

De Raad van Commissarissen van de Vennootschap heeft op een december tweeduizend drie zijn goedkeuring verleend aan het bezwaren van de in deze omschreven registergoederen, zoals vereist op grond van het bepaalde in artikel 11, lid 3, letter n, van de statuten van de Vennootschap, waarvan blijkt uit de notulen van de vergadering van de Raad van Commissarissen van een december tweeduizend drie, waarvan een uittreksel aan deze akte wordt gehecht.

**Woonplaatskeuze.**

De comparanten verklaren dat de Vennootschap en de Staat voor de tenuitvoerlegging van deze akte woonplaats kiezen ten kantore van de notaris, bewaarder van deze minuut, thans met adres: Koningin Julianaplein 30, Gebouw Babylon, 2595 AA 's-Gravenhage.

**Aanvaarding.**

De comparant sub 2 genoemd, handelend in zijn vermelde hoedanigheid, verklaart de hiervoor gedane schuldbekentenis, het verleende recht van hypotheek en de verdere verbintenissen en verpandingen alsmede de verleende volmachten en afstand van rechten onder voormelde en te dezen van toepassing verklaarde Algemene Bepalingen voor Hypotheekstelling, aan te nemen.

**Volmacht.**

Van de volmachten blijkt uit:

- een op vijftien december tweeduizend drie voor mr. J. Kuipers, notaris te Groningen, verleden akte van volmacht, waarvan een afschrift aan deze akte wordt gehecht; en
- een onderhandse akte van volmacht, welke aan deze akte wordt gehecht.

**Slot.**

De comparanten zijn mij, notaris, bekend.

WAARVAN AKTE in minuut is verleden te 's-Gravenhage op de datum in het hoofd dezer akte vermeld.

Na mededeling van de zakelijke inhoud van deze akte aan de comparanten en het geven van een toelichting daarop, hebben de comparanten verklaard voor het verlijden van deze akte gelegenheid te hebben gehad om van de inhoud van deze akte kennis te nemen en daarvan ook kennis te hebben genomen,

met de inhoud van deze akte in te stemmen en op volledige voorlezing daarvan geen prijs te stellen.

Onmiddellijk na voorlezing van in elk geval die gedeelten van deze akte, waarvan de wet voorlezing verplicht stelt, is deze akte vervolgens eerst door de comparanten en onmiddellijk daarna door mij, notaris, ondertekend om

## VOLMACHT

Hierbij verleen ik, J. Wallage in mijn hoedanigheid als Burgemeester van de gemeente Groningen, ter uitvoering van het terzake genomen collegebesluit nummer 14 d.d. 4 november 2003, volmacht aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen om namens de gemeente Groningen de overeenkomst betreffende "koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV" te ondertekenen tussen de Staat der Nederlanden enerzijds, en de provincies Drenthe en Groningen, alsmede de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo, anderszijds.

Deze volmacht wordt verleend onder het voorbehoud dat de gemeenteraad van Groningen:

- instemt met het betalen van een vaste exploitatiebijdrage gedurende tien jaren van € 264.053 per jaar met ingang van 1 januari 2003
- instemt met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio.

Burgemeester

Groningen, 9 december 2003



**DIENST ONTWIKKELING**  
Postbus 860, 9400 AW ASSEN  
Noordersingel 33, tel.: 0592-366911  
E-mail: Dienst-ontwikkeling@assen.nl  
fax: 0592-366231

Afd. BW  
Nr. ONT/2003-9396

### VOLMACHT

Hierbij verleen ik, D. van As-Kleijwegt in mijn hoedanigheid van burgemeester van Assen, ter uitvoering van het terzake genomen collegebesluit nummer 48523 d.d. 4 november 2003, volmacht aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen om namens de gemeente Assen de overeenkomst betreffende "koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV" te ondertekenen tussen de Staat der Nederlanden enerzijds, en de provincies Drenthe en Groningen, alsmede de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo, anderszijds.

Nadrukkelijk wordt hierbij gesteld dat deze volmachtverstrekking, en daarmee dus ook de ondertekening, plaatsvindt onder de ontbindende voorwaarde dat de gemeenteraad van de gemeente Assen in haar vergadering op 18 december 2003 niet instemt met het aangaan van bovengenoemde overeenkomst.

ASSEN, 9 december 2003

Hoogachtend,  
de burgemeester van Assen,

*Provinciehuis*  
Westerbrink 1  
Assen

Postbus 122  
9400 AC Assen

Telefoon  
(0592) 36 55 55  
Telefax  
(0592) 36 57 77

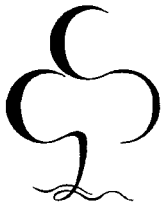
## VOLMACHT

Hierbij verleen ik, A.L. ter Beek, in mijn hoedanigheid als Commissaris van de Koningin in Drenthe, ter uitvoering van het terzake genomen collegebesluit d.d. 5 november 2003, kenmerk 45/6.14/2003010168, volmacht aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen om namens de provincie Drenthe de overeenkomst betreffende "koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV" te ondertekenen tussen de Staat der Nederlanden enerzijds, en de provincies Drenthe en Groningen, alsmede de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo, anderszijds.

Nadrukkelijk wordt hierbij gesteld dat deze volmachtverstrekking, en daarmee dus ook de ondertekening, plaatsvindt onder de ontbindende voorwaarde dat Provinciale Staten van de provincie Drenthe in zijn vergadering op 17 december 2003 niet instemt met het aangaan van bovengenoemde overeenkomst.

Assen, december 2003





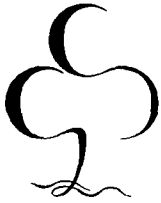
## VOLMACHT

Hierbij verleen ik, mr. H.W. Pannekoek, in mijn hoedanigheid van Burgemeester van de gemeente Tynaarlo, ter uitvoering van het ter zake genomen collegebesluit nummer B7, d.d. 4 november 2003, volmacht aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen om namens de gemeente Tynaarlo de overeenkomst betreffende "koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV" te ondertekenen tussen de Staat der Nederlanden enerzijds, en de provincies Drenthe en Groningen, alsmede de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo, anderzijds.

Aldus opgemaakt te Zuidlaren,

op // december 2003,

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlage[n]
/	/	/	Volmacht
Behandeld door	Doorkiesnummer	Zuidlaren	
de heer mr. W.B. Aardema	050 – 40 99 728	11 december 2003	



Aan:  
De CdK van de Provincie Groningen,  
de heer J.G.M. Alders  
Postbus 855  
9700 AW GRONINGEN

Onderwerp: ondertekening overeenkomst aandelenoverdracht GAE NV.

Geachte heer Alders,

Hierbij ontvangt u de volmacht om namens de gemeente Tynaarlo de overeenkomst voor de aandelenoverdracht GAE NV tussen regio en Rijk, te ondertekenen.

Voor alle duidelijkheid benadrukken wij dat ondertekening van dit contract namens de gemeente Tynaarlo plaatsvindt met inachtneming van het volgende:

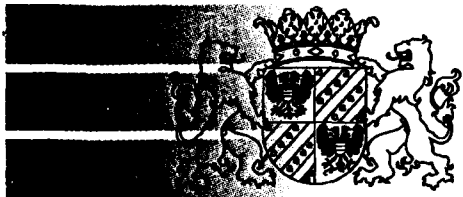
Voor de gemeente Tynaarlo vormt het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven een belangrijke basis voor ondertekening. Dit ontwikkelingsperspectief is neergelegd in het "realistische scenario" in het businessplan van de luchthaven. Wij benadrukken dat dit scenario de grondslag vormt voor het aangaan van de inspanningsverplichting zoals vastgelegd in artikel 5.1 van bovengenoemd contract.

Dit betekent dat wij het gemeentelijk aandeelhouderschap volledig zullen heroverwegen als er door onvoorziene omstandigheden geen onherroepelijk aanwijzingsbesluit voor de baanverlening komt.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders

## **Bijlage 6.**





# gedeputeerde staten van de provincie groningen

Martinierkhof 12  
9712 JG Groningen  
tel. 050 - 316 49 11  
e-mail: info@provinciegroningen.nl

Postbus 610  
9700 AP Groningen  
fax 050 - 316 49 33  
www.provinciegroningen.nl

Aan de leden van Provinciale Staten

Groningen, 11 DEC. 2003

Behandeld door :  
Telefoonnummer :  
Antwoord op :  
Bijlagen : 3

Onderwerp : Groninger Airport Eelde

Geachte dames en heren,

Ten behoeve van de behandeling van Voordracht nr. 38/2003 in uw vergadering van 17 december doen wij u nog volgende informatie toekomen.

Allereerst doen wij u de laatste versies van de Overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein Groningen Airport Eelde alsmede de Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde N.V toekomen. De, ter informatie bij de voordracht gevoegde versies, vervallen hierbij.

Over de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State voor de met het Rijk te maken afspraken zoals die zijn neergelegd in de Statenvoordracht valt nog het volgende op te merken.

De uitspraak van de Raad van State zorgt in feite alleen voor vertraging in de baanverlenging. Hoewel er momenteel nog geen volledige duidelijkheid bestaat over de exacte omvang van de aanvullende MER-onderzoeken is er al veel (aanvullend) onderzoek gepleegd.

Daarnaast zal het gebruik van de vereiste nieuwe norm in plaats van de KE-norm voor de berekening van de geluidsc contouren naar de huidige inzichten niet te veel veranderingen met zich mee brengen. Het is dan ook niet te verwachten dat de kosten van baanverlenging, en dan in het bijzonder voor grondverwerving en eventuele amovering van woningen, substantieel zullen wijzigen.

In financiële zin betekent de vertraging dat het break-even point later zal worden bereikt. In het businessplan is rekening gehouden met ingebruikstelling van de verlengde baan in 2005 en dat zal door de uitspraak van de Raad van State naar verwachting één tot twee jaar opschuiven. Gezien de solvabiliteit van de luchthaven kan het twee jaar langer met verlies draaien worden opgevangen binnen de normale exploitatie.

Meerkosten tengevolge van algemene prijsstijgingen kunnen naar verwachting worden bestreden uit de renteinkomsten van de € 18,62 miljoen.

Hierbij zij nadrukkelijk opgemerkt dat artikel 2.3. van de overeenkomst inzake de baanverlenging stelt dat indien het Aanwijzingsbesluit niet uiterlijk op 1 juni 2006 onherroepelijk is geworden "Partijen met elkaar in overleg zullen treden".

In de onderhavige Statenvoordracht 38/2003 wordt tevens gevraagd in te stemmen met gewijzigde statuten. Inmiddels is gebleken dat de Raad van Commissarissen nog niet tot een definitief oordeel over de voorstellen is gekomen. Het besluit dient derhalve op dat punt gewijzigd te worden. Bijgevoegd treft u een aldus gewijzigd besluit aan.

Afsluitend kunnen wij u mededelen dat conform de toezegging in de Statencommissie er over de onderhavige Voordracht een extra vergadering is ingelast van de Commissie Economie en Mobiliteit. Deze vindt plaats op maandag 15 december om 16.00 uur in de Statenzaal.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten der provincie Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.

**gewijzigd besluit**

Nr.

38/2003

**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 11 november 2003, nr. 2003-19.448, EZ;

**BESLUITEN:**

1. Zich samen met de andere regionale aandeelhouders in te spannen de luchthaven in stand te houden. Daarvoor zullen zij onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd;
2. In te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 308.062 met ingang van 1 januari 2003;
3. In te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (Drenthe-Groningen-Groningen-Assen-Tynaarlo);
4. Kennis te nemen van het businessplan.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.



---

11 november 2003  
Nr. 2003-19.448, EZ

Nummer 38/2003

---

**Voordracht** van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen  
inzake aandelenoverdracht en baanverlenging van Groningen Airport Eelde  
N.V.

---

**SAMENVATTING:**

Na langdurige onderhandelingen met het Rijk is uiteindelijk overeenstemming bereikt over de definitieve uitwerking van de wens van het Rijk om terug te treden als aandeelhouder van Groningen Airport Eelde N.V.. Eind 2001 was reeds overeenstemming bereikt over de afkoop van de verliesbijdrage. Thans is aan de orde de daadwerkelijke overdracht van de aandelen alsmede de hieraan door het Rijk gekoppelde kosten van de baanverlenging. Dit laatste betreft weliswaar een overeenkomst tussen het rijk en de vennootschap, maar kan niet worden los gezien van de overeenkomst die met de regio gesloten dient te worden over de aandelenoverdracht.

## Inleiding

In augustus/september jongstleden zijn Staten- en Raadscommissies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo geïnformeerd over de stand van zaken inzake de onderhandelingen met het Rijk over de baanverlenging en de aandelenoverdracht van Groningen Airport Eelde N.V. (GAE). De afgelopen maanden hebben besprekingen met het Rijk plaatsgevonden om het resultaat op hoofdlijnen van de onderhandelingen te verwoorden in contracten. Nu de tekst van deze contracten rond is leggen wij u conform afspraak een aantal zaken ter besluitvorming voor.

In deze nota gaan we achtereenvolgens in op de huidige verhoudingen in aandelen (1), gevolgd door de gewijzigde positie van het rijk m.b.t. de regionale luchthavens (2) de uitkomsten van de onderhandelingen met het Rijk inclusief de hieruitvoortvloeiende contracten (3) de toekomst van GAE N.V. (4) en besluitpunten voor de regio (5).

### 1. Huidige aandelenverhouding en verliesbijdrage

Het Rijk heeft momenteel 80% van de aandelen en de regio 20%. Conform de overeenkomst uit begin jaren negentig draagt het rijk voor 40% bij in de afdekking van het verlies tegen de regio 60%.

De totale verliesbijdrage was gemaximaliseerd op € 1.701.675 (f3,75 mln). Dit betekent maximaal € 1.021.005 voor de regio en € 680.670 voor het Rijk (resp. f 2,25 en f 1,5 mln.).

De huidige verdeling van de aandelen en de verliesbijdrage is aangegeven in onderstaande tabel. Hierbij valt op te merken dat de bijdrage sinds begin jaren negentig niet is geïndexeerd.

Aandeelhouder	Aandeel	Percentage verliesbijdrage	Maximale verliesbijdrage
Rijk	80.0%	40%	680.670
Provincie Groningen	5.9%	18,1%	308.062
Provincie Drenthe	5.0%	18,1%	308.062
Gemeente Groningen	5.0%	15,5%	264.053
Gemeente Assen	3.0%	6,2%	105.621
Gemeente Tynaarlo	1.0%	2,1%	35.207
Gemeente Noordenveld*)	0.1%	-	-
<b>Totaal</b>	<b>100.0%</b>	<b>100%</b>	<b>€ 1.701.675</b>

\*) De gemeente Noordenveld (Roden) draagt sinds 1992 niet meer bij in het verlies. Haar theoretische verliesbijdrage is evenredig verdeeld over de overige regionale aandeelhouders.

## 2. De gewijzigde positie van het rijk m.b.t. de regionale luchthavens

In 1997 gaf het Rijk te kennen zijn betrokkenheid bij de regionale luchthavens in sterke mate te willen terugbrengen (Nota Regionale Luchthavenstrategie, RELUS). Op 12 december 2001 heeft het Rijk daartoe een contract gesloten met GAE N.V. waarin de rijksbijdrage in de verliezen is afgekocht. Tevens zijn afspraken vastgelegd over vergoedingen ter compensatie van het verbod op groot lesverkeer en de aanleg van een afwateringssysteem. Bij elkaar gaat het om een bedrag van circa € 10 miljoen (f 22 mln.).

Bij deze overeenkomst hoort de afspraak dat de regionale aandeelhouders 10 jaar lang hun maximale verliesbijdrage in de exploitatie van de luchthaven inbrengen. GAE N.V. heeft met het Rijk de afspraak de luchthaven tenminste tot eind 2015 te exploiteren. Voor deze afspraak is het Businessplan als basis genomen. Voor de inspanning van de aandeelhouders geldt de afspraak met het Rijk zoals verwoord onder punt 5. Ook hierbij is het businessplan als uitgangspunt gebruikt. Verder is in deze overeenkomst een koppeling gelegd met de baanverlenging en de overdracht van de Rijksaandelen. Zoals bekend is doorgang van de baanverlenging afhankelijk van een uitspraak van de Raad van State. Het Rijk ziet de afkoop in de verliezen, de financiering van de baanverlenging en de aandelenoverdracht als samenhangende onderwerpen. Het sluiten van het contract in 2001 is gevolgd door een lang traject van onderhandelingen met het rijk over de aandelenoverdracht en de financiering van de baanverlenging.

## 3. Uitkomsten onderhandeling

Het resultaat van de onderhandelingen met het Rijk is, zoals u in augustus/september is meegedeeld, in hoofdlijnen dat de aandelen van het Rijk 'om niet' zullen overgaan naar de regionale aandeelhouders en dat door het Rijk voor de baanverlenging een bedrag van € 18,62 miljoen zal worden betaald. Het Rijk heeft in haar finale onderhandelingen duidelijk gemaakt dat dit voor beide onderdelen het maximaal haalbare is. De afgelopen maanden is gewerkt aan het omzetten van dit resultaat in twee overeenkomsten. Te weten een contract van het Rijk met de regionale overheden over de aandelen en een overeenkomst tussen het rijk en de directie van GAE N.V. voor wat betreft de baanverlenging.

### Aandelenoverdracht

De aandelen worden om niet overgedragen, d.w.z. dat een symbolisch bedrag van € 6 per aandeel dient te worden betaald.

