 1996 en het Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport van 1994 is aan artikel 25c toepassing gegeven. Van een dergelijke situatie is bij luchtvaartterrein Eelde echter geen sprake. Het in het A-besluit voorziene gebruik van de luchthaven (zoals gewijzigd bij deze beslissing op bezwaar) vergt slechts één - definitieve - geluidszone voor het Ke- en voor het bkl-verkeer.

**L1**

**Bezwaar dat de tabel van het aantal woningen binnen de 30 Ke te Glimmen niet klopt en dat de contour verkeerd is getekend.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Ke-geluidszones ten behoeve van het A-besluit zijn door het NLR berekend conform de daarvoor destijds geldende wet- en regelgeving. Hiervoor zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L. In het kader van deze beslissing op bezwaar is een nieuwe Ke-zone vastgesteld, zulks op basis van gewijzigde regelgeving, waarbij de 65 dB(A) afkap achterwege is gelaten. Bij de zoneberekeningen zijn voorts opnieuw woningtellingen verricht, waaronder in de gemeente Haren, waartoe Glimmen behoort. De resultaten van deze berekeningen en tellingen zijn neergelegd in het rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra van april 2005. Het bezwaar is in zoverre derhalve achterhaald.

**Bezwaar dat de geluidszonering vele malen te groot is vastgesteld. Er dient eerst een onafhankelijk onderzoek plaats te vinden alvorens de geluidszonering wordt vastgesteld.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Ke-geluidszone die in het A-besluit is opgenomen, is door het NLR berekend conform de daarvoor destijds vigerende wet- en regelgeving. De door Adecs Airinfra in het kader van deze heroverweging uitgevoerde zoneberekening is uitgevoerd op basis van gewijzigde regelgeving, waarbij de 65 dB(A) afkap achterwege is gelaten. Hiervoor zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L. De Ke-geluidszone is naar het oordeel van de Staatssecretarissen voorts niet te ruim vastgesteld. Voor zover bezwaarde doelt op het feit dat bij het A-besluit een verbod is ingesteld op circuitverkeer

met grote toestellen, zij verwezen zij naar hetgeen is overwogen bij het eerste bezwaar onder F2 (berekeningen/invoergegevens).

**Bezwaar dat de vaststelling van de geluidszone gebaseerd lijkt te zijn op het besparen van isolatiekosten en het beperken van het aantal gedupeerden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Ke-geluidszone die in het A-besluit is opgenomen, is door het NLR berekend conform de daarvoor destijds vigerende wet- en regelgeving. De door Adecs Airinfra in het kader van deze heroverweging uitgevoerde zoneberekening is uitgevoerd op basis van gewijzigde regelgeving, waarbij de 65 dB(A) afkap achterwege is gelaten. Hiervoor zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L. Met betrekking tot isolatie zij verwezen naar de overwegingen onder R: Isolatie. De omvang en ligging van de geluidszone is afhankelijk van vele factoren, zoals het aantal en type vliegtuigen, het tijdstip waarop wordt gevlogen, et cetera. Het aantal te isoleren woningen speelt daarbij geen rol. Wel wordt gezien of de kosten van geluidsisolatie niet zodanig hoog zijn dat deze niet in verhouding staan tot het met het aanwijzingsbesluit (en de baanverlenging) te dienen doel. Bij luchtvaartterrein Eelde is dat niet het geval. Binnen de 40 Ke-contour behorende bij de 35 Ke-zone (zoals vastgesteld bij deze beslissing op bezwaar) bevinden zich slechts 11 woningen.

**Bezwaar dat er een optimale buitengrens van de geluidszones moet worden gesteld volgens artikel 20, derde lid, van de Luchtvaartwet.**

**Bezwaar dat de 20 Ke-contour niet in de aanwijzing is opgenomen, terwijl het duidelijk is dat tussen de 35 en de 20 Ke-contour nog sprake is van bovenmatige geluidhinder. Ook biedt dit gemeenten betere mogelijkheden om op grond hiervan lokaal RO-beleid te formuleren.**

**Bezwaar tegen het niet in het besluit opnemen van de 20 Ke-contour, waardoor de rechtsgevolgen niet kunnen worden meegenomen in het besluit.**

**Bezwaar tegen het ontbreken van de 20 Ke-geluidscontour, waardoor de gemeenten de mogelijkheid wordt ontnomen aanvullende beschermende maatregelen op te nemen bij herziening van de bestemmingsplannen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Op grond van artikel 25a Lvw worden in de aanwijzing geluidszones opgenomen, waarbuiten de geluidsbelasting de vastgestelde grenswaarden niet mag overschrijden. De grenswaarden zijn 35 Ke en 47 bkl. Binnen de Ke-zone worden voorts geluidscontouren vastgesteld op basis van waarden vanaf 40 tot en met 65 Ke (artikel 25d Luchtvaartwet). Er worden in het aanwijzingsbesluit geen geluidscontouren vastgesteld voor de waarden 20 en 30 Ke. De 20 Ke-contour is in de aan het aanwijzingsbesluit (en deze beslissing op bezwaar) ten grondslag liggende onderzoeken wel in beeld gebracht. Aan de 20 Ke-contour zijn echter geen juridische consequenties verbonden. Uitsluitend de 35 Ke-zone en de daarbinnen gelegen contouren hebben planologische doorwerking. De 20 Ke-contour niet.

Artikel 20, lid 3 Lvw verplicht niet tot het opnemen van een 20 Ke-contour in het aanwijzingsbesluit. Het artikel heeft het oog op de situatie dat als gevolg van strengere eisen op termijn een andere, lagere grenswaarde mogelijk is. Het artikel is bewust facultatief geformuleerd omdat in de praktijk is gebleken dat in de voorgestelde zoneringscontouren al rekening wordt gehouden met vlootvernieuwing. Dat is ook het geval geweest bij de zonering van luchtvaartterrein Eelde. Voor het vaststellen van een zone met een grenswaarde van 20 Ke waarnaar op termijn zou kunnen worden gestreefd, bestond en bestaat dan ook geen aanleiding.

**Bezwaar dat de geluidsnormeringssystematiek gehanteerd bij de baanverlenging in strijd is met het belevingsonderzoek.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Ke-geluidszone die in het A-besluit is opgenomen, is door het NLR berekend conform de daarvoor destijds vigerende wet- en regelgeving. De door Adecs Airinfra in het kader van deze heroverweging uitgevoerde zoneberekening is uitgevoerd op basis van gewijzigde regelgeving, waarbij de 65 dB(A) afkap achterwege is gelaten. Hiervoor zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L. Zie omtrent het belevingsonderzoek eveneens de overwegingen onder J: Belevingsonderzoek.

**Bezwaar tegen het ontbreken van de mogelijkheid tot controle van de berekeningen van de geluidszones.**

**De toename van het Ke-verkeer dat ten opzichte van het gebruiksplan 1997 ruim verdubbelt, rechtvaardigt niet de vervanging van de 25 Ke-contouren door de 35 Ke-zones. Een toename van 10 Ke oftewel een verachtvoudiging van de toegestane geluidsbelasting.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het rapport "Ontwikkelingsperspectief Groningen Airport Eelde 1994" bevat de marktvisie van de exploitant op de ontwikkeling van het vervoer, verkeer, financieel-economische resultaten en werkgelegenheidseffecten van baanverlenging, vergeleken met die voor de huidige baanlengte. Het rapport gaf aldus inzicht in de te verwachten sociaal-economische effecten en de financiële effecten voor de aandeelhouders. Het Ontwikkelingsperspectief 1994 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat geaccordeerd als economische onderbouwing voor de baanverlenging. Het Ontwikkelingsperspectief 1994 vormde mede de basis van de bij het aanwijzingsbesluit van 2001 vastgestelde geluidszones. Deze geluidszones zijn berekend conform de daarvoor bestemde wet- en regelgeving. Hiervoor zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L.

In het kader van deze beslissing op bezwaar heeft de exploitant een beschrijving gegeven van de voorziene toekomstige ontwikkeling van de luchthaven - tot en met het jaar 2015 - en de daarbij passende vervoersprognoses. Dit rapport, "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde" is vervolgens op verzoek van de exploitant door onderzoeksbureau BCI gevalideerd. Daarnaast heeft BCI de te verwachten economische effecten van de groei beschreven en onderbouwd op basis van bestaand onderzoeksmateriaal. De bevindingen van BCI zijn neergelegd in het rapport, "Economische betekenis Groningen Airport Eelde". Ook dit rapport gaat uit van het zichtjaar 2015. Naar het oordeel van de Staatssecretarissen rechtvaardigen de in het rapport beschreven economische effecten de (omvang van de) Ke-zone zoals deze bij deze beslissing op bezwaar is vastgesteld.

De herziene prognoses staan aan de basis van de herberekening van de geluidszones zoals die in het kader van deze beslissing op bezwaar heeft plaatsgevonden. Deze herberekening is opgenomen in het rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra van april 2005. Dit rapport is voor een ieder ter inzage gelegd.

In aansluiting op deze gewijzigde prognoses en invoergegevens is bij deze beslissing op bezwaar een nieuwe bijlage D gevoegd waarin de nieuwe luchtverkeersgegevens en een aangepaste beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer zijn opgenomen. Verwezen wordt naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L.

## **L2**

**Bezwaar dat de bkl-contouren, zoals weergegeven in de aanwijzing, niet kloppen met de werkelijkheid. In het TNO-belevingsonderzoek staan de contouren wel juist weergegeven.**

Het bezwaar is in zoverre gegrond, nu de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 heeft overwogen dat de bkl-zone uit het A-besluit ten onrechte met verouderde appendices is berekend. Ten tijde van het nemen van het A-besluit en de eerste beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 was reeds van kracht het besluit Wijziging Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen van 23 maart 2001 (Besluit van 23 maart 2001, Staatscourant 2001, 61), waarbij de appendices zijn gewijzigd. Als gevolg van deze uitspraak zijn in het kader van deze beslissing op bezwaar voor luchtvaartterrein Eelde nieuwe bkl-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de meest recente appendices en derhalve geheel conform de daarvoor bestemde wet- en regelgeving. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L. Het resultaat van deze berekeningen (de nieuwe bkl-zone) is als bijlage G bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

Overigens zijn in het TNO-belevingsonderzoek geen bkl-contouren opgenomen. Het bezwaar is in die zin ongegrond.

**Bezwaar dat de verlaging van de grenswaarde voor de geluidsnormen van 50 naar 47 bkl niet in het aanwijzingsbesluit inzichtelijk is gemaakt.**

**Bezwaar tegen het niet opnemen in de aanwijzing van de in het Addendum bij het MER herberekende geluidscontouren. Hierdoor wordt onjuiste informatie gebruikt.**

**Bezwaar tegen het in het besluit niet met geluidscontouren inzichtelijk maken van de verlaging van de grenswaarde voor de geluidsnormen voor de kleine luchtvaart van 50 naar 47 bkl, waardoor de rechtsgevolgen niet worden meegenomen in het besluit.**

**Bezwaar dat niet blijkt of bij het bepalen van de 50 (nu 47) bkl-contour ten behoeve van het addendum het effect van die verlaging al is ingecalculeerd, waardoor de verruiming van deze contour zou kunnen worden verklaard. De Tweede Kamer heeft het incalculeren van deze verlaging afgewezen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Met ingang van 1 januari 2000 is de grenswaarde van alle bkl-geluidszones met 3 bkl aangescherpt van 50 bkl naar 47 bkl. Deze reductie houdt een halvering van de toegestane geluidsbelasting op de zonegrens in. Omdat de aanwijzingsprocedure al ruim voor 2000 was gestart, is destijds een bkl-zone ingebracht van 50 bkl. Na het verstrijken van 1 januari 2000 is deze grenswaarde in overeenstemming gebracht met de genoemde aanscherping met 3 bkl en derhalve aangepast naar 47 bkl. Dit betekent dat sinds de inwerkingtreding van het A-besluit (op 24 mei 2001) voor het luchtvaartterrein Eelde een 47 bkl-zone geldt.

**Bezwaar tegen de ondeugdelijkheid van de gehanteerde bkl-geluidsnormeringssystematiek. Door de indeling in slechts vier categorieën wijken de berekeningen af van de werkelijkheid. In dit geval ontstaat er door veel vluchten buiten werkdagen te plaatsen zeer veel ruimte om het aantal vluchten op werkdagen uit te breiden.**

Het bezwaar is in zoverre gegrond, nu de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 3 december 2003 heeft overwogen dat de bkl-zone uit het aanwijzingsbesluit van 15 mei 2001 ten onrechte met verouderde appendices was berekend. Ten tijde van het aanwijzingsbesluit en de eerste beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 was reeds van kracht het besluit Wijziging Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen van 23 maart 2001 (Besluit van 23 maart 2001, Staatscourant 2001, 61), waarbij de appendices zijn gewijzigd. Als gevolg van deze uitspraak zijn in het kader van deze beslissing op bezwaar voor luchtvaartterrein Eelde nieuwe bkl-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de meest recente appendices. Het resultaat van deze berekeningen (de nieuwe bkl-zone) is als bijlage G bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

Voorts zij gewezen op het feit dat de bkl-berekeningssystematiek uitgaat van de veronderstelling dat de hinder gedurende het weekends groter is dan de hinder gedurende de week. Het verschuiven van verkeer van het weekend naar werkdagen zou op grond van de aan de bkl ten grondslag liggende studies en uitgangspunten juist tot een afname van hinder leiden. In zoverre is het bezwaar ongegrond.

### L3

**Bezwaar dat de luchthaven tot op heden geen enkele moeite heeft gedaan om de geluidhinder te beperken.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen het aanwijzingsbesluit.

**Bezwaar tegen de vaststelling van de geboden geluidsruimte op basis van ongefundeerde, zeer ruim gestelde prognoses van de luchthaven, die zonder een onafhankelijke toetsing zijn vertaald naar invoergegevens. De geboden geluidsruimte is derhalve te ruim.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Ke-geluidszone ten behoeve van het A-besluit is tot stand gekomen conform de daarvoor destijds geldende wet- en regelgeving. In het kader van deze beslissing op bezwaar is een nieuwe Ke-zone vastgesteld. Deze is conform de thans geldende wet- en regelgeving vastgesteld. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L.

In de bij deze beslissing op bezwaar opgenomen - nieuwe - bijlage D is aangegeven welke invoergegevens zijn gebruikt voor de berekening van de geluidszones. De invoergegevens zijn afgeleid uit de prognoses (tot en met 2015) die ten behoeve van deze beslissing op bezwaar door de luchthaven zijn opgesteld. De prognoses zijn gevalideerd door het bureau Buck Consultants International in zijn rapport "Economische betekenis Groningen Airport Eelde" van januari 2005. Van een onafhankelijke toetsing is derhalve wel degelijk sprake geweest. Verwezen zij voorts naar de overwegingen bij het zesde bezwaar onder L1 en bij de eerste groep bezwaren onder C3. Met

betrekking tot de geboden geluidsruimte zij ten slotte gewezen op hetgeen is overwogen bij het eerste bezwaar onder F2 (Berekeningen/Invoergegevens).

#### L4

**Bezwaar dat het aspect geluidhinder op gespannen voet staat met het 'stand-still'-beginsel uit de NMP-doelstelling.**

**Bezwaar tegen het niet hanteren van de nieuwe doelstellingen voor geluidhinder vanuit de huidige geaccepteerde beleidsvoornemens voor het NMP-4. De doelstelling voor het jaar 2010 zal alleen gehaald kunnen worden door extra inspanningen in elke sector.**

**Bezwaar tegen de mogelijkheid de huidige geluidsoverlast aanzienlijk te vergroten, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van het NMP-3 en het beleid inzake het Waardevol Cultuurlandschap.**

**Bezwaar tegen het ontbreken van een stappenplan om het aantal ernstig gehinderden in 2010 tot 0% terug te brengen. Dit stappenplan dient uit te gaan van maximaal 5% ernstig gehinderden binnen vijf jaar en 0% in 2010. Het ontbreken van dit stappenplan zou ingaan tegen het NMP-3.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Op grond van artikel 4.6 Wm dient bij het nemen van een besluit op grond van de Lvw rekening te worden gehouden met het op dat moment vigerende nationaal milieubeleidsplan. Bij het nemen van deze beslissing op bezwaar was het NMP4 reeds van kracht. Hierin is bepaald dat het Derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP3) onverkort van kracht blijft, tenzij anders wordt vermeld (pagina 10 van het NMP4). Ten aanzien van geluid is in het NMP4 een andere koers ingeslagen. Het NMP3 is hier niet meer van toepassing. Opgemerkt wordt dat al in het NMP3 werd gesignaleerd dat de doelstelling voor het geluidbeleid (geen ernstig gehinderden meer in 2010) te ambitieus was en dat daarom in het NMP3 al was aangekondigd dat deze doelstelling zou worden herzien. Het NMP4 bevat een nieuwe algemene doelstelling voor het geluidbeleid, namelijk het bereiken van het streefbeeld van een goede akoestische kwaliteit in 2030 in alle gebieden. Bij de uitwerking van deze doelstelling is specifiek bij de geluidhinder als gevolg van de luchtvaart stilgestaan. In het NMP4 is gewezen op het feit dat de doelstelling dat de grenswaarde van 70 dB(A), die bij woningen vanaf 2010 niet meer mag worden overschreden, geldt voor alle geluidsbronnen op een locatie, met uitzondering van vliegtuigen, omdat de normen voor geluidbelasting van vliegtuigen worden geregeld in het kader van de Luchtvaartwetgeving. Van strijd met het NMP4 is in dit opzicht derhalve geen sprake.

Het NMP4 bevat geen verplichting om een stappenplan tot vermindering van de geluidsbelasting op te stellen. Het aanwijzingsbesluit (zoals gewijzigd bij deze beslissing op bezwaar) is in dit opzicht derhalve evenmin met het NMP4 in strijd.

Het bezwaar dat een mogelijke toename van de geluidbelasting in strijd is met het beleid inzake het Waardevol Cultuurlandschap is evenmin gegrond. Het beleid inzake Waardevolle Cultuurlandschappen vindt haar grondslag in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). In het SGR is Noord-Drenthe, waarin het luchtvaartterrein Eelde is gesitueerd, aangewezen als Waardevol Cultuurlandschap. Waardevolle Cultuurlandschappen zijn regio's met belangrijke natuur- en landschapswaarden en grote cultuurhistorische en aardkundige betekenis, die recreatief-toeristisch aantrekkelijk zijn. Het beleid is erop gericht de gebiedsspecifieke kwaliteiten in de waardevolle cultuurlandschappen te behouden en te versterken, hetgeen erop neer komt dat aan de betrokken overheden en organisaties – met als trekker de provincies – wordt verzocht om met betrekking tot de als waardevol cultuurlandschap aangewezen gebieden een gezamenlijk gebiedsperspectief op te stellen. Dat is voor Noord-Drenthe inmiddels gebeurd. Voor een waardevol cultuurlandschap geldt verder geen specifiek beleid. Uit het SGR volgt in ieder geval niet dat een (mogelijke) toename van geluidsbelasting in strijd is met het beleid inzake Waardevolle Cultuurlandschappen. Het aanwijzingsbesluit is hier (derhalve) niet mee in strijd.

#### L5

**Bezwaar tegen het ontbreken van richtlijnen aan de luchthaven om de tariefstructuur zodanig te maken dat het gebruik van lawaaiige vliegtuigen en het gebruik van de luchthaven in de avond en vroege morgen wordt ontmoedigd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De exploitant hanteert een tariefstructuur waarbij de hoogte van het te betalen landingsgeld voor niet-handelsverkeer (mede) is gerelateerd aan het tijdstip waarvan van de luchthaven gebruik wordt gemaakt. Naar het oordeel van de Staatssecretarissen is er geen aanleiding om ter zake (verdergaande) richtlijnen te geven.



De vastgestelde geluidszones zijn bedoeld om de hoeveelheid geluid in de omgeving van de luchthaven te beperken tot een bepaald niveau. Dit niveau wordt door de geluidszone aangegeven. Het handhavingssysteem is erop gericht een overschrijding van de geluidszones te voorkomen. Binnen de toegestane geluidsruijme is de exploitant op zich genomen vrij om het verkeer af te wikkelen. Het vliegen met relatief lawaaiige vliegtuigen en vliegen in de ochtend en avond is op zichzelf niet verboden. In de systematiek van de geluidszonering wegen vluchten met lawaaiiger vliegtuigtypes en vluchten gedurende de vroege ochtend en de avond (vanwege de daaraan verbonden straffactoren) echter zwaarder mee. Als de exploitant veel lawaaiige vliegtuigen en vluchten buiten de dagperiode zou toestaan, kunnen uiteindelijk minder vliegtuigbewegingen worden afgewikkeld. Het komt derhalve uit de lengte of de breedte. De uiteindelijke geluidsruijme blijft altijd dezelfde.

Daarnaast is van belang dat het gebruik in de avond en de vroege morgen door middel van de in artikel 8 opgenomen openingstijden reeds sterk aan banden is gelegd. De extensieregeling die in de leden 3 tot met 6 van artikel 8 van het A-besluit is opgenomen, betreft in alle gevallen bijzondere situaties die het noodzakelijk maken dat van het verbod uit de eerste twee leden van artikel 8 afgeweken wordt. Hierbij dient te worden gedacht aan onverwacht vertragende omstandigheden (zoals congestie in het luchtruim, of een onweersbui onderweg of onvoorziene weersomstandigheden op de luchthaven zelf) en aan extreme meteorologische omstandigheden (bijvoorbeeld de situatie waarin de meteorolijmeten van het betreffende toestel worden overschreden). De exploitant en de gezagvoerder dienen op verantwoorde wijze gebruik te maken van de uitzonderingen opgenomen in de regeling. De Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart houdt op het gebruik van deze regeling toezicht. Oneigenlijk gebruik kan er toe leiden dat de regeling wordt aangepast, zulks uiteraard ten nadele van de luchthaven en diens gebruikers. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 het opnemen van de extensieregeling in het aanwijzingsbesluit als niet onredelijk beoordeeld (r.o. 2.18.2).

#### **Bezwaar tegen het ontbreken van een actief beleid van de luchthaven om via differentiatie van het tariefstelsiem geluidsame toestellen te bevoorjelen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor zover dit bezwaar is gericht tegen de wijze van vaststellen van de zones, kan worden opgemerkt dat deze door het NLR (bij het nemen van het aanwijzingsbesluit) en door Adecs Airinfra (bij het nemen van deze beslissing op bezwaar) zijn berekend conform de daarvoor (destijds) geldende wet- en regelgeving. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L.

#### **Bezwaar dat de overtredingen van de Luchtvaartwet met betrekking tot tarieven niet zijn verwerkt in de zonering.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor zover dit bezwaar is gericht tegen de wijze van vaststellen van de zones, kan worden opgemerkt dat deze door het NLR (bij het nemen van het aanwijzingsbesluit) en door Adecs Airinfra (bij het nemen van deze beslissing op bezwaar) zijn berekend conform de daarvoor (destijds) geldende wet- en regelgeving. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L.