In de onderhandelingen met het Rijk is duidelijk geworden dat men hieraan echter strikte voorwaarden wenst te verbinden.

De belangrijkste daarvan is dat het Rijk over een lange periode (op onderdelen tot 2043) wil dat GAE N.V. dan wel de aandeelhouders het Rijk een percentage variërend tussen 40% en 80% terugbetalen van de opbrengst bij het vervreemden van gronden respectievelijk het overdragen van aandelen.

Achtergrond hiervan is dat het Rijk over langere periode wil meedelen in de eventuele waardevermeerdering van het luchthaventerrein.

Deze termijn is wellicht langer dan gebruikelijk bij dergelijke contracten.

Materieel treft dit de aandeelhouders echter niet omdat de aandeelhouders het voornemen hebben de luchthaven langdurig te (laten) exploiteren.

### Baanverlenging

Er is € 18,62 miljoen beschikbaar voor de baanverlenging, inclusief de hiervoor benodigde verwerving van gronden en aanpassing van de oude baan om de totale baan op een gelijke sterkte en stroefheid te brengen.

Zowel t.a.v. de begroting voor de baanverlenging als de verwerving heeft GAE N.V. gebruik gemaakt van de expertise van ervaren adviesbureaus en de met onteigening ervaren Dienst Landelijk Gebied om hiermee een zo betrouwbaar mogelijke inschatting te krijgen van de hoogte van de kosten.

De overtuiging bestaat dat, via zorgvuldig plannen en aanbesteden, het zoeken van combinaties met reguliere onderhouds- en beheerswerkzaamheden, het met deze Rijksbijdrage zondermeer mogelijk is om de baanverlenging c.a. uit te voeren zonder additionele bijdragen.

Voor de precieze inhoud van de overeenkomst tussen het Rijk en de regionale aandeelhouders over de aandelenoverdracht en van de overeenkomst tussen het Rijk en de luchthaven over de baanverlenging (inclusief bijlage over de onderdelen die in aanmerking komen voor financiering door het Rijk) wordt verwezen naar de bijgevoegde overeenkomsten.

## **4. De toekomst van de luchthaven**

Na finale afronding van het onderhandelingstraject met het Rijk en alle daaruit voortvloeiende zaken zal GAE N.V. kunnen opereren in rustiger vaarwater. De wensen en verwachtingen zijn dan helder evenals de financiële afspraken met de overheden.

De financiële toekomst van de luchthaven is af te lezen uit het daartoe opgestelde businessplan.

In het businessplan, dat is opgesteld met behulp van luchtvaartexperts, is gewerkt met verschillende scenario's. Het middenscenario heeft een aantal aannames die het meest realistisch worden geacht.

De prognose in het middenscenario is dat in 2015 het break even point wordt bereikt.

Bijgevoegd treft u een samenvatting van het businessplan aan met daarin o.a. de aannames die ten grondslag liggen aan het geprognoseerde break even point.

Voorts ligt het businessplan voor de statenleden ter vertrouwelijke inzage in de Statenkast

## **5. Beslispunten regio**

Voortvloeiend uit de onderhandelingen met het Rijk en de op basis daarvan opgestelde contracten moeten de regionale aandeelhouders een besluit nemen over een aantal zaken.

### Voortbestaan luchthaven

De regionale aandeelhouders dienen zich uit te spreken dat zij zich inspannen om de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe ondermeer hun publiek- en

privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd (artikel 5.1 contract aandelenoverdracht).

#### Exploitatiebijdrage

Voor een periode van 10 jaar jaarlijks, met ingang van 1 januari 2003, dienen de regionale aandeelhouders een vaste exploitatiebijdrage betalen aan GAE N.V. volgens de sinds jaar en dag gehanteerde verdeelsleutel.

Deze afspraak was een bindende voorwaarde voor de afkoop van de Rijksverliesbijdrage uit de overeenkomst van 2001. Voor de verdeling over de aandeelhouders wordt verwezen naar onderstaande tabel.

Aandeelhouder	Aandeel	Vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage
Provincie Groningen	30%	308.062
Provincie Drenthe	30%	308.062
Gemeente Groningen	26%	264.053
Gemeente Assen	10%	105.621
Gemeente Tynaarlo	4%	35.207
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>€1.021.005</b>

De aandelenoverdrachtsregeling en de betaling door de Regio van tien jaar lang de maximale exploitatiebijdrage is, evenals de afkoopbijdrage van het Rijk, gebaseerd op het ontwikkelingsperspectief van de exploitatie van de luchthaven zoals neergelegd in het businessplan.

Voor alle regionale aandeelhouders staat, naar de huidige inzichten, vast dat het met ingang van 1 januari 2003 gedurende tien jaar betalen van de maximale regionale exploitatiebijdrage, tezamen met de met het Rijk in de overeenkomsten vastgelegde afspraken, voldoende financieel perspectief biedt aan de luchthaven voor een op termijn gezonde luchthavenexploitatie (break even point in 2015).

#### Verdeling Rijksaandelen

De Rijksaandelen worden verdeeld over de overige aandeelhouders. Het voorstel is om in het totale aandelenpakket de verhouding in overeenstemming te brengen met de huidige verhouding in de exploitatiebijdrage (provincie Groningen 30, provincie Drenthe 30, gemeente Groningen 26, gemeente Assen 10 en gemeente Tynaarlo 4).

#### Wijziging Statuten

Er zal een wijziging van de statuten moeten plaatsvinden teneinde de nieuwe aandelensituatie te kunnen effectueren. Deze statutenwijziging zal op de agenda staan van de eerstvolgende Algemene Vergadering die op zijn vroegst op 19 december 2003 kan plaatsvinden, d.w.z. na behandeling van het onderhavige voorstel c.q. voordrachten aan Raden en Staten, in alle Colleges. In bijgevoegde notitie is aangegeven wat de belangrijkste veranderingen zullen zijn. Een definitief concept wordt thans door de notaris opgesteld. Deze zullen wij u zo spoedig mogelijk doen toekomen. Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 11 november 2003

Gedeputeerde Staten der provincie Groningen:

J.G.M. Alders , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 11 november 2003, nr. 2003-19.448, EZ;

**BESLUITEN:**

1. Zich samen met de andere regionale aandeelhouders in te spannen de luchthaven in stand te houden. Daarvoor zullen zij onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd;
2. In te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 308.062 met ingang van 1 januari 2003;
3. In te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (Provincie Drenthe - Provincie Groningen - Gemeenten Groningen-Assen-Tynaarlo);
4. In te stemmen met de voorgestelde wijziging van de statuten van Groningen Airport Eelde N.V..

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.



Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 5 november 2003, kenmerk 45/6.14/200301016E;

**BESLUITEN:**

- I. dat zij zich samen met de andere regionale aandeelhouders inspannen Groningen Airport Eelde in stand te houden. Daarvoor zullen zij onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aarwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd;
- II. in te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 308.062,-- met ingang van 1 januari 2003;
- III. in te stemmen met het ten laste brengen van de post Onvoorzien van € 22.180,-- in de jaren 2003 en 2004, zijnde het verschil tussen de geraamde verliesbijdrage en de nu op te nemen vaste exploitatiebijdragen en dit bedrag voor de jaren vanaf 2005 aan te merken als préprioriteit;
- IV. in te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (Drenthe-Groningen-Groningen-Assen-Tynaarlo);
- V. kennis te nemen van het businessplan.

Assen, 4 februari 2004

Provinciale staten voorzicemd,

2003-2004.  
Bijlage raadsverslag.  
Nummer 169.

Groningen Airport Eelde.

Groningen, 8 december 2003.

Aan de raad,

In september jongstleden is uw raad geïnformeerd over de stand van zaken inzake de onderhandelingen met het Rijk over de baanverlenging en de aandelenoverdracht van Groningen Airport Eelde NV (GAE NV). Tegelijkertijd zijn de staten- en raadscommissies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Assen en Tynaarlo geïnformeerd. De afgelopen maanden hebben besprekingen met het Rijk plaatsgevonden om het resultaat op hoofdlijnen van de onderhandelingen te verwoorden in overeenkomsten.

In deze nota gaan we achtereenvolgens in op de huidige verhoudingen in aandelen (1), gevolgd door de gewijzigde positie van het Rijk met betrekking tot regionale luchthavens (2), de uitkomsten van de onderhandelingen met het Rijk inclusief de hieruit voortvloeiende overeenkomsten (3), de toekomst van de luchthaven (4) en tot slot consequenties van de overeenkomsten (5). Omwille van de leesbaarheid kent de hoofdtekst een beperkte mate van detaillering en wordt op verschillende plaatsen verwezen naar bijlagen.

*1. Huidige aandelenverhouding en verliesbijdrage.*

Het Rijk heeft momenteel 80% van de aandelen en de regio 20%. Conform de overeenkomst uit begin jaren negentig draagt het Rijk voor 40% bij in de afdekking van het verlies tegen de regio 60%. De totale verliesbijdrage is gemaximaliseerd op € 1.701.675,--. Dit betekent maximaal € 680.670,-- voor het Rijk en € 1.021.005,-- voor de regio.

De huidige verdeling van de aandelen en de verliesbijdrage is aangegeven in onderstaande tabel. Hierbij valt op te merken dat de bijdrage sinds begin jaren negentig niet is geïndexeerd.

Aandeelhouder	Aandelenbezit	Max. verliesbijdrage
Rijk	80.0%	680.670
Provincie Groningen	5.9%	308.062
Provincie Drenthe	5.0%	308.062
Gemeente Groningen	5.0%	264.053
Gemeente Assen	3.0%	105.621
Gemeente Tynaarlo	1.0%	35.207
Gemeente Noordenveld*)	0.1%	-
<b>Totaal</b>	<b>100.0%</b>	<b>€ 1.701.675</b>

\*) De gemeente Noordenveld (Roden) draagt sinds 1992 niet meer bij in het verlies.

### 2. De gewijzigde positie van het Rijk m.b.t. regionale luchthavens.

In 1997 gaf het Rijk te kennen zijn betrokkenheid bij de regionale luchthavens in sterke mate te willen terugbrengen (Nota Regionale Luchthavenstrategie, RELUS). Op 12 december 2001 heeft het Rijk daartoe een overeenkomst gesloten met GAE NV waarin de Rijksbijdrage in de verliezen is afgekocht. Tevens zijn afspraken vastgelegd over vergoedingen ter compensatie van het verbod op groot lesverkeer en de aanleg van een afwateringssysteem. Met deze overeenkomst is in totaal een bedrag van circa € 10 miljoen gemoeid. Dit bedrag is eind 2001 overgemaakt aan GAE NV

Bij deze overeenkomst hoort de afspraak dat de regionale aandeelhouders 10 jaar lang hun maximale verliesbijdrage in de exploitatie van de luchthaven inbrengen. GAE NV heeft met het Rijk de afspraak de luchthaven tenminste tot eind 2015 te exploiteren. Voor deze afspraak is het Businessplan als basis genomen. Voor de inspanning van de aandeelhouders geldt de afspraak met het Rijk zoals verwoord onder punt 5. Ook hierbij is het businessplan als uitgangspunt gebruikt.

Verder is in deze overeenkomst een koppeling gelegd met de baanverlenging en de overdracht van de rijksaandelen. Zoals bekend is doorgang van de baanverlenging afhankelijk van een uitspraak van de Raad van State. Het Rijk ziet de afkoop in de verliezen, de financiering van de baanverlenging en de aandelenoverdracht als samenhangende onderwerpen.

Het sluiten van het contract in 2001 is gevolgd door een lang traject van onderhandelingen met het Rijk over de aandelenoverdracht en de financiering van de baanverlenging.

### 3. Uitkomsten onderhandeling.

Het resultaat van de onderhandelingen met het Rijk is zoals u in september is meegedeeld in hoofdlijnen dat de aandelen van het Rijk onder een aantal voorwaarden 'om niet' zullen overgaan naar de regionale aandeelhouders en dat door het Rijk voor de baanverlenging een bedrag van € 18,62 miljoen zal worden betaald. Het Rijk heeft in haar finale onderhandelingen duidelijk gemaakt dat dit voor beide onderdelen het maximaal haalbare is.

De afgelopen maanden is gewerkt aan het omzetten van dit resultaat in twee overeenkomsten, te weten een overeenkomst met de regionale overheden over de koop en

verkoop van aandelen en een overeenkomst met de directie van GAE NV over de baanverlenging.

Wij hebben in onze vergadering van 4 november jl. besloten in te stemmen met de inhoud van beide overeenkomsten, en, onder voorbehoud van een positief besluit van uw raad aangaande de verliesbijdrage, akkoord te gaan met het aangaan van de "overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV".

*Korte inhoud van de overeenkomsten.*

Aandelenoverdracht.

De aandelen worden om niet overgedragen. In de onderhandelingen met het Rijk is duidelijk geworden dat het Rijk aan deze overeenkomst (en de overeenkomst over de baanverlenging) echter strikte voorwaarden wenst te verbinden. De belangrijkste daarvan is dat het Rijk over een lange periode (op onderdelen tot 2043) wil dat GAE NV dan wel de aandeelhouders het Rijk een percentage variërend tussen 40% en 80% terugbetalen van de opbrengst bij het vervreemden van gronden respectievelijk het overdragen van aandelen. Achtergrond hiervan is dat het Rijk over een langere periode wil meedelen in de eventuele waardevermeerdering van het luchthaventerrein. Deze termijn is wellicht langer dan gebruikelijk bij dergelijke contracten. Materieel treft dit de aandeelhouders echter niet direct omdat de aandeelhouders het voornemen hebben de luchthaven langdurig te (laten) exploiteren.

Baanverlenging.

Er is € 18,62 miljoen beschikbaar voor de baanverlenging, inclusief de hiervoor benodigde verwerving van gronden en aanpassing van de oude baan om de totale baan op een gelijke sterkte en stroefheid te brengen. Zowel t.a.v. de begroting voor de baanverlenging als de verwerving heeft GAE NV gebruik gemaakt van de expertise van ervaren adviesbureaus en de met onteigening ervaren Dienst Landelijk Gebied om hiermee een zo betrouwbaar mogelijke inschatting te krijgen van de hoogte van de kosten. De overtuiging bestaat dat, via zorgvuldig plannen en aanbesteden, het zoeken van combinaties met reguliere onderhouds- en beheerswerkzaamheden, het met deze rijksbijdrage zondermeer mogelijk is om de baanverlenging c.a. uit te voeren zonder additionele bijdragen van de regionale aandeelhouders.

Voor de precieze inhoud van de overeenkomst tussen het Rijk en de regionale aandeelhouders over de aandelenoverdracht en die tussen het Rijk en de luchthaven over de baanverlenging (inclusief bijlage over de onderdelen die in aanmerking komen voor financiering door het Rijk) wordt verwezen naar de ter inzage gelegde overeenkomsten.

Zoals reeds aangegeven hebben wij in onze vergadering van 4 november jl. besloten tot het aangaan van de overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen, onder voorbehoud van een positief besluit van uw raad aangaande de verliesbijdrage.

Wij zouden uw raad normaal gesproken vooraf hebben ingelicht over dit besluit, zodat uw raad in de gelegenheid was geweest wensen en bedenkingen ter zake ter kennis van ons college te kunnen brengen (artikel 169, lid 4 van de Gemeentewet). Vanwege de door het Rijk opgelegde tijdsdruk is vorenstaande procedure niet mogelijk gebleken.

4. *De toekomst van de luchthaven.*

Na finale afronding van het onderhandelingstraject met het Rijk en alle daaruit voortvloeiende zaken zal GAE NV kunnen opereren in rustiger vaarwater. De wensen en verwachtingen zijn dan helder evenals de financiële afspraken met de overheden.

De financiële toekomst van de luchthaven is af te lezen uit het daartoe opgestelde businessplan. In het businessplan, dat is opgesteld met behulp van luchtvaartexperts, is gewerkt met verschillende scenario's. Het middenscenario heeft een aantal aannames die het meest realistisch wordt geacht. De prognose in het middenscenario is dat in 2015 het break even point wordt bereikt. Ter visie ligt een samenvatting van het businessplan met daarin o.a. de aannames die ten grondslag liggen aan het geprognostiseerde break even point. Voorts ligt het businessplan vertrouwelijk ter inzage in de visietrommel.

##### 5. *Consequenties overeenkomsten.*

Uit de onderhandelingen met het Rijk en de op basis daarvan opgestelde overeenkomsten vloeit een aantal consequenties voort die wij aan uw raad voorleggen.

##### Voortbestaan luchthaven.

De regionale aandeelhouders dienen zich uit te spreken dat zij zich inspannen om de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd (artikel 5.1 uit de overeenkomst over de aandelenoverdracht).

##### Exploitatiebijdrage.

Voor een periode van 10 jaar dient jaarlijks, met ingang van 1 januari 2003, een vaste exploitatiebijdrage van € 264.053,- betaald te worden aan GAE NV. Uitgangspunt hierbij is de sinds jaar en dag gehanteerde verdeelsleutel tussen de regionale aandeelhouders. Deze afspraak was een bindende voorwaarde voor de afkoop van de rijksverliesbijdrage uit de overeenkomst van 2001. Voor de verdeling over de aandeelhouders wordt verwezen naar onderstaande tabel.