#### **L6**

#### **Bezwaar dat, aangezien in het MER en de aanwijzing daarvoor afzonderlijke zones zijn opgenomen, er geen rekening is gehouden met cumulatie van geluid van grote en kleine luchtvaart.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het aanwijzingsbesluit, alsook deze beslissing op bezwaar is tot stand gekomen op basis van de (destijds) geldende wet- en regelgeving. De op grond van de Lvw toepasselijke Ke- en de bkl-systematiek voorzien niet in cumulatie van Ke- en bkl verkeer. In het aanwijzingsbesluit zelf zijn daarom geen "cumulatie-zones" opgenomen. Wel is in het kader van het MER inzicht gegeven in de cumulatie van geluid. In het kader van deze beslissing op bezwaar zijn opnieuw berekeningen uitgevoerd inzake de cumulatie van geluid. Naast groot en klein luchtverkeer zijn bij deze berekeningen ook het weg-, rail- en industrieverkeer betrokken. Verwezen zij naar het rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra (blz. 28-29).

Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat het kabinet het voornemen heeft om in de toekomst het normenstelsel ten behoeve van Schiphol en de in dat verband gehanteerde rekenmaat (Lden) ook voor regionale (en kleine) velden te laten gelden. In deze in de toekomst te hanteren Lden-rekenmaat is de cumulatie wel verdisconteerd. Deze Lden rekenmaat is thans echter nog niet aan de orde. Wel is in het kader van de aanvullende milieu-informatie ter illustratie de Lden-geluidsbelasting reeds inzichtelijk gemaakt.

**Bezwaar dat bij de cumulatie van andere geluidsbronnen slechts met de vestiging van andere geluidsbronnen rekening gehouden wordt, terwijl dit niet voor reeds bestaande geluidsbronnen plaatsvindt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Deze stelling is niet juist. In het rapport van "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra (blz. 28-29), waarin berekeningen zijn uitgevoerd inzake de cumulatie van geluid en waarbij naast groot en klein luchtverkeer ook het weg-, rail- en industrieverkeer zijn betrokken, zijn bestaande geluidsbronnen wel degelijk meegenomen.

**L7**

**Bezwaar dat niet blijkt dat bij de geluidsberekeningen rekening is gehouden met touch- en govluchten. Wel blijkt dat - onterecht - met overshoots geheel geen rekening is gehouden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De geluidszones zijn door het NLR (bij het nemen van het aanwijzingsbesluit) en door Adecs Airinfra (bij het nemen van deze beslissing op bezwaar) berekend conform de daarvoor (destijds) geldende wet- en regelgeving. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L. Touch- en govluchten worden meegeteld als vliegtuigbewegingen en zijn derhalve wel degelijk in de berekening meegenomen.

Een overshoot is, gezien vanuit het akoestisch perspectief, de situatie waarbij – al dan niet bewust – bij de nadering van de landingsbaan een doorstart wordt gemaakt, zonder daadwerkelijk de baan te raken. In de praktijk kan het bijvoorbeeld voorkomen dat een toestel zich op een te grote hoogte bevindt om te kunnen landen. Om een en ander in goede banen te leiden, worden vliegers tijdens hun opleiding hierop voorbereid. In beide gevallen - de onvoorziene en de voorziene overshoot - wordt deze handeling als een start en een landing in de geluidsberekeningen meegenomen.

**L8**

**Bezwaar tegen het loslaten van de voorkeursgebruiksrichting, die in de ontwerp-aanwijzing nog een 'middel ter beperking van vermijdbare hinder voor de omgeving' was. Hierdoor is controle op de berekening van de geluidsbelastingszones onmogelijk.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het A-besluit is gemotiveerd aangegeven waarom artikel 7 uit het ontwerp-aanwijzingsbesluit is komen te vervallen. Opgemerkt is dat de voorschriften ten aanzien van de voorkeursgebruiksrichting zijn afgeleid uit het Aanwijzingsbesluit Schiphol. Na de terinzagelegging van het ontwerp-aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Eelde is de bruikbaarheid van die voorschriften voor (onder meer) luchtvaartterrein Eelde aan een nadere beschouwing onderworpen. Geconcludeerd is dat de situatie op luchtvaartterrein Schiphol – dat beschikt over vijf landingsbanen in verschillende geografische richtingen – niet één op één kan worden toegepast op luchtvaartterrein Eelde, waarbij de verdeling van het gebruik van de baan wordt beperkt tot gebruik vanuit het zuiden of vanuit het noorden.

Bij het berekenen van de geluidszone is rekening gehouden met een bepaald baangebruik. Controle op de berekening geschiedt door het werkelijk gebruik van de zone te vergelijken met het geprognosticeerde gebruik. Wanneer het werkelijk gebruik afwijkt, dient de exploitant zijn bedrijfsvoering aan te passen. Verwezen zij naar hetgeen in dit verband is overwogen bij de eerste bezwaren onder G – Handhaving. Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat preferent baangebruik - indien aan de orde - wordt gebruikt als invoergegeven voor de berekening van de geluidszones. Het is echter geen handhavinginstrument.

**L9**

**Bezwaar tegen de toename van het aantal helikoptervluchten vanwege de zeer specifieke geluidsoverlast.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Helikoptervluchten zijn verdisconteerd in de Ke-geluidszone. Deze vluchten tellen mee als gewone vliegtuigbewegingen.

#### **L10**

**Bezwaar dat uit het belevingsonderzoek blijkt dat het aantal ernstig gehinderden rondom de luchthaven aanzienlijk hoger is dan op grond van de huidige geluidsnormeringssystematiek wordt berekend.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De geluidszones zijn door het NLR (bij het nemen van het aanwijzingsbesluit) en door Adecs Airinfra (bij het nemen van deze beslissing op bezwaar) berekend conform de daarvoor (destijds) geldende wet- en regelgeving. Verwezen zij naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L. In het belevingsonderzoek is niet de Ke- of bkl-systematiek gebruikt. Een directe vergelijking gaat derhalve niet op.

#### **L11**

**Bezwaar dat de overcapaciteit in de geluidsruimte kan leiden tot overloop van geluidsbelasting vanuit andere vliegvelden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De geluidszones zijn - door het NLR ten behoeve van het A-besluit en door Adecs Airinfra in het kader van deze heroverweging - berekend conform de daarvoor (destijds) geldende wet- en regelgeving. Hiervoor zij verwezen naar de overwegingen bij het eerste bezwaar onder L. Geluidszones rondom luchtvaartterreinen zijn bedoeld om de hoeveelheid geluid in de omgeving van de luchthaven te beperken tot een bepaald niveau. Dit niveau wordt door de geluidszone aangegeven; het gehele handhavingssysteem is erop gericht een overschrijding van de geluidszones te voorkomen. Overloop van andere vliegvelden waardoor de geluidsbelasting op een hoger niveau dan de wettelijke grenswaarden zou komen te liggen, is derhalve niet mogelijk. Zolang het totaal aantal vliegtuigbewegingen binnen de vastgestelde geluidszone blijft, kan van luchtvaartterrein Eelde ook gebruik worden gemaakt door vliegtuigen. Zij hoeven niet noodzakelijkerwijs luchtvaartterrein Eelde als thuisbasis te hebben. Dit is inherent aan de zoneringsystematiek.

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

#### **L12**

**Bezwaar dat geluidscontouren moeten worden ingekrompen. De nieuwe contour zonder afkap dient in ieder geval te vallen binnen de contour in de huidige Aanwijzing, anders is sprake van een verslechtering van de milieusituatie. De contouren dienen voorts te worden vastgesteld op basis van een realistisch toekomstscenario. De contour moet worden ingekrompen met de geluidsruimte van de inmiddels verboden oefen- en proefvluchten van grote toestellen. Alleen op deze wijze wordt gestimuleerd dat het toelatingsbeleid van de luchthaven zich zal richten op stillere toestellen. Bezwaar dat de geluidscontour zonder afkap in zijn geheel binnen de contour van het MER 95 dient te vallen. Het uitgangspunt dat de aanpassing van het aanwijzingsbesluit 2001 niet mag leiden tot een grotere belasting van het milieu dan op basis van dit aanwijzingsbesluit is toegestaan, wordt slechts dan nageleefd wanneer het totaal aantal gehinderden niet toeneemt, dus wanneer de nieuwe contour geheel binnen de contour van 2001 valt. Dat is nu niet het geval.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Vooropgesteld zij dat de Staatssecretarissen de bevoegdheid hebben om bij hun beslissing op bezwaar gewijzigde geluidszones vast te stellen. Dat kunnen in principe ook grotere geluidszones zijn dan de zones die oorspronkelijk in een aanwijzingsbesluit zijn opgenomen. In het onderhavige geval hebben de Staatssecretarissen echter als uitgangspunt genomen dat de 35 Ke-zone en de 47 bkl-zone, zoals die in het A-besluit waren opgenomen, bij het vaststellen van deze beslissing op bezwaar niet groter mogen worden (Rapport DHV, blz. 6). Aan dit uitgangspunt is voldaan.

De bij deze beslissing op bezwaar vastgestelde Kezone is exact even groot als de zone die in het A-besluit is vastgelegd (Rapport van Adecs, figuur 5). Dat de vorm van de zones op detailniveau wat verschillend is, ligt voor de hand. Er is immers een nieuwe invoerset gebruikt en de 65 dB(A) afkap is achterwege gelaten. In milieuhygiënisch opzicht blijft de milieubelasting van de geluidszone echter nog steeds hetzelfde. De Staatssecretarissen zijn van mening dat zij de gewijzigde Ke-zone in redelijkheid hebben kunnen vaststellen.

Voor wat betreft het bezwaar tegen het niet verkleinen van de zone ondanks het verbod op lesvluchten met zware vliegtuigen zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder F2.

#### **L13**

**Bezwaar dat niet is gebleken dat in de AMI 2005 een andere dosis-respons relatie is gehanteerd dan de relatie die door de Raad van State is verworpen. Nagelaten is in dit verband de inzichten te gebruiken die voortkomen uit het door TNO uitgevoerde belevingsonderzoek.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Ten aanzien van de door bezwaarde genoemde "relatie die door de Raad van State is verworpen" gaan de Staatssecretarissen ervan uit wordt bedoeld op overweging 2.10.5 van de uitspraak van 3 december 2003 van de Afdeling bestuursrechtspraak. De Staatssecretarissen zijn, mede gelet op het verhandelde ter zitting van 11 september 2003, van oordeel dat de Afdeling bestuursrechtspraak bij de overweging dat niet langer kon worden aangenomen dat het aantal ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-zone overeenkomt met 25 procent van de bevolking heeft aangegeven waarom het gebruik van de 65 dB(A) afkap niet meer is te rechtvaardigen.

Naar aanleiding van deze uitspraak is de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden gewijzigd (Staatscourant 8 oktober 2004, nr. 194). De regeling verwijst, voor geluidszones die zijn vastgesteld op of na 1 augustus 2004, naar het nieuwe berekeningsvoorschrift "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden". In dit voorschrift is het gebruik van de drempelwaarde komen te vervallen.

In de toelichting op deze regeling is aangegeven dat het afschaffen van de drempelwaarde van 65 dB(A) geen verandering brengt in de aan de Kosteneenheid ten grondslag liggende verhouding tussen een Ke-waarde en het percentage ernstig geluidgehinderden binnen de daarbij behorende zone; ook bij een zonder drempelwaarde van 65 dB(A) berekende 35 Ke-geluidscontour is nog steeds sprake van 25 procent ernstig geluidgehinderden.

De Afdeling bestuursrechtspraak is in haar uitspraak van 3 december 2003 niet ingegaan op de bevindingen van het TNO onderzoek. In dit verband zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder H11.

#### L14

**Bezwaar dat gezien de samenstelling van het verkeer ervoor is gekozen alleen rekening te houden met spreidingsgebieden voor snelheidscategorieën B en C, en niet ook met categorieën A en D. Deze afwijking van de voorschriften plus de consequenties daarvan dienen te worden gerechtvaardigd alvorens deze afwijking mag worden toegepast.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Bij de geluidsberekeningen worden vliegtuigen ingedeeld in snelheidscategorieën om (onder meer) het vliegtuig over een route te laten vliegen met een juiste bochtstraal. Een sneller vliegend vliegtuig heeft (voor het comfort) een grotere bocht nodig. Het is gebruikelijk om in de omgeving van een luchthaven een maximale snelheid vast te stellen onder een bepaalde hoogte (10.000 voet). Bij luchtvaartterrein GAE is deze maximale snelheid vastgesteld op 250 knopen. Door deze beperking is het onderscheid tussen de categorieën C en D komen te vervallen en is het gerechtvaardigd om voor deze categorieën van dezelfde route uit te gaan. Het onderscheid tussen categorie A en B is voorts in grote lijnen aan te duiden als het onderscheid tussen helikopters (categorie A) en klein verkeer met propellers (categorie B). Dit onderscheid berust met name op het feit dat helikopters stil in de lucht kunnen hangen. Wanneer echter normaal met een helikopter wordt gevlogen – zoals op luchtvaartterrein Eelde het geval is – dan zal de bochtstraal grotendeels overeenkomen met de bochtstraal van een vliegtuig uit categorie B. Tegen die achtergrond is het dus gerechtvaardigd om zowel toestellen uit categorie A als toestellen uit categorie B over de routes van categorie B te laten vliegen. Volledigheidshalve zij nog gewezen op het feit dat specifiek wat het luchtvaartterrein Eelde betreft, de locatie van de afdraaipunten (waar het verschil van snelheids categorieën duidelijk wordt) dermate ver van de baan afliggen dat het effect op 35 Ke niet aanwezig zal zijn.

#### L15

**Bezwaar dat in het rapport van Adecs is aangegeven dat 61% van de vakantievluchten wordt uitgevoerd over afstanden kleiner dan 750 km, hetgeen niet strookt met vakantievluchten naar verder weg gelegen bestemmingen. Een onjuistheid in deze gegevens heeft gevolgen voor de berekeningen van de geluidbelasting.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Bij de berekening van een aantal milieueffecten, met name de geluidsaspecten, wordt onder meer rekening gehouden met aannames met betrekking tot de af te leggen afstanden voor de verschillende soorten vluchten. Voor het vakantiechartersegment is er in de nieuwe verkeersprognoses vanuit gegaan dat het aantal rechtstreeks aan te vliegen bestemmingen zal toenemen (van ca. 10% in 2005) tot ca. 40%. Daarmee kan de luchthaven inspelen op veranderingen in de markt. Overigens is niet op voorhand vast te stellen welke bestemmingen in de toekomst al dan niet rechtstreeks zullen worden aangevlogen. Dat wordt door de marktomstandigheden bepaald. De aanwijzing stelt daaraan ook geen grenzen anders dan dat de vastgestelde grenswaarden (i.c. de geluidscontouren) niet mogen worden overschreden als gevolg van het totale gebruik van de luchthaven.

Bezwaarde gaat er vanuit dat het segment “passagiersvluchten vakantie” uitsluitend betrekking heeft op rechtstreekse vluchten naar ver(der) weg gelegen zombestemmingen. Dat is niet juist. Ongeveer tweederde van het aantal vakantievluchten heeft een bestemming op een afstand van minder dan 750 km om vanaf daar over te stappen of door te vliegen naar de uiteindelijke vakantiebestemming. Ook deze vluchten worden aangemerkt als vakantievluchten. Het bezwaar bevat dan ook geen aanknopingspunt voor de veronderstelling dat de berekening van de geluidbelasting onjuistheden bevat.

#### L16

**Bezwaar dat de AMI 2005 met de cijfers over de aantallen woningen en ernstig gehinderden laat zien dat de geluidhinder nog groter zal worden dan voorgesteld in het Milieueffectrapport van 1995. Zouden de aantallen door geluid gehinderde woningen en de aantallen ernstig gehinderde personen na baanverlenging eerst ruwweg 5 a 6 maal zo hoog worden als in het referentiejaar 1992, volgens de nieuwste inzichten worden die nu ruwweg 6,5 en 7 maal zo hoog. Op grond van de cijfers uit de AMI 2005, die bezwaarde overigens als onwaarschijnlijk voorkomen, zullen de aantallen ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour en de 35 Ke-contour niet ruwweg 5 maal zo hoog worden**

maar respectievelijk 42 en 24 maal zo hoog. Mede in aanmerking genomen dat op grond van het belevingsonderzoek het huidige leefklimaat al tamelijk tot extreem slecht genoemd kan worden, moeten deze stijgingen van de aantallen ernstig gehinderden reden zijn om baanverlenging af te wijzen en de zone te verkleinen.

Het bezwaar is niet gegrond.

De gegevens die bezwaarde in de door hem opgestelde tabel 8-1 vermeldt als zijnde afkomstig uit de aanvullende milieu-informatie komen niet overeen met de aantallen die in het rapport van Adecs Airinfra zijn opgenomen. Ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden blijkt voorts uit het rapport van Adecs Airinfra dat in de situatie zoals die thans is berekend, een verbetering optreedt ten opzichte van MER van 1995.

#### L17

**Bezwaar dat in de AMI 2005 de bkl-zone uit het aanwijzingsbesluit van 2001 is bijgewerkt met de MD2001 woningtelling, maar niet met het aantal ernstig gehinderden. Bezwaarde heeft met deze bijgewerkte bkl-zone als basis en gebruikmakend van de inzichten uit het belevingsonderzoek over de relatie tussen geluidbelasting en hinder de aantallen ernstig gehinderden berekend na baanverlenging. Uit de berekeningen van bezwaarde blijkt dat er veel meer huizen worden belast en het aantal ernstig gehinderden veel hoger ligt dan waarvan bij het vaststellen van het aanwijzingsbesluit is uitgegaan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het door bezwaarde berekende aantal ernstig gehinderden binnen (diverse contouren van) de herberekende bkl-zone van het A-besluit laat een sterke toename zien ten opzichte van de situatie in 1992. De door bezwaarde gepresenteerde uitkomsten laten zich echter niet rijmen met het feit dat de in het MER berekende bkl-zone voor het I (-) alternatief - dit is het alternatief dat in het A-besluit is opgenomen - een aanzienlijk *kleiner* oppervlak heeft dan de bkl-zone uit de referentiesituatie van 1992. Ook het aantal woningen dat binnen de (herberekende) vigerende zone ligt, is (veel) lager. Het is derhalve, wat er van de door bezwaarde gehanteerde berekeningsmethodiek verder ook zij, niet aannemelijk dat desondanks het aantal ernstig gehinderden binnen de herberekende zone van het A-besluit explosief zou zijn toegenomen ten opzichte van de referentiesituatie.

Overigens blijkt uit het bezwaar dat het bezwaarde uitsluitend gaat om de herberekende zone van het A-besluit. In het kader van deze beslissing op bezwaar is een nieuwe bkl-zone vastgesteld. Deze zone is iets kleiner dan de bkl-zone van het A-besluit. Het voorgaande geldt derhalve temeer voor de bij deze beslissing op bezwaar vastgestelde bkl-zone.

#### L18

**Bezwaar dat de laagste waarde voor de Lden contouren die in beschouwing is genomen 55 Lden bedraagt. De kleine luchtvaart is echter in deze contouren, zelfs niet bij de laagste Lden-contour (50 Lden), zichtbaar. Bij vervanging van de geluidsdosismaten Ke en bkl door Lden zal daarom de grenswaarde voor geluidbelasting door luchtvaart veel lager moeten liggen dan 50 Lden. Bij de aanwijzing moet worden aangegeven wat het milieuhygiënisch oordeel is over de uitkomsten van de Lden berekening en welke consequenties in dat opzicht aan de aanwijzing worden verbonden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De vervanging van de dosismaten Ke en bkl door Lden en de in dat verband te stellen grenswaarde aan de Lden is thans nog niet aan de orde. In zoverre richt het bezwaar zich niet tegen het A-besluit. Het feit dat de Lden op dit moment nog niet geldt als de wettelijke norm voor vliegtuigeluid, brengt voorts met zich mee dat de Staatssecretarissen in het kader van het vaststellen van deze beslissing op bezwaar niet gehouden zijn om, zoals bezwaarde wenst, in de aanwijzing een milieuhygiënisch oordeel te geven over de uitkomsten van de Lden-berekening en aan te geven welke consequenties in dit opzicht aan het A-besluit worden verbonden.

#### L19

**Bezwaar dat in de AMI 2005 weliswaar Letm-berekeningen zijn uitgevoerd, maar geen toetsing is verricht op de grens- en streefwaarde. In het besluit over de aanwijzing dienen consequenties te worden verbonden aan de overschrijdingen van de grenswaarden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Bezwaarde doelt op de in de aanvullende milieu-informatie uitgevoerde cumulatieberekeningen. Deze berekeningen dienen ertoe het inzicht in de geluidsbelasting ter plaatse te vergroten. Er bestaan geen wettelijke streef- of grenswaarden met betrekking tot de cumulatie van geluid. Hieraan is dan ook niet getoetst. Tegen deze achtergrond is het ook niet mogelijk om consequenties te verbinden aan het overschrijden van een grenswaarde.

#### L20

**Bezwaar dat uitspraken met betrekking tot de prognose voor 2015, voorzover deze prognose resulteert in kleinere oppervlakken binnen de geluidscontouren, niet ter zake doende zijn tenzij daaraan de consequentie wordt verbonden dat er in de aanwijzing kleinere geluidzonen zullen worden vastgesteld.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Bij het vaststellen van de nieuwe zone hebben de Staatssecretarissen als uitgangspunt genomen dat de 35 Ke-zone en de 47 bkl-zone, zoals die in het A-besluit zijn vastgelegd, niet groter mogen worden (Rapport DHV, blz. 6). Aan dit uitgangspunt is voldaan. De oppervlakte van de bij deze beslissing op bezwaar vastgestelde Ke-zone is exact even groot als de zone die in het A-besluit is vastgelegd (Zie het rapport van Adecs, figuur 5). Het vaststellen van een kleinere zone dan destijds in het A-besluit was opgenomen vormde niet het uitgangspunt en daarvoor is, gelet op de betrokken belangen, ook geen aanleiding. Voor zover bezwaarde doelt op het feit dat in de nieuwe berekeningen het aandeel "zwaar verkeer met lesvliegtuigen" is komen te vervallen en de omvang van de Ke-zone desondanks niet is verkleind, zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder F2.

De 47 bkl-zone die bij deze beslissing op bezwaar is vastgesteld, is overigens iets verkleind ten opzichte van de in het A-besluit opgenomen bkl-zone.

#### L21

**Bezwaar dat het handhaven van de geluidsruimte voor de in de aanwijzing niet langer toegestane circuitvluchten er toe kan leiden dat na verloop van tijd de luchthaven een ontheffing zal aanvragen om dergelijke vluchten weer mogelijk te maken. Op dezelfde wijze heeft de luchthaven in het verleden een ontheffing aangevraagd voor het militair medegebruik. Het toelaten daarvan wordt gemotiveerd met de grote geluidsruimte. Weliswaar dient eerst een ontheffing te worden gegeven of het aanwijzingsbesluit te worden gewijzigd, maar gevreesd wordt dat het bezwaar daartegen ongegrond wordt verklaard met als reden dat de activiteit binnen de geluidszone valt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De heroverweging heeft betrekking op het A-besluit. Hierin is een verbod op het uitvoeren van lesvluchten met groot verkeer opgenomen. Dat verbod blijft in het kader van deze beslissing op bezwaar gehandhaafd. Eventuele toekomstige ontheffingen en de motivering daarvoor zijn in het kader van deze procedure niet aan de orde. Benadrukt zij dat voor ontheffingen waarop bezwaarde doelt, vooralsnog geen plannen bestaan. Verwezen zij voorts, ook wat betreft de omvang van de geluidszone, naar hetgeen onder F2 is overwogen.

#### L22

**Bezwaar dat nog altijd aantallen gehinderden worden vergeleken terwijl de Raad van State heeft aangegeven dat de Ke-systematiek hier niet meer geschikt voor is.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen gaan ervan uit dat wordt bedoeld op overweging 2.10.5 van de uitspraak van 3 december 2003 van de Afdeling bestuursrechtspraak. De Staatssecretarissen zijn, mede gelet op het verhandelde ter zitting van 11 september 2003, van oordeel dat de Afdeling bestuursrechtspraak bij deze laatste overweging – dat niet langer kon worden aangenomen dat het aantal ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-zone overeenkomt met 25 procent van de bevolking – heeft aangegeven waarom het gebruik van de 65 dB(A) niet meer is te rechtvaardigen. Hieraan is tegemoet gekomen door in de nieuwe berekeningen de afkap achterwege te laten. Verwezen zij naar hetgeen in dit verband is overwogen onder L13. Naar het oordeel van de Staatssecretarissen is hiermee een betere relatie gelegd tussen geluidsbelasting en hinder. Overigens moet niet uit het oog worden verloren dat op dit moment een berekening conform de Ke-systematiek de enige wettelijk toegestane methode is. De Lden berekeningsmethodiek moet nog in de wetgeving worden verankerd. Verwezen zij naar hetgeen is opgemerkt bij het eerste bezwaar onder L.

Overigens is niet alleen het aantal gehinderden vergeleken. De in het kader van deze beslissing op bezwaar gemaakte vergelijking betreft vooreerst de oppervlakten van de Ke-zone uit het A-besluit en de Ke-zone van deze beslissing op bezwaar. Met het vergelijken van het aantal gehinderden in deze zones (c.q. de bijbehorende contouren) is verder inzicht verschaft in de effecten van de te verwachten geluidsbelasting.

### **L23**

**Bezwaar dat voor constatering of sprake is van toename van geluid gekeken is naar de prognose 2005 en prognose 2015, en niet naar het werkelijk gebruik 2005.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Bij een correcte vergelijking dienen de elementen van die vergelijking hetzelfde te zijn. Bij een vergelijking tussen de werkelijke geluidsbelasting in 2005 en de geprognosticeerde geluidsbelasting in 2015 is dat niet het geval. Het vergelijken van prognoses – zoals in dit geval de prognoses voor 2005 en 2015 - is terug te voeren op de systematiek van de Luchtvaartwet en de daarop gebaseerde regelingen. De wet gaat bij zonering immers uit van het berekenen van de geluidsbelasting voor een toekomstige situatie.

### **L24**

**Bezwaar dat ondanks compensatie voor wegvallen zwaar lesverkeer de grote zone geheel gebruikt mag worden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder F2.



## M. Luchtverontreiniging en geur

**Bezwaar tegen de forse uitbreiding van luchtverontreiniging.**

**Bezwaar dat de lokale luchtverontreiniging zal toenemen door de intensivering van het vliegverkeer met kleine- maar vooral ook door grotere en zwaardere toestellen.**

**Bezwaar tegen de conclusie uit de Technische bijlage lucht op bladzijde 69: 'Zowel in de huidige situatie als in het 1800 meter-plus alternatief en 2500 meter scenario worden de grenswaarde en richtwaarden voor de luchtkwaliteit niet overschreden'. De luchtvervuiling die via het vliegveld geproduceerd wordt neemt juist toe in plaats van af.**

**Bezwaar dat de CO-emissie door de luchtvaart op Eelde vrijwel zeker te laag is voorgesteld.**

**Bezwaar dat de uitstoot van gevaarlijke stoffen moet worden gemeten en dat bij overschrijding het vliegverkeer moet worden gestopt.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In het MER "Baanverlenging Groningen Airport Eelde" van 21 november 1995 is, in navolging van de richtlijnen voor het MER, onderzoek verricht naar de emissies (uitstoot) en immissies (concentraties op leefniveau) van koolmonoxide (CO<sub>2</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), zwarte rook, vluchtige koolwaterstoffen (VOS), benzeen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en stankoverlast als gevolg van het vliegverkeer in de referentiesituatie. Voorts is, eveneens in overeenstemming met de richtlijnen, weergegeven of en in hoeverre een toename van het vliegverkeer wijzigingen veroorzaakt in deze emissies en immissies. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is in het MER 1995 met betrekking tot de lokale luchtverontreiniging het volgende geconcludeerd.

In de referentiesituatie (de situatie in 1992) zijn de emissies van de luchtvaart rond luchtvaartterrein Eelde van de stoffen CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub>, PAK, benzeen en zwarte rook laag in vergelijking met de emissies (per km<sup>2</sup>) in Nederland en de totale emissies in het studiegebied. Geen van de relevante grens- en richtwaarden wordt overschreden (MER, blz. 53 ev).

Uit het MER blijkt voorts dat met uitzondering van de uitstoot van CO de emissies van verontreinigende stoffen en geur stijgen bij intensivering van het baangebruik. Emissiebronnen op de luchthaven, anders dan het luchtverkeer, spelen geen rol van betekenis. Verhoudingsgewijs nemen de emissies voor de meeste componenten het meest toe bij de scenario's waarin de baanverlenging wordt gerealiseerd. De NO<sub>x</sub>-emissie stijgt het sterkst ten opzichte van de referentiesituatie. Het aandeel van emissies als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven in de totale emissies in het studiegebied zijn in het algemeen echter nog steeds laag (1 % of minder). Alleen voor CO ligt het aandeel van de luchtvaart tussen de 5 en 10 %. Ook hier geldt dat in het zichtjaar 2005 in geen enkel alternatief de vastgelegde grens- of streefwaarden voor de betreffende componenten worden overschreden. (MER, blz. 96 ev).

In het kader van deze heroverweging zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd voor de emissies en de concentraties als gevolg van het gebruik van het luchtvaartterrein. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de prognose voor 2015. Het voorziene gebruik van het luchtvaartterrein - de vlootsamenstelling en vlootomvang - is bepaald op basis van de meest recente informatie. De resultaten van deze berekeningen zijn neergelegd in het rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van Adecs Airinfra van april 2005. Er zijn drie verschillende emissieberekeningen uitgevoerd. Allereerst zijn de berekeningsresultaten voor het exploitantalternatief uit het MER 1995 (de zone van het A-besluit, in het rapport aangeduid als vigerende zone) overgenomen. Aangezien de berekeningsmethodiek vernieuwd en verbeterd is, is vervolgens een herberekening uitgevoerd van de vigerende zone. Ten slotte is een berekening gemaakt van de emissies in de prognose voor 2015 op basis van de nieuwe zone.

In het rapport van Adecs Airinfra wordt geconcludeerd dat de emissie van NO<sub>x</sub> in de prognose voor 2015 enigszins zal toenemen ten opzichte van de herberekende vigerende zone. Daarentegen dalen de emissies van de stoffen CO, VOS, SO<sub>2</sub> en fijn stof, alsook (in sterke mate) de emissies van de stoffen benzeen en PAK's. Voorts wordt in dit rapport geconcludeerd dat de lokale emissies per km<sup>2</sup> in het studiegebied laag zijn vergeleken met het landelijk gemiddelde, en dat de bijdrage van het luchtverkeer op luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde aan de lokale achtergrondemissies (te weten de totale emissie in het studiegebied per km<sup>2</sup>) ook in de prognose voor 2015 gering is.

Vervolgens zijn de concentraties relevante luchtverontreinigende stoffen getoetst aan de grenswaarden die in Europees verband aan de luchtkwaliteit zijn gesteld en die inmiddels zijn geïmplementeerd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Uit het rapport blijkt dat in 2010, uitgaande van het maximale aantal vliegtuigbewegingen dat op basis van de vastgestelde geluidszone kan worden afgewikkeld, geen enkele overschrijding zal plaatsvinden van luchtkwaliteitsgrenswaarden.

De Commissie m.e.r. is in haar advies van 1 juli 2005 in zijn algemeenheid over de aanvullende milieu-informatie van oordeel dat de essentiële informatie aanwezig is. Volgens de Commissie is hiermee goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. De Commissie had eerder enkele kanttekeningen geplaatst bij de informatie over de luchtkwaliteit in de aanvullende informatie, over de reikwijdte van het Besluit luchtkwaliteit, de luchtkwaliteit binnen de berekende contouren en de onderzoeksmethode ten aanzien van een drietal grootheden (jaargemiddelde NO<sub>2</sub>; jaargemiddelde PM<sub>10</sub> en daggemiddelde PM<sub>10</sub>). Met de in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerde uitwerking van en aanvulling op deze punten zijn de door de Commissie geplaatste vraagtekens bij het onderzoek weggenomen. Deze aanvulling is neergelegd in de notitie "Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging Groningen Airport Eelde" van Adecs Airinfra 20 juni 2005. Deze notitie is voor een ieder ter inzage gelegd. De belangrijkste conclusie van het onderzoek, dat de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 voor de situatie op en rond vliegveld Eelde niet worden overschreden, wordt door de Commissie m.e.r. een valide conclusie geacht.

#### **M1**

**Bezwaar dat de baanverlenging in strijd is met het wereldwijde streven om CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren en tegen de principes van het klimaatverdrag van 1992 en Kyoto Protocol van 1997 ingaat.** Het bezwaar is niet gegrond.

Vooropgesteld zij dat CO<sub>2</sub> niet direct schadelijk is voor de gezondheid en geen probleemstof is voor de lokale luchtkwaliteit. Vandaar dat voor CO<sub>2</sub> geen wettelijke grenswaarde voor luchtkwaliteit bestaat. CO<sub>2</sub>-emissie door menselijke activiteiten is wel een van de oorzaken van klimaatverandering. Dit is een mondiaal probleem dat niet door landen afzonderlijk kan worden opgelost. De aanpak van klimaatverandering vindt plaats binnen het raamwerk van het Klimaatverdrag van de Verenigde Naties van 1992.

De in het aanwijzingsbesluit voorziene baanverlenging – en het daarmee gepaard gaande gebruik van het luchtvaartterrein – is daarmee niet in strijd. Het Klimaatverdrag (een raamverdrag) bevat als zodanig geen concrete bepalingen omtrent de beperking van de emissies van CO<sub>2</sub>. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de internationale luchtvaart en zeevaart valt bovendien buiten de reductiedoelstellingen van het Klimaatverdrag.

Nadien hebben verschillende conferenties van partijen plaatsgevonden om tot een nadere invulling van het Klimaatverdrag te komen. De conferentie in Kyoto leidde tot het Kyoto-protocol, dat sinds 16 februari 2005 van kracht is. Dit protocol bevat wel bepalingen die zien op reductie van broeikasgassen, zulks voor de verbintenisperiode 2008 - 2012. Deze reductiedoelstellingen van het Kyoto-protocol sluiten, net als het Klimaatverdrag, de emissies van de internationale scheepvaart en luchtvaart uit. De nationale – niet de internationale – luchtvaart is meegenomen in de reductiedoelstellingen van het Kyoto-protocol en de nationale uitwerking daarvan, de Nota Klimaatbeleid. De in het aanwijzingsbesluit voorziene baanverlenging en het daarmee gepaard gaande gebruik is hier niet mee in strijd. Noch in het Kyoto-protocol, noch in de Nota Klimaatbeleid wordt immers bepaald dat de nationale luchtvaart moet worden beperkt. Voorts is van belang dat het Kyoto-protocol er niet van uitgaat dat er in geen enkele sector of bedrijfstak nog een toename van de CO<sub>2</sub> emissie mag plaatsvinden, maar dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot als geheel (per verdragspartij, per continent) dient te worden teruggebracht. De totale emissiereductie staat een groei van de luchtvaart derhalve ook in die zin niet in de weg.

Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen onder I13.

**Het zou noodzakelijk zijn voor de afname van de jaarlijkse verliezen het verkeer met vakantiecharters te laten groeien. Hiertegen is bezwaar vanwege de toename van CO<sub>2</sub>-uitstoot.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor motivering zij verwezen naar de overwegingen bij het bovenstaande bezwaar.

## **M2**

### **Bezwaar tegen de mogelijkheid de huidige luchtverontreiniging aanzienlijk te vergroten, wat in strijd is met de doelstellingen van het NMP-3 en het beleid inzake het Waardevol Cultuurlandschap (WLC).**

Het bezwaar is niet gegrond.

Van kracht is thans het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4). In het NMP4 is bepaald dat het Derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP3) onverkort van kracht blijft, tenzij anders wordt vermeld (pagina 10 van het NMP4).

In het NMP3 wordt ingegaan op het accommoderen van de groei van de luchtvaart in relatie tot de milieugrenzen. Op grond van de afweging van de daarmee gepaard gaande voor- en nadelen is het kabinet onder voorwaarden akkoord gegaan met een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland. In het NMP3 is aangegeven dat door de inzet van een selectief beleid de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige luchtvaartsector wordt versterkt en negatieve effecten worden teruggedrongen. De voorwaarden die het kabinet hierbij stelt is dat er zodanige ruimte wordt geboden aan de groei van de luchtvaart dat deze optimaal bijdraagt aan het algemeen regeringsbeleid ten aanzien van de verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, de afname van de milieudruk en een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte (NMP3, blz. 185).

Dit standpunt van het kabinet alsmede de daaraan verbonden voorwaarden zijn in het NMP4 niet gewijzigd. Bij het nemen van de onderhavige beslissing op bezwaar is, zoals ook het geval was bij het nemen van de eerste beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002, overeenkomstig artikel 4.6 van de Wet milieubeheer rekening gehouden met het vigerende nationaal milieubeleidsplan, te weten het NMP4.

Het aanwijzingsbesluit, zoals gewijzigd bij de onderhavige beslissing op bezwaar, is met de genoemde voorwaarden niet in strijd. Met de daarin voorziene activiteit zal de milieubelasting in de omgeving van de luchthaven toenemen, maar gelet op de omvang van de groei en het feit dat een flink aantal maatregelen zal worden getroffen die voortvloeien uit het in het MER beschreven Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), is deze toename ook in het licht van het NMP3 (en daarmee dus het NMP4) aanvaardbaar. Van belang is in dit verband overigens dat het NMP3 geen absolute eisen stelt. Specifiek ten aanzien van de luchtkwaliteit zij voorts gewezen op het feit dat met de voorziene activiteit geen van de in het Besluit luchtkwaliteit genoemde grenswaarden wordt overschreden. De luchtkwaliteit op en rond de luchthaven is derhalve niet in het geding.

Het beleid inzake Waardevolle Cultuurlandschappen vindt zijn grondslag in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). In het SGR is Noord-Drenthe aangewezen als Waardevol Cultuurlandschap. Waardevolle Cultuurlandschappen zijn regio's met belangrijke natuur- en landschapswaarden en grote cultuurhistorische en aardkundige betekenis, die recreatief-toeristisch aantrekkelijk zijn. Het beleid is erop gericht de gebiedsspecifieke kwaliteiten in de waardevolle cultuurlandschappen te behouden en te versterken, hetgeen erop neer komt dat aan de betrokken overheden en organisaties – met als trekker de provincies – is verzocht om met betrekking tot de als waardevol cultuurlandschap aangewezen gebieden een gezamenlijk gebiedsperspectief op te stellen. Dat is voor Noord-Drenthe inmiddels gebeurd. Voor een waardevol cultuurlandschap geldt verder geen specifiek beleid. Uit het SGR volgt in ieder geval niet dat een (mogelijke) toename van emissies in strijd is met het beleid inzake waardevolle cultuurlandschappen. Het aanwijzingsbesluit is hier (derhalve) niet mee in strijd.

## **M3**

### **Bezwaar tegen de toenemende emissie van verzurende stoffen en het ontbreken van onderzoek naar de effecten daarvan op de voedselarme vegetatie.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor het beperken van effecten van verzurende stoffen (SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>) zijn in het Besluit luchtkwaliteit 2005 grenswaarden opgenomen. De grenswaarde voor NO<sub>x</sub> is niet op het gebied rond de luchthaven van toepassing. De grenswaarde voor SO<sub>2</sub> wel. Deze wordt als gevolg van het gebruik van het luchtvaartterrein Eelde zoals dat is vastgelegd in het A-besluit, zoals dat is gewijzigd bij deze beslissing op bezwaar, niet overschreden. Voor apart onderzoek naar de effecten van de emissies van verzurende

stoffen op de voedselarme vegetatie is tegen deze achtergrond naar het oordeel van de Staatssecretarissen geen aanleiding. In dit verband zij nog gewezen op het feit dat de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 van SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> mede zijn gebaseerd op onderzoek naar de effecten van verzurende stoffen op ecosystemen.

**Bezwaar tegen de uitzonderingspositie van het vliegveld voor wat betreft het verminderen van emissie van gevaarlijke stoffen en het bagatelliseren van de emissies. In de Toelichting op de aanwijzing wordt aangegeven dat in het referentiejaar 1992 de emissies laag zijn. Daarnaast wordt vermeld dat de emissies nauwelijks veranderen ten opzichte van het referentiejaar. De MER spreekt van een verdubbeling tot een verdrievoudiging van de uitstoot van verzurende stoffen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het is juist dat de voorgenomen activiteit zorgt voor een toename van de emissie en immissie van luchtverontreinigende stoffen ten opzichte van de situatie in het referentiejaar 1992. Van belang is echter dat deze toename voor geen van de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 genoemde stoffen tot een overschrijding van de daarin genoemde grenswaarden leidt. Verwezen zij voorts naar de overwegingen onder M en het hiervoor weergegeven bezwaar.

**Bezwaar dat het uitdrukken van emissies in ton/km<sup>2</sup> studiegebied een onverdedigbare en misleidende keuze is.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De keuze voor het uitdrukken van emissies in ton/km<sup>2</sup> is niet in strijd met de bestaande wet- en regelgeving.

De emissie van het luchtverkeer wijzigt overigens niet al naar gelang het wordt berekend over een bepaald (groot of klein) oppervlak. De emissie blijft steeds gelijk. Gewezen zij voorts op het feit dat de Commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 niet heeft overwogen dat de gekozen methodiek onjuist of onzorgvuldig is geweest.

De wijze van uitdrukken van emissies is ten slotte niet van invloed op de conclusies met betrekking tot het voldoen aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Verwezen zij in dit verband naar hetgeen is overwogen onder M.

**Bezwaar dat de landelijke emissiecijfers uit 1988 verouderd en sommige in gunstige zin (en daardoor in ongunstige zin voor het voornemen) veranderd waren.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In de praktijk blijkt de emissieregistratie diverse jaren achter te lopen. Het MER is in 1995 opgesteld. Op dat moment waren de gegevens uit 1988 de meest recente gegevens die verkrijgbaar waren. De Commissie m.e.r. heeft hierin geen aanleiding gezien de aangeleverde milieu-informatie als ontoereikend aan te merken.

In het rapport "baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage Geluid, emissies en luchtkwaliteit van Adecs Airinfra van april 2005 dat ten behoeve van deze beslissing op bezwaar is opgesteld, is wederom gebruik gemaakt van de meest recente gegevens die verkrijgbaar waren. De Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsrapport van 1 juli 2005 ook over deze aanvullende milieu-informatie een positief oordeel uitgebracht.

#### **M4**

**Bezwaar dat om stankoverlast te voorkomen aanvullende eisen voor het tanken van vliegtuigen ontbreken.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De op- en overslag van kerosine wordt niet gereguleerd door voorschriften in een aanwijzingsbesluit, maar door een door de Provincie te verlenen Wm-vergunning. De luchthaven beschikt over een dergelijke vergunning.

#### **M5**

**Bezwaar tegen het ontbreken van apparatuur die de werkelijke geluidsimmissie meet, die vanwege onderhoudstoestand van vliegtuigen en het gebruikte vliegveld, gezien de ervaringen elders, afwijkt. Er moet inzicht in de installatie van een meetsysteem worden gegeven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Met betrekking tot de Ke- en bkl- rekensystematiek zij verwezen naar de overwegingen onder F en F1 (Berekeningen/invoergegevens).

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

#### **M6**

**Bezwaar dat de luchtkwaliteit niet mag verslechteren. Uit het rapport van Adecs blijkt dat de luchtkwaliteit in Drenthe naar verhouding goed is en dat de landelijke normen niet worden overschreden. De bijdrage van de luchthaven aan fijn stof en stikstofoxiden is significant. Het niveau van de stikstofdepositie in Drenthe is nu al te hoog voor een voorbestaan van voedselarme vegetatie, en moet dus dalen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen bij de bezwaren onder M en het eerste bezwaar onder M3.

#### **M7**

**Bezwaar dat de tabellen 20, 21 en 23 van het rapport van Adecs de suggestie wekken dat door baanverlenging voor een aantal componenten de uitstoot lager wordt. Effecten die worden toegeschreven aan oorzaken zoals schonere motoren, lagere zwavelgehalten van brandstoffen, veranderde taxitijden en gewijzigde emissiefactoren per vluchtfase worden in alle gevallen gesorteerd, dus ook indien de start-en landingsbaan niet wordt verlengd. Het gaat erom of de toename van de milieubelasting door intensivering en/of baanverlenging met het Rijks- en internationaal beleid strookt en te rechtvaardigen is. Hiervoor is ondermeer een vergelijking nodig van die belastingen voor en na de intensivering/baanverlenging. Deze vragen kunnen en dienen te worden beantwoord op grond van een nieuw milieu-effectrapport.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het in het A-besluit voorziene gebruik van de luchthaven, zoals gewijzigd bij de beslissing op bezwaar, is niet in strijd met het (inter-)nationaal milieubeleid. Voor wat het NMP en het internationaal beleid betreft, zij in dit verband verwezen naar hetgeen is overwogen onder A9 en M1.

De door bezwaarde gevraagde vergelijking is in de aan het A-besluit en de beslissing op bezwaar ten grondslag liggende milieu-onderzoek reeds gemaakt. De situatie zonder baanverlenging is berekend in het MER van 1995. De vergelijking van deze situatie met de situatie waarin sprake zal zijn van baanverlenging is in dat rapport uitgevoerd. Het onderzoek in het kader van de beslissing op bezwaar betreft voorts de situatie mét baanverlenging, zulks met een planhorizon tot 2015 in plaats van 2005 en gebruik makend van de nieuwste inzichten en invoergegevens. Het verschil tussen de huidige situatie en de situatie tot en met 2015 bestaat derhalve uit het verschil dat reeds in MER van 1995 is bepaald en - daarbij opgeteld - het verschil dat bepaald is in het aanvullende milieu-onderzoek.

De Staatssecretarissen onderschrijven de opvatting van bezwaarde dat een geheel nieuw milieu-effectrapport moet worden gemaakt niet. In het MER van 1995 is een beschrijving gegeven van de milieu-effecten van verschillende varianten voor de voorgenomen activiteit: het nul-alternatief, het nul-plus alternatief, het meest milieuvriendelijk alternatief en het exploitant-alternatief. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003 is een aantal nieuwe milieuonderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken is ten opzichte van het eerder uitgebrachte MER aanvullende en actuele informatie gegeven voor de aspecten geluid, externe veiligheid, emissies en luchtkwaliteit en natuur- en landschapswaarden. Deze aanvullende en actuele informatie heeft uitsluitend betrekking op het exploitant-alternatief. De Commissie m.e.r. heeft deze aanpak in haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 onderschreven. Zij heeft ten aanzien van de gepresenteerde milieu-informatie het volgende opgemerkt:

“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.”