Aandeelhouder	Aandelenbezit	Vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage	Aandeel in exploitatiebijdrage (afgerond)
Provincie Groningen	30%	308.062	30%
Provincie Drenthe	30%	308.062	30%
Gemeente Groningen	26%	264.053	26%
Gemeente Assen	10%	105.621	10%
Gemeente Tynaarlo	4%	35.207	4%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>€1.021.005</b>	<b>100%</b>

De aandelenoverdrachtsregeling en de betaling door de Regio van tien jaar lang de maximale exploitatiebijdrage is, evenals de afkoopbijdrage van het Rijk, gebaseerd op het ontwikkelingsperspectief van de exploitatie van de luchthaven zoals neergelegd in het businessplan. Voor alle regionale aandeelhouders staat, op basis van het businessplan, vast dat het met ingang van 1 januari 2003 gedurende tien jaar betalen van de maximale regionale exploitatiebijdrage, tezamen met de met het Rijk in de overeenkomsten

vastgelegde afspraken, voldoende financieel perspectief biedt aan de luchthaven voor een op termijn gezonde luchthavenexploitatie (d.w.z. break even point in 2015).

Verdeling rijksaandelen.

De rijksaandelen worden verdeeld over de overige aandeelhouders. In de overeenkomst is opgenomen om in het totale aandelenpakket de verhouding in overeenstemming te brengen met de huidige verhouding in de regionale exploitatiebijdrage (provincie Groningen 30, provincie Drenthe 30, gemeente Groningen 26, gemeente Assen 10 en gemeente Tynaarlo 4).

Wijziging statuten.

Er zal een (beperkte) wijziging van de statuten plaatsvinden teneinde de nieuwe aandelensituatie te effectueren. Wij hebben inmiddels met de aanpassing van de statuten ingestemd. Deze statutenwijziging zal op de agenda staan van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 19 december 2003. De Raad van Commissarissen van de NV zal een kleine verandering ondergaan qua omvang en samenstelling (zo zal het Rijk niet langer 2 commissarissen benoemen).

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. in te stemmen dat de regionale aandeelhouders zich inspinnen de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe ondermeer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd;
- II. tot de betaling gedurende tien jaren van een vaste exploitatiebijdrage van € 264.053,-- per jaar met ingang van 1 januari 2003;
- III. in te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (Drenthe - prov. Groningen - gem. Groningen - Assen - Tynaarlo);
- IV. kennis te nemen van de voorgestelde wijziging van de statuten van de NV Groningen Airport Eelde (een en ander te bekrachtigen in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 19 december 2003);
- V. kennis te nemen van het businessplan.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

A. Wink.

## > Raadsvoorstel / Raadsbesluit

**Raadsvergadering van:** 18 december 2003

**Agenda nummer:** 18

**Datum:** 10 december 2003

**Onderwerp:**

Aandelenoverdracht en baanverlenging Groningen Airport Eelde (GAE)

18

### Voorstel:

1. Positief staan ten opzichte van het aangaan door ons college van de overeenkomst met het rijk terzake van de aandelenoverdracht en positief staan ten opzichte van het aangaan van de overeenkomst tot baanverlenging door Groningen Airport Eelde met het rijk.
2. Op basis van deze overeenkomsten en de aannames van het realistisch scenario zoals genoemd in het businessplan van luchthaven GAE, uitspreken dat de gemeente Assen zich samen met de andere regionale aandeelhouders zal inspannen de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven (op basis van genoemd scenario) zo veel mogelijk wordt bevorderd.
3. Instemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste exploitatiebijdrage van € 105.621,- met ingang van 1 januari 2003.
4. Instemmen met de aandelenoverdracht door het rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (provincie Drenthe - provincie Groningen - gemeenten Groningen - Assen - Tynaarlo).

### Achtergrond:

Ter voorbereiding van de besluitvorming in raden en staten hebben de regionale aandeelhouders van Groningen Airport Eelde een gezamenlijke voordracht opgesteld, waarin alle relevante informatie is opgenomen. Deze voordracht is de basis voor het raadsvoorstel en is er dan ook aangehecht.

### Argumenten:

De voorgestelde afspraken over de baanverlenging en de financiering van de luchthaven bieden de luchthaven de mogelijkheid om in een stabiele, financieel zekere omgeving, gericht te werken aan de uitvoering van haar businessplan. Als volwaardige, goed geoutilleerde luchthaven versterkt GAE het vestigingsklimaat van de regio en draagt zij bij aan een gezonde werkgelegenheidsontwikkeling in die regio.

### Kanttekening:

De afspraken zijn gestoeld op een businessplan waarin toekomstverwachtingen zijn verwerkt die niet met 100% zekerheid uit zullen komen. Het gaat echter om voorzichtige, realistische verwachtingen.

### Financiële toelichting:

De regionale aandeelhouders hebben aan de luchthaven om een realistisch businessplan gevraagd en aan de hand daarvan bepaald dat de periode van tien jaar waarin de regio de maximale exploitatiebijdrage betaalt, voor nakoming van de inspanningsverplichting om de luchthaven in stand te houden in financiële zin in principe afdoende is.

### Communicatie:

Persbericht na raadsbehandeling.

### Uitvoering en planning:

Financiële overdracht 2003 t/m 2012.

### Controle:

Jaarverslagen en aandeelhoudersvergaderingen.

Agenda nummer: 18

Tar inzage liggen voor raadsleden:

- Voordracht raad.
- Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen.
- Overeenkomst baanverlenging GAE inclusief bijlagen.
- Samenvatting businessplan.
- Bijlage statutenwijziging.

Het college van burgemeester en wethouders van Assen,

de burgemeester,  
mw. D. van As - Kleijwegt.

de secretaris,  
J.B. Mencke.

**Besluitvorming raad:**

De raad van de gemeente Assen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 10 december 2003;

besluit:

1. positief te staan ten opzichte van het aangaan door ons college van de overeenkomst met het rijk terzake van de aandelenoverdracht en positief staan ten opzichte van het aangaan van de overeenkomst tot baanverlenging door Groningen Airport Eelde met het rijk;
2. op basis van deze overeenkomsten en de aannames van het realistisch scenario zoals genoemd in het businessplan van luchthaven GAE, uit te spreken dat de gemeente Assen zich samen met de andere regionale aandeelhouders zal inspannen de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe ondermeer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven (op basis van genoemd scenario) zoveel mogelijk wordt bevorderd;
3. in te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste exploitatiebijdrage van € 105.621,- met ingang van 1 januari 2003;
4. in te stemmen met de aandelenoverdracht door het rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (provincie Drenthe - provincie Groningen - gemeenten Groningen - Assen - Tynaarlo).

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 18 december 2003.

De raad voornoemd,

, voorzitter

, griffier



Raadsbesluit nr. 7

Betreft: Aandelenoverdracht en baanverlenging GAE N.V.

---

De raad van de gemeente Tynaarlo;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 4 november 2003;

gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

**B E S L U I T:**

1. Positief te staan ten opzichte van het aangaan (door de luchthaven, danwel het college) van de overeenkomsten met het Rijk ter zake van respectievelijk de baanverlenging en de aandelenoverdracht.
2. Op basis van deze overeenkomsten en de aannames van het realistisch scenario zoals genoemd in het businessplan van luchthaven GAE, zich uit te spreken dat de gemeente zich zal inspannen de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven (op basis van genoemd scenario) zo veel mogelijk wordt bevorderd.
3. In te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste exploitatiebijdrage van € 35.207,- met ingang van 1 januari 2003. Hierbij aan te tekenen dat de periode van tien jaar waarin door de Regio de maximale exploitatiebijdrage wordt betaald, naar de huidige inzichten, voor nakoming van bovenstaande inspanningsverplichtingen in financiële zin als afdoende wordt beschouwd.
4. In te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (provincie Drenthe - provincie Groningen - gemeente Groningen - gemeente Assen - gemeente Tynaarlo).
6. Kennis te nemen van het businessplan.

Zuidlaren, 16 december 2003.

De raad voornoemd,

## **Bijlage 7.**

# Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen

---

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



deel e: planologische kernbeslissing

AFSCHRIFT

AAN:  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 1a  
2513 AA 's-GRAVENHAGE

uw brief van

's-gravenhage.

uw kenmerk

22 december 1988

ons kenmerk

toestelnummer

onderwerp

RLD/VI/L 26744

bijlagen

verzonden

Vastgestelde PKB SBL.

2

Mijnheer de voorzitter,

./.

Hierbij bieden wij u de definitieve tekst aan van de planologische kernbeslissing van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, zoals die op 27 oktober 1987 door de Tweede Kamer is goedgekeurd en op 6 september 1988 door de Eerste Kamer. Daarmee is deze planologische kernbeslissing op grond van artikel 2a, lid 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van kracht geworden. De goedgekeurde tekst is gelijk aan de tekst van de gewijzigde regeringsbeslissing, aangezien de behandeling in de Tweede Kamer niet heeft geleid tot wijzigingen.

In de bijlagen bij de pkb zijn opgenomen de passages uit voorgaande stukken, waarnaar in de pkb (par. 6.1.4. respectievelijk 10.1.7) wordt verwezen, en een overzicht van de belangrijkste stukken die tijdens de loop van de pkb-procedure zijn verschenen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

w.g. N. Smit-Kroes

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,  
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

w.g. Ed H.T.M. Nijpels



KABINET VAN DE VOORZITTER

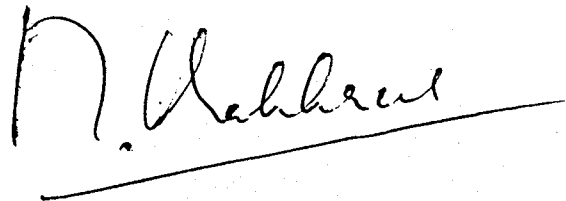
94954

's-Gravenhage, 6 september 1988

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat,  
mevrouw Drs.N.Smit-Kroes,  
Plesmanweg 1-6,  
2597 JG Den Haag

De Eerste Kamer heeft heden goedkeuring verleend aan  
het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (15880)  
zoals het haar door de Tweede Kamer werd toegezonden.

De Voorzitter van de Eerste  
Kamer der Staten-Generaal,



---

## **Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen**

### **DEEL E: DOOR DE BEIDE KAMERS DER STATEN-GENERAAL GOEDGEKEURDE PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING**

#### **I. INLEIDING**

De beleidsuitspraken met betrekking tot de ruimtelijke consequenties van het lange-termijnbeleid op het gebied van het luchtvervoer en -verkeer welke in dit structuurschema zijn vermeld en hier als zodanig zijn opgesomd vormen de planologische kernbeslissing. Deze opsomming wordt geacht een geschikt aanknopingspunt te bieden voor de parlementaire behandeling van het structuurschema.

Het verdient aanbeveling deze beeldduitspraken te beschouwen in de context waarin in het structuurschema vermeld staan.

#### **2. DE DOELSTELLINGEN VAN HET LUCHTVAARTBELEID**

##### **2.1. De hoofddoelstelling**

De hoofddoelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:

**de beschikbaarheid van een veilig en doelmatig verkeers- en vervoerssysteem dat toereikend is om tegemoet te komen aan de vraag naar vervoer van personen en goederen door de lucht, voor zover daaruit een positieve bijdrage voortvloeit aan het welzijn van de gemeenschap en de ontplooiing van de mens, welke bijdrage wordt beoordeeld op basis van de volgende kenmerken van het systeem:**

- de bijdrage aan het tot stand komen van een gewenste ruimtelijke structuur;
- de mate waarin wordt tegemoet gekomen aan de eisen die aan het woon- en leefmilieu worden gesteld, met name ten aanzien van de geluidhinder;
- de bijdrage aan de gewenste sociaal-culturele en sociaal-economische ontwikkeling;
- het beslag op de overheidsmiddelen;
- het gebruik van schaarse grondstoffen.

## 2.2. Uitwerking hoofddoelstelling

De hoofddoelstelling geeft het kader aan waarbinnen de hieronder beschreven doelstellingen per aspect tot gelding zullen worden gebracht. De richtlijnen zijn een specificering van deze doelstellingen, met het accent op de ruimtelijke relevantie. Die richtlijnen kunnen onderling ten dele of naar mate van vervulling in concrete gevallen blijken te conflicteren. Daarom moeten ze in onderlinge afweging, maar passend binnen het kader van de hoofddoelstelling, nader worden uitgewerkt.

In dit structuurschema zijn de richtlijnen op een globale wijze gehanteerd bij de beleidsuitwerking voor de luchtvaartcategorieën en -terreinen. Verder vormen zij de uitgangspunten voor de besluitvorming over de projecten in de sector- en de facetlijn.

## 2.3. De doelstelling ten aanzien van het luchtvervoersysteem

De doelstelling ten aanzien van het luchtvervoersysteem luidt:

**een luchtvervoersysteem, dat tegemoet komt aan de vraag naar de luchtvervoersdiensten; deze vraag zal daarbij moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden ten aanzien van effectiviteit en omvang.**

De richtlijnen die hieruit volgen zijn:

1.1. Het overheidsbeleid dient de omstandigheden te scheppen voor het handhaven c.q. tot stand komen van een systeem van goede en snelle luchtverbindingen.

1.2. Regionaal wordt gestreefd naar een goede verbinding van de regio's met de centrale luchthaven en met Europese bestemmingen.

1.3. Internationaal wordt er gestreefd naar een net van luchtverbindingen met de nationale luchthaven, gestoeld op maatschappelijke behoeften met een zakelijk toeristisch motief.

1.4. De tarieven moeten een rendabele exploitatie van het vervoersnet als geheel mogelijk maken; binnen dat kader wordt gestreefd naar voor de passagiers aantrekkelijke tarieven.

1.5. De medewerking van de overheid aan een vervoersvergunning krachtens art. 16 van de Luchtvaartwet is afhankelijk van de gebleken of te verwachten behoefte aan additionele vervoerscapaciteit.

## 2.4. De doelstelling ten aanzien van het luchtverkeerssysteem

De doelstelling ten aanzien van het luchtverkeerssysteem luidt:

**een ordelijke, veilige en doelmatige afwikkeling van het luchtverkeer.**

De richtlijnen die hieruit volgen zijn:

2.1. De overheid houdt toezicht op de kwaliteit van de vliegtuigen, en bevordert dat deze aan de gestelde eisen voldoet.

2.2. Ten aanzien van de eisen van luchtwaardigheid let de overheid vooral op veiligheid en geluidproductie.

2.3. Luchvaartterreinen dienen volgens internationaal overeengekomen normen en richtlijnen ingericht te zijn.

2.4. Luchvaartterreinen dienen over voldoende capaciteit te beschikken om het verkeer ordelijk, veilig en doelmatig af te wikkelen.

2.5. Omwille van de rentabiliteit is het beleid erop gericht, dat oplossingen voor capaciteits- of andere problemen duurzaam zijn.

2.6. De luchtverkeersbeveiliging zal het veilig gebruik van de luchtruimte mogelijk maken door een doelmatige luchtverkeersleiding.

2.7. De voorschriften ten aanzien van vluchtuitvoering, met inbegrip van de aan- en afvliegprocedures naar en van de luchthavens, zullen worden opgesteld met inachtneming van de gevolgen voor de geluidhinder.

## 2.5. De economische doelstelling

De economische doelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:

**een zodanig niveau van luchtvaartactiviteiten dat een zo groot mogelijke bijdrage wordt geleverd aan de ontwikkeling van de economie, tegen aanvaardbare maatschappelijke offers.**

Als richtlijnen gelden:

3.1. Het beleid is erop gericht de positieve bijdrage van de luchtvaart aan de nationale economie ook voor de toekomst te verzekeren.

3.2. Er dient een net van luchtverbindingen van en naar Nederland aanwezig te zijn om een goede bereikbaarheid van Nederland door de lucht te waarborgen.

3.3. Schaalvoordelen pleiten voor een concentratie van activiteiten op het gebied van vooral de internationale luchtvaart.

3.4. De spreiding van regionale velden over het land en de verdeling van het luchtverkeer over de velden dient mede te zijn afgestemd op de gewenste regionale sociaal-economische ontwikkeling.

3.5. Het beleid is gericht op een renderende exploitatie van luchtvaartterreinen en luchtvaartmaatschappijen en, daarmee samenhangend, op een doelmatig gebruik van vervoermiddelen en infrastructuur.

## 2.6. De milieuhygiënische doelstelling

De milieuhygiënische doelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:  
**een zo gering mogelijke geluidhinder door vliegtuigen en verontreiniging van lucht, water en bodem door de luchtvaart.**

Als richtlijnen gelden:

4.1. Het beleid is erop gericht de geluidproductie van vliegtuigen steeds verder terug te dringen door in internationaal verband de vaststelling van normen ten aanzien van maximaal toelaatbare geluidproductie te bevorderen.

4.2. De overheid streeft naar eerdere invoering van deze normen dan internationaal overeengekomen voor in Nederland geregistreerde vliegtuigen en zo mogelijk ook voor in Nederland opererende vliegtuigen.

4.3. Het beleid is erop gericht het grondgebruik rond de luchtvaarterreinen en de geluidhinder die de luchtvaart veroorzaakt, op elkaar af te stemmen en toekomstige knelpunten te voorkomen.

4.4. Voor zover noodzakelijk zal door aanvullende bouwtechnische maatregelen een beperking van de geluidhinder worden nagestreefd.

4.5. Het gebied waarbinnen de afstemming noodzakelijk is, zal zoveel mogelijk worden beperkt door middel van maatregelen ten aanzien van het operationeel gebruik dat door luchtvaartuigen van luchthavens wordt gemaakt.

4.6. Bodem- en waterverontreiniging op en rond het luchtvaarterrein dienen te worden voorkomen.

## 2.7. De ruimtelijke doelstelling

De ruimtelijke doelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:

**een zo goed mogelijke inpassing van de luchtvaartactiviteiten in, en een positieve bijdrage aan de gewenste ruimtelijke structuur.**



Als richtlijnen gelden:

5.1. Gestreefd wordt naar een ruimtegebruik dat zo weinig mogelijk schade toebrengt of beperkingen oplegt aan andere vormen van ruimtegebruik.

5.2. Op en rond een luchtvaartterrein dient plaats te zijn voor luchthavengebonden bedrijven en voor industrie en diensten, die om economisch optimaal te kunnen functioneren in hoge mate afhankelijk zijn van de luchtvaart of van het luchtvervoer.

5.3. Een selectief vestigingsbeleid is noodzakelijk. Bedrijven waarvoor de afstand tot een luchtvaartterrein van minder groot belang is dienen niet op of nabij een luchtvaartterrein te worden toegelaten, maar elders een plaats te vinden.

5.4. Binnen aanvaardbare afstand van de luchthaven dient voldoende woongelegenheden aanwezig te zijn voor de werknemers van de luchthaven.

5.5. Een luchthaven dient in voldoende mate aangesloten te zijn op het auto- en spoorwegennet en op het streekvervoer.

5.6. Een luchthaven dient vanwege woon-werkverkeer en aan- en afvoer van reizigers niet te ver af te liggen van stedelijke agglomeraties.

5.7. Een luchthaven dient vanwege geluidhinder en civiele verdediging niet te dicht bij woongebieden te liggen.

5.8. Gewaakt moet worden voor nadelige gevolgen voor de natuur, het landschap en de recreatie.

## **2.8. De sociaal-culturele doelstelling**

De sociaal-culturele doelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:

**een passende bijdrage aan de ontplooiing en het welzijn van de mens en van de samenleving.**

Als richtlijnen gelden:

6.1. De overheid streeft er naar de voordelen van de luchtvaart ten goede te laten komen aan een zo groot mogelijk deel van de samenleving.

6.2. Bij het beleid ten aanzien van de kleine luchtvaart dient rekening te worden gehouden met de recreatieve aspecten van deze luchtvaart.

## **3. Het beleid ten aanzien van de commerciële luchtvaart**

Het beleid ten aanzien van de commerciële luchtvaart zal worden voortgezet. Een beleid gericht op kunstmatige beperking van het totale luchtvervoer die verder gaat dan de reeds aanwezige randvoorwaarden, wordt afgewezen.

Op nationale schaal zal voldoende luchthavencapaciteit ter beschikking worden gesteld om het zich aandienende lijn- en charterverkeer te kunnen verwerken. In dit kader is het beleid erop gericht dat de capaciteit van de nationale luchthaven Schiphol ten volle wordt benut; de regering staat positief ten opzichte van de ontwikkeling van luchtvervoersdiensten op de regionale velden. Voor de eeuwwisseling zal geen uitbreiding van de nationale luchthavencapaciteit plaatsvinden, anders dan door de intensivering van de gebruiksmogelijkheden van de bestaande infrastructuur. Na de planperiode kan een nieuwe luchthaven in het Markerwaardgebied, die de mogelijkheid heeft een nationale functie te vervullen, voor aanleg in aanmerking komen.

## **4. Het beleid ten aanzien van de kleine luchtvaart**

De regering hecht waarde aan de bestendinging van de mogelijkheden voor het beoefenen van luchtvaart met kleine eenheden, zowel met een zakelijk als met een recreatief motief. De regering zal voor de als meest hinderlijk ervaren soorten vluchten procedures voor de vluchtuitvoering

opstellen, ten einde de bezwaren tegen deze soort vluchten zoveel mogelijk weg te nemen. De regering gaat er voorshands van uit dat de voorzieningen voor de kleine luchtvaart op de grote en kleine luchtvaartterreinen toereikend zullen zijn voor de ontwikkeling binnen de planperiode.

## **5. Het beleid ter bestrijding van de geluidhinder door vliegtuigen**

### **5.1. Bestrijding aan de bron**

Het beleid ter bestrijding van geluidhinder door vliegtuigen is op de eerste plaats gericht op bestrijding «aan de bron». In dit verband wordt in internationale kaders gestreefd naar het stellen en invoeren van normen ten aanzien van de geluidproductie waaraan de internationale luchtvloot moet voldoen. Deze normen worden periodiek verscherpt. De overeengekomen normen worden zo mogelijk eerder dan overeenkomstig de verplichting die uit internationale afspraken voortvloeit, van kracht verklaard voor de in Nederland geregistreerde vliegtuigen.

### **5.2. Beperking van de overdracht**

Voorts wordt de geluidhinder stelselmatig zoveel mogelijk beperkt door middel van het voorschrijven van vliegprocedures. Ter verlichting van ernstige geluidhindersituaties zal ten slotte een beperking van het gebruik van luchtvaartterreinen kunnen worden overwogen. Daarnaast zal per luchthaven een geluidsbewakingssysteem als bedoeld in de Luchtvaartwet worden ingesteld. Het beleid ten aanzien van de nachtvluchten zal ongewijzigd worden gehandhaafd.

### **5.3. Bescherming van de ontvanger**

Bescherming van de ontvanger tegen vliegtuigeluidhinder omvat de maatregelen die in het kader van de zonering zullen worden getroffen. In het zoneringsproces wordt een belangrijke plaats toegekend aan de lagere overheden. De belangrijkste uitgangspunten voor het bepalen van de omvang en ligging van de geluidzones zijn in par. 6 per luchtvaartterrein aangegeven.

De regering streeft naar een spoedige vaststelling van de geluidzones rond luchtvaartterreinen; de uitvoering van de daarop gebaseerde regelingen zal gefaseerd plaatsvinden. Ter voorkoming van ruimtelijke ontwikkelingen die het zoneringsproces onnodig zouden bemoeilijken zijn zoneringscontouren aangegeven, waarbinnen – in afwachting van de definitieve zonering – een terughoudend beleid ten aanzien van nieuwbouw dient te worden gevoerd. Het bestaande interimbeleid wordt voortgezet.

## **6. HET BELEID PER LUCHTVAARTTERREIN**

### **6.1. De luchthaven Schiphol**

#### *6.1.1. Functie*

De functie van de luchthaven Schiphol als de nationale luchthaven wordt gehandhaafd. De primaire taak van de luchthaven blijft het accommoderen van internationale en nationale luchtverbindingen. Uit dien hoofde dient de luchthaven ruimte te bieden voor voorzieningen en diensten voor de afhandeling van het luchtvervoer en -verkeer en andere voorzieningen voor een goede vervulling van zijn functie.

#### *6.1.2. Verkeersomvang*

De verkeersomvang kan in principe toenemen tot aan de capaciteit, die in 2000 ten minste 300 000 vliegtuigbewegingen per jaar zal bedragen.

Het overgrote deel van dit verkeer zal bestaan uit lijn- en charterverkeer. Indien het verkeersaanbod groter wordt dan de aanwezige capaciteit zullen de minst essentiële verkeerscategorieën eerst worden beperkt; dit zullen in eerste instantie VFR-vluchten met kleine vliegtuigen zijn. Voorwaarden voor het bereiken van de genoemde capaciteit zijn het beschikbaar zijn van een hulplandingsbaan in de piekuren en het ontwikkelen en operationeel maken van aanvullende technische hulpmiddelen; dit laatste behoort tot de zorg van de rijksoverheid.

#### 6.1.3. Zoneringscontouren (zie figuur 1)

De zoneringscontouren zijn gebaseerd op de verwachte geluidsbelastingssituatie in 1990 bij een snel tempo van vlootvernieuwing en het lage scenario van de in 1983 uitgebrachte prognose van het luchtverkeer, met inachtneming van marges ten behoeve van meteorologische en operationele omstandigheden en een reservering voor de groei van het aantal vliegtuigbewegingen op de lange termijn.

#### 6.1.4. Banenstelsel en accommodaties

Het banenstelsel van Schiphol blijft ongewijzigd; de vierde baan wordt niet gedraaid wegens de hoge kosten die daarmee gemoeid zijn en de gunstige ontwikkeling van de feitelijke en de verwachte geluidsbelasting. Ten behoeve van Zwanenburg en zo nodig van de woningbouwmogelijkheden in het gebied Amsterdam Landelijk-West worden bijzondere maatregelen getroffen<sup>1</sup> om nadelige effecten van het niet doorgaan van de baandraaiing op te vangen.

Van rijkswege zal gezien de functie van de luchthaven medewerking worden gegeven aan uitbreiding van de afhandelingsaccommodaties voor passagiers, vracht en vliegtuigen, tot een capaciteit die overeenkomt met die van het banenstelsel; dit betreft, naast de aanleg van een tweede passagegebouw, de uitbreiding van het aangewezen luchtvaartterrein met het gebied «Nieuw-Rijk», alsmede andere aan het luchtvaartterrein aansluitende uitbreidingen wanneer de behoefte daaraan zich voordoet.

### 6.2. Tweede nationale luchthaven

De mogelijkheid tot aanleg van een tweede nationale luchthaven in het Markerwaardgebied wordt opgehouden. Een beslissing tot aanleg behoeft om capaciteitsredenen thans nog niet te worden genomen; wegens de omvang van zijn gevolgen is het nemen van een dergelijk besluit, mede tegen de achtergrond van de betrekkelijke onzekerheid van de ontwikkelingen, thans niet verantwoord. Indien de huidige verwachtingen hun geldigheid behouden, zal een besluit op grond van de eerstvolgende periodieke herziening van dit structuurschema moeten worden genomen. De situering de omvang en de toekomstige functie van een tweede nationale luchthaven kunnen derhalve onbesproken blijven.

### 6.3. De luchthaven Rotterdam

Het nationale beleid gaat er vanuit, dat de aanwezigheid van een regionale luchthaven in het zuidelijk deel van de Randstad voor de regio van belang is. Vervanging van de luchthaven Rotterdam op een andere lokatie in hetzelfde verzorgingsgebied stuit op zodanige bezwaren ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling en het leefmilieu, dat daardoor de mogelijke voordelen op andere gebieden worden tenietgedaan. Het beleid is er daarom op gericht de luchthaven Rotterdam te handhaven. Indien niettemin een andere lokatie wordt gevonden die voor de betrokkenen aanvaardbaar is, zal opheffing van de bestaande luchthaven aan de orde kunnen komen.

<sup>1)</sup> zie bijlage 1

De minimumtaakstelling van de luchthaven vanuit het rijksbeleid is beperkt. Door benutting van de capaciteit van de luchthaven kan echter een wezenlijke bijdrage worden geleverd aan de bereikbaarheid van de Rotterdamse agglomeratie vanuit het buitenland en omgekeerd. De beperkte baanlengte staat een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese verkeer in de weg.

De luchthaven vervult een belangrijke functie voor het kleine commerciële verkeer.

De zoneringscontouren zijn bepaald als omhullende van:

- de oorspronkelijke indicatieve zone;
- de mogelijke toekomstige geluidsbelasting met een qua geluidsproductie gunstige vloot, bij de maximale IFR-capaciteit (ca. 30 000 vliegtuigbewegingen).

Deze zoneringscontouren zijn weergegeven in figuur 2.

De minimumtaakstelling vanuit het rijksbeleid betreft het accommoderen van ca. 800 000 passagiersbewegingen in het jaar 2000, alsmede een zekere hoeveelheid luchtvracht. Benutting van de capaciteit van de luchthaven – ca. 30 000 IFR-bewegingen indien een aantal voorzieningen ten aanzien van de verkeersbeveiliging wordt getroffen – dient naar de mening van de Regering mogelijk te zijn; een verdere toeneming, indien een verandering in het tijdpatroon van het luchtverkeer plaatsvindt, mag niet bij voorbaat worden uitgesloten.

#### **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.

#### **6.5. De luchthaven Zuid-Limburg**

De luchthaven Zuid-Limburg wordt door de regering beschouwd als een belangrijk onderdeel van de infrastructuur van Zuid-Limburg. De vervoersfunctie omvat het accommoderen van binnenlandse verbindingen met Schiphol en de regionale luchthavens, en lijn- en charterverkeer op Europese verbindingen. In het vrachtverkeer ligt het accent op algemene vracht, expresgoederen (met name intercontinentaal) en pakketpost.

De minimumtaakstelling voor dit luchtvaartterrein vanuit het rijksbeleid omvat het binnenlands vervoer en het lijn- en charterverkeer op Europese verbindingen.

In de partiële herziening van het streekplan Zuid-Limburg is ruimte gereserveerd voor de aanleg van een nieuwe oost-westgerichte landings-

baan met een lengte van 3500 m. De regering heeft het principebesluit genomen tot instemming met de realisering van deze oost-westbaan.

De capaciteit van de luchthaven met de oost-westbaan, met een aangepaste luchtruimstructuur en met een openstelling van de luchthaven gedurende het gehele etmaal bedraagt 27 000 IFR-vliegtuigbewegingen per jaar. De zoneringscontouren zijn gebaseerd op deze verkeersomvang bij een volledig tweezijdig gebruik van de oost-westbaan, en zullen van kracht worden vanaf het in gebruik nemen van deze baan (zie figuur 4). Voor de noord-zuidbaan is hierbij uitgegaan van een sluiting gedurende de nacht en een gebruik overdag voor vliegtuigen van het type Fokker 27 en kleiner.

Indien het principebesluit tot aanleg van de oost-westbaan niet zou worden gevolgd door een gelijklopend definitief besluit, dan zal het gebruik van de luchthaven zodanig worden aangepast dat dit binnen de indicatieve zone van deel d van dit structuurschema geaccommodeerd kan worden (zie figuur 5).

## **6.6. De bases Twente en Eindhoven**

De Regering acht continuering van het burgermedegebruik van deze militaire bases van belang, met het oog op de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio. De taakstelling vanuit het rijksbeleid ten aanzien van de hoeveelheden te accommoderen verkeer en vervoer is voor beide voorzieningen – in het bijzonder voor Twente – beperkt. De vraagpotentie zowel als de realiseerbare capaciteit voor burgerverkeer zijn evenwel in beide gevallen voldoende groot om een redelijke bijdrage aan de nationale luchthavencapaciteit te verwezenlijken.

De zonering van beide bases zal plaatsvinden op basis van het Structuurschema Militaire Terreinen, waarbij ook met het burgerverkeer rekening wordt gehouden. Voor deze terreinen zijn daarom geen zoneringscontouren opgenomen.

## **7. Het beleid ten aanzien van de kleine luchtvaartterreinen**

In par. 4 is dit beleid ten dele beschreven. De functie van deze terreinen is het ontvangen van verkeer met de kleine typen luchtvaartuigen. Het beleid is gericht op het voortbestaan van de thans aanwezige voorzieningen; uitbreiding van hun aantal wordt thans van rijkswege niet nodig geacht. Bij de keuze van dit beleid is uitgegaan van de mogelijkheid tot volledige benutting van de bestaande faciliteiten, met inachtneming van eventuele knelpunten.

De afweging per luchtvaartterrein tussen de belangen van de kleine luchtvaart en de meeste gewenste ontwikkelingen in de regio vindt in eerste instantie plaats op provinciaal niveau. In dit overleg zal een afweging plaatsvinden van de in het geding zijnde belangen, waaronder begrepen de belangen van omwonenden en gebruikers.

De uitkomst van deze belangenafweging zal moeten worden getoetst aan het rijksbeleid ter bestendiging van de mogelijkheden voor het beoefenen van luchtvaart met kleine eenheden. Indien de afweging waarmee het Rijk heeft ingestemd, tot een discrepantie leidt tussen de maximale capaciteit van een luchtvaartterrein en de maximaal toelaatbaar geachte verkeersomvang, zal (in eerste instantie) door middel van regulering van luchtvaart en in overleg met de regio een oplossing worden gezocht.

Voor het creëren van een nieuw klein luchtvaartterrein acht de Regering geen nieuwe planologische kernbeslissing nodig; de mogelijkheden tot het creëren van een nieuwe voorziening lijken voorshands echter gering.

Ook de kleine luchtvaartterreinen zullen worden gezoneerd krachtens de luchtvaartwet. Het presenteren van zoneringscontouren, zoals bij de grote luchtvaartterreinen, is evenwel hier niet mogelijk.

De geluidsbelasting door kleine vliegtuig zal worden berekend als een equivalent geluidsniveau in dB (A). De grenswaarde(n) voor de zonerings moet(en) worden vastgesteld.

#### **8. Het beleid ten aanzien van de radionavigatie- en communicatiehulpmiddelen**

Dit beleid is gericht op het veilig stellen van de betrouwbare werking van deze hulpmiddelen ter wille van de veiligheid van het luchtverkeer. In de sfeer van de ruimtelijke ordening zullen maatregelen worden getroffen, waarmee een beheersing van de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de installaties kan worden geëffectueerd.

#### **9. Het beleid ten aanzien van het beheer van luchtvaartterreinen**

Het in dezen gevoerde beleid zal in hoofdzaak worden voortgezet. De bestaande beheersvorm van de luchtvaartterreinen komt in het algemeen in voldoende mate tegemoet aan de eisen die daaraan in het algemeen maatschappelijk belang moeten worden gesteld; het belangrijkste criterium hiervoor is de mate waarin de overheid – Rijk, provincie(s), gemeenten – betrokken is bij het beheer ter behartiging van het algemeen belang.

### **10. PROCEDURES EN INSTRUMENTEN**

#### **10.1 De te hanteren instrumenten per luchtvaartterrein**

##### *10.1.1. Luchthaven Schiphol*

Indien nodig zullen de beschikbare instrumenten worden toegepast om het IFR-verkeer voorrang te verlenen boven het VFR-verkeer.