#### **M8**

**Bezwaar tegen de conclusie dat de achtergrondemissies in het gebied rond de luchthaven per km<sup>2</sup> laag zijn ten opzichte van de landelijk gemiddelde emissies en dat de bijdrage van het vliegverkeer op de luchthaven aan de lokale achtergrondemissies gering is. Deze conclusies vormen geen criterium voor de toelaatbaarheid van de emissies van GAE. Iedere bijdrage aan de milieubelasting dient getoetst te worden aan de doelstellingen en grenswaarden van het nationaal (o.a. NMP), het internationaal (o.a. Kyoto) milieubeleid en de kwaliteitsdoelstellingen voor de diverse milieucompartimenten, zoals lucht en water.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het kader van de totstandkoming van het A-besluit, alsmede deze beslissing op bezwaar, is getoetst aan het vigerende NMP. Verwezen zij in dit verband naar hetgeen is overwogen onder A9. Ten aanzien van de verenigbaarheid van het besluit met het Kyoto-protocol zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder M1.

Het voorziene gebruik van de luchthaven, zoals neergelegd in het A-besluit en zoals gewijzigd bij deze beslissing op bezwaar, is voorts in overeenstemming met de vereisten van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Geen van de daarin genoemde grenswaarden wordt overschreden. Verwezen wordt voorts naar hetgeen is overwogen onder K (Water). In het rapport van Adecs Airinfra, waarin een studie is verricht naar de emissies van het voor 2015 geprognosticeerde vliegverkeer, is aangegeven dat de bijdrage van de luchthaven aan de lokale achtergrondemissies zeer gering is (blz. 34). Gelet daarop is ook de depositie van deze stoffen op de bodem en het water zeer gering.

Voor wat betreft de grenswaarden voor geluid en de aanvaardbaarheid van de vastgestelde geluidszone zij ten slotte verwezen naar hetgeen is overwogen onder F1 en F2.

#### **M9**

**Bezwaar tegen de vergelijking van een emissie per km<sup>2</sup> studiegebied met de lokale en/of landelijke achtergrondemissie. De emissie kan zo naar wens in elke mate kleiner gemaakt worden dan de lokale en/of landelijke achtergrondemissie. De emissie uitgedrukt in ton/km<sup>2</sup> studiegebied bezit geen eenduidige waarde en is daarom een onbruikbare parameter. Een hoeveelheid emissie per km<sup>2</sup> studiegebied die lager is dan de achtergrondemissie vormt geen criterium voor het al of niet toestaan van een emissie.**

**Bovendien heeft deze werkwijze absurde consequenties omdat in een reeds vervuilde omgeving er dan altijd nog een emissie bij kan en naarmate die omgeving sterker vervuild is er meer bij kan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen bij het derde bezwaar onder M3 en de bezwaren onder M.

#### **M10**

**Bezwaar dat criteria om te bepalen of activiteiten milieuhygiënisch toelaatbaar zijn, worden gevormd door de emissiedoelstellingen die zijn neergelegd in (inter)nationale milieubeleidsplannen (NMP) en het Kyoto-verdrag, en door de normen, grenswaarden en streefwaarden voor kwaliteit van lucht, bodem, water, geluid enz.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen hiervoor, onder M8 is overwogen.

#### **M11**

**Bezwaar dat uit een vergelijking van de emissies voor en na baanverlenging blijkt dat baanverlenging forse verhogingen van emissies tot gevolg heeft, hetgeen in strijd is met de nationale milieubeleidsplannen en met het Kyoto-verdrag.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor een deel van de onderzochte stoffen (VOS, SO<sub>2</sub> en Fijn Stof) geldt dat de in 2015 voorziene emissies (veel) lager zijn dan de emissies die zijn berekend voor de situatie waarin geen baanverlenging plaatsvindt. Voor een aantal andere stoffen (NO<sub>x</sub> en CO) neemt de uitstoot in de prognose voor 2015 wel toe. Van belang is echter dat de wettelijke grenswaarden voor de concentraties op leefniveau (de luchtkwaliteit), nu en in de toekomst, voor geen van de relevante stoffen worden overschreden. Van strijd met het Kyoto-protocol en het NMP is ten slotte geen sprake. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder M1 en A9.

#### **M12**

**Bezwaar dat de emissiecijfers van de referentiesituatie 1992, door bezwaarden ontleend aan het MER 1995, met behulp van de nieuwste inzichten (o.a. ten aanzien van taxitijden, zwavelgehalten, duur van de diverse vluchtfasen, geluid- en andere emissies) opnieuw dienen te worden berekend. Het is mogelijk dat emissies die nu lager zijn dan in 1992 hoger blijken te zijn dan in 1992. De opgegeven emissiecijfers zijn voorts in absolute zin te laag, omdat uitsluitend de emissies van LTO-cycli zijn berekend en niet die van de totale vlucht of de vlucht boven Nederlands grondgebied. De emissiecijfers na baanverlenging zijn extra te laag omdat na baanverlenging naar verdere bestemmingen wordt gevlogen.**

Het bezwaar is niet gegrond. Vooropgesteld zij dat de in opdracht van de Staatssecretarissen opgestelde milieu-onderzoeken, waaronder de onderzoeken met betrekking tot de emissies en de luchtkwaliteit, ter advisering aan de Commissie m.e.r. zijn voorgelegd. In haar advies van 1 juli 2005 heeft de Commissie m.e.r. in zijn algemeenheid over de aanvullende milieu-informatie geoordeeld dat de essentiële informatie aanwezig is. Volgens de Commissie is hiermee goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

Specifiek met betrekking tot de door bezwaarde bestreden emissiegegevens wordt het volgende opgemerkt. Bij het vaststellen van de emissiegegevens heeft Adecs Airinfra gebruik gemaakt van de nieuwste inzichten voor zover deze voor de berekeningen relevant zijn. Het onderzoek in het kader van de beslissing op bezwaar betreft de situatie mét baanverlenging, zulks met een planhorizon tot 2015 in plaats van 2005. De door Adecs airinfra gemaakte berekeningen hebben derhalve geen betrekking op een vergelijking van het planalternatief met de situatie in 1992. De Commissie m.e.r. heeft blijkens haar toetsingsadvies deze onderzoeksopzet niet onjuist of onzorgvuldig geacht. Verwezen zij in dit verband naar hetgeen hiervoor, onder M7 is opgemerkt.

Naar aanleiding van het bezwaar dat de emissies van LTO-cycli zijn berekend en niet de emissies van de gehele vlucht boven Nederlands grondgebied, dan wel, na baanverlenging van de gehele vlucht tot aan de eindbestemming, merken de Staatssecretarissen het volgende op. De emissieberekeningen zijn gebaseerd op de veronderstelling dat de bewegingen worden meegenomen tot de menglaaghoogte. Redengevend hiervoor is het feit dat de emissie van een bron boven de menglaaghoogte - door bijvoorbeeld reflecties - per definitie niet meer op de grond kan komen. Aangezien de menglaaghoogte varieert per uur is aangenomen (vastgelegd in ICAO Annex 16) dat er tot 3000 voet gerekend dient te worden. Mede gelet op het feit dat de menglaaghoogte in Nederland veel lager ligt dan 3000 voet (gemiddeld ongeveer 1000 voet) is de nu gehanteerde grens voor de berekening van de emissies alleszins aanvaardbaar. Gewezen zij ook in dit verband op het feit dat de Commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 niet heeft overwogen dat de gekozen methodiek onjuist of onzorgvuldig is geweest.

#### **M13**

**Bezwaar dat bij verbrandingsprocessen NO en NO<sub>2</sub> wordt gevormd. NO wordt in de atmosfeer omgezet in NO<sub>2</sub>. Het is dan ook gebruik NO<sub>x</sub> (= NO + NO<sub>2</sub>) uit te drukken als NO<sub>2</sub>. Dat in het rapport bij herhaling wordt gesproken over "worst case" is dan ook onjuist en misleidend.**

Het bezwaar is niet gegrond.

NO<sub>x</sub> is de som van NO en NO<sub>2</sub>. NO wordt in de atmosfeer door een chemische reactie met ozon (O<sub>3</sub>) deels omgezet naar NO<sub>2</sub> en deels naar O<sub>2</sub>. De reactie werkt overigens ook andersom: NO<sub>2</sub>, samen met zuurstof, produceert onder invloed van zonlicht ook NO en Ozon. Het is niet gebruikelijk om NO<sub>x</sub> als NO<sub>2</sub> uit te drukken.

Vanwege het feit dat bij het uitvoeren van de berekeningen een rekenmodel ontbrak waarmee de emissie van NO<sub>2</sub> kan worden vastgesteld, is Adecs Airinfra in zijn onderzoek ervan uitgegaan dat alle NO<sub>2</sub> als NO<sub>x</sub> aanwezig is. Dit is wel degelijk een "worst case" benadering. In de praktijk blijkt immers dat de NO<sub>2</sub>-concentratie een fractie van de NO<sub>x</sub>-concentratie vormt.

#### **M14**

**Bezwaar dat de verandering van de uitstoot van de VOS mede wordt toegeschreven aan de taxitijden en er daarom meer duidelijkheid over die taxitijden moet worden verschaft:**

**- Er moet verklaard worden waarom de veranderde taxitijden uitsluitend effect sorteren op de uitstoot bij de prognose 2015.**



- Voor de duur van het taxiën wordt gerefereerd aan recente meetgegevens van luchthaven Groningen Airport Eelde. Deze gegevens zijn niet ter beschikking gesteld.
- In het MER 1995 is voor terreinvluchten gerekend met 1 taxibeweging per 10 vliegbewegingen voor vliegtuigen tot 6000 kg en 1 taxibeweging per 5 vliegbewegingen voor vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg. In de aanvullende milieu-informatie is uitgegaan van 1 taxibeweging per 10 terreinvluchten, dat wil zeggen 1 taxibeweging per 20 vliegbewegingen. Dit is een factor 2 respectievelijk factor 4 minder dan in het MER 1995. De verandering van dit uitgangspunt zal moeten worden gerechtvaardigd door middel van feitenmateriaal. Voorts is bezwaarde van mening dat een terreinvlucht in alle gevallen op zijn minst gepaard gaat met twee taxibewegingen. Het aantal taxibewegingen en de daaruit voortvloeiende milieubelasting is daarom een factor twee te laag ingeschat. Bezwaarde wil dat hem de berekeningen ter beschikking worden gesteld.

Het bezwaar is niet gegrond.

Met betrekking tot de taxitijden wordt opgemerkt dat deze alleen zijn aangepast voor de prognose voor 2015. Voor de herberekening van de vigerende zone is de invoer van de vigerende zone gebruikt. Alleen de berekeningsmethode is vernieuwd.

Bezwaarde heeft terecht opgemerkt dat in het rapport van Adecs Airinfra bij de terreinvluchten het begrip "vlucht" heeft gehanteerd. Dat had moeten zijn "beweging". Er is sprake van een schrijffout. Adecs Airinfra is in zijn onderzoek echter uitgegaan van hetzelfde aantal taxibewegingen per terreinbeweging als in het MER van 1995.

Gewezen zij ten slotte op het feit dat de Commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 niet heeft overwogen dat de gekozen berekeningsmethodiek onjuist of onzorgvuldig is geweest.

De resultaten van de door Adecs Airinfra uitgevoerde berekeningen zijn neergelegd in het rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage Geluid, emissies en luchtkwaliteit" van april 2005. Dit rapport is voor een ieder ter inzage gelegd.

#### **M15**

**Bezwaar dat luchtverontreiniging de kwetsbare natuur bedreigt. De uitstoot van de stoffen NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en zwarte rook zal sterk toenemen als het voornemen van baanverlenging wordt uitgevoerd. Dit betekent onherroepelijk een verdere aantasting van waardevolle vegetatie. De verzuring in de provincie Drenthe is volgens een provinciale rapportage in 2001 te hoog voor het in stand laten van de voedselarme vegetatie en zal de achteruitgang van voedselarme vegetatie doen doorzetten of sneller verergeren (het zogenaamde na-ijleffect). De toename van emissies zal dit probleem verergeren, ook al worden de grens- en richtwaarden voor luchtkwaliteit niet overschreden. De toename van luchtverontreiniging heeft voorts ook negatieve effecten buiten het studiegebied.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder het eerste bezwaar onder M3.

Met betrekking tot de stelling dat de toename van de luchtverontreiniging ook negatieve effecten heeft buiten het studiegebied, zij gewezen op het volgende. Het studiegebied heeft een oppervlak van 100 km<sup>2</sup>. Het is zeer onwaarschijnlijk dat het luchtverkeer van en naar luchtvaartterrein Eelde nog een (significante) bijdrage heeft aan luchtverontreiniging buiten dit studiegebied. De emissie van vliegtuigen die boven de menglaaghoogte vliegen – gemiddeld 1000 voet, afhankelijk van de meteorologische condities kan deze ook (veel) lager liggen – komt niet door deze menglaag heen en zal plaatselijk niet op de grond kunnen komen.

#### **M16**

**Bezwaar dat het rapport van Adecs geen nul-situatie met de huidige baan bevat. Daardoor is niet zichtbaar in welke mate de emissies zullen toenemen na baanverlenging. Bij vergelijking met het MER '95 blijkt dat de NO<sub>x</sub>-emissie ruim zal verviervoudigen, de SO<sub>2</sub> zal afnemen ivm andere zwavelgehalten in de brandstof, en het fijn stof met ongeveer 20% zal toenemen ten opzichte van de situatie zoals beschreven voor de 1800 meter baan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De situatie zonder baanverlenging is berekend in het MER van 1995. De vergelijking van deze situatie met de situatie waarin van baanverlenging sprake zal zijn, is in dat rapport uitgevoerd. Het onderzoek in het kader van de beslissing op bezwaar betreft voorts de situatie met baanverlenging, zulks echter met een planhorizon tot 2015 in plaats van 2005 en gebruik makend van de nieuwste inzichten en invoergegevens. Het verschil tussen de huidige situatie zonder baanverlenging en de situatie tot en met

2015 bestaat derhalve uit het verschil dat reeds in MER van 1995 is bepaald en - daarbij opgeteld - het verschil dat bepaald is in het aanvullende milieu-onderzoek.

Gewezen zij voorts op het feit dat de Commissie m.e.r. de in de aanvullende milieu-informatie gekozen aanpak, mede gelet op hetgeen in het MER van 1995 al is onderzocht, niet ontoelaatbaar of onzorgvuldig heeft geacht. Uit het toetsingsadvies van 1 juli 2005 kan daarentegen worden afgeleid dat zij de gekozen aanpak onderschrijft. Zij heeft immers overwogen:

"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."

Naar aanleiding van de stelling dat uit een vergelijking met het MER van 1995 blijkt dat met het gebruik zoals voorzien de NO<sub>x</sub>-emissie en de emissie van fijn stof (ruim) zullen toenemen ten opzichte van het in het MER van 1995 beschreven nul-alternatief, zij gewezen op het feit dat ook in het geactualiseerde planalternatief de wettelijke grenswaarden, zoals vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005, voor geen van deze stoffen zal worden overschreden. Overigens is de door bezwaarde gemaakte vergelijking niet juist. In het rapport van Adecs is aangegeven dat de berekeningsmethodiek is vernieuwd en verbeterd. De met de nieuwe berekeningsmethode verkregen emissiegegevens liggen hoger dan met de methode die in 1995 is gehanteerd. Dat geldt derhalve ook voor de berekende emissies van het nul-alternatief. Er is thans (uiteraard) wel sprake van een toename ten opzichte van het nulalternatief, maar het verschil is minder groot dan bezwaarde veronderstelt.

#### M17

**Bezwaar tegen de conclusie van Adecs dat "de berekende emissieconcentraties ruim beneden een voor mensen en/of planten schadelijke concentratie blijven." Weliswaar is de Drentse lucht naar verhouding tot elders in Nederland nog vrij schoon en blijft de luchtverontreiniging er onder de landelijke normen, maar de lucht is niet schoon genoeg voor de Drentse natuur en voor het behoud van biodiversiteit.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder het eerste bezwaar onder M3.

#### M18

**Bezwaar dat de luchthaven de norm voor NO<sub>x</sub> gaat opvullen. De jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor NO<sub>x</sub> bedraagt 18 µg/m<sup>3</sup> en de bijdrage van de luchthaven is bijna net zo hoog, namelijk 14 µg/m<sup>3</sup>. Samen is dat 32 µg/m<sup>3</sup>, de norm is 40 µg/m<sup>3</sup>.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De in het Besluit luchtkwaliteit 2005 neergelegde normen, waaronder die voor stikstofdioxide, vormen de weerslag van het niveau dat in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu in zijn geheel binnen een bepaalde termijn moet zijn bereikt. Voor stikstofdioxide is de norm, wat de jaargemiddelde concentratie betreft, vastgesteld op 40 µg/m<sup>3</sup>. Indien een gemeten en/of berekende concentratie niet boven dit niveau uitstijgt, kan worden aangenomen dat de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu in zijn geheel niet in gevaar komt. Voor de voorgenomen activiteit is dat het geval: de berekende hoeveelheid stikstofoxiden op leefniveau (de verzameling van stikstofdioxide én stikstof) is in 2015 minder dan 40 µg/m<sup>3</sup>. Hoewel het derhalve op zich genomen juist is dat de luchtkwaliteit op en rond de luchthaven wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit, is deze toename wettelijk gezien aanvaardbaar.

#### M19

**Bezwaar dat uitbreiding van de depositie van verzurende stoffen ten gevolge van toekomstige activiteiten van de luchthaven het nog moeilijker maakt om aan de richtwaarde voor depositie van potentieel zuur in 2010 te voldoen. Baanverlenging mag daarom niet doorgaan.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Een richtwaarde geeft de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk moet worden instandgehouden. Een richtwaarde is geen grenswaarde. Het feit dat de richtwaarde voor potentieel zuur in 2010 naar verwachting wordt

overschreden, staat als zodanig niet aan het nemen van het A-besluit in de weg. Mede gelet op het feit dat de bijdrage van de luchtvaart aan emissies van luchtverontreinigende stoffen gering is, zijn de Staatssecretarissen van oordeel dat zij ook in dit opzicht het A-besluit hebben kunnen vaststellen. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder M1 en het eerste bezwaar onder M3. Ten slotte zij gewezen op het feit dat in de Nota Verkeeremissie (Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, juni 2004) is het beleid uiteengezet met betrekking tot de (verzurende) emissies van verkeer, waaronder de luchtvaart. Baanverlenging is met dit beleid niet in strijd.

#### **M20**

**Bezwaar dat de autonome ontwikkeling van luchtverkeer en emissies bij de huidige baanlengte niet is doorgerekend naar 2015. Het is mogelijk dat bijvoorbeeld de SO<sub>2</sub>-emissies op dit moment bij de huidige baanlengte lager uitvallen dan eerder voorspeld. Ook kunnen de lange termijn financiële vooruitzichten er anders uitzien dan indertijd is voorspeld.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Staatssecretarissen zijn van oordeel dat zij zich terecht hebben kunnen beperken tot het aanvullen en het actualiseren van het exploitantenalternatief. Zij weten zich hierin gesteund door de Commissie m.e.r. In haar toetsingsadvies van 1 juli 2005 heeft zij deze aanpak onderschreven. Verwezen zij naar hetgeen hiervoor, onder M7 is opgemerkt.

Voor wat betreft de financiële vooruitzichten van de luchthaven zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder het eerste bezwaar onder C.

#### **M21**

**Bezwaar dat een aanduiding van de impact op het klimaat van (de groei van) de luchtvaart en van de uitgesproken beleidsintenties gepubliceerd in het IPCC rapport "Aviation and the Global Atmosphere" ontbreekt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het rapport "Aviation and the Global Atmosphere" van het Intergovernmental Panel on Climate Change van 1999 vormt geen toetsingskader voor het voorliggende A-besluit. De daarin uitgesproken beleidsintenties om te komen tot een vermindering van emissies door de luchtvaart behoeven dan ook niet in het A-besluit te worden aangeduid. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder M1.

#### **M22**

**Bezwaar dat een beschrijving van de toename van CO<sub>2</sub> uitstoot ten gevolge van de voorgenomen baanverlenging ontbreekt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De stof CO<sub>2</sub> is niet direct schadelijk voor de gezondheid en is geen probleemstof voor de lokale luchtkwaliteit. CO<sub>2</sub> is om deze reden geen stof waarvoor in het Besluit luchtkwaliteit 2005 grenswaarden voor zijn gegeven. Er hoeft in het kader van dit A-besluit dan ook niet aan te worden getoetst. De CO<sub>2</sub>-emissie door menselijke activiteiten is wel één van de oorzaken van klimaatverandering. Dit is een mondiaal probleem dat niet door landen afzonderlijk kan worden opgelost. Het voor de burgerluchtvaart in dit verband toepasselijke milieubeleid dient daarom vooral in internationale kaders tot stand te komen. Verwezen zij voorts naar hetgeen is overwogen onder M1.

## N. Gezondheid

### **Bezwaar tegen de ongezonde effecten van overlast, lawaai en luchtvervuiling. Bezwaar dat de gezondheid schade wordt aangedaan.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

#### *Gezondheidseffecten van geluid(overlast)*

Ten aanzien van geluid bestaan wettelijk vastgestelde grenswaarden om de gezondheid van omwonenden te beschermen. Op grond van artikel 2 van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL) is voor luchtvaartterrein GAE de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting 35 Ke. Dit betekent dat de geluidsbelasting buiten de geluidszone die is gebaseerd op deze grenswaarde niet hoger mag zijn dan 35 Ke. Ingevolge artikel 25, derde lid Lvw worden in het BGGL maximale waarden van de geluidsbelasting vastgesteld boven de grenswaarde van 35 Kosteneenheden, ter bepaling van de toelaatbaarheid van zekere bestemmingen op gronden gelegen binnen de geluidszone.

Op grond van artikel 3, eerste lid onder b, en 4 van het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart (BGKL) is voor luchtvaartterrein GAE de grenswaarde voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting met ingang van 1 januari 2000 47 bkl. Dit betekent dat de geluidsbelasting buiten de geluidszone die is gebaseerd op deze grenswaarde niet hoger mag zijn dan 47 bkl. Ingevolge artikel 25, derde lid Lvw worden in het BGKL maximale waarden van de geluidsbelasting vastgesteld boven de grenswaarde van 47 bkl, ter bepaling van de toelaatbaarheid van zekere bestemmingen op gronden gelegen binnen de geluidszone.

De maximale Ke-waarden binnen de geluidszone zijn bepalend voor de inhoud van de aanwijzingen van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) op grond van artikel 26 Lvw en artikel 37 WRO. De betrokken gemeenteraden dienen binnen een jaar na de aanwijzingen van de Staatssecretaris van VROM bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de geluidszone. De geluidsgevoelige bestemmingen die in het BGGL zijn aangegeven mogen slechts in die bestemmingsplannen worden opgenomen of gehandhaafd indien de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van die bestemmingen niet wordt overschreden. Niet meer toegelaten bestaande bebouwing dient een niet-geluidsgevoelige bestemming te krijgen of als dat niet mogelijk is, te worden afgebroken. Aan bestaande bebouwing die niet afgebroken hoeft te worden of waarvan de bewoning of het gebruik niet beëindigd hoeft te worden, kunnen in beginsel geluidwerende voorzieningen worden aangebracht. Daarin voorziet de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (hierna RGV '97) die ingevolge artikel 26b Lvw is vastgesteld. Indien bestaande woningen zijn gelegen binnen de contour behorend bij de geluidsbelasting van 40 Kosteneenheden, komen de geluidsgevoelige ruimten van de woningen in aanmerking voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen (Ke-isolatie).