##### *10.1.2. Tweede nationale luchthaven*

In de ruimtelijke planning van het Markerwaardgebied dient de aanleg van een luchthaven aldaar, inclusief de toeleidende infrastructuur, fysiek niet onmogelijk gemaakt te worden. Een besluit over de aanleg, situering, omvang en functie van deze luchthaven zal, zo nodig, worden genomen bij de eerstvolgende periodieke herziening van dit structuurschema.

##### *10.1.3 Luchthaven Rotterdam*

Om te voorkomen dat de zoneringscontouren (zie figuur 2) zullen worden overschreden, zal gebruik gemaakt worden van het instrument van de vergunning, waardoor de omvang van het Luchtverkeer en het soort vliegtuigen dat van deze luchthaven gebruik maakt, kan worden beïnvloed. Indien het bestaande instrumentarium hiervoor niet toereikend zou blijken, zal de toepassing van nieuwe effectieve instrumenten worden nagestreefd.

##### *10.1.4. Luchthaven Eelde*

De verlenging van de hoofd baan in zuid-west-richting waarvoor een strook van 900 bij 440 m benodigd is, dient fysiek niet onmogelijk te worden gemaakt.

##### *10.1.5. Luchthaven Zuid-Limburg*

De aanwijzing van de oost-westbaan wordt voorbereid. Vooruitlopend op het in gebruik nemen van deze nieuwe startbaan is er sprake van een

interimperiode waarin een geleidelijke groei van de verkeersomvang op de noord-zuidbaan mogelijk is. Deze groei dient te geschieden binnen de zg. aanloopcontouren, die gebaseerd zijn op de helft van het verkeer volgens het expressscenario van het OWEMA-rapport (zie figuur 6). Deze aanloopcontouren blijven van kracht tot het in gebruik nemen van de oost-westbaan.

#### 10.1.6. *Vliegbases Twente en Eindhoven*

Het burgermedegebruik zal op de gebruikelijke wijze blijven plaatsvinden met behulp van beschikkingen krachtens art. 33 en 34 van de Luchtvaartwet.

#### 10.1.7. *Kleine luchtvaarterreinen*

Verzoek tot aanwijzing van een klein luchtvaartterrein zal worden getoetst aan de in par. V.3. van het Beleidsvoornemen genoemde criteria, alvorens de aanwijzingsprocedure van de Luchtvaartwet zal worden gevolgd.

### 10.2 De hardheid van de beleidspunten

De volgende beleidspunten in dit structuurschema zijn essentieel:

- de hoofddoelstelling van het luchtvaartbeleid;
- het openhouden van de mogelijkheid tot aanleg van een tweede nationale luchthaven in de Markerwaard;
- de mogelijkheid tot uitbreiding van de accommodaties op de luchthaven Schiphol.

Niet essentiële projecten zijn:

- de mogelijke baanverlenging op de luchthaven Eelde;
- de aanleg van een oost-west-baan op de luchthaven Zuid-Limburg.

### 10.3. Planperiode en herziening

Het structuurschema bestrijkt de periode tot het jaar 2000 en heeft een geldigheidsduur van 5 jaar na de parlementaire behandeling van dit structuurschema. Na het verlopen van deze termijn zal de regering een uitspraak doen over een eventuele verlenging van de geldigheidsduur, dan wel zo nodig een nieuw beleidsvoornemen uitbrengen.

### 10.4. Relatie structuurschema-zonering

Het structuurschema vormt één van de voornaamste grondslagen van de geluidzonering op grond van de Luchtvaartwet. De definitief vast te stellen geluidzones zullen niet groter zijn dan de in dit structuurschema opgenomen zoneringscontouren. Anderzijds zullen zij voor de regionale velden niet kleiner zijn dan overeenkomt met de in dit structuurschema aangegeven minimumtaakstelling voor de omvang van het luchtverkeer. In het gebied dat door de geluidzone wordt bestreken zal een stabiliserend ruimtelijk beleid (dienen te) worden gevoerd. De zoneringscontouren worden gehanteerd bij de beoordeling van woningbouwplannen, zolang de definitieve zonering nog niet tot stand is gekomen (interimbeleid).

Voor de luchthaven Zuid-Limburg zal voor dit interimbeleid gebruik worden gemaakt van de omhullende van de zoneringscontouren (fig. 4) en de aanloopcontouren (fig. 6). Deze interimcontouren (fig. 7) blijven voor wat de toetsing van nieuwbouwplannen betreft van kracht tot het moment dat de aanwijzing volgens art. 24 van de Luchtvaartwet onherroepelijk is geworden. Daarna zullen alleen de zoneringscontouren worden gehanteerd als toetsingskader voor de nieuwbouw van geluidgevoelige gebouwen.

1) zie bijlage 2

## **11. FINANCIËLE CONSEQUENTIES**

De financiële consequenties van het te voeren beleid zijn voor de overheidsfinanciën beperkt, met uitzondering van het beleid ten aanzien van de oost-westbaan op de Luchthaven Zuid-Limburg. Over dit beleid zijn in een ander kader reeds de besluiten genomen. Op grond van economische en budgettaire ontwikkelingen kan zich de noodzaak voordoen tot heroverweging van alle overheidsuitgaven; dit kan derhalve ook van invloed zijn op de uitvoering van projecten van dit structuurschema.

De rijksbijdrage aan de exploitatie van de regionale luchthavens, die in het algemeen op 40% van het exploitatietekort is vastgesteld, wordt op dit proportionele niveau gehandhaafd. Het beleid maakt een groei van het verkeer op deze terreinen mogelijk; dit is een belangrijke basis in het streven naar een bedrijfseconomisch gezonde situatie.

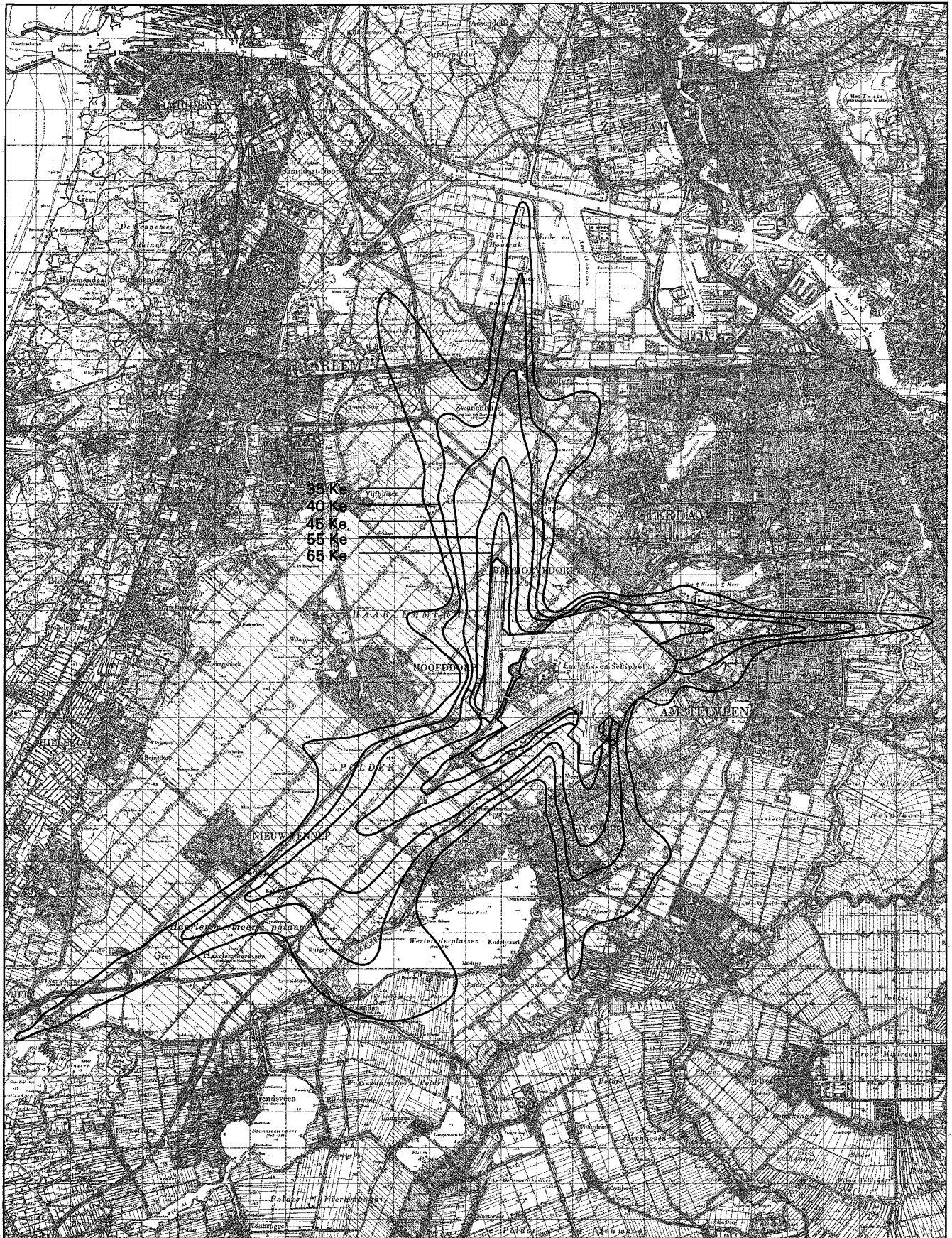
De financiële consequenties van de zoneringsmaatregelen ex artikel 26, lid 1 en 2, zullen in principe worden betaald uit de heffingen zoals aangegeven in artikel 26, lid 3, LVW.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
E.H.T.M. Nijpels

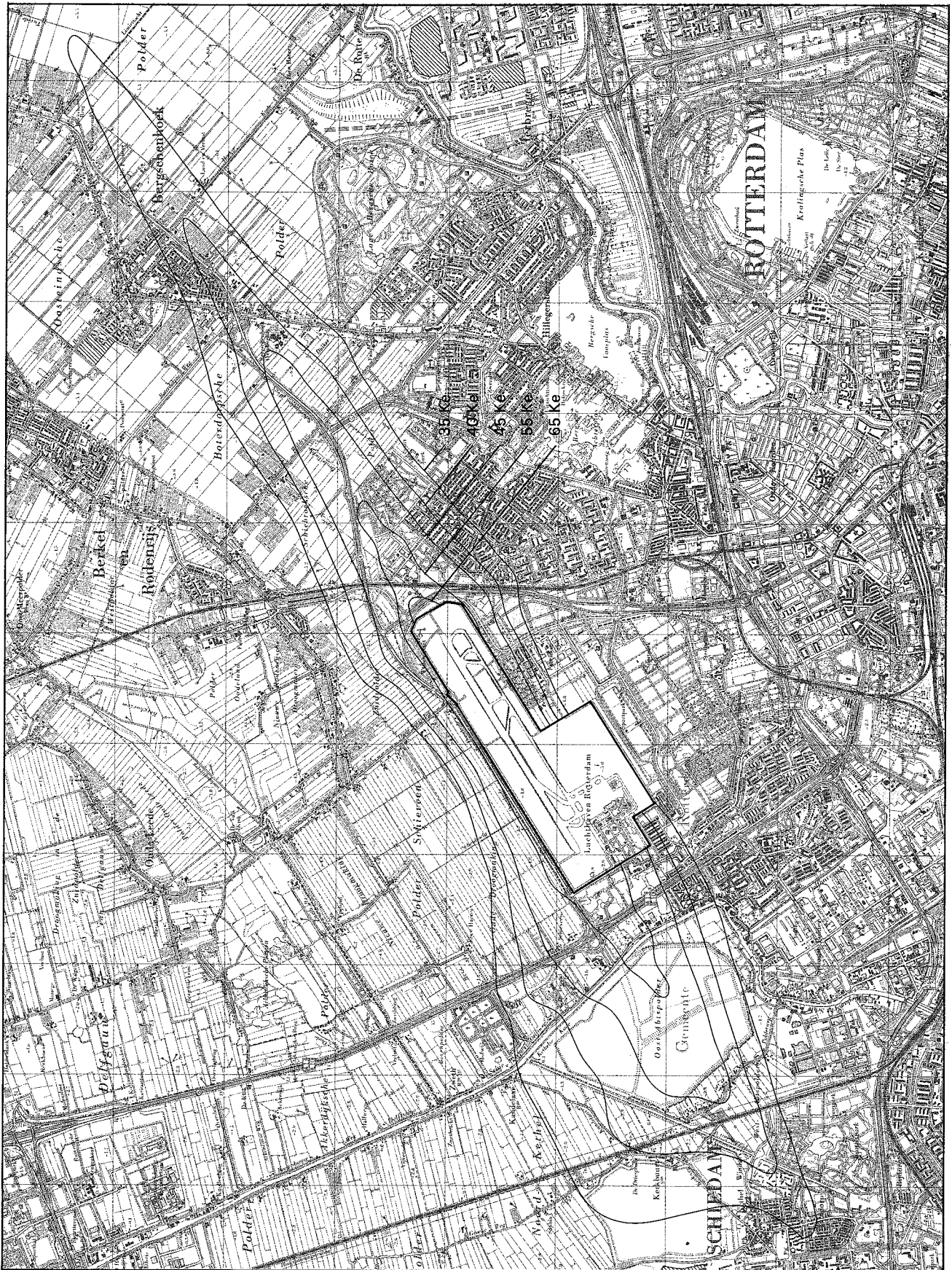


Figuur 1. Zoneringscontouren luchthaven Schiphol



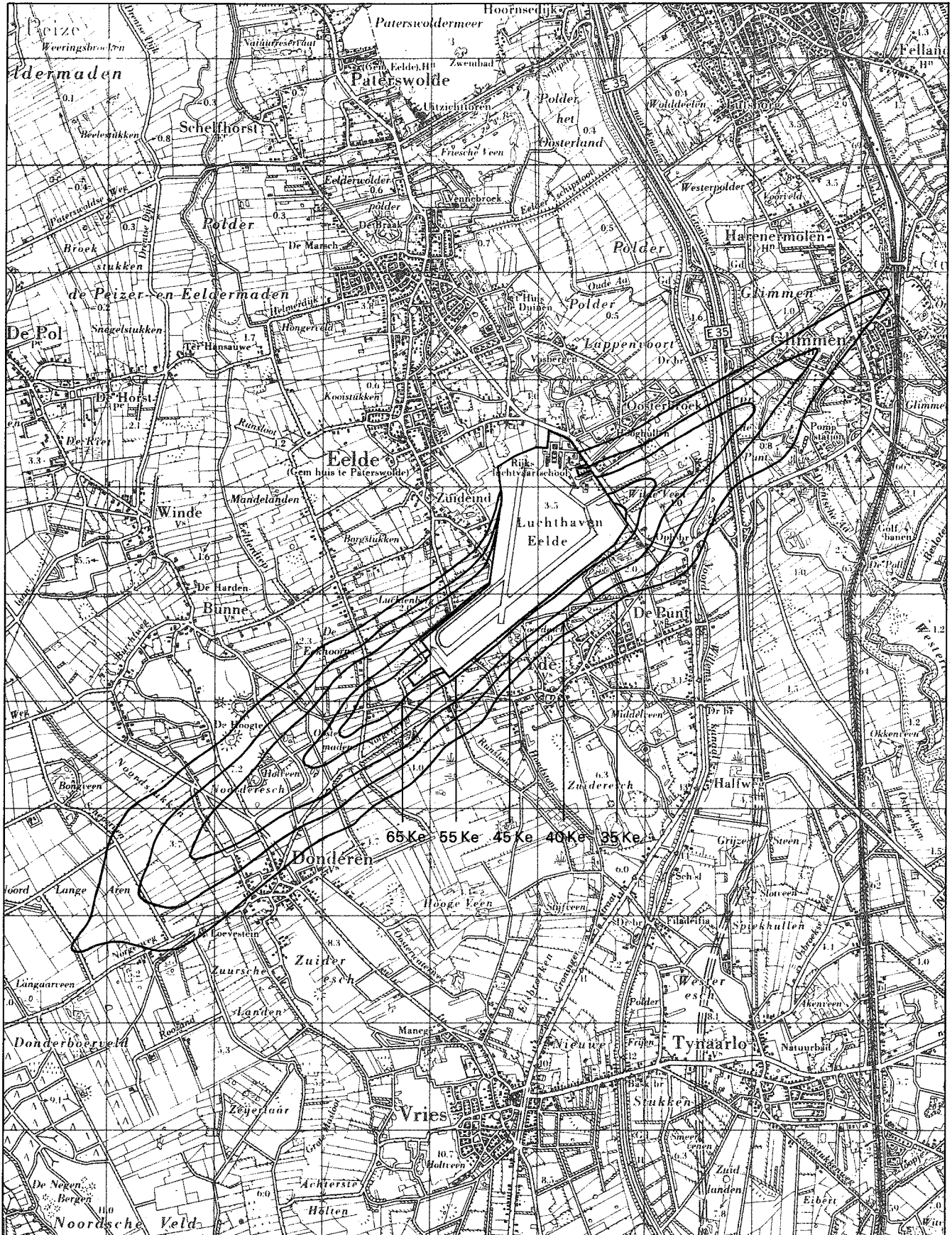
Schaal 1:150.000

Figuur 2. Zoneringscontouren luchthaven Rotterdam



Schaal 1:50.000

Figuur 3. Zoneringscontouren luchthaven Eelde



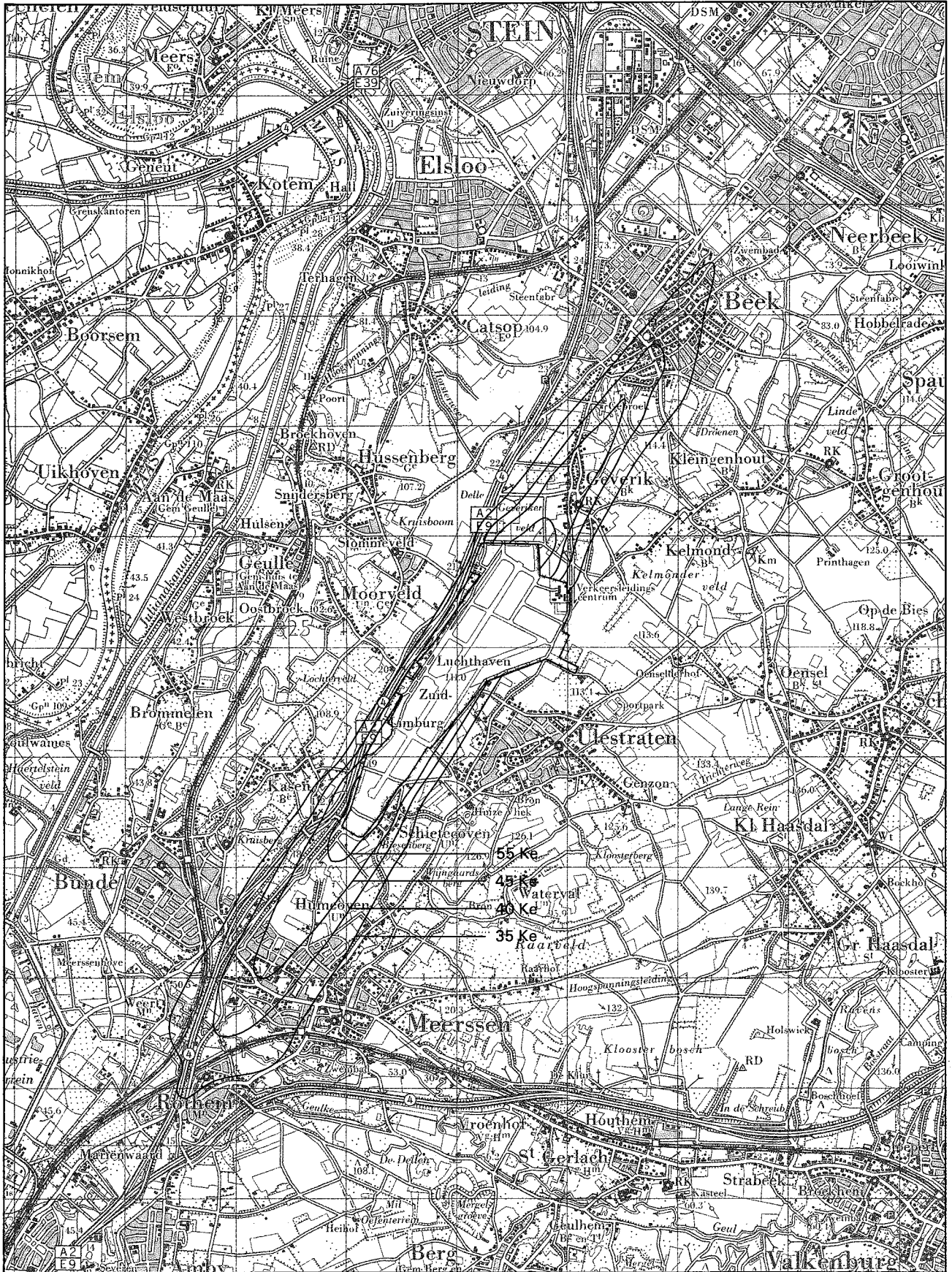
Schaal 1:50.000

Figuur 4. Zoneringscontouren luchthaven Zuid-Limburg



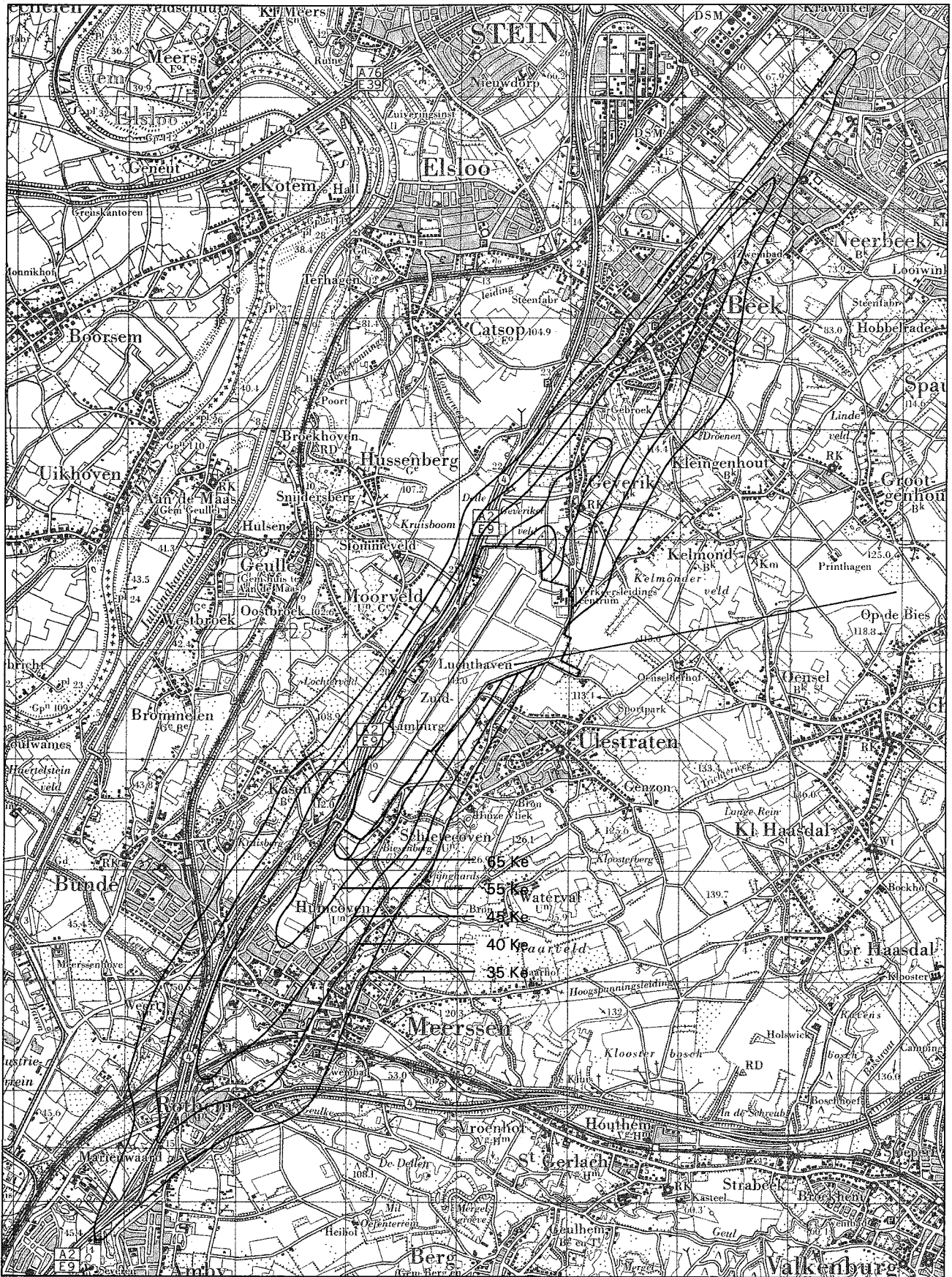
Schaal 1:75.000

Figur 5. Indicatieve zones luchthaven Zuid-Limburg (deel d, p. 19)



Schaal 1:50.000

Figuur 6. Aanloop contouren luchthaven Zuid-Limburg



Schaal 1:50.000

Figuur 7. Interim contouren luchthaven Zuid-Limburg



Schaal 1:75.000

4.2 Maatregelen

Om enigermate tegemoet te komen aan het wegvallen van de voordelen van baandraaiing worden de volgende maatregelen genomen:

- in Zwanenburg/Halfweg zal met voorrang met de geluidsisolatie worden begonnen, parallel aan, maar niet ten koste van het isolatieprogramma in de zwaarder belaste zones. Naar verwachting zal dit omstreeks 1986 het geval zijn;
- de ligging van de vast te stellen zone ter plaatse van de bouwlocaties Amsterdam Landelijk-West maakt benutting van een groot deel van deze locaties mogelijk. Indien vóór 1995 als gevolg van vertraging van de vlootvernieuwing overschrijding van de zone zou optreden, en bovendien deze bouwlocaties al werkelijk worden benut, dan zullen operationele maatregelen met betrekking tot het vliegverkeer worden getroffen om deze overschrijding te vermijden;
- er zal mettertijd worden gestreefd naar een optimale benutting van MLS ter vermindering van de geluidhinder in Zwanenburg; naar verwachting is dit niet vóór 2000 mogelijk.



BIJLAGE 2: Uit PARAGRAAF V.3 van het BELEIDSVOORNEMEN,  
Tweede Kamer, zitting 1979-1980, 15 880, nr 2

(Mogelijkheden voor de toekomstige infrastructuur voor de kleine luchtvaart)

Alvorens de wettelijk voorgeschreven procedure in gang wordt gezet [zal] een toetsing en afweging moeten plaatsvinden aan de hand van onder meer de volgende criteria:

a. interferentie met ander luchtruimtegebruik.

De verdeling van het luchtruim qua plaats en tijd over de militaire en burgerlijke gebruikers komt in een voortdurend overleg tot stand. Daarbij is gebleken dat de onderlinge afstemming door het toevoegen van nieuwe luchtvaartterreinen aanzienlijk zal worden gecompliceerd.

b. geluidhinder.

De inpassing van de geluidhindercontouren zal in een landelijk gebied gemakkelijker zijn dan bij grote bevolkingsdichtheid, zoals onder meer in de Randstad.

c. exploitatieverwachtingen.

Bij de huidige tarievenstructuur kunnen slechts de drukst gebruikte velden het zonder overheidssteun stellen. Indien een terrein in de private hand wordt geëxploiteerd, ontbreekt een dergelijke steun als regel. In die gevallen worden van rijkswege bepaalde garanties voor een duurzame exploitatie vereist om het risico te vermijden dat het veiligheidsniveau zal worden verlaagd door een structureel exploitatietekort.

d. veiligheid.

Zowel de terreingesteldheid als de omgeving, mogelijke obstakels, moeten aan de eisen voldoen.

e. evenwichtige spreiding over Nederland.

Vooraf tegen de achtergrond van de problemen bij het inpassen van nieuwe elementen in het luchtruimgebruik (zie a) dient erop te worden toegezien dat iedere nieuwe voorziening daadwerkelijk een regionaal hiaat in het voorzieningspakket voor de kleine luchtvaart opvult.

f. het belang van de regio.

Daar een nieuw veld doorgaans geen aanmerkelijke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid oplevert, zal de beoordeling zich beperken tot de beoogde verbetering van de bereikbaarheid van de regio - zeker ook in internationaal verband - en het overige maatschappelijk belang voor de regio.

g. ruimtelijke inpassing.

Van geval tot geval zal moeten worden nagegaan of de nieuwe voorziening zonder grote problemen in de ruimtelijke structuur is in te passen. Daarbij zal rekening moeten worden gehouden met de belangen van landbouw, natuur en landschap en met de mogelijke consequenties voor de recreatie. Tevens zal moeten worden gezien welke effecten een dergelijke accommodatie met zich meebrengt voor wat betreft verkeersaantrekkende werking en vestiging van bedrijven.

BIJLAGE 3.	OVERZICHT van de belangrijkste stukken van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (Tweede Kamer, nr 15 880)
nrs 1-2	<u>deel a:</u> beleidsvoornemen dd 14-11-79
nrs 5-6	<u>deel b:</u> hoofdlijnen uit de inspraak dd 23-2-81
nrs 7-8	<u>deel c:</u> advies van de raad van advies voor advies voor de ruimtelijke ordening dd 23-2-81
nrs 10-11	<u>deel d:</u> regeringsbeslissing dd 3-4-81
nrs 14,16	lijst van vragen dd 30-11-81 en antwoorden dd 17-8-82
nrs 19-20	<u>deel a:</u> beleidsvoornemen tot wijziging van het structuurschema (herbezinningsnota) dd 21-5-85
nrs 25-26	<u>deel b:</u> hoofdlijnen uit de inspraak over de draaiing van de vierde baan van schiphol dd 3-2-86
nrs 22-23	<u>deel c:</u> advies van de raad van advies voor ruimtelijke ordening inzake de herbezinning op het draaien van de vierde baan van de luchthaven schiphol dd 8-1-86
nrs 27-28	<u>deel d:</u> gewijzigde regeringsbeslissing dd 19-2-86
nr 30	lijst van vragen dd 18-12-86 en antwoorden dd 16-2-87
UCV 51	handelingen van de tweede kamer, vaste commissie voor verkeer en waterstaat van 23-2-87
nrs 31-41	moties ingediend tijdens de ucv van 23-2-87
nr 43	brief van de ministers van verkeer en waterstaat en van volkshuis- vesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer van 30-6-87
TK 14	goedgekeurd door de tweede kamer op 27-10-87

**BIJLAGE 4. OVERZICHT van stukken Eerste Kamer 15 880 nr 28  
vergaderjaar 1987-1988**

- nr 119 voorlopig verslag van de vaste commissies voor verkeer en waterstaat en voor ruimtelijke ordening en milieubeheer dd 19-1-88
- nr 119b memorie van antwoord dd 26-4-88
- nr 119c nader voorlopig verslag van de vaste commissies voor verkeer en waterstaat en voor ruimtelijke ordening en milieubeheer dd 17-5-88
- nr 119d nadere memorie van antwoord dd 13-6-88
- nr 119e aanvullende nadere memorie van antwoord dd 22-6-88
- nr 119f verslag van de vaste commissies voor verkeer en waterstaat en voor ruimtelijke ordening en milieubeheer dd 12-7-88
- nr 119g nota naar aanleiding van het verslag dd 18-8-88
- EK goedgekeurd door de eerste kamer op 6-9-88

## **Bijlage 8.**



samenwerkingsverband  
**Noord-Nederland**

ISP-secretariaat

Groningen Airport Eelde

Postbus 50  
9765 ZH PATERSWOLDE

Groningen, 4 november 1998

Behandeld door :  
Telefoonnummer :  
Faxnummer :  
Onze referentie :  
Bijlagen : 2

Onderwerp : Jaarprogramma ISP 1998, thema: Overig ISP-Publiek: projectvoorstel  
Passagiersterminal Groningen Airport Eelde (projectnr. 8827).

Geachte heer Stutterheim,

Uw projectvoorstel "Passagiersterminal Groningen Airport Eelde" is voorgedragen voor een bijdrage uit ISP 5 middelen. Het project betreft de realisatie van een passagiersterminal voor de accommodatie van zowel zakelijke reizigers als reizigers met vakantiebestemming van en naar Groningen Airport Eelde.

Doel van het project is te komen tot kwaliteitsverbetering van de passagiersfaciliteiten, waardoor een positief effect zal uitgaan naar de vestiging van economische activiteiten met daarmee gepaard gaande werkgelegenheidseffecten en een vergroting van de uitstraling van de luchthaven en de betekenis van de luchthaven voor de bedrijfsomgeving.

De totale kosten van het project worden geraamd op f 8.500.000,-. Hierin wordt een ISP-bijdrage gevraagd van f 2.550.000,-. De overige kosten worden gefinancierd met een eigen bijdrage.

De ISP-coördinatiegroep heeft zich in de schriftelijke ronde van 29-09-98 positief uitgesproken met betrekking tot toekenning van een ISP-bijdrage.

Tegen deze achtergrond zijn wij bereid een eenmalige bijdrage beschikbaar te stellen van maximaal f 2.550.000,- in de subsidiabele kosten van dit project. Deze bijdrage komt ten laste van de ISP 5 middelen die het Samenwerkingsverband Noord-Nederland ter beschikking staan.

De ISP-bijdrage wordt terugkend onder de voorwaarde dat de overige financiering is verzekerd.

**Van Swietenlaan 25/2**

Postbus 779

9700 AT Groningen

Telefoon 050 - 521 44 45

Fax 050 - 527 60 91

De voortgang van het project zal onder meer worden gemeten aan de hand van de indicatoren vermeld op bijlage 1 bij deze brief. U wordt verzocht een kwantitatieve nulmeting op te stellen, teneinde de effectmeting mogelijk te maken.

Voor de overige voorwaarden verwijzen wij naar bijlage 2 bij deze brief. In aansluiting op punt 3 van deze voorwaarden delen wij u mee dat de ISP-bijdrage betrekking heeft op de periode van 29-04-98 tot 31-12-2000.

Voor nadere informatie omtrent de wijze van declareren kunt u contact opnemen met het ISP-secretariaat.

Volledigheidshalve merken wij op dat alle overheidsbijdragen, die vooraf onvermeld zijn gebleven, in mindering zullen worden gebracht op het thans toegekende bedrag, en dat dit eventueel zal kunnen leiden tot intrekking van de toekenning, dan wel tot terugvordering van de eerder betaalde voorschotten.

Wij gaan er vanuit dat bij publiciteit uwerzijds over dit project zal worden vermeld, dat realisering mede is mogelijk gemaakt in het kader van het ISP.