Voor bestaande geluidsbelastingssituaties worden in het BGGL de volgende gevallen onderscheiden:

- de woning ligt tussen de 35- en de 55 Ke-contour: de maximaal toelaatbare geluidsbelasting is 55 Ke. Als de woning binnen de 40 Ke-contour ligt, wordt zij in beginsel geïsoleerd op grond van de RGV '97, maar niet-isoleerbaarheid van de woning of weigering van het aanbod van aan te brengen geluidwerende voorzieningen leidt niet tot onttrekking aan de woonbestemming of bewoning in strijd met het bestemmingsplan.
- de woning ligt tussen de 55- en de 65 Ke-contour: de maximaal toelaatbare geluidsbelasting is 65 Ke, maar alleen als de woning reeds voldoende geïsoleerd is, had moeten zijn of alsnog kan worden, of als geen toestemming wordt gegeven voor het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek als bedoeld in de RGV '97; anders volgt onttrekking aan de woonbestemming of bewoning in strijd met het bestemmingsplan.
- de woning ligt binnen de 65 Ke-contour: onttrekking aan de woonbestemming.

Uit het voorgaande blijkt dat behoudens enkele – in de artikelen 4 en 5 van het BGGL genoemde – uitzonderingen geen nieuwbouw van geluidsgevoelige gebouwen is toegestaan binnen de 35 Ke-zone. Voorts blijkt dat aankoop van woningen aan de orde kan zijn in het geval van bestaande geluidsbelastingssituaties binnen de 55 Ke geluidscontour.

In het kader van deze heroverweging zijn, ter uitvoering van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003, zoneberekeningen uitgevoerd op basis van een gewijzigde Ke-methodiek, thans zonder de 65 dB(A)-afkap. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van herziene en actuele invoergegevens. De oppervlakte van de aldus berekende Ke-geluidszone is hetzelfde gebleven als de geluidszone van het aanwijzingsbesluit van 15 mei 2001. De resultaten van de geluidbelastingsberekeningen zijn neergelegd in het ADECS-rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit van april 2005. Verwezen wordt voorts naar hoofdstuk L (Geluid).

In haar advies van 1 juli 2005 heeft de Commissie m.e.r. over deze aanvullende milieu-informatie geoordeeld dat de berekeningen met de nieuwe methodieken met goede kwaliteit zijn uitgevoerd, overeenkomstig de door de Raad van State gegeven richtlijnen. Dit geldt zowel voor de Ke- als de bkl-berekeningen. De Commissie is tevens van mening dat de aanvullende milieu-informatie over de geluidsbelasting van de omgeving een goede basis vormt voor de besluitvorming.

#### *Gezondheidseffecten van luchtverontreiniging*

Met betrekking tot luchtkwaliteit bestaan wettelijke grenswaarden. Deze grenswaarden zijn mede gebaseerd op gezondheidsafwegingen. Uit het MER 'Baanverlenging Groningen Airport Eelde' blijkt dat de wettelijke grenswaarden niet overschreden worden. De conclusie is daarmee gerechtvaardigd dat de gezondheid niet wordt geschaad.

In het kader van deze heroverweging is aanvullende milieu-informatie verzameld met betrekking tot de emissies en de luchtkwaliteit, zulks in verband met de inwerkingtreding van het Besluit luchtkwaliteit en het feit dat de invoergegevens voor de geluidszones zijn herzien en geactualiseerd. De resultaten van de emissie- en luchtkwaliteitsberekeningen zijn neergelegd in het ADECS-rapport "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage: Geluid, emissies en luchtkwaliteit van april 2005. Verwezen wordt voorts naar hoofdstuk M (Luchtverontreiniging en geur).

In haar advies van 1 juli 2005 heeft de Commissie m.e.r. aangegeven aanvankelijk kanttekeningen te plaatsen bij de informatie over de luchtkwaliteit in de aanvullende informatie. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft vervolgens ADECS verzocht een nadere toelichting te geven. Deze is neergelegd in de notitie "Toelichting luchtkwaliteit, Baanverlenging Groningen Airport Eelde van 20 juni 2005. De Commissie m.e.r. heeft naar aanleiding van deze notitie geoordeeld dat de door haar geplaatste vraagtekens bij de berekende luchtkwaliteit en daarmee de conclusies over de luchtkwaliteit in relatie tot de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit zijn weggenomen. De Commissie acht de belangrijkste conclusie, namelijk dat de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit voor de situatie op en rond het vliegveld Eelde niet worden overschreden, een valide conclusie. Ook ten aanzien van de gewijzigde situatie met de herziene en actuele invoergegevens is de conclusie derhalve gerechtvaardigd dat de gezondheid van omwonenden niet wordt geschaad.

Tot slot zij gewezen op het volgende. In het kader van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) is tot nog toe geen directe relatie gevonden tussen blootstelling aan milieuverontreiniging als gevolg van de luchthaven en verschillende gezondheidseffecten als luchtwegaandoeningen, longfunctie en geboortegewicht. Uit de GES blijkt dat er een relatie kan bestaan tussen geluidsoverlast ten gevolge van vliegverkeer en medicijngebruik, slaapverstoring, hinder en zelf gerapporteerde gezondheidsklachten en leerprestaties. In het kader van de in artikel 12 van het aanwijzingsbesluit bedoelde evaluatie van de milieueffecten worden de diverse onderzoeken naar de gezondheidsaspecten voor de luchthaven Schiphol nauwlettend in de gaten gehouden. In dit verband kan worden gewezen op het feit dat het RIVM in het kader van het GES participeert in twee Europese onderzoeksinitiatieven naar de relatie tussen milieubelasting en de gezondheid. Het eerste onderzoek richt zich op de relatie tussen wegverkeer- en luchtvaartgeluid enerzijds en de leerprestatie van kinderen anderzijds. Dit onderzoek bevindt zich thans in de afrondende fase. Het tweede onderzoek heeft betrekking op de relatie tussen wegverkeer- en luchtvaartgeluid enerzijds en hoge bloeddruk bij volwassenen anderzijds. Het veldwerk voor dit onderzoek is onlangs van start gegaan.

#### **N1**

**Bezwaar dat de baanverlenging zal leiden tot ernstige en onherstelbare schade aan de gezondheid vanwege de mogelijkheid dat zwaardere vliegtuigen proefvluchten zullen uitvoeren.**

Het bezwaar is niet gegrond.  
Voor motivering zij verwezen naar de overwegingen onder N.

**Bezwaarde verzoekt een onderzoek in hoeverre het gezondheidsrisico toeneemt bij uitbreiding van het aantal vluchten met toestellen zwaarder dan 6000 kg. Bezwaarde verzoekt aan te geven hoe de kosten voor schade aan de gezondheid verhaald kunnen worden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Met betrekking tot schadevergoeding zij verwezen naar de overwegingen onder Q: Schade. Inzake het gezondheidsonderzoek zij verwezen naar hetgeen daarover opgemerkt is onder N.

## N2

**Bezwaarde heeft ernstig bezwaar tegen verdere verspreiding van kerosine.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De uitstoot van kerosine (de concentraties zijn laag) kan leiden tot stankoverlast in de directe nabijheid van de luchthaven. Dit tijdelijke effect is onder meer afhankelijk van het weer en de activiteiten op de luchthaven. De stankoverlast zal zich uitstrekken over een beperkt gebied. Er bestaat geen aanleiding te veronderstellen dat dit schadelijk is voor de gezondheid van omwonenden van de luchthaven. Het ADECS-rapport van april 2005 (zie ook onder N) maakt duidelijk dat de lokale luchtkwaliteit voldoet aan de geldende normen.

## N3

**Bezwaar dat de geluidsoverlast mentale schade veroorzaakt, waardoor betrokkene in zijn ontspanningsmogelijkheden en bewegingsvrijheid beperkt wordt.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Hinder als gevolg van het gebruik van een luchthaven is niet volledig uit te sluiten.

Onderzoeksresultaten waaruit blijkt dat het gebruik van een luchthaven en de daardoor veroorzaakte geluidsoverlast leidt cq kan leiden tot mentale schade zijn echter niet beschikbaar.

## N4

**Bezwaar dat met een sluiting van 7,5 uur een achturige nachtrust van omwonenden niet is gegarandeerd. Met name kinderen, ouderen, zwangere vrouwen en zieken dienen een voldoende waarborg te hebben voor voldoende nachtrust.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In artikel 25, lid 4 Lvw zijn de randvoorwaarden opgenomen voor de duur van de nachtelijke periode: 'de duur van de nachtelijke periode moet minimaal bestrijken een periode van zeven aaneengesloten uren tussen 23:00 uur en 07:00 uur plaatselijke tijd.' Op deze wijze wordt naar mening van de wetgever de nachtrust van omwonenden voldoende gewaarborgd. Voor Groningen Airport Eelde is de nachtsluiting vastgesteld op 7,5 uur, een half uur langer dan de in de Lvw genoemde periode. Mede gelet op het feit dat het verkeer in de vroege ochtenduren en in de late avonduren (zeer) beperkt zal zijn, is de conclusie gerechtvaardigd dat de nachtrust op voldoende wijze wordt gewaarborgd. Verwezen zij voorts naar D2 (Gebruiksbeperkingen).

**Bezwaar tegen de extensieregeling uit artikel 8, vierde en vijfde lid, omdat starten en landen buiten de openingstijden van het vliegveld verstoring van de slaap en daaraan gekoppeld aantasting van de gezondheid betekent.**

Het bezwaar is niet gegrond. Met de uitspraak van 3 december 2003 is onherroepelijk vast komen te staan dat kon worden besloten tot het opnemen van de extensieregeling in het A-besluit.

## N5

**Bezwaar tegen het niet uitvoeren van een voorafgaand onderzoek naar de gezondheidseffecten van de geluidsruimte van de Aanwijzing, zoals reeds door de GGD's van Groningen en Drenthe in 1997 is verzocht en wat de Raad van State in een uitspraak met betrekking tot de PKB Schiphol ook als een tekortschieten van de verweerder heeft bestempeld.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In de PKB Schiphol en omgeving (1995) is bepaald dat binnen 3 jaar een gezondheidkundig onderzoek gedaan moest worden. Deze termijn is destijds niet gehaald. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft naar aanleiding daarvan in haar uitspraak van 7 april 1998 inzake de PKB Schiphol en Omgeving het volgende overwogen:

*“Naar het oordeel van de Afdeling had het op de weg van de Ministerraad gelegen uit hoofde van een zorgvuldige voorbereiding van de besluitvorming ervoor zorg te dragen dat dit nadere onderzoek voorafgaand aan het besluit tot realisering van het vijfbanenstelsel was afgerond. De Ministerraad is in dit opzicht mitsdien tekortgeschoten. Mede gezien de resultaten van de reeds uitgevoerde onderzoeken heeft de Afdeling bij de afweging van alle betrokken belangen echter onvoldoende aanknopingspunten gevonden voor de conclusie dat kennelijk sprake is dan wel zal zijn van een in redelijkheid niet te aanvaarden situatie op het gebied van de volksgezondheid op grond waarvan het besluit tot realisering van het vijfbanenstelsel zou moeten worden vernietigd.”*

In het SBL, waarin het aanwijzingsbesluit inzake GAE zijn grondslag vindt, is een dergelijk voorschrift niet opgenomen.

Overigens is bij de voorbereiding van het aanwijzingsbesluit wel degelijk met het gezondheidsaspect rekening gehouden. In het MER ten behoeve van het aanwijzingsbesluit is opgemerkt dat een “state-of-the-art” gezondheidsonderzoek met een effectgerichte benadering, gelet op de eerder bij de luchthaven Schiphol opgedane ervaringen, niet zinvol zou zijn. In het MER is daarom aangesloten bij het rapport “Gezondheidskundige evaluatie Schiphol” waarin een uitgebreid literatuuronderzoek is opgenomen. Voor GAE is een stofgerichte benadering gekozen waarbij is nagegaan of blootstelling aan geluid (en in het bijzonder de aspecten gehoorschade, hart- en vaatziekten, slaapverstoring, geluidhinder, medische consumptie en geluid en prestatie), luchtverontreiniging, geur en risicobeleving een bedreiging kan vormen voor de gezondheid. Vervolgens is een effectvergelijking uitgevoerd. Uit het toetsingsadvies van de Commissie MER volgt niet dat de aldus verzamelde informatie onvoldoende was voor de besluitvorming. Verwezen zij voorts naar hetgeen hiervoor, onder N is opgemerkt.

In het kader van deze beslissing op bezwaar is bezien of de nieuwe invoergegevens aanleiding zouden moeten geven tot een andere afweging. Dat is niet het geval. Redengevend daartoe is dat de omvang van de geluidszone precies dezelfde is als waarvan bij het aanwijzingsbesluit van 15 mei 2001, en dus ook in de MER van 1995, is uitgegaan. Voorts voldoet de luchtkwaliteit ook thans aan de daarvoor gestelde grenswaarden en verschillen de geuremissies van de prognose voor 2015 niet veel van de geuremissies uit het MER 1995. Voor de externe veiligheid geldt dat het plaatsgebonden risico in de prognose voor 2015 afneemt ten opzichte van de prognose voor 2005 en dat het groepsrisico voor beide prognoses nagenoeg hetzelfde beeld laat zien. Een en ander volgt uit de onderzoeken “Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage: geluid, emissies en luchtkwaliteit”, ADECS, april 2005; Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde; “Extern veiligheidsrisico rondom Groningen Airport Eelde; externe veiligheidsberekeningen ten behoeve van Milieu Informatie”, NLR, maart 2005 en “Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar” DHV, april 2005. Al deze rapporten zijn voor een ieder ter inzage gelegd. De Commissie m.e.r. is blijkens haar advies van 1 juli 2005 van mening dat deze aanvullende milieu-informatie een goede basis vormt voor de besluitvorming.

## O. Internationaal

**Bezwaar dat een onderzoek naar eventuele gevolgen van de aanwijzing voor de drie aangewezen gebieden op basis van EU Habitat- of Vogelrichtlijn in de omgeving van de luchthaven niet is uitgevoerd.**

Het bezwaar dat dit onderzoek niet is uitgevoerd is gegrond.

Voor een inhoudelijke reactie zij verwezen naar hoofdstuk T Natuur.

**Bezwaar dat de baanverlenging in strijd is met de Habitat- en Vogelrichtlijn.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor een inhoudelijke reactie zij verwezen naar hoofdstuk T Natuur.

### O1

**Bezwaar dat de vernieling van het cultuurhistorische landschap, waaronder Eekhoornstraat en Houtwallen, in strijd is met Europese Richtlijnen.**

Het bezwaar is ongegrond.

Er bestaan geen (Europese) richtlijnen die betrekking hebben op cultuurhistorisch landschap. Het aanwijzingsbesluit is dan ook niet in strijd met een richtlijn van die strekking. Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat de aanleg van de baanverlenging voorts is te verenigen met het vigerend beleid inzake het cultuurhistorisch landschap.

Het beleid inzake Waardevolle Cultuurlandschappen vindt haar grondslag in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). In het SGR is Noord-Drenthe aangewezen als Waardevol Cultuurlandschap. Waardevolle Cultuurlandschappen zijn regio's met belangrijke natuur- en landschapswaarden en grote cultuurhistorische en aardrijkskundige betekenis, die recreatief-toeristisch aantrekkelijk zijn. Het beleid is er op gericht de gebiedsspecifieke kwaliteiten in de waardevolle cultuurlandschappen te behouden en te versterken, hetgeen er op neer komt dat aan de betrokken overheden en organisaties – met als trekker de provincies – is verzocht om met betrekking tot de als waardevol cultuurlandschap aangewezen gebieden een gezamenlijk gebiedsperspectief op te stellen. Dat is voor Noord-Drenthe inmiddels gebeurd. Voor waardevolle cultuurlandschappen geldt verder geen specifiek beleid. Het SGR laat in ieder geval onverlet dat er met betrekking tot een (bestaande) activiteit besluitvorming plaatsvindt. Het aanwijzingsbesluit is hier derhalve niet mee in strijd.

Overigens zijn in het MER de effecten van de baanverlenging op het landschap en de cultuurhistorie onderzocht. Voor de baanverlenging is een beperkte ingreep in het landschap aan de zuidwestelijke zijde van het luchtvaartterrein noodzakelijk. Als gevolg daarvan zullen bepaalde bestaande patronen en elementen verloren gaan. Gelet op de beperkte actuele floristische waarden wordt in het MER dit verlies als beperkt aangemerkt. De wijziging van weidebouw naar vliegveldterrein, tezamen met beheer dat is gericht op verschraling, kan op den duur leiden tot een interessant (zij het ander) vegetatietype en landschap ter plaatse van het luchtvaartterrein. In dit verband zij ten slotte gewezen op het feit dat de luchthaven in overleg met de betrokken gemeenten en de provincie Drenthe een landschapsplan heeft opgesteld. Hierin is - onder meer - aangegeven waar en op welke wijze compensatie van de ingreep kan plaatsvinden. Het landschapsplan is in het kader van deze heroverweging eveneens voor een ieder ter inzage gelegd. Verwezen zij in dit verband voorts naar hetgeen is overwogen bij het tweede bezwaar van hoofdstuk H (MER) en bij de eerste groep bezwaren onder I (Milieu).

Alles bijeengenomen kan – mede naar aanleiding van de uitkomsten van het MER – worden geconcludeerd

dat de verlenging van baan 23-05 met 700 meter, met implementatie van een aantal mitigerende maatregelen uit het m.m.a., met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. In dit verband wordt tevens verwezen naar de overwegingen onder eerste bezwaren onder I en de 6<sup>de</sup> groep bezwaren onder I (Milieu).

### O2

**Bezwaar dat de afkoop van toekomstige verliezen door de overheid strijdig is met Europees recht, omdat niet een ieder op gelijke condities toegang heeft tot de luchthaven Eelde.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit.



**O3**

**Bezwaar dat de aanwezigheid van douane- en marechausseedienst een ontoelaatbare vorm van staatssteun vormen onder Europees recht.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit.

**O4**

**Bezwaar tegen de baanverlenging en intensivering van het vliegverkeer, omdat het in strijd is met de uitgangspunten van het klimaatbeleid. In diverse rapporten van het International Panel on Climate Change van de Verenigde Naties is aanbevolen dat de politiek en de samenleving zich moeten inspannen om het verbruik van fossiele brandstoffen terug te dringen om ernstige problemen met het klimaat te voorkomen. Daarentegen geeft de luchthaven aan dat vliegvakanties gestimuleerd moet worden om de luchthaven minder verliesgevend te maken. Vliegvakanties vergen veel fossiele brandstoffen en produceren veel luchtverontreiniging en CO<sub>2</sub>.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder M1 (luchtverontreiniging en geur).

## P. Routes

**Bezwaarde woont precies onder de aanvliegeroute van de te verlengen start- en landingsbaan en wordt daardoor ernstig in zijn woongenot bedreigd.**

**Bezwaar dat meer en grotere vliegtuigen gebruik zullen maken van de vliegroute over het huis van bezwaarde.**

Het bezwaar is niet gegrond. In een procedure als de onderhavige kan het gebruik van het luchtruim aan de orde komen voorzover dit door het aanwijzingsbesluit wordt geregeld. In het aanwijzingsbesluit is, zoals gebruikelijk, alleen het gebruik van het luchtruim in de directe omgeving van het luchtvaartterrein geregeld. Het gebruik van het luchtruim daarbuiten, zoals bijvoorbeeld het vaststellen van de aan- en uitvliegroutes, is in de Wet Luchtvaart, het Luchtverkeersreglement en de Regeling Procedures geregeld.

*Voor het vaststellen van vliegroutes geldt dat het luchtruim op een veilige en efficiënte wijze moet worden benut, waarbij overlast op de grond zoveel mogelijk moet worden vermeden. Ten aanzien van de vliegroutes rond GAE is/moet rekening (worden) gehouden met het vliegverkeer van en naar Schiphol, het militaire luchtruim, alsmede met woonbebouwing en beschermde natuurgebieden in de omgeving van de luchthaven. In Nederland is dat, gezien de bevolkings- en derhalve de bebouwingsdichtheid, geen gemakkelijke opgave. Het is derhalve niet altijd mogelijk alle bebouwing te vermijden; wel zoveel mogelijk en dat is ook gebeurd. Daarbij moet soms een keuze worden gemaakt tussen het overvliegen van beschermde gebieden of het overvliegen van bebouwd gebied. Voor het overvliegen van beschermde gebieden geldt dat de vlieghoogte zodanig moet zijn dat geen versturende effecten op het onderliggend gebied te verwachten zijn.*

De Staatssecretarissen zijn van mening dat uit een oogpunt van geluidhinder en andere milieu-aspecten niet van andere routes, die wat betreft luchtverkeersbeveiliging en vliegtechnische aspecten gelijkwaardig zijn aan de routes die in het kader van de zoneberekening ten behoeve van het aanwijzingsbesluit zijn gebruikt, had behoeven worden uitgegaan.

Anders dan bezwaarden kennelijk veronderstellen, zijn bij het aanwijzingsbesluit geen luchtverkeersroutes vastgesteld. Bij het onderhavige besluit zijn slechts de geluidszones en -contouren opnieuw vastgesteld. De berekeningen zijn mede uitgevoerd aan de hand van het model van de routes zoals deze in 2004 op grond van de Wet Luchtvaart, het Luchtverkeersreglement en de Regeling Procedures van kracht zijn geworden. In het kader van deze beslissing op bezwaar zijn alle relevante gemodelleerde routes voor het Ke-verkeer en het bkl-verkeer samengevoegd in een nieuwe bijlage C die ook als bijlage bij deze beslissing op bezwaar is opgenomen.

Voorzover de bezwaren betrekking hebben op de vastgestelde geluidszones en de op basis daarvan toegestane hoeveelheid Ke-verkeer, zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder L (Geluid). Voor zover de bezwaren betrekking hebben op de baanverlenging zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder B (Baanverlenging).

### P1

**Bezwaar dat niet nauwkeurig volgens de gehanteerde routes wordt aangevlogen. De bocht over Glimmen wordt vaak 'afgestoken'.**

**Bezwaar dat de vastgestelde start- en naderingsroutes niet worden gevolgd.**

De bezwaren zijn niet gegrond. De vliegtuigen dienen de voorgeschreven route te vliegen en dit wordt ook nagestreefd en gecontroleerd.

Met betrekking tot Ke-verkeer kan worden opgemerkt worden dat hoewel de benaming wellicht anders doet vermoeden, de routes niet de exacte lijn aangeven waarlangs door het landende en startende verkeer wordt gevlogen. Het aan- en uitvliegen geschiedt aan de hand van verkeersleidingsprocedures waarvan een groot aantal bestaat uit standaardinstructies (standaard-instrument-vertrek- en naderingsprocedures). De lijnen op de kaarten in bijlage C, die ook als bijlage bij deze beslissing op bezwaar is opgenomen, geven een gemiddelde aan van de routes zoals deze door de diverse vliegtuigtypen aan de hand van de desbetreffende instructies van de LVNL worden gevolgd (nominale paden).

Dat een piloot afwijkt van de route kan twee oorzaken hebben:

- 1) De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) geeft aanvullende instructies, hetgeen gelet op de Wet Luchtvaart altijd mogelijk is. De piloot is in dit geval niet strafbaar.
- 2) De piloot wijkt af van de instructies van de LVNL. Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen:
  - De piloot volgt de instructies uit de klaring van de LVNL niet op. In dit geval is de vlieger strafbaar op grond van artikel 5.9, derde lid, van de Wet Luchtvaart, tenzij sprake is van een overmachtsituatie.
  - De piloot voert de instructies van de LVNL niet uit binnen het tolerantiegebied. In dit geval is de vlieger strafbaar op grond van de Aanwijzing en de Luchtvaartwet, tenzij sprake is van een overmachtsituatie.