Tegen deze beschikking kan bezwaar worden gemaakt. Een eventueel bezwaarschrift dient binnen zes weken na verzending van deze beschikking te worden gericht aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland, Commissie Economische Zaken, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden.

Afschrift van deze brief is gezonden aan de besturen van de provincies Friesland, Groningen, Drenthe en Overijssel.

Hoogachtend,

De commissie EZ/SNN:

## **Bijlage 9.**

zaaknummer 200603116/1  
datum van uitspraak woensdag 11 juni 2008  
tegen de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de  
Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer  
proceduresoort Eerste aanleg - meervoudig  
rechtsgebied Kamer 1 - RO - Luchtvaartwet

200603116/1.  
Datum uitspraak: 11 juni 2008

## AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de gemeenteraad van Haren,
2. de Milieufederatie Drenthe, gevestigd te Assen,
3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats],
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
5. [appellante sub 5], wonend te [woonplaats],
6. [appellant sub 6], wonend te [woonplaats],
7. [appellant sub 7], wonend te [woonplaats],
8. [appellant sub 8], wonend te [woonplaats],
9. de vereniging "Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde", gevestigd te Haren, de stichting "Stichting Rondom Vliegveld Eelde", gevestigd te Vries, gemeente Tynaarlo, [appellant sub 9A], wonend te [woonplaats], en 162 anderen,
10. [appellanten sub 10], wonend te [woonplaats],
11. [appellanten sub 11], wonend te [woonplaats],
12. de verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid "IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Eelde-Paterswolde" en "IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Vries", gevestigd te Paterswolde respectievelijk Vries, beide gemeente Tynaarlo,

en

1. de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
2. de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, verweerders.

### 1. Procesverloop

Bij besluit van 15 mei 2001 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, op grond van artikel 27, in samenhang met artikel 24 van de Luchtvaartwet (hierna: de Lvw), het besluit van 1 oktober 1959, no. TW/14962, waarbij het luchtvaartterrein Eelde is aangewezen, gewijzigd (hierna: het A-besluit). Bij besluit van gelijke datum, kenmerk M175, heeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: de WRO) voor het luchtvaartterrein Eelde (hierna: het RO-besluit).

Tegen deze besluiten zijn bezwaren als bedoeld in artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) ingediend.

Bij besluit van 26 augustus 2002, no. DGL/02.421463, hebben verweerders beslist op deze bezwaren. Verweerders hebben het A-besluit deels gewijzigd en het RO-besluit ongewijzigd gehandhaafd.



Bij uitspraak van 3 december 2003, zaaknr. [200205524/1](#), heeft de Afdeling de tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit ingestelde beroepen gedeeltelijk en de tegen de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit ingestelde beroepen geheel gegrond verklaard. De Afdeling heeft daarbij de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit gedeeltelijk vernietigd en heeft de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel vernietigd. Ook is het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 15 mei 2001 geschorst voor zover het de baan 23-05, voor zover langer dan 1.800 meter, betreft, tot zes weken nadat verweerders opnieuw hebben beslist op de bezwaren. Voor het overige zijn de beroepen ongegrond verklaard.

Bij besluit van 14 maart 2006, no. HDJZ/LUV/2006-226 (hierna: het bestreden besluit), hebben verweerders opnieuw beslist op de bezwaren. Verweerders hebben daarbij het A-besluit en het RO-besluit deels gewijzigd en voor het overige ongewijzigd gehandhaafd.

Tegen dit besluit hebben de gemeenteraad van Haren bij brief van 3 mei 2006, de Milieufederatie Drenthe (hierna: de Milieufederatie) bij brief van 2 mei 2006, [appellant sub 3] bij brief van 2 mei 2006, [appellant sub 4] bij brief van 26 april 2006, [appellante sub 5] bij brief van 3 mei 2006, [appellant sub 6] bij brief van 4 mei 2006, [appellant sub 7] bij brief van 1 mei 2006, [appellant sub 8] bij brief van 1 mei 2006, de vereniging "Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde", de stichting "Stichting Rondom Vliegveld Eelde", [appellant sub 9A] en 162 anderen, (hierna: VOLE en andere) bij brief van 2 mei 2006, [appellanten sub 10] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 10]) bij brief van 2 mei 2006, [appellanten sub 11] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 11]) bij brief van 2 mei 2006, en de verenigingen "IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Eelde-Paterswolde" en "IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Vries" (hierna in enkelvoud: IVN) bij brief van 1 mei 2006, beroep ingesteld. [appellant sub 3] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 6 juni 2006. [appellante sub 5] heeft haar beroep aangevuld bij brief van 5 juni 2006. [appellant sub 6] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 6 juni 2006. [appellant sub 7] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 23 juni 2006. VOLE en andere hebben hun beroep aangevuld bij brief van 6 juni 2006. [appellant sub 10] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 5 juni 2006.

Verweerders hebben een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 4 december 2006. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

Voor afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van [appellant sub 7]. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van de Milieufederatie, [appellante sub 5], VOLE en andere, [appellant sub 10], IVN en van verweerders. Deze stukken zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 8 mei 2007, waar de Milieufederatie, vertegenwoordigd door drs. C. Teulen, medewerker van de Milieufederatie, [appellant sub 3], in persoon, [appellant sub 4], in persoon, [appellante sub 5], in persoon, [appellant sub 6], in persoon, [appellant sub 7], in persoon, [appellant sub 8], in persoon, VOLE en andere, vertegenwoordigd door mr. A.H.J. van den Biesen, advocaat te Amsterdam, [appellant sub 10], in persoon, [appellant sub 11], in persoon, en IVN, vertegenwoordigd door [appellante sub 5], gemachtigde, en verweerders, vertegenwoordigd door mr. I.W. Neleman, mr. M. Rus en mr. R.J.M. van den Tweel, allen advocaat te Den Haag, ir. W.W. Haverdings, medewerker van ADECS Airinfra B.V., A. van Veen, medewerker van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, en R. Lensink, medewerker van Bureau Waardenburg, zijn verschenen. Voorts is daar gehoord de naamloze vennootschap "Groningen Airport Eelde N.V." (verder: GAE N.V.), vertegenwoordigd door mr. Q.J. Tjeenk Willink, advocaat te Amsterdam, en vergezeld door haar [directeur].

Bij brief van 9 juli 2007 heeft de Afdeling aan partijen medegedeeld dat zij het onderzoek heeft heropend, teneinde over het onderwerp staatssteun vragen te stellen aan de Europese Commissie (hierna: de Commissie). Bij brief van 30 juli 2007 heeft de Afdeling vragen gesteld aan de Commissie. Bij brief van 23 november 2007 heeft de Commissie op deze vragen gereageerd. De vragen aan en antwoorden van de Commissie zijn aangehecht. Bij brief van 3 december 2007 heeft de Afdeling partijen gelegenheid geboden zich hierover nader uit te laten. [appellante sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], VOLE en andere, [appellant sub 10], IVN, verweerders en GAE N.V. hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

De Afdeling heeft de zaak op een nadere zitting behandeld op 28 februari 2008, waar [appellant sub 4], [appellante sub 5], [appellant sub 6], allen in persoon, VOLE en andere, vertegenwoordigd door ir. I.G.J. van Lotringen, IVN, vertegenwoordigd door [appellante sub 5], gemachtigde, [appellant sub 7], in persoon, en verweerders, vertegenwoordigd door mr. B.J. Drijber, advocaat te Den Haag, zijn verschenen. Voorts is daar gehoord GAE N.V., vertegenwoordigd door mr. T. Ottervanger, advocaat te Amsterdam, en vergezeld door haar [adjunct-directeur].

## 2. Overwegingen

### Ontvankelijkheid

2.1. Ingevolge artikel 6:13 van de Awb, voor zover thans van belang, kan geen beroep worden ingesteld tegen een op bezwaar genomen besluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten geen bezwaar te hebben gemaakt tegen het oorspronkelijke besluit.

[appellant sub 8] heeft tegen het A-besluit en het RO-besluit van 15 mei 2001 geen bezwaar gemaakt. Er zijn geen omstandigheden gesteld die tot het oordeel kunnen leiden dat dit hem redelijkerwijs niet verweten kan worden. Gelet op het vorenstaande is het beroep van [appellant sub 8] niet-ontvankelijk.

### Het A-besluit

2.2. Het A-besluit voorziet in een wijziging van het Aanwijzingsbesluit met betrekking tot het luchtvaartterrein Eelde van 1 oktober 1959 (Stcrt. 1959, 198). Bij dit besluit is het terrein aangewezen als luchtvaartterrein met kadastrale gegevens ten behoeve van het openbaar luchtverkeer met burgerlijke vliegtuigen en zweefvliegtuigen, en oefen- en proefvluchten met burgerlijke vliegtuigen en zweefvliegtuigen. Het voorliggende A-besluit is genomen in vervolg op het verzoek van de exploitant van de luchthaven om een baanverlenging van baan 23-05 van 1.800 naar 2.500 meter. Het A-besluit heeft onder meer betrekking op:

- de ligging en lengte van de baan 23-05 alsmede van de baan 19-01;
- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met de verlengde baan 23-05;
- de vaststelling van een Ke-zone met een grenswaarde van 35 Ke en de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van een Bkl-zone met een grenswaarde van 47 Bkl en de geluidscontour van 57 Bkl.

### Procedurele aspecten

2.3. [appellante sub 5] en VOLE en andere stellen dat het bestreden besluit van verweerders van 14 maart 2006 ten onrechte is aangemerkt als een beslissing op bezwaar. Volgens hen dient voornoemd besluit te worden aangemerkt als een nieuw primair besluit, waartegen

opnieuw bezwaar moet kunnen worden gemaakt. In dat verband betogen VOLE en andere dat in het kader van het bestreden besluit ten onrechte niet de mogelijkheid is geboden om bezwaar te maken tegen de aanvullende milieu-informatie.

2.3.1. Het betoog van [appellante sub 5] en VOLE en andere dat het bestreden besluit van verweerders van 14 maart 2006 dient te worden aangemerkt als een primair besluit, faalt. De systematiek en uitgangspunten ter zake van het beslissen op een bezwaarschrift brengen mee dat een primair besluit op grondslag van de ontvankelijke bezwaren in volle omvang wordt heroverwogen. De door appellanten gestelde omstandigheden dat bij de beslissing op bezwaar deels een andere motivering aan het A-besluit ten grondslag is gelegd en dat andere uitgangspunten zijn gehanteerd met betrekking tot bijvoorbeeld de vlootmix, raken niet de essentie van het A-besluit nu de baanverlenging, gebruiksbeperkingen en de omvang van de geluidruimte zoals die in de beslissing op bezwaar zijn opgenomen, gelijk zijn aan het A-besluit. Onder deze omstandigheden is geen sprake van een beslissing op bezwaar die niet langer als het resultaat van de heroverweging is te beschouwen.

2.4. Volgens [appellante sub 5] en VOLE en andere is, na de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003, ten onrechte aan anderen dan de belanghebbenden die bezwaar hebben gemaakt tegen het besluit van 15 mei 2001 niet de mogelijkheid geboden een bezwaarschrift in te dienen.

2.4.1. Ingevolge artikel 8:72, tweede lid, van de Awb brengt vernietiging van een besluit of een gedeelte van een besluit vernietiging van de rechtsgevolgen van dat besluit of van het vernietigde gedeelte daarvan mee. Nu de Afdeling in vorengenoemde uitspraak van 3 december 2003 de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit en het RO-besluit integraal heeft vernietigd, waren verweerders gehouden om met inachtneming van deze uitspraak opnieuw op de reeds ingediende bezwaren te beslissen. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat door verweerders ten onrechte niet aan anderen dan de oorspronkelijke bezwaarmakers de gelegenheid is geboden een bezwaarschrift in te dienen. Dat verweerders na de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003 in het kader van het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar nader onderzoek hebben gedaan naar onder meer de milieugevolgen van het A-besluit, maakt dit niet anders.

2.5. VOLE en andere stellen verder dat de berichtgeving omtrent de aan het bestreden besluit van verweerders van 14 maart 2006 ten grondslag liggende onderzoeken misleidend is geweest. Volgens hen is in die berichtgeving ten onrechte de indruk gewekt dat enkel belanghebbenden die eerder een bezwaarschrift hadden ingediend in beroep konden komen tegen de nieuwe beslissing op bezwaar.

2.5.1. Ingevolge artikel 6:13 van de Awb kan, voor zover hier van belang, geen beroep bij de administratieve rechter worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen bezwaar heeft gemaakt. Uit artikel 6:13 van de Awb volgt dat, voor zover besluitonderdelen van de beslissing op bezwaar zijn gewijzigd ten opzichte van het A-besluit, het niet indienen van bezwaar geen beletsel voor een belanghebbende vormt om tegen deze besluitonderdelen in beroep te komen.

Appellanten betogen dat in de berichtgeving omtrent de nieuwe beslissing op bezwaar en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken de indruk is gewekt dat enkel belanghebbenden die eerder een bezwaarschrift hadden ingediend, in beroep konden komen tegen de nieuwe beslissing op bezwaar. Ter onderbouwing van deze stelling hebben VOLE en andere onder meer gewezen op een brief van 2 mei 2005. Niet in geschil is dat die brief was gericht en verzonden aan de belanghebbenden die reeds eerder een bezwaarschrift hadden ingediend. Nu die brief niet is gezonden naar anderen dan de oorspronkelijke bezwaarmakers, ziet de Afdeling in die brief reeds daarom geen aanleiding voor het oordeel dat potentieel belanghebbenden die eerder geen bezwaar hebben gemaakt door de brief zouden zijn misleid. Voorts ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de publicaties omtrent de nieuwe beslissing op bezwaar niet voldoen aan de wettelijke eisen die voor kennisgevingen gelden. Het door appellanten

aangevoerde geeft geen grond voor het oordeel dat de kennisgevingen en de berichtgeving omtrent de beslissing van verweerders van 14 maart 2006 misleidend zijn geweest.

Nut en noodzaak

2.6. De Milieufederatie, [appellant sub 6], IVN, [appellant sub 4], [appellante sub 5], [appellant sub 7], de gemeenteraad van Haren, [appellant sub 3] en VOLE en andere betwisten nut en noodzaak van de baanverlenging en de vroege openstelling van de luchthaven tussen 6:30 en 7:00 uur. Zij wijzen daarbij op verschillende onderzoeken waaruit volgens hen blijkt dat de gehanteerde prognoses te optimistisch zijn. In dat verband stellen zij voorts dat door verweerders ten onrechte geen eigen, onafhankelijk onderzoek naar de economische effecten van baanverlenging heeft plaatsgevonden.

2.6.1. Met het A-besluit wordt door verweerders beoogd de bereikbaarheid van de regio en de functionaliteit van het luchtvervoerssysteem te verbeteren, wat volgens verweerders positieve effecten voor de regionale economie meebrengt. De Afdeling acht deze doelstellingen niet onredelijk en acht aannemelijk dat met het verwezenlijken van dit streven een zwaarwegend belang is gemoeid. De Afdeling stelt voorop dat aan verweerders beleidsvrijheid toekomt bij de wijze waarop aan voornoemd streven vorm wordt gegeven.

2.6.2. Niet in geschil is dat de exploitatie van de luchthaven Groningen Airport Eelde (hierna: GAE) thans verliesgevend is. Volgens het in het kader van het A-besluit opgestelde milieueffectrapport uit 1995 (hierna: het MER 1995), het rapport "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op GAE", opgesteld door GAE N.V. en gedateerd januari 2005 (hierna: het ontwikkelingsrapport GAE) en een rapport van Buck Consultants International, "Economische betekenis GAE N.V.", gedateerd januari 2005 (hierna: het rapport Buck) is capaciteitsvergroting van GAE noodzakelijk teneinde een kostendekkende exploitatie mogelijk te maken, om zodoende de continuïteit van de luchthaven te kunnen verzekeren. In de enkele door appellanten gestelde omstandigheid dat voornoemde rapporten zijn opgesteld door of in opdracht van GAE N.V. ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat deze rapporten reeds daarom niet aan het A-besluit of het bestreden besluit ten grondslag mochten worden gelegd.

2.6.3. Volgens het MER uit 1995 en de genoemde rapporten zijn de mogelijkheden tot capaciteitsvergroting beperkt door de huidige baanlengte en kan met de huidige capaciteit niet worden bereikt dat GAE kostendekkend wordt geëxploiteerd. Om die reden hebben verweerders in het kader van het A-besluit en het bestreden besluit verscheidene onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van baanverlenging en vroege openstelling. Met baanverlenging wordt volgens deze onderzoeken mogelijk gemaakt dat met grotere of zwaarder beladen toestellen op GAE kan worden gevlogen. Daarmee, en met de vroege openstelling, biedt GAE volgens de rapporten groeimogelijkheden met betrekking tot lijnvluchten, vakantiecharters en vrachtvervoer. Door het verlengen van de baan kunnen volgens de rapporten onder meer low-cost vluchten op rendabele wijze worden uitgevoerd en wordt een toename van het aantal vakantiecharters verwacht. Voorts wordt volgens de rapporten met baanverlenging bereikt dat de luchttransportkosten per eenheid product afnemen omdat met grotere toestellen kan worden gevlogen, wat luchtvrachtvervoer vanaf GAE aantrekkelijker maakt. Volgens de rapporten wordt met een vroege openstelling van de luchthaven bereikt dat aansluiting kan worden geboden met vluchten vanaf Schiphol. Ook vergroot een vroege openstelling de kans dat vracht- en charterverkeer gebruik zal maken van de luchthaven, omdat deze diensten om bedrijfseconomische redenen de randen van de dag opzoeken, aldus de rapporten.