Voor het kunnen handhaven van de uitvliegroutes is het noodzakelijk dat tolerantiegebieden worden bepaald.

Deze bij de routes behorende tolerantiegebieden geven het gebied aan waarbinnen vliegtuigen zich kunnen bevinden, gegeven de technische hulpmiddelen die de vliegtuigen (zowel in het vliegtuig als op de grond) ter beschikking staan. De tolerantiegebieden zijn bedoeld om na te gaan of vliegers de door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voorgeschreven route zo nauwkeurig mogelijk vliegen. Ten tijde van het vaststellen van het aanwijzingsbesluit was het vaststellen van tolerantiegebieden niet mogelijk omdat een instrument waarmee deze tolerantiegebieden zouden kunnen worden gehandhaafd, ontbrak. Inmiddels is dit FANOMOS-systeem in werking. In aansluiting daarop zijn in juni 2004 vervolgens de tolerantiegebieden vastgesteld. Thans kan worden toegezien – en dit gebeurt ook – op de wijze waarop wordt uitgevlogen.

**Bezwaar dat de breedte van de aan- en uitvliegroutes niet is aangegeven en derhalve niet controleerbaar is.**

**Bezwaar dat gedeelten van aanvliegroutes o.a bij Glimmen ontbreken in de stukken, evenals de bandbreedte bij aanvliegroutes, waardoor handhaving een onmogelijke zaak wordt.**

**Bezwaar tegen het ontbreken van de gedeeltelijk de aanvliegroutes (bijvoorbeeld over Norg en Glimmen) en geheel de circuits. Ook ontbreken de bandbreedtes van de routes.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

Bij het aanwijzingsbesluit zijn in bijlage C verschillende routes opgenomen. Dit betreffen uitsluitend de gemodelleerde bkl-routes. De Ke-routes zijn in het kader van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 alsnog als bijlage bij het aanwijzingsbesluit gevoegd (fig. 1-3 van het NLR rapport, CR 97240 L, "Geluidsbelastingberekeningen ten behoeve van de aanwijzingsprocedure van het luchtvaartterrein Eelde"). Van deze Ke-routes is zowel de nominale route als het spreidingsgebied daarvan weergegeven. Ook zijn de circuits voor het grote en kleine verkeer weergegeven (fig. 4 en 9).

In het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar zijn alle relevante routes en circuits (voor het Ke- en het bkl-verkeer) samengevoegd in een nieuwe bijlage C die ook als bijlage bij deze beslissing op bezwaar is opgenomen. Overigens zijn thans ook de in het kader van de handhaving gebruikte tolerantiegebieden op kaart weergegeven. Deze zijn ook op de kaarten in de nieuwe bijlage C weergegeven. Ten aanzien van de tolerantiegebieden wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder G (Handhaving).

## P2

**Bezwaarde verzoekt de aanvliegroute Veenhuizen-Westervelde-Norg-Donderen-Eelde te verleggen teneinde de huidige geluidsoverlast aanzienlijk te verminderen en de verwachte toename van geluid te voorkomen. De woonbebouwing en bebouwing voor verblijfsrecreatie van Norg ligt binnen de afstand van 10 kilometer van het luchtvaartterrein en exact onder deze aanvliegroute.**

**Bezwaarde verzoekt de aanvliegroute tussen Norg en Donderen te verleggen, teneinde de kans op een calamiteit, als gevolg van het neerstorten van een vliegtuig op de munitie-opslag van het ministerie van Defensie aanzienlijk te verminderen.**

**Bezwaar dat de aangegeven aan- en uitvliegroutes in bijlage C gekoppeld aan de start en landing van zwaardere toestellen zullen leiden tot te hoge geluids- en andere gezondheidsoverlast in het bewoonde stedelijke gebied, waaronder stad Groningen Zuid-West en/of gemeente Tynaarlo.**

De bezwaren zijn niet gegrond. De bezwaren richten zich niet tegen het aanwijzingsbesluit.

Zoals opgemerkt, worden de luchtverkeersroutes in het kader van de Wet Luchtvaart, het Luchtverkeersreglement en de Regeling Procedures vastgesteld. Voorzover de bezwaren betrekking hebben op de vastgestelde geluidzones en de op basis daarvan toegestane hoeveelheid Ke-verkeer, zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder L (Geluid). In dit verband zij gewezen op het feit dat noch de stad Groningen Zuid-West, noch de gemeente Tynaarlo binnen de 35 Ke-zone dan wel de 47 bkl-zone liggen. Dit betekent uiteraard niet dat daarbuiten geen sprake is van geluidsbelasting als gevolg van de luchthaven, maar wel dat deze (veel) lager is dan de wettelijk vastgelegde grenswaarden.

Overigens zij erop gewezen dat buiten het kader van deze aanwijzingsprocedure de route over Norg, zoals een aantal bezwaarden wensen, is gewijzigd. Dit is een van de milieumaatregelen die inmiddels op instigatie van de LVNL is doorgevoerd. De nieuwe route is als invoergegeven in de berekening van de Ke-geluidszone meegenomen.

### **P3**

#### **Bezwaar tegen de bouw van landhuizen in Glimmen onder de aanvliegeroute van het vliegveld en de toekomstige baanverlenging.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit. Verwezen wordt voorts naar hetgeen is overwogen onder P.

#### **Bezwaar dat de woning op een plek staat waar geen woonbestemming op mag berusten.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit.

## Q. Schade

**Bezwaar dat de uitbreiding van de luchthaven leidt tot waardevermindering van de woning.**  
**Bezwaar dat de uitbreiding van de luchthaven leidt tot waardedaling en onverkoopbaarheid van onroerende zaken.**

**Bezwaar dat door de te verwachten toename van de geluidhinder de woning van bezwaarde in waarde zal verminderen.**

**Bezwaarde wil een schadeclaim indienen voor waardevermindering woning.**

**Bezwaarde rekent op schadevergoeding in verband met waardevermindering huis.**

**Bezwaarde stelt de overheid aansprakelijk voor de waardevermindering van de woning.**

**Bezwaar tegen de te verwachte economische schade.**

**Verzoek om compensatie voor waardedaling van de woning.**

**Bezwaar dat de baanverlenging materiële schade (kosten, geluidsisolatie, waardevermindering onroerend goed en onverkoopbaarheid) oplevert.**

**Bezwaarde doet in verband met de waardevermindering van de woning een beroep op artikel 13 en claimt een vergoeding voor de ondervonden schade.**

**Bezwaar dat door de baanverlenging de continuïteit van het bedrijf van bezwaarde, een dierenpension, in gevaar komt.**

**Bezwaar tegen de economische schade die de baanverlenging als gevolg heeft voor het bedrijf van bezwaarde, te weten een rustige camping.**

**Bezwaarde verwacht een vergoeding voor te verwachten planschade.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

In zowel het A-besluit als in het RO-besluit is een schaderegeling opgenomen en is aangegeven welke schade onder welke regeling valt.

In het A-besluit is in artikel 13 een nadeelcompensatieregeling opgenomen. Hierin is bepaald dat aan degene die door het A-besluit schade lijdt of zal lijden op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding wordt toegekend, voorzover die schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voorzover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd. Voor belanghebbenden bestaat aldus de mogelijkheid om een schadeclaim in te dienen.

Een dergelijk verzoek wordt behandeld volgens het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (Stcrt. 1999, 172). De hierin opgenomen procedure voorziet erin dat schadeclaims door één instantie worden behandeld. Daarmee wordt gewaarborgd dat schadeclaims in gelijke gevallen naar gelijke maatstaven worden beoordeeld. De vraag of in een concreet geval aanspraak bestaat op schadevergoeding wordt bepaald door een samenstel van rechtsregels die in de rechtspraak zijn ontwikkeld. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de voorzienbaarheid, de aard en de omvang van de schade, alsmede met het handelen en nalaten van degene die de schade lijdt. Tegen de uiteindelijke beslissing op het schadevergoedingsverzoek staat bezwaar en beroep volgens de Awb open. Overigens kan pas definitief op een verzoek om schadevergoeding beslist worden, wanneer het aanwijzingsbesluit onherroepelijk is. Hiervoor dient de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak te zijn afgerond.

In het RO-besluit is voorts bepaald dat de kosten van de schadevergoedingen bedoeld in artikel 49 WRO door de Minister (Staatssecretaris) van Verkeer en Waterstaat aan de gemeente zullen worden vergoed. Het betreft hier de vergoeding van planschade als gevolg van het opnemen van de geluidszones in bestemmingsplannen. Daarnaast kan er planschade ontstaan als gevolg van het opnemen in bestemmingsplannen van, bijvoorbeeld, de begrenzing van het luchtvaartterrein en aanleg van groenvoorzieningen. Ook deze schade dient op de voet van artikel 49 WRO te worden vergoed. Door de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van luchtvaartterrein Eelde is overigens in beginsel aan het Rijk een vergoeding verschuldigd ter bestrijding van de planschade als gevolg van het opnemen van de geluidszones in het bestemmingsplan. Het betreft hier een onderdeel van de geluidsheffing van waaruit ook de isolatiekosten worden betaald. Momenteel wordt geen heffing meet opgelegd, aangezien de luchtvaartmaatschappijen inmiddels voldoende heffing ter dekking van de isolatiekosten is afgedragen.

Het feit dat bezwaarden verwachten op grond van artikel 13 van het A-besluit dan wel artikel 8 van het RO-besluit een schadeclaim in te dienen, doet overigens aan de rechtmatigheid van het A-besluit c.q. het RO-besluit niet af. Bij het vaststellen van het aanwijzingsbesluit en RO-besluit is niet gebleken dat eventuele schadeposten dermate hoog zullen zijn dat deze niet in verhouding staan tot het met het aanwijzingsbesluit en het RO-besluit te dienen doel. De hernieuwde vaststelling van de geluidszones en geluidsc contouren in het kader van deze heroverweging geeft de Staatssecretarissen geen aanleiding tot een ander oordeel.

Om te voorkomen dat belanghebbenden bij verschillende instanties en overheden hun schadeclaims moeten indienen, is gekozen voor de instelling van één schadeloket waar gedupeerden zowel de planschadeclaims als de nadeelcompensatieclaims kunnen indienen, te weten de Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland te Leeuwarden.

#### **Q1**

**Bezwaar dat de aanwijzing zal leiden tot vermindering van het woongenot.**

**Bezwaar dat de leefbaarheid in en om het huis door de toename van de geluidsoverlast sterk zal verminderen.**

**Bezwaar dat de baanverlening immateriële schade (vermindering woongenot) oplevert.**

**Verzoek om compensatie voor vermindering van het woongenot.**

De bezwaren zijn niet gegrond.

De Minister verwijst naar hetgeen onder Q is overwogen.

**Bezwaar dat uitbreiding van Groningen Airport Eelde leidt tot evenredige waardedaling van één van de meest karakteristieke en oudste landschappen van Nederland.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Minister verwijst naar hetgeen onder Q is overwogen.

#### **Q2**

**Bezwaar dat de boerderij van betrokkene na de baanverlenging als blijvende woonbestemming onaanvaardbaar zal worden. Bezwaarde geeft aan een beroep op planschade te doen indien de woonbestemming gehandhaafd blijft.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Minister verwijst naar hetgeen onder Q is overwogen.

#### **Q3**

**Bezwaarde heeft financiële schade geleden omdat zijn boerderij door de jarenlange onzekerheid niet verkocht kon worden. Bezwaarde zal een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Minister verwijst naar hetgeen onder Q is overwogen.

#### **Q4**

**Bezwaar tegen de twijfels en onduidelijkheid ten aanzien van de bedrijfsvoering van de autorijschool van bezwaarde.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Minister verwijst naar hetgeen onder Q is overwogen.

#### **Q5**

**Bezwaarde stelt de luchthaven aansprakelijk voor alle schade die voortvloeit uit het toenemen van het verkeer met grotere vliegtuigen.**

Het bezwaar is niet gegrond.

De Minister verwijst naar hetgeen onder Q is overwogen.

## R Isolatie

**Bezwaarde dient een claim bij de overheid in om de geluidsisolatie van zijn woning aan te passen aan de nieuwe omstandigheden.**

**Bezwaarde verwacht een isolatieclaim uit te brengen.**

**Bezwaarde wenst een vergoeding voor de kosten van geluidsisolatie.**

**Bezwaarde verzoekt compensatie voor de benodigde geluidsisolatie.**

**Bezwaar dat op grond van de toename van geluidhinder het onroerend goed voorzien dient te worden van geluidsisolatie. Bezwaarde verzoekt aan te geven waar de kosten voor deze voorzieningen gedeclareerd kunnen worden.**

**Bezwaarde behoudt zich het recht voor om de isolatiekosten op de veroorzakers te verhalen.**

De bezwaren zijn ongegrond.

Het enkele feit dat bezwaarden aanspraak menen te kunnen maken op geluidwerende voorzieningen doet niet af aan de rechtmatigheid van het aanwijzingsbesluit. Zoals in de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 is overwogen dient de overheid op grond van de bestaande wet- en regelgeving het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in bepaalde gevallen voor haar rekening te nemen. Op basis van de - op grond van artikel 26b van de Luchtvaartwet vastgestelde - Regeling Geluidwerende Voorzieningen 1997 van 6 februari 1997, Stcrt. 1997, 47 (RGV '97), laatstelijk gewijzigd bij de Regeling van 17 februari 2003, Stcrt. 2003, 34, worden aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen het gebied met een geluidbelasting van 40 Ke of hoger in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht. De kosten die daaruit voortvloeien komen voor rekening van het Rijk. Door middel van een aan de luchtvaartmaatschappijen opgelegde geluidsheffing worden de isolatiekosten echter feitelijk door deze maatschappijen betaald. Zie in dit verband ook het hiernavolgende bezwaar.

In het kader van deze heroverweging is nog gezien of zich ten aanzien van de bezwaren met betrekking tot geluidsisolatie nieuwe feiten en/of omstandigheden (wijziging van rechts- en beleidsregels daaronder begrepen) hebben voorgedaan die thans tot een andere beslissing zouden moeten leiden. Dat is niet het geval. Bij het onderhavige besluit zijn de geluidszones en -contouren opnieuw vastgesteld. Naar aanleiding daarvan is opnieuw bekeken of er, en zo ja welke woningen voor geluidwerende voorzieningen in aanmerking komen. De door bezwaarden geclaimde geluidwerende voorzieningen worden zullen worden aangebracht indien wordt geconstateerd dat wordt voldaan aan de vereisten van de RGV 1997. In dit verband wordt opgemerkt dat in artikel 21 van de RGV 1997 is geregeld dat geen vergoeding wordt toegekend voor geluidwerende voorzieningen die op grond van een andere regeling dan de onderhavige zijn aangebracht dan wel voor geluidwerende voorzieningen die een eigenaar op eigen initiatief heeft aangebracht.

Vooruitlopend op de onherroepelijkheid van de aanwijzing heeft Rijkswaterstaat Noord-Nederland in samenwerking met PROGIS (dat ook het isolatieprogramma rond Schiphol uitvoert) een isolatieprogramma opgesteld. Allereerst is een inventarisatie van de te isoleren woningen gemaakt. In overleg met de betreffende bewoners zullen afspraken worden gemaakt over het in 2006 uitvoeren van de isolatiewerkzaamheden.

**Bezwaar tegen de vele tienduizenden gulden die aan geluidsisolatie zijn gependend.**

**Bezwaar dat de baanverlenging zal leiden tot extra kosten voor geluidswerende isolatie.**

Het bezwaar is ongegrond.

Het enkele feit dat uit het aanwijzingsbesluit isolatiekosten voortvloeien doet niet aan de rechtmatigheid van dat besluit af. In het kader van de heroverweging is niet gebleken dat de kosten van geluidsisolatie –na hernieuwde vaststelling van de geluidszones en -contouren - dermate hoog zijn dat deze niet in verhouding staan tot het met het A-besluit (en de baanverlenging) te dienen doel. Overigens is het aantal woningen dat in principe voor isolering in aanmerking komt beperkt: 11 in totaal (Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar, DHV, april 2005, blz. 23). Met betrekking tot de eventueel door bezwaarden zelf aangebrachte isolatie zij verwezen naar hetgeen hiervoor is opgemerkt.

**Bezwaar dat de woning van bezwaarde slechts gedeeltelijk geïsoleerd is.**

Het bezwaar is ongegrond. Zoals hierboven is opgemerkt worden de door bezwaarden - en anderen - geclaimde geluidwerende voorzieningen aangebracht als wordt geconstateerd dat wordt voldaan aan de vereisten van de RGV 1997. Alle voorzieningen die op grond van de RGV 1997 nodig zijn, zullen worden getroffen. Met betrekking tot de eventueel door bezwaarden zelf aangebrachte isolatie zij verwezen naar hetgeen hiervoor is opgemerkt.

**Bezwaar dat de geluidsoverlast en luchtverontreiniging niet teruggedrongen kan worden door isolerende maatregelen.**

Het bezwaar is ongegrond. De aan te brengen isolatie heeft betrekking op geluidwerende voorzieningen aan de woning en heeft derhalve geen betrekking op luchtverontreiniging. De voorzieningen hebben evenmin betrekking op de ruimte buiten de woning. Na het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen wordt de binnen de woning ondervonden geluidsbelasting wel degelijk teruggedrongen. Verwezen wordt voorts naar hetgeen wordt overwogen onder L (Geluid) en M (Luchtverontreiniging en geur).



## S. Ruimtelijke ordening

**Bezwaar tegen het ontbreken van een motivering voor een ruimtelijke reservering van 50 ha, terwijl volgens de tekening in bijlage voor de baanverlenging circa 35 ha nodig is. Ook ontbreekt in de aanwijzing WRO de plicht om de vigerende bestemmingen voor de omlegging van de Eekhoornstraat te herzien.**

De bezwaren zijn ongegrond. Het oppervlak dat voor de baanverlenging noodzakelijk is bedraagt ongeveer 50 hectare, zoals ook in het aanwijzingsbesluit op blz. 16 is aangegeven. De gronden die voor deze baanverlenging en de daarmee gepaard gaande faciliteiten wordt gebruikt, is niet groter dan strikt noodzakelijk is. Overigens is naar aanleiding van dit bezwaar geconstateerd dat de kaart die is bijgevoegd als bijlage A bij het aanwijzingsbesluit niet juist is. De kaart vermeldt een schaal van 1:10.000 in plaats van de werkelijke schaal van 1:25.000. Bij deze beslissing op bezwaar is een nieuwe bijlage A met daarop de juiste schaal bijgevoegd. Van discrepantie tussen de toelichting en de kaart is daarmee geen sprake meer.

Met betrekking tot het tweede bezwaar wordt het volgende opgemerkt. In artikel 1 van het RO-besluit is bepaald dat de gemeenteraden binnen een jaar na het vaststellen van dat besluit bestemmingsplannen dienen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de geluidszones, zoals die zijn weergegeven op kaarten die zijn opgenomen in de bijlagen bij het aanwijzingsbesluit (en die zijn aangepast bij deze beslissing op bezwaar). Bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen dienen de contouren die blijkens de in de bijlagen bij het aanwijzingsbesluit (zoals aangepast bij deze beslissing op bezwaar) opgenomen kaarten de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaarten te worden aangegeven en moet de inhoud van het RO-besluit in acht worden genomen bij het vaststellen van de bestemmingsplanregelingen.

In de aanwijzingen worden geen concrete opdrachten gegeven om bestemmingen te herzien. Dat is ook niet nodig. De in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde aanwijzingen ex artikel 26 Lvw juncto artikel 37 van de WRO inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein GAE van 15 mei 2001 beogen slechts de doorwerking van de in de aanwijzing ex artikel 27 juncto artikel 24 Luchtvaartwet vastgestelde geluidsbelastingswaarde in de bestemmingsplannen. Dit is in overeenstemming met (de strekking van) het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart (BGGL) en het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL).

## Hoofdstuk T – Natuur

### Algemeen

In de omgeving van het luchtvaartterrein Eelde liggen verschillende gebieden die op basis van de Habitat- en/of Vogelrichtlijn<sup>1</sup> zijn aangewezen. Het betreft de volgende gebieden:

- Drentsche Aa (bescherming op grond van de Habitatrichtlijn)
- Zuidlaardermeergebied (bescherming op grond van de Vogelrichtlijn)
- Leekstermeergebied (bescherming op grond van de Vogelrichtlijn)
- Fochteloërveen (bescherming op grond van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn)

Bij het vaststellen van het aanwijzingsbesluit in 2001 is in samenwerking met het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en (toen nog) Visserij bekeken of ten behoeve van het aanwijzingsbesluit de procedure zoals beschreven in de Habitat- of Vogelrichtlijn zou moeten worden gevolgd. Deze vraag werd destijds ontkennend beantwoord. De voornaamste reden was dat de verlenging van de baan en de aan- en uitvliegroutes niet in de richting van een van de bovengenoemde gebieden plaatsvindt of dat deze er te ver vanaf liggen om (significante) effecten van de uitbreiding te ondervinden. Onderzoek is om die reden achterwege gelaten.

Met de uitspraak van 3 december 2003 van de Afdeling bestuursrechtspraak is vast komen te staan dat alsnog nader onderzoek moest worden verricht naar de in de omgeving van het luchtvaartterrein Eelde liggende gebieden die op grond van de Habitatrichtlijn dan wel de Vogelrichtlijn zijn aangewezen.

Aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak is gevolg gegeven. Ter voorbereiding van deze beslissing op bezwaar is een rapport opgesteld door Bureau Waardenburg B.V. Dit rapport bevat een analyse van het gebruik van het luchtvaartterrein zoals voorzien in het aanwijzingsbesluit en toetst het voorgenomen gebruik aan het regime van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het gebruik is verder getoetst aan de relevante nationale regelgeving. De bevindingen van Waardenburg zijn neergelegd in het rapport "Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van februari 2005. Het rapport is in het kader van deze heroverweging voor een ieder ter inzage gelegd.

Uit het rapport volgt dat het gebruik van het luchtvaartterrein zoals voorzien in het aanwijzingsbesluit niet in strijd is met de Habitat- en/of Vogelrichtlijn, noch met de nationale natuurwetgeving. De belangrijkste bevindingen luiden als volgt:

- Het kleine verkeer heeft mogelijk invloed op het gebied Drentsche Aa. Door de ligging van de entry en exitpoints aan de oostzijde van het vliegveld zal het klein verkeer dat naar het noordoosten uitvliegt en via het zuidwesten binnenkomt over het meest noordelijke deel van het gebied vliegen. Dit vliegverkeer kan een verstoring hebben op de fauna in met name het meest noordelijke deel van de Drentsche Aa. De verstoring blijft beperkt tot soorten die in Nederland vrij algemeen voorkomen, zodat de gunstige staat van instandhouding van die soorten niet in het geding is. Als gevolg van de thans voorziene afname van het kleine verkeer en de voorziene toename van geluidarme vliegtuigen zal de situatie in de toekomst bovendien verbeteren.
- Binnenkomende grote burgerluchtvaart vanuit het noordoosten kruist het Zuidlaardermeer op een hoogte van 2.000 voet of juist daarboven. Mede door het beperkte vermogen waarop de motoren dan worden gebruikt, zal vanwege dit verkeer hooguit een lichte vorm van verstoring optreden. Uitgaand verkeer naar het noordoosten buigt grotendeels direct af naar het zuiden. Hierbij kunnen de zwaarste vliegtuigen lager dan 3.000 voet (maar zeker niet lager dan 2.000 voet) over het Zuidlaardermeer gaan. Ook dit brengt hooguit een lichte verstoring met zich

---

<sup>1</sup> Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 97/62/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 oktober 1997 (PbEG L 305) en Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PbEG L 103) laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 97/49/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1997 (PbEG L 223).

mee. Daarna wordt, op grotere hoogte (> 3.000 voet) de Drentsche Aa overvlogen. Hiervan vinden geen versturende effecten plaats. Hetzelfde geldt voor het uitgaand verkeer naar het zuiden en oosten, dat na meer dan 10 kilometer na de start de Drentsche Aa doorkruist. Inkomend groot verkeer vanuit het zuidwesten kruist op een hoogte van ten minste 2.000 voet het gebied Fochteloërveen en Esmeer. De hiermee gepaard gaande verstoring is ten slotte ook hooguit als licht aan te merken. Bij het voorgaande dient te worden bedacht dat de meeste vliegtuigen die van luchthaven Groningen Airpot Eelde gebruik maken, snelle stijgers zijn en al na zo'n vijf à zes kilometer na de start op een hoogte van meer dan 3.000 voet zitten. Deze categorie vliegtuigen kruist de beschermde gebieden nergens onder de 3.000 voet. Alles overziend worden (ook) van de toename van het grote burgerverkeer geen significante negatieve effecten op de kwalificerende en begrenzendende soorten van de beschermde gebieden in de omgeving van de luchthaven verwacht.

Volledigheidshalve wordt nog gewezen op het feit dat naast het onderzoek van Bureau Waardenburg B.V. afzonderlijk ecologisch onderzoek is verricht op de locatie waar de ruimtelijke ingreep - de baanverlenging - zal plaatsvinden. Het onderzoek richt zich op de aldaar aanwezige beschermde dieren en plantensoorten, de baanverlenging vindt immers niet plaats in of dicht bij een gebied dat op grond van (Europese) regelgeving wordt beschermd. Het onderzoek is in opdracht van de exploitant uitgevoerd door Buro Bakker. De bevindingen van Buro Bakker zijn neergelegd in het rapport "Ecologisch onderzoek en verkenning Flora en Faunawet op de locatie van een baanverlenging op vliegveld Eelde" van juli 2005. Het rapport is in het kader van deze heroverweging eveneens voor een ieder ter inzage gelegd.

#### **Behandeling van de bezwaren**

*In het kader van de nieuwe heroverweging naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zijn nog de volgende bezwaren naar voren gebracht:*

#### **T1**

**Bezwaar dat baanverlenging waardevol kleinschalig landschap vernietigt. Kleinschalig cultuurlandschap met belangrijke natuurwaarden moet behouden blijven en dient niet te worden omgezet in Luchthaventerrein. Dankzij de inventarisaties van Bakker en Rapport Inpassing zijn de huidige natuurwaarden en het eventuele toekomstig verlies hiervan goed gedocumenteerd. Als gevolg van deze documentatie kan niet anders worden besloten dan dat deze natuurwaarden in stand moeten blijven.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Er bestaan geen (Europese) richtlijnen die betrekking hebben op cultuurhistorisch landschap. Het aanwijzingsbesluit is dan ook niet in strijd met een richtlijn van die strekking. Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat de aanleg van de baanverlenging voorts is te verenigen met het vigerend beleid inzake het cultuurhistorisch landschap.

Het beleid inzake Waardevolle Cultuurlandschappen vindt haar grondslag in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). In het SGR is Noord-Drenthe aangewezen als Waardevol Cultuurlandschap. Waardevolle Cultuurlandschappen zijn regio's met belangrijke natuur- en landschapswaarden en grote cultuurhistorische en aardkundige betekenis, die recreatief-toeristisch aantrekkelijk zijn. Het beleid is erop gericht de gebiedsspecifieke kwaliteiten in de waardevolle cultuurlandschappen te behouden en te versterken, hetgeen erop neer komt dat aan de betrokken overheden en organisaties – met als trekker de provincies – is verzocht om met betrekking tot de als waardevol cultuurlandschap aangewezen gebieden een gezamenlijk gebiedsperspectief op te stellen. Dat is voor Noord-Drenthe inmiddels gebeurd. Voor waardevolle cultuurlandschappen geldt verder geen specifiek beleid. Het SGR laat in ieder geval onverlet dat er met betrekking tot een (bestaande) activiteit besluitvorming plaatsvindt. Het aanwijzingsbesluit is hier (derhalve) niet mee in strijd.

In het MER is voorts aangegeven dat nabij de Eekhoornstraat de landschappelijk waardevolle beplanting zal verdwijnen. Verder zullen verspreid een aantal, deels interessante, houtwallen en solitaire bomen worden verwijderd. Baanverlenging betekent door zijn ingrepen in de bodem en de ruimte, een (verdere) aantasting van de ecologische structuur, ecologische karakteristiek en biotopen van het beekdal van de Runslot. Mede door de voorziene drainage kunnen de restanten van vochtige graslandvegetaties in het beekdal van de Runslot verder verdrogen. Vanwege de beperkte actuele

floristische waarden is het verlies gering. Karakteristieke (avi-)fauna van de te verwijderen houtwallen zal in de omgeving een ander geschikt leefgebied moeten vinden. Door de functieverandering van weidebouw naar vliegveldterrein, tezamen met een beheer dat gericht is op verschraling, kan dit volgens het MER op den duur leiden tot een mogelijk interessant vegetatietype op het terrein van de luchthaven.

Tegenover het verlies aan biotopen, ecologische structuren en ecologische karakteristieken, zijn er mogelijkheden voor compensatie. In het MER is aangegeven dat in overleg met gemeenten en provincie door de luchthaven een compensatie-/landschapsplan zal worden opgesteld. Het aanwezige patroon van waardevolle elementen dat door de baanverlenging verdwijnt, zoals houtwallen, solitaire bomen, andere landschappelijk waardevolle beplanting en aardkundige waarden, wordt daarin geïnventariseerd. Tevens wordt aangegeven waar (zoekgebied) en op welke wijze het patroon en de elementen die door de baanverlenging verloren gaan, worden gecompenseerd.

Het in het MER bedoelde onderzoek is inmiddels afgerond. In opdracht van de luchthaven is het rapport Inpassing Baanverlenging Groningen Airport Eelde, landschap, ecologie, water en recreatie, DHV Ruimte en Mobiliteit BV, juni 2005 (W0288.03.001) opgesteld. Hierin is ten aanzien van de thema's water, landschap, ecologie en recreatie invulling gegeven aan het bepaalde in het aanwijzingsbesluit van 15 mei 2001 waarin is aangegeven op welke wijze rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor het milieu. In het plan zijn voorstellen gedaan voor de inpassing van de baanverlenging in haar omgeving en compenserende maatregelen voor de genoemde thema's. Het rapport is voor een ieder ter inzage gelegd.

## T2

**Bezwaar dat de Eekhoorseloop gedeeltelijk binnen de destructieve zone zou liggen. Bezwaar dat baanverlenging het leefmilieu van vleermuizen (de hoge laanbomen op de zandrug van de Eekhoornstraat) vernietigt. Vleermuizen en hun vliegroutes vallen onder het hoogste beschermingsniveau. Compensatie van de vleermuisroute langs de Eekhoornstraat en het foerageergebied in de oude houtwallen dwars op de Eekhoornstraat is niet mogelijk omdat ten westen van de Eekhoornstraat het beekdal van de Eekhoorseloop ligt. Dit beekdal moet open blijven. De vliegroutes en foerageergebieden van de vleermuizen worden derhalve vernietigd en niet gecompenseerd. Dit valt ook te concluderen uit tabel 2 (Overzicht mitigerende en compenserende maatregelen natuur) van het Rapport Inpassing." In deze tabel staat als maatregel tegen het verlies van vliegroutes voor vleermuizen de herplant van 5.6 ha bos/singels. Herplanten van bos/singels betekent dat er plantmateriaal gepoot wordt dat gedurende de eerste tien jaar van geen enkel belang kan zijn als vliegroute voor vleermuizen. De wet voorziet in een verbod op de vernietiging van routes en biotoop van vleermuizen. Bezwaarde is van mening dat ontheffing daarvan op grond van de Flora- en Faunawet niet mag worden verleend.**

De bezwaren zijn niet gegrond. In het rapport van Buro Bakker is abusievelijk aangegeven dat de Eekhoorseloop in de destructieve zone ligt. De ruimtelijke ingreep (destructieve zone) reikt in werkelijkheid niet zo ver. De Eekhoornsestraat echter ligt wel gedeeltelijk binnen de destructieve zone. Buro Bakker geeft in het rapport verder aan op welke wijze maatregelen kunnen worden getroffen om de open ruimte die ontstaat ten gevolge van het kappen van bomen aan de Eekhoornstraat te compenseren. Dit levert immers schade op voor de vleermuizen die zich via deze route verplaatsen van kolonieplaats naar foerageergebied. Genoemd wordt het creëren van alternatieve vliegroutes (met opgaande elementen) om het vlakke terrein van de start- en landingsbaan heen. Overigens kan ook het te plaatsen hekwerk met bossages hiertoe een functie vervullen. Ontheffing van de bepalingen van de Flora- en Faunawet is aangevraagd.

## T3

**Bezwaar dat enerzijds uit het rapport van Waardenburg blijkt dat wordt beseft dat er veel onzeker is, maar anderzijds tegelijkertijd de toename van verstoring door Waardenburg in de samenvatting wordt gebagatelliseerd, door de inschatting dat zich ten opzichte van het huidige gebruik geen wezenlijke veranderingen in de verstoringssituatie zullen voordoen. Dit is in strijd met de Richtlijnen van 1993 waarin is aangegeven dat bij onzekerheid over het optreden van effecten moet worden uitgegaan van de slechtst denkbare situatie. Deze tekst in de richtlijn sluit aan bij de vereisten van de Vogel- en Habitatrichtlijn.**

Het bezwaar is niet gegrond. Vliegveld Eelde vervult in de huidige situatie een functie als regionale luchthaven met 40.000-50.000 bewegingen van kleine burgerluchtvaart en ruim 2.500 bewegingen

van de grote burgerluchtvaart. Voor de toekomst zijn maximaal 49.000 bewegingen van kleine burgerluchtvaart voorzien en 19.000 bewegingen van de grote burgerluchtvaart. Binnen de kleine burgerluchtvaart is een verschuiving voorzien naar geluidsarmere toestellen (tabel 3.3 in het rapport Waardenburg). Daarnaast zal ruim de helft van de voorziene grote burgerluchtvaart bestaan uit toestellen die lichter zijn dan 6.000 kg (tabel 3.4). Deze zijn in hun geluidsbelasting vergelijkbaar met de zwaardere typen uit de kleine burgerluchtvaart. Opgeteld is in de geluidsbelasting de toename beperkt. Voorts zijn geen wijzigingen voorzien in het routestelsel. Er doen zich derhalve geen wezenlijke veranderingen in de verstoringssituatie voor. Dit laat onverlet dat op enkele punten gedetailleerd naar mogelijke verstoring is gekeken, bijvoorbeeld de toekomstige situatie in en rond het Vogelrichtlijngebied Zuidlaardermeer (zie hoofdstuk 7 van het rapport).

#### **T4**

**Bezwaar dat Waardenburg het begrip "significantie" op onjuiste wijze hanteert. De door Bureau Waardenburg geformuleerde criteria om effecten op Vogelrichtlijngebieden te beoordelen zijn achterhaald door de jurisprudentie (arrest van het Europese Hof van September 2004, ECJ 7 September 2004, C-127/02, Hvd 7 September 2004, C-127/02 en Conclusie van advocaat-generaal Kokott, 29 januari 2004, C-127/02). Het Europese Hof geeft aan dat de bevoegde nationale autoriteiten slechts toestemming voor een voorgenomen activiteit mogen verlenen, wanneer de zekerheid bestaat dat de activiteit geen schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied. Dit is het geval wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat schadelijke gevolgen uitblijven. Dat betekent dat elk (populatie-) effect bestempeld dient te worden als een significant effect. Uit het onderzoek van Waardenburg blijkt echter dat er verstoringen zullen plaatsvinden van de soorten op grond waarvan het gebied Zuidlaardermeer is aangewezen onder de EU Vogelrichtlijn. In hoeverre deze effecten op populatie niveau op zullen treden is niet bekend. Hiervoor is aanvullend onderzoek nodig. Bezwaar tegen de conclusies van het rapport dat er met redelijke zekerheid geen significante effecten zullen optreden.**

Het bezwaar is niet gegrond.

In hoofdstuk 4 van het rapport is alle beschikbare kennis over de effecten van verstoring door vliegverkeer op vogels en zoogdieren samengevat. Voor de ordening van de kennis is uitgegaan van een effect-keten van oorzaak en gevolg (figuur 4.1 in het rapport). Ook is aangegeven dat een verstoring als gevolg van de passage van een vliegtuig niet per definitie leidt tot een verminderde reproductie en/of overleving en dus een effect op de (sub)populatie. Effecten op een (sub)populatie zijn vooral te verwachten bij frequentie en langdurige zware vormen van verstoring. Bij matige en lichte verstoring kan een organisme in het algemeen eventuele 'schade' compenseren dan wel laat zich via de weg van gewenning en tolerantie de verstoring 'welgevalen'. Populatie-effecten worden daarom niet verwacht.

#### **T5**

**Bezwaar dat Waardenburg de constatering dat sprake is van "slechts beperkte toename van het vliegverkeer in de toekomst niet onderbouwt. In het rapport is niet aangegeven welk gebruik van de luchthaven en welke hoeveelheid vliegverkeer als uitgangssituatie voor deze stelling is gehanteerd. De in de Aanwijzing aangegeven zones worden pas vol gevlogen bij een verdubbeling tot verdrievoudiging van het huidige gebruik. Dit valt niet onder de term "beperkte toename".**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder T3.

#### **T6**

**Bezwaar dat Waardenburg erkent dat het grote verkeer mogelijke invloed heeft op de Speciale Beschermingszone Zuidlaardermeer en dat de intensiteit van het verkeer over dit gebied volgens de prognoses zal toenemen, maar dat ook wordt gesteld dat de frequentie van de verstoringen naar verwachting beneden een drempelwaarde zal blijven waardoor wezenlijke effecten in de zin dat substantiële aantallen vogels het gebied verlaten, zullen uitblijven en daarom ook in de toekomst geen sprake zal zijn van significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn. Waardenburg specificiert niet in welke mate de intensiteit van vliegen boven dit gebied zal toenemen volgens de prognoses; dus de verwachting dat dit onder de drempelwaarde voor wezenlijke effecten zal blijven is niet onderbouwd. Op basis van het rapport van Waardenburg kunnen juist wel significante effecten worden verwacht.**

Het bezwaar is niet gegrond. In het rapport Waardenburg is een onderbouwing gegeven voor hetgeen in de conclusie wordt aangegeven. Op grond van internationale onderzoeken is een analyse gemaakt voor de gevolgen van baanverlenging en intensivering van het gebruik voor luchtvaartterrein Eelde en

omgeving. Gekeken is naar wat voor vliegtuigen er vliegen, op welke hoogte en met welke frequentie en naar de consequenties daarvan op ondergelegen gebieden. Daarbij is als uitgangspunt genomen de rond het luchtvaartterrein aanwezige soorten fauna.

De stelling van bezwaarde dat niet gespecificeerd wordt in welke mate de intensiteit van vliegen boven het Zuidlaardermeergebied zal toenemen is niet gegrond. In het rapport wordt, onder meer in hoofdstuk 7, wel degelijk ingegaan op de intensiteit van het vliegverkeer boven het Zuidlaardermeergebied.

#### T7

**Bezwaar dat Waardenburg gegevens uit eigen eerder onderzoek negeert. Uit zijn rapport "Verstoringgevoeligheid van Vogels, Literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie" blijkt dat vooral ganzen zeer verstoringgevoelig zijn voor luchtverkeer. Het Zuidlaardermeergebied is juist aangewezen voor de kolgans. Hier wordt verder niet op ingegaan.**

Het bezwaar is niet gegrond. In het door bezwaarde aangehaalde rapport is voor de kolgans als maximale effectafstand 2 km aangegeven. Bij verstoring door vliegverkeer wordt in het horizontale vlak uitgegaan van een maximale effectafstand van 2 km en in het verticale vlak van 1 km (hoofdstuk 4, paragraaf 4.8). Geconcludeerd is dat het aantal kolgans in het Vogelrichtlijngebied Zuidlaardermeer niet noemenswaardig zal afnemen als gevolg van de verwachte toename in het vliegverkeer. De vliegtuigen passeren de speciale beschermingszone op een hoogte waarvan geen wezenlijke invloed (significante effecten) op de aantallen pleisterende kolgans wordt verwacht.

#### T8

**Bezwaar dat Waardenburg onvoldoende rekening houdt met de externe werking van de EU vogelrichtlijn. De kwalificerende soorten op grond waarvan het Zuidlaardermeer is aangewezen onder de EU Vogelrichtlijn maken voor het foerageren ook gebruik van gebieden die dicht bij het vliegveld zijn gelegen, zoals het deel van de Onnerpolder dat buiten de begrenzing is gelaten. Deze foeragegebieden liggen op kortere afstand van het vliegveld; vliegtuigen zullen hier beduidend lager vliegen dan 2000 voet. Door het intensievere gebruik en het vliegen met zwaardere vliegtuigen zal de geschiktheid van het voorgestelde foeragegebied voor ganzen en eenden afnemen. Ook zal de veiligheid voor de luchtvaart ernstig in gevaar komen omdat er meer ganzen aanwezig zullen zijn in de banen van dalende en stijgende vliegtuigen. Daarmee stijgt de kans op een aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder T, Algemeen.

#### T9

**Bezwaar dat de conclusies zijn toegeschreven naar de wens van de opdrachtgever. Een natuurorganisatie zou er op hebben aangedrongen om de onzekerheden duidelijker in de samenvatting op te nemen in plaats van te verstoppen en hebben aangedrongen op nauwkeuriger kaartmateriaal, zowel voor de geprognosticeerde situatie als voor de nulsituatie. Een natuurorganisatie zou voorts niet hebben geaccepteerd dat de routes van 2005 zouden zijn gebruikt, terwijl die voor 2015 beschikbaar waren. In dat geval zou het helderder zichtbaar zijn geweest dat het voornemen tot baanverlenging met bijbehorend geprognosticeerd gebruik niet spoort met de Vogel- en Habitatrichtlijn.**

Het bezwaar is niet gegrond. Bezwaarden geven aan dat de kaart met routes alleen de routes van 2005 weergeeft en niet de routes voor 2015. Het onderscheid tussen beide routekaarten bestaat uit de weergave van de vliegroute voor het uitgaand verkeer naar het zuidwesten (baan 23) dat vervolgens linksom alsnog in noordoostelijke richting wegvliegt.

Deze route is door bureau Waardenburg ten onrechte niet in het kaartje op pagina 67 weergegeven. Verkeer dat naar het Noorden wil uitvliegen, maar als gevolg van westenwind in (zuid-)westelijke richting start, vliegt drie keer linksom en kruist vervolgens op een hoogte van meer dan 10.000 voet het Zuidlaardermeergebied. Hierdoor veroorzaakt dit vliegverkeer geen verstoring van de fauna in dit beschermde gebied. In het rapport Waardenburg is dit verkeer in de conclusies ten aanzien van het Zuidlaardermeergebied buiten beschouwing gelaten. Het niet juist weergeven van deze vliegroute heeft dan ook geen invloed op de uitkomsten van het rapport.

#### T10

**Bezwaar dat de baanverlenging in strijd is met de Vogelrichtlijn. Volgens artikel 6.3 van de Habitatrichtlijn moet door middel van een passende beoordeling zekerheid worden verkregen dat de**

voorgestelde maatregel geen significante effecten heeft voor het betrokken gebied. Er dient in dat verband onomwonden te worden aangetoond dat een ingreep geen (significante) effecten heeft op het gebied en de daarin levende organismen. In het rapport is aangegeven dat dit "onomwonden aantonen" door de beperkte studies niet mogelijk is. Waardenburg had in de conclusie moeten vermelden dat er onzekerheid bestaat over de gevolgen van verstoring voor een (sub) populatie, dat er zwaardere vormen van verstoring zullen plaatsvinden boven het vogelrichtlijngebied en dat het voornemen daarom in strijd is met de Vogelrichtlijn.

Het bezwaar is niet gegrond. Gelet op de Vogel- en Habitatrichtlijnen is een passende beoordeling vereist teneinde vast te stellen of door het te nemen besluit zodanige verstoring optreedt dat sprake is van mogelijke effecten voor relevante gebieden en/of soorten. Deze passende beoordeling is uitgevoerd door Bureau Waardenburg. De frequentie van de verstoringen zal toenemen, maar naar verwachting beneden een drempelwaarde waardoor wezenlijke effecten in de zin dat substantiële aantallen vogels het gebied verlaten, zullen uitblijven. Er zal daarom ook in de toekomst geen sprake zijn van significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn.

#### T11

Bezwaar dat om een goed beeld te krijgen van de gevolgen van luchtverkeer met zware toestellen het rapport van Waardenburg twee kaarten had moeten bevatten. Een waarop een beeld gegeven wordt van de gebieden waar in de huidige situatie al (lichte) verstoring plaatsvindt boven het vogelrichtlijngebied. En een kaart waarop correct is weergegeven waar met het geprognosticeerde gebruik sprake zal zijn van zwaardere en lichtere vormen van verstoring. Op basis van de eigen gegevens van Waardenburg en met zorgvuldig narekenen van de afstanden concludeert bezwaarde dat er bij het geprognosticeerde gebruik bij een verlengde baan sprake zal zijn van zwaardere vormen van verstoring op een groot deel van het vogelrichtlijngebied, en van lichtere verstoring boven een ander deel van het gebied. Significante effecten van deze zwaardere vormen van verstoring zijn niet met zekerheid uitgesloten. Hiermee is het voornemen in strijd met de Vogelrichtlijn.

Het bezwaar is niet gegrond. In het rapport Waardenburg is uitgebreid ingegaan op de gevolgen van toename van het groot luchtverkeer op de omgeving van het vliegveld en de in nabij gelegen beschermde gebieden. Het rapport geeft de conclusies weer van het onderzoek. Er is geen reden om aan te nemen dat de conclusies van het rapport onjuist zijn.

#### T12

Bezwaar dat uit het rapport van Waardenburg dat van landend verkeer door het beperkte vermogen waarop de motoren dan gebruikt worden, alleen lichte vormen van verstoring worden verwacht. Bezwaarde heeft op een door haar samengestelde kaart aangegeven waar een op baan 23 landend vliegtuig beneden de 2000 voet vliegt. Aangezien er geen nader onderscheid gemaakt kan worden tussen de visuele en/of auditieve component van de verstoring, kunnen ook bij de landing zwaardere vormen van verstoring optreden.

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T11.

#### T13

Bezwaar dat een van de conclusies van het rapport van het Bureau Waardenburg, dat het grote verkeer mogelijk invloed heeft op de SBZ Zuidlaardermeer, maar dat alleen lichte vormen van verstoring plaatsvinden, uitgaat van een aantal aannames:

- de aanname dat er geen aanwijzingen zijn gevonden voor verschillen tussen grote en kleine burgerluchtvaart. Bezwaarde neemt zelf echter aan dat kleinere vliegtuigen, vergeleken met grote en zwaardere vliegtuigen op dezelfde hoogte, minder visuele effecten veroorzaken en minder geluid produceren en dus ook minder effecten veroorzaken op vogels. Toename van groot luchtverkeer zou derhalve grotere effecten kunnen hebben op het Zuidlaardermeergebied dan in het rapport wordt verondersteld.
- de aanname dat de ontwikkeling en het gebruik van vliegtuigen met een lagere geluidsbelasting zich naar verwachting zal doorzetten. Deze aanname is echter niet onderbouwd dan wel gewaarborgd in de aanwijzing.
- de aanname dat de verstoringgevoeligheid van verschillende vogelsoorten voor luchtvaart kan verschillen. Uit het rapport "Verstoringgevoeligheid van Vogels, Literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie" van Bureau Waardenburg blijkt dat vooral ganzen zeer verstoringgevoelig zijn voor luchtverkeer. Het Zuidlaardermeer gebied is juist aangewezen voor de kolgans. Hier wordt verder niet op ingegaan. De milieufederatie bepleit nader onderzoek naar de verstoringgevoeligheid van ganzen op (groot) vliegverkeer.

Geen van de aannames zijn hard. Er zou aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden. Gezien deze onzekerheden bestaat bezwaar tegen de conclusie dat aangetoond is dat er geen significante effecten op het beschermingsgebied Zuidlaardermeer zijn te verwachten.

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T11.

#### T14

**Bezwaar tegen de constatering in het rapport van Waardenburg dat het gebruik van het circuit van de grote burgerluchtvaart verwaarloosbaar klein zou zijn, omdat het niet strookt met de voorwaarden die het Rijk stelde bij de afkoop van de financiële betrokkenheid bij vliegveld Eelde. Hierin wordt de mogelijkheid van een hervatting van circuitvluchten met grote toestellen expliciet genoemd.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit. Voorts wordt opgemerkt dat, indien de mogelijkheden om met grote toestellen circuitvluchten uit te voeren in de toekomst zouden worden hervat (hetgeen voorsnog overigens niet aan de orde is), daaraan een aparte wijziging van het aanwijzingsbesluit ten grondslag zal moeten worden gelegd. Bezwaarde kan tegen zodanige wijziging rechtsmiddelen aanwenden.

#### T15

**Bezwaar dat de bestaande richtlijnen uitgaan van een tijdshorizon tot en met 2005. Het rapport Waardenburg gebruikt voor het aangeven van de vliegroutes boven het Zuidlaardermeergebied de routes van de prognoses voor de verlengde baan van 2005.**

**Een zorgvuldige procedure vereist echter dat voor een beslissing effecten op natuur en milieu onderzocht en gepubliceerd worden met een afgesproken tijdshorizon die in de toekomst ligt.**

Het bezwaar is niet gegrond. Bezwaarden geven aan dat de kaart met routes alleen de routes van 2005 weergeeft en niet de routes voor 2015. Het onderscheid tussen beide routekaarten bestaat uit de weergave van de vliegroute voor het uitgaand verkeer naar het zuidwesten (baan 23) dat vervolgens linksom alsnog in noordoostelijke richting wegvliegt.

Deze route is door bureau Waardenburg ten onrechte niet in het kaartje op pagina 67 weergegeven. Verkeer dat naar het Noorden wil uitvliegen, maar als gevolg van westenwind in (zuid-)westelijke richting start, vliegt drie keer linksom en kruist vervolgens op een hoogte van meer dan 10.000 voet het Zuidlaardermeergebied. Hierdoor veroorzaakt dit vliegverkeer geen verstoring van de fauna in dit beschermde gebied. In het rapport Waardenburg is dit verkeer in de conclusies ten aanzien van het Zuidlaardermeergebied buiten beschouwing gelaten. Het niet juist weergeven van deze vliegroute heeft dan ook geen invloed op de uitkomsten van het rapport.

#### T16

**Bezwaar dat het rapport van Waardenburg onzorgvuldig is ten aanzien van de afstanden en de verstoring. Bezwaarde constateert, mede op basis van eigen kaartmateriaal, dat zwaardere vormen van verstoring verwacht worden boven een deel van het Vogelrichtlijngebied. Ten aanzien van de in het rapport van Waardenburg opgenomen overzichtkaart (fig. 6.1) waarop de luchthaven, routes en beschermde gebieden zijn ingetekend, heeft bezwaarde in dit verband de volgende opmerkingen:**

- De luchthaven is aangegeven met een stip die ligt voor het midden van een 2500 meter baan. Het punt waar de zware vliegtuigen opstijgen ligt niet in het midden van de startbaan, maar ongeveer 500 meter voor het einde van de baan.

- De westoever van het Zuidlaardermeer - binnen het begrensde gebied - ligt hemelsbreed op zes km afstand van de luchthaven. De afstand tussen de oostelijke grens van het luchthaventerrein en de meest nabije begrenzing van het vogelrichtlijngebied bedraagt vijf kilometer.

- Een groot gedeelte van het vogelrichtlijngebied ligt binnen een straal van 8 km vanaf de verkeerstoren.

- Wanneer een zwaar toestel opstijgt en de route volgt die naar het zuiden afbuigt bereikt het toestel binnen de 8 km de speciale beschermingszone Zuidlaardermeer. Het vliegtuig vliegt de speciale beschermingszone Zuidlaardermeer binnen op een hoogte van minder dan 2.000 voet.

Het bezwaar is niet gegrond. In de rapportage is uitgegaan van de topografische kaart 1:25.000. Voor de afstandbepaling tot kritische gebieden is voor opstijgende vliegtuigen uitgegaan van het uiteinde van de startbaan. Daarnaast zijn vliegtuigen eerder los van de grond dan het uiterste einde van de baan, hiermee is rekening gehouden. Zie verder de overwegingen onder het bezwaar bij punt T11.



#### T17

**Bezwaar dat het rapport van Waardenburg aangeeft dat er op afstanden van minder dan 2 km versturende effecten te verwachten zijn, maar geen rekening houdt met spreiding van de vliegtuigen op de routes. Het gebied waar de vogels verstoord zullen worden zou daarom zelfs breder kunnen zijn dan 4 km.**

Het bezwaar is niet gegrond. Op pagina 63 van het rapport wordt aangegeven dat de meest zware vliegtuigen op Eelde tot 13 km na de start een verstrend effect kunnen hebben, en wel in een gebied dat direct na de start 3 km breed is en na ruim 10 km ruim 2 km. Dit geldt voor de langzaamste stijgers. Overigens zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder T28.

#### T18

**Bezwaar dat het rapport van Waardenburg voor de kaart met de routes de prognoses voor 2005 gebruikt. Gebruik van de startroutes prognose 2015 zou een beter beeld geven van de toekomstige effecten op het Zuidlaardermeergebied. Zoals weergegeven in het rapport Extern Veiligheidsrisico van het NLR. De routeprognose voor 2015 komt voor het Vogelrichtlijngebied iets ongunstiger uit dan de routeprognose 2005.**

Het bezwaar is niet gegrond. Bezwaarden geven aan dat de kaart met routes alleen de routes van 2005 weergeeft en niet de routes voor 2015. Het onderscheid tussen beide routekaarten bestaat uit de weergave van de vliegroute voor het uitgaand verkeer naar het zuidwesten (baan 23) dat vervolgens linksom alsnog in noordoostelijke richting wegvliegt.

Deze route is door bureau Waardenburg ten onrechte niet in het kaartje op pagina 67 weergegeven. Verkeer dat naar het Noorden wil uitvliegen, maar als gevolg van westenwind in (zuid-)westelijke richting start, vliegt drie keer linksom en kruist vervolgens op een hoogte van meer dan 10.000 voet het Zuidlaardermeergebied. Hierdoor veroorzaakt dit vliegverkeer geen verstoring van de fauna in dit beschermde gebied. In het rapport Waardenburg is dit verkeer in de conclusies ten aanzien van het Zuidlaardermeergebied buiten beschouwing gelaten. Het niet juist weergeven van deze vliegroute heeft dan ook geen invloed op de uitkomsten van het rapport.

#### T19

**Bezwaar dat het rapport van Waardenburg incorrecte informatie geeft omtrent toekomstig circuitvliegen. Het rapport suggereert een verbetering van de verstoringsituatie in de toekomst maar wordt niet onderbouwd. Er wordt niet uitgegaan van de situatie op dit moment. Het circuitvliegen vindt nog steeds plaats met kleine toestellen. Het afkoopcontract tussen Rijk en regio d.d. 12 december 2001 houdt daarnaast rekening met de mogelijkheid dat circuitvliegen met grote toestellen in de toekomst weer plaats kan vinden. Het circuit voor grote toestellen ligt boven de rand van het vogelrichtlijngebied.**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit. Voorts wordt opgemerkt dat, indien de mogelijkheden om met grote toestellen circuitvluchten uit te voeren in de toekomst zouden worden hervat (hetgeen vooralsnog overigens niet aan de orde is), daaraan een aparte wijziging van het aanwijzingsbesluit ten grondslag zal moeten worden gelegd. Bezwaarde kan tegen zodanige wijziging rechtsmiddelen aanwenden.

#### T20

**Bezwaar tegen figuur 6.1 van het rapport van Waardenburg. In het rapport is aangegeven dat het Vogelrichtlijngebied Zuidlaardermeer op ongeveer 8 kilometer van het vliegveld ligt. Uit de combinatie van de routekaart en kaart 6.1 is bezwaarde gebleken dat:**

- de afstand van het einde van startbaan 05 tot de westelijke begrenzing van het vogelrichtlijngebied vijf kilometer bedraagt;
- de afstand van het einde van startbaan 05 tot het verste punt van het vogelrichtlijngebied 9,5 kilometer bedraagt;
- de afstand van het einde van startbaan 05 tot de westoever van het Zuidlaardermeer zes kilometer bedraagt;
- de afstand van het einde van startbaan 05 tot tot de oostoever van het Zuidlaardermeer acht kilometer bedraagt;
- de vijf-kilometer cirkel nabij het Vogelrichtlijngebied op krap vier kilometer van het einde van startbaan 05 ligt;
- de route voor het uitgaand verkeer naar het westen en zuiden, via het noordoosten, de route uit de prognoses voor 2005 betreft en op de kaart van Waardenburg de route 05 GFR uit de prognose 2005

**ontbreekt. Deze route buigt eerder naar het noorden af en gaat over een veel groter deel van het vogelrichtlijngebied.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het eind van de startbaan in noordelijke richting ligt op de coördinaten: 235,4 en 571,6. De baanverlenging vindt plaats in zuidwestelijke richting met 700 meter. Ook na de verlenging ligt het einde van de baan in noordelijke richting op genoemde coördinaten. Voor startende vliegtuigen naar noordoost ligt de begrenzing van het Vogelrichtlijngebied op coördinaat 241,3 – 576,5. Gemeten vanaf het uiterste einde van de baan is dit 7,5 kilometer. Wetende dat zelfs het zwaarste vliegtuig ruim voor het einde van de baan in de lucht is, ligt de begrenzing van het Vogelrichtlijngebied in noordoostelijke richting op bijna 8 kilometer. Afgerond is dit 8 kilometer. Voor vliegtuigen die naar noordoost starten en naar het zuiden afbuigen (over het Zuidlaardermeer) ligt de grens van het Vogelrichtlijngebied op coördinaat 241,3 – 574,2. De afstand tot dit grenspunt bedraagt 7 kilometer, tot het Zuidlaardermeer zelf 8,5 kilometer. Wetende dat het zwaarste vliegtuig ruim voor het einde van de baan in de lucht is, ligt de grens van het Vogelrichtlijngebied op bijna 7,5 kilometer en het Zuidlaardermeer zelf op bijna 9 kilometer.

Bezwaarders geven aan dat de kaart met routes alleen de routes van 2005 weergeeft en niet de routes voor 2015. Het onderscheid tussen beide routekaarten bestaat uit de weergave van de vliegroute voor het uitgaand verkeer naar het zuidwesten (baan 23) dat vervolgens linksom alsnog in noordoostelijke richting wegvliegt.

Deze route is door bureau Waardenburg ten onrechte niet in het kaartje op pagina 67 weergegeven. Verkeer dat naar het Noorden wil uitvliegen, maar als gevolg van westenwind in (zuid-)westelijke richting start, vliegt drie keer linksom en kruist vervolgens op een hoogte van meer dan 10.000 voet het Zuidlaardermeergebied. Hierdoor veroorzaakt dit vliegverkeer geen verstoring van de fauna in dit beschermde gebied. In het rapport Waardenburg is dit verkeer in de conclusies ten aanzien van het Zuidlaardermeergebied buiten beschouwing gelaten. Het niet juist weergeven van deze vliegroute heeft dan ook geen invloed op de uitkomsten van het rapport.

#### **T21**

**Bezwaar dat in het rapport van Waardenburg het Zuidlaardermeergebied onjuist is gesitueerd. Het gebied ligt niet op 8 km afstand van het vliegveld maar tussen 5 (dichtstbijzijnde punt) en 9,5 (verste punt) km. In deze discussie is de kleinste afstand van groter belang dan de gemiddelde afstand.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T20.

#### **T22**

**Bezwaar tegen de wijze waarop in het rapport van Waardenburg is omgegaan met de versturende effecten van groot vliegverkeer op bepaalde vlieghoogtes en afstanden. Bezwaarde heeft zelf een kaart samengesteld van de mogelijke beschrijving van een snel stijgend vliegtuig in de huidige situatie. In het rapport van Waardenburg wordt echter geen volledig beeld gegeven van de huidige verstoring, omdat vliegtuigen met een startgewicht > 20 000 kg niet in deze context worden besproken.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T11.

#### **T23**

**Bezwaar tegen de bevindingen van Waardenburg over de hoogte waarop over het Zuidlaardermeer wordt gevlogen en de mate van verstoring die daarmee gepaard gaat. Op grond van de door bezwaarde samengestelde kaart stelt bezwaarde dat een naar het noordoosten uitvliegend vliegtuig over een afstand van meer dan 2 km boven het vogelrichtlijngebied lager dan 2000 voet vliegt en dus zwaardere vormen van verstoring teweeg brengt.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T8 en T11.

#### **T24**

**Bezwaar dat voor een overzicht van de in de literatuur gevonden kritische hoogtes en afstanden voor verstoring in het rapport van Waardenburg is verwezen naar bijlage 4, terwijl in zowel de gedrukte versie als de internetversie van het rapport Waardenburg bijlage 4 ontbreekt.**

Het bezwaar is gegrond. Ten onrechte wordt in het rapport Waardenburg naar een bijlage 4 gewezen. Het overzicht uit de literatuur betreffende kritische hoogtes en afstanden voor verstoring zijn in de tekst van het rapport verwerkt. Om die reden is er geen aanleiding om een overzicht op te nemen in het rapport.

#### T25

**Bezwaar dat in het rapport van Waardenburg de luchthaven op een verkeerde plaats is gesitueerd, namelijk aan het einde van baan 19, zuidelijk van het midden van de verlengde baan 23, en 1200 meter voor het einde van baan 05.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T16.

#### T26

**Bezwaar tegen de in het rapport van Waardenburg genoemde afstanden tussen GAE en Zuidlaardermeergebied. Volgens bezwaarde zijn deze afstanden niet juist en gaat het, los daarvan, om het hele Zuidlaardermeergebied, niet alleen om het Zuidlaardermeer. Vliegtuigen die op baan 05 starten zijn zelfs vanaf wat door Waardenburg wordt aangegeven als het einde van baan 05 na 8 km al 300 meter binnen het Vogelrichtlijngebied. Zwaar verkeer vliegt bovendien al 6 km na de start boven het Vogelrichtlijngebied.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T20.

#### T27

**Bezwaar dat het rapport van Waardenburg stelt, wat de vliegroute betreft, van een "worst case" benadering uit te gaan. De naar het zuiden afbuigende startroute begint 500 m voor het einde van baan 05, en vormt een middenschatting, geen worst case benadering.**

Het bezwaar is niet gegrond. In het rapport is uitgegaan van de topografische kaart 1:25.000. Voor de afstandbepaling tot kritische gebieden is voor opstijgende vliegtuigen uitgegaan van het einde van de startbaan. Daarnaast zijn vliegtuigen eerder los van de grond dan het uiterste einde van de baan; hiermee is rekening gehouden.

#### T28

**Bezwaar dat de vliegrouteaanduidingen 180 meter breed zijn, terwijl in het rapport van Waardenburg geen kwantitatieve bespreking van spreidingen in daadwerkelijk gevlogen trajecten zijn te vinden. Bij een worst case-benadering is dit onmisbaar.**

Het bezwaar is niet gegrond. De kennis over effecten van verstoring is niet zo gedetailleerd en verfijnd dat bespiegelingen over mogelijke spreiding in gevlogen trajecten (afwijking van de gemiddelde lijn) tot betere, gedetailleerde of andere inzichten leiden dan conclusies ten aanzien van effecten van het gemiddeld gevlogen traject.

#### T29

**Bezwaar dat de constatering in het rapport van Waardenburg, dat het versturende effect van geluidsarme vliegtuigen kleiner is, in strijd is met de samenvatting waarin is aangegeven dat verstoring een visuele en/of een auditieve component heeft, waartussen op grond van de huidige kennis geen nader onderscheid kan worden gemaakt.**

Het bezwaar is niet gegrond. Verstoring door vliegverkeer heeft een visuele en een auditieve component. In veel van het gepubliceerde internationale onderzoek naar de effecten is geen onderscheid gemaakt in effecten van beide componenten dan wel kon geen onderscheid gemaakt worden vanwege de opzet van het onderzoek. Enkele onderzoeken gaan in op effecten van een van de twee. Hieruit volgt dat beide componenten een effect hebben. Effecten van geluid reiken niet verder dan de afstand tot waarop het geluid hoorbaar is. Indien met geluidsarmere vliegtuigen gevlogen zou gaan worden zal de reikwijdte van de auditieve component verminderen. In de visuele component en de afstand tot waar dit effect reikt, zal bij de inzet van geluidsarmere vliegtuigen geen verandering optreden.

#### T30

**Bezwaar dat uit de door bezwaarde samengestelde kaart, waar voor de startroute naar het zuiden via het noordoosten afstandscontouren voor 500 m, 1000 m, 1500 m en 2000 m zijn ingetekend, blijkt dat deze categorie verkeer serieuzere effecten teweegbrengt over een aanzienlijk deel van het Zuidlaardermeergebied.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T11 en T20.

#### T31

**Bezwaar dat in het rapport van Waardenburg bij de inschatting van de hinder niet van de correcte afstanden lijkt te zijn uitgegaan. Op grond van informatie uit dit rapport en op grond van zelf**

samengesteld kaartmateriaal en berekeningen van bezwaarde IVN, constateert bezwaarde dat er zwaardere vormen van verstoring verwacht kunnen worden boven een deel van het Vogelrichtlijngebied. Deze constatering wijkt af van de conclusies in het rapport van Waardenburg. Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T11 en T20.

#### T32

**Bezwaar tegen de conclusies in het rapport van Waardenburg over inkomend verkeer vanuit het noordoosten. In het rapport wordt gesteld dat dit verkeer het Zuidlaardermeer op 2.000 voet of juist daarboven kruist en dat door het beperkte vermogen waarop de motoren dan gebruikt worden, alleen lichte vormen van verstoring van verwacht, met name in de winter bij pleisterende ganzen en zwanen. Volgens bezwaarde blijkt uit de door hem samengestelde kaart met afstandscontouren voor de landingsroute op baan 23 voor vliegtuigen voorzover ze lager dan 2000 voet vliegen, dat deze categorie verkeer serieuzere effecten teweegbrengt over een aanzienlijk deel van het Zuidlaardermeergebied.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T11 en T16.

#### T33

**Bezwaar dat geen onderzoek is gedaan naar natuurwaarden in gebieden buiten de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder T8.

#### T34

**Bezwaar dat ministerie het rapport Waardenburg niet onafhankelijk heeft laten toetsen.**

Het bezwaar is niet gegrond. Het Bureau Waardenburg is een onafhankelijk onderzoeksbureau dat een opdracht voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft uitgevoerd. Er bestaat geen verplichting om een onafhankelijk uitgevoerd onderzoek op onafhankelijkheid te laten toetsen.

#### T35

**Bezwaar dat Waardenburg de prognose voor 2015 vergelijkt met het geprognosticeerde gebruik van 2005 en niet met het werkelijke gebruik.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T9.

#### T36

**Bezwaar dat Waardenburg bij de berekening van de afstanden tussen de luchthaven en het Zuidlaardermeergebied niet de baandrempel maar het midden van de baan als uitgangspunt neemt.**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor motivering zij verwezen naar hetgeen is overwogen onder punt T20.

#### T37

**Bezwaar met betrekking tot de verbindingzone langs de Burg. Legroweg, langs een drukke weg en 's avonds in het licht van de landingslichten, welke fauna zal daar gebruik van maken?**

Het bezwaar is niet gegrond. In het rapport van Buro Bakker is aangegeven op welke wijze bij de aanleg van de baanverlenging rekening gehouden kan en moet worden met onder meer de verbindingzone langs de Burg. Legroweg. Er zal worden gezorgd voor een passende inrichting, waarbij rekening wordt gehouden met de invloed van de weg en de naderingslichten (zie inpassingsplan DHV), waarvan gebruik gemaakt zal worden door kleine zoogdieren en amfibieën.

#### T38

**Bezwaar dat vliegen boven natuurgebieden als het Zuidlaardermeer verstorend werken op vogels.**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen zij naar hetgeen is overwogen onder T33.

#### T39

**Bezwaar dat bij het inschatten van effecten van baanverlenging in relatie tot de vigerende natuurwetgeving niet is uitgegaan van de slechtst denkbare situatie, zoals volgens het voorzorgprincipe van de Habitatrichtlijn is vereist .**

Het bezwaar is niet gegrond.

In het rapport van Bureau Waardenburg zijn o.a. de op grond van de Habitatrichtlijn beschermde gebieden in de beoordeling betrokken. Daarbij is uitgegaan van het maximale aantal

vliegtuigbewegingen voor het grote en kleine vliegverkeer dat, volgens de geluidsberekeningen in het rapport van bureau ADECS B.V., binnen de geluidszone in de aanwijzing kan worden uitgevoerd. In het studiegebied rond de luchthaven bevindt zich de Drentsche Aa en aan de rand van het studiegebied liggen het Fochteloërveen en Esmeer die in de Habitatrichtlijn zijn aangewezen. Bureau Waardenburg heeft voor de beoordeling artikel 6 van de Habitatrichtlijn gehanteerd en concludeert:

- dat van het vliegverkeer dat de Drentsche Aa of het Fochteloërveen kruist, gelet op de vlieghoogte van meer dan 3000 voet, geen verstoringen te verwachten zijn;
- dat het circuit voor het kleine vliegverkeer over de Drentsche Aa leidt en dat daardoor een verstrend effect voor de aanwezige fauna kan optreden. Echter, de verstoring blijft daarbij beperkt tot soorten die in Nederland (vrij) algemeen voorkomen, zodat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Tegelijk geeft Bureau Waardenburg aan dat het vliegverkeer, gelet op aard, omvang en afstand tot de luchthaven, geen wezenlijk negatieve invloed heeft op de beschermde vegetaties in het gebied.