2.6.4. De door appellanten aangehaalde rapporten van prof. drs. J.G. de Wit, "Luchthaven Eelde in de luchtvaartmarkt van morgen, een globale verkenning van een aantal rapporten inzake de luchthaven Eelde", gedateerd januari 2006, en "Op de lange baan? Prognoses voor Groningen Airport Eelde nader gewogen", gedateerd april 2007, (hierna: de rapporten De Wit) hebben met name betrekking op de juistheid van de geprognosticeerde passagiersaantallen en het geprognosticeerde luchtvrachtverkeer. Ook in het rapport van [appellant sub 8], "Beter ten halve gekeerd over nut en noodzaak van baanverlenging op GAE", gedateerd mei 2006

(hierna: het rapport [appellant sub 8]) en in andere door appellanten aangehaalde rapporten wordt op deze prognoses ingegaan.

In de rapporten De Wit en [appellant sub 8] wordt onder meer gewezen op recente infrastructurele en strategische ontwikkelingen, waarmee volgens deze rapporten in het onderzoek naar de effecten van baanverlenging geen of onvoldoende rekening is gehouden. De Afdeling overweegt dat niet is gebleken dat deze ontwikkelingen, in het bijzonder de Hogesnelheidslijn Amsterdam/Zuiderzeelijn, ten tijde van het nemen van het bestreden besluit zodanig concreet waren dat hiermee rekening had moeten worden gehouden.

Gelet op het deskundigenbericht, waarin de verschillende aannames van het MER uit 1995, het ontwikkelingsrapport GAE en het rapport Buck worden besproken, en gelet op de door appellanten ingebrachte rapporten, overweegt de Afdeling dat enige mate van onzekerheid bestaat over de exacte omvang van de effecten van baanverlenging en vroege openstelling. Op grond van deze rapporten kan naar het oordeel van de Afdeling niet met zekerheid worden gesteld dat de prognoses voor GAE zullen worden gehaald. Hieruit volgt echter niet dat geen behoefte bestaat aan baanverlenging en vroege openstelling. Mede gelet op het deskundigenbericht en het verhandelde ter zitting blijkt uit het MER 1995, het ontwikkelingsrapport GAE en het rapport Buck naar het oordeel van de Afdeling genoegzaam dat de huidige baanlengte hoe dan ook onvoldoende is om een rendabele exploitatie te kunnen voeren en dat de baanverlenging en vroege openstelling positieve effecten zullen hebben op de exploitatiemogelijkheden van GAE. Gelet hierop, mede in aanmerking genomen de beleidsvrijheid van verweerders, ziet de Afdeling in al hetgeen appellanten in de schriftelijke stukken en ter zitting hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het A-besluit bijdraagt aan het behoud en de versterking van het luchtvervoerssysteem, de bereikbaarheid van de regio en de regionale economie.

#### Milieueffectrapportage

2.7. [appellante sub 5], [appellant sub 3] en VOLE en andere stellen dat ten onrechte geen actualisatie van alle in het MER uit 1995 beschreven alternatieven heeft plaatsgevonden.

2.7.1. Verweerders stellen zich op het standpunt dat uit de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003 volgt dat de onderzoeken naar de gevolgen van de alternatieven van het MER 1995 niet in het kader van de nieuwe beslissing op bezwaar behoeven te worden geactualiseerd en dat er ook geen nieuwe vergelijking tussen de alternatieven behoefde plaats te vinden.

2.7.2. In haar uitspraak van 3 december 2003 heeft de Afdeling overwogen dat geen grond bestaat voor het oordeel dat het MER uit 1995 onvoldoende informatie bevat over de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienden te worden genomen.

2.7.3. Verweerders hebben in het kader van het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar verschillende onderzoeken uitgevoerd, waaronder het rapport "Baanverlenging GAE, rapportage: Geluid, Emissies en Luchtkwaliteit", opgesteld door ADECS Airinfra en gedateerd april 2005 (hierna: het ADECS-rapport) en het rapport "Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van 11 april 2005 (hierna: het rapport Waardenburg). Verweerders hebben deze aanvullende informatie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie m.e.r.) voorgelegd. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van 1 juli 2005 staat dat de Commissie m.e.r. van oordeel is dat de essentiële informatie in de aanvullende milieu-informatie aanwezig is en dat daarmee goede en bruikbare informatie beschikbaar is gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

2.7.4. Gelet op het vorenstaande hebben verweerders zich terecht op het standpunt gesteld dat de onderzoeken naar de gevolgen van de alternatieven van het MER 1995 in het kader

van het bestreden besluit niet behoeven te worden geactualiseerd. Gelet hierop hebben verweerders kunnen volstaan met een actualisatie van de onderzoeken naar de effecten van het voorkeursalternatief zoals in het A-besluit opgenomen.

## Geluidszones

2.8. IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben bezwaar tegen de in het A-besluit en het bestreden besluit neergelegde geluidruimte voor GAE. Volgens hen is de te verwachten geluidbelasting binnen de geluidscontouren op onjuiste wijze berekend en zijn onjuiste invoergegevens gebruikt. De berekeningen zijn voorts te weinig inzichtelijk, aldus appellanten.

2.8.1. Ingevolge artikel 25, eerste lid, aanhef en onder a, van de Lvw, voor zover thans van belang, worden bij algemene maatregel van bestuur uniforme grenswaarden vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen voor luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van tenminste 6.000 kg, dan wel minder dan 6.000 maar meer dan 390 kg, voor zover dit hefschroefvliegtuigen betreft, dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg, dan wel de vliegpatronen van de luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg.

Ter uitvoering van deze bepaling is het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (hierna: het BGGL) vastgesteld. Ingevolge artikel 1 van het BGGL wordt de geluidbelasting op een bepaalde plaats door landende en opstijgende luchtvaartuigen vastgesteld in Kosteneenheden (hierna: Ke). De berekeningsmethode van de Ke en het gebruik van de norm zijn vastgelegd in het BGGL. De berekeningsmethode wordt voorts nader uitgewerkt in de krachtens artikel 25g, eerste lid, van de Lvw vastgestelde Regeling berekening geluidbelasting in Kosteneenheden (hierna: Regeling Ke). De beroepsgronden betreffende de toegepaste berekeningsmethode kunnen slechts doel treffen voor zover deze methode in strijd is met regelgeving van hogere orde. Hiervan kan sprake zijn, indien de resultaten van de berekeningen met de genoemde methode niet voldoende representatief zijn voor de geluidbelasting die wordt veroorzaakt door landende en stijgende luchtvaartuigen, zodat niet langer wordt voldaan aan het in artikel 25, eerste lid, van de Lvw bepaalde.

2.8.2. In het A-besluit is rond GAE een geluidszone vastgelegd met een grenswaarde van 35 Ke. In het kader van de onderzoeken die door verweerders aan het A-besluit en de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 ten grondslag zijn gelegd, werd in het voor de geluidsberekeningen gebruikte rekenmodel gebruik gemaakt van de zogenoemde 65 dB(A)-afkap. In haar uitspraak van 3 december 2003 heeft de Afdeling ten aanzien van de gebruikte rekenmethode geoordeeld dat verweerders het rekenmodel wegens strijd met artikel 25, eerste lid, van de Lvw, in dit geval niet meer als uitgangspunt voor het bepalen van de geluidbelasting hadden mogen nemen. De Afdeling heeft daartoe overwogen dat het gebruik van de 65 dB(A)-afkap de validiteit van het rekenmodel aantast.

2.8.3. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003 zijn in het kader van het nemen van de nieuwe beslissing op bezwaar nieuwe geluidsberekeningen uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het in overweging 2.7.3. genoemde ADECS-rapport.

2.8.4. De geluidsberekeningen in het ADECS-rapport zijn uitgevoerd met gebruikmaking van de Ke-methode. Vast staat dat geen gebruik is gemaakt van de 65 dB(A)-afkap. In het ADECS-rapport wordt geconcludeerd dat het door GAE geprognosticeerde aantal vliegbewegingen dat bij het A-besluit als uitgangspunt was genomen met gebruikmaking van de geactualiseerde invoergegevens en de Ke-methode zonder afkap, leidt tot grotere geluidszones dan in het A-besluit waren voorzien. Omdat dit door verweerders ongewenst wordt geacht, is het aantal ingevoerde toegestane vliegbewegingen zodanig aangepast dat de geluidszones dezelfde omvang hebben als de geluidszones die in het A-besluit zijn neergelegd.

2.8.5. Blijkens het ADECS-rapport en het deskundigenbericht is gebruik gemaakt van de standaard Ke-methode zoals vastgelegd in het BGGL. De gegevens die in de geluidsberekeningen zijn betrokken, zijn in het ADECS-rapport beschreven. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de geluidsberekeningen onvoldoende inzichtelijk zijn.

2.8.6. Bij de geluidsberekeningen in het kader van het opstellen van het ADECS-rapport zijn geactualiseerde invoergegevens als uitgangspunt genomen. Onder meer is de zogenoemde vlootmix bijgesteld en is gebruik gemaakt van een woningbestand uit 2001, waar eerder gebruik was gemaakt van een woningbestand uit 1994. Bij het ADECS-rapport is een bijlage gevoegd die verscheidene tabellen bevat. Een aantal tabellen geeft de cumulatieve aantallen woningen of gehinderden weer, terwijl andere tabellen aantallen woningen weergeven voor de gronden tussen twee geluidsc contouren, zogenoemde schillen. Het gemiddeld aantal inwoners per woning in een bepaalde schil, dat van belang is voor de schatting van het aantal ernstig gehinderden, kan worden afgeleid uit het aantal inwoners per schil gedeeld door het aantal woningen per schil. Uit de in de bijlage bij het ADECS-rapport opgenomen tabellen kunnen beide gegevens worden afgeleid, met dien verstande dat verweerders hebben aangegeven dat de tabel op pagina 57 het aantal inwoners weergeeft, en niet het cumulatieve geschatte aantal ernstig gehinderden zoals abusievelijk boven de tabel staat.

2.8.7. [appellant sub 3] heeft zijn betoog dat van een onjuist aantal ernstig gehinderden is uitgegaan, onder meer onderbouwd onder verwijzing naar door hem opgestelde tabellen. Door hem wordt, mede naar aanleiding van deze tabellen, geconcludeerd dat is uitgegaan van een onrealistisch laag gemiddeld aantal inwoners per woning. Volgens appellant komt dit doordat van een te laag aantal inwoners per schil is uitgegaan. De cijfers in zijn tabel waarin het aantal inwoners per schil is weergegeven voor de scenario's voor de jaren 2005 en 2015 en waarbij gebruik zou zijn gemaakt van het woningbestand uit 2001, verschillen sterk van de cijfers die uit het ADECS-rapport blijken. Nu onduidelijk is hoe hij tot deze cijfers is gekomen en gelet op de omstandigheid dat [appellant sub 3] de berekeningen die tot deze cijfers hebben geleid niet inzichtelijk heeft gemaakt, ziet de Afdeling daarin geen aanleiding voor het oordeel dat in het ADECS-rapport onjuiste aantallen inwoners per schil als uitgangspunt zijn gehanteerd. Gelet hierop acht de Afdeling door [appellant sub 3] niet aannemelijk gemaakt dat een onjuist aantal inwoners per woning in de geluidsberekeningen is betrokken.

2.8.8. Met betrekking tot de in het geluidsonderzoek gehanteerde rekenmethode overweegt de Afdeling het volgende. Uitgangspunt van de Ke-methode is dat de uitkomsten van berekeningen met die methode een prognose geven van het aantal ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-zone op grond van de zogenoemde dosis-effectrelatie. Appellanten hebben in dat verband gewezen op het rapport "De kwaliteit van de leefomgeving rond GAE", gedateerd september 1999 en opgesteld door TNO (hierna: het TNO-rapport), waarin de dosis-effectrelatie van GAE door middel van steekproeven is onderzocht. Het TNO-rapport is opgesteld in het kader van de voorbereiding van het A-besluit door verweerders. Uit het in het TNO-rapport beschreven onderzoek is gebleken dat het percentage ernstig gehinderden ten tijde van het uitvoeren van dat onderzoek feitelijk hoger was dan het percentage waar de Ke-methode van uitgaat. Volgens het TNO-rapport wordt de ernstige hinder met name veroorzaakt door oefenvluchten (stijgen, landen, circuitvluchten), het laag overvliegen en rondvluchten. Wat betreft de typen vliegtuigen wordt de meeste hinder ondervonden van kleine lesvliegtuigen en grote vliegtuigen met straal- of propelleraandrijving.

Blijkens de toelichting bij het A-besluit hebben verweerders in de uit het TNO-rapport blijkende feitelijke dosis-effectrelatie rond GAE aanleiding gezien in het A-besluit gebruiksvoorschriften op te nemen teneinde de ernstige hinder te beperken. Ingevolge artikel 9 van het A-besluit is het uitvoeren van circuitvluchten met zware toestellen verboden en is het uitvoeren van circuitvluchten met lichte toestellen aan beperkingen onderworpen. De Afdeling is, gelet op de conclusies van het TNO-rapport, van oordeel dat verweerders zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat een belangrijke oorzaak van de omstandigheid dat de dosis-effectrelatie volgens het TNO-rapport in de feitelijke situatie hoger ligt dan de dosis-effectrelatie waarvan bij de Ke-methode wordt uitgegaan hiermee is weggenomen, althans in grote mate is beperkt. Gelet hierop hebben verweerders er in

redelijkheid van kunnen uitgaan dat de feitelijke dosis-effectrelatie na gebruikmaking van de mogelijkheden van het A-besluit niet zodanig afwijkt van de dosis-effectrelatie die ten grondslag ligt aan de Ke-methode, dat de Ke-berekeningen in zoverre niet als representatief kunnen worden beschouwd.

2.8.9. IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 3] en VOLE en andere betogen voorts dat bij de berekening van de 35 Ke-zone de dosismaat L<sub>day</sub> evening night (hierna: L<sub>den</sub>) had moeten worden gebruikt en wijzen daarbij op de EU-richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai.

2.8.9.1. Ingevolge artikel 5 van de Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai is het hanteren van L<sub>den</sub> alleen voorgeschreven in het kader van strategische geluidbelastingkaarten. Dergelijke kaarten zijn thans niet aan de orde. Ingevolge het derde lid van dat artikel, kunnen lidstaten voor de geluidszonering bovendien andere geluidbelastingsindicatoren dan L<sub>den</sub> hanteren. Gelet hierop dwingt deze richtlijn niet tot het hanteren van L<sub>den</sub> in het kader van het A-besluit, nog daargelaten de vraag of de richtlijn rechtstreeks werkende bepalingen kent waarop appellanten een beroep kunnen doen.

Voor zover appellanten betogen dat uit berekeningen met de dosismaat L<sub>den</sub> blijkt dat berekeningen met de Ke-methode geen representatief beeld geven van het aantal ernstig gehinderden, overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is gemaakt dat de berekeningsresultaten ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden met de L<sub>den</sub>-methode in dit geval zodanig afwijken van de resultaten die met de Ke-methode zijn verkregen, dat naar aanleiding hiervan aan de representativiteit van de met het Ke-model verkregen resultaten moet worden getwijfeld. Daartoe wijst de Afdeling erop dat in het ADECS-rapport berekeningen met L<sub>den</sub> zijn weergegeven, waarvan de resultaten niet of nauwelijks verschillen van de resultaten die zijn verkregen met de Ke-methode. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze berekeningen onjuist zijn.

2.8.10. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben aangevoerd met betrekking tot de gehanteerde rekenmethode, geen aanleiding voor het oordeel dat daarmee in strijd is gehandeld met artikel 25, eerste lid, van de Lvw.

2.9. De Milieufederatie, [appellante sub 5], [appellant sub 7], [appellant sub 3] en VOLE en andere voeren aan dat de vastgestelde geluidscontouren in strijd zijn met het streven het milieu minder te belasten, zoals onder meer in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 is neergelegd.

2.9.1. Ingevolge artikel 4.3 van de Wet milieubeheer, in samenhang met de bij de Wet milieubeheer behorende bijlage, dient bij het nemen van een A-besluit rekening te worden gehouden met het geldende nationale milieubeleidsplan (hierna: het NMP). Ten aanzien van geluid is in het NMP4 onder meer neergelegd dat voor alle geluidbronnen op een locatie een grenswaarde van 70 dB(A) geldt. Voor vliegtuigen wordt in het NMP4 echter een uitzondering gemaakt, omdat de normen voor geluidbelasting van vliegtuigen worden geregeld in het kader van de luchtvaartwetgeving. Gelet hierop hebben verweerders zich in het bestreden besluit terecht op het standpunt gesteld dat het A-besluit in zoverre niet in strijd is met het NMP4. Uit de formulering en juridische status van het NMP3 en het NMP4, alsmede uit artikel 4.3 van de Wet milieubeheer volgt voorts dat met het opnemen van algemene beleidsdoelstellingen in het NMP 3 en het NMP4, zoals onder meer de verbetering van de leefomgeving, wordt beoogd te verzekeren dat het milieubelang in de belangenafweging omtrent een concreet besluit wordt betrokken. Uit de omstandigheid dat het A-besluit geluidbelasting voor de leefomgeving meebrengt, volgt derhalve niet reeds dat in strijd wordt gehandeld met het NMP3 en NMP4.

2.10. VOLE en andere betogen dat de maximale toegestane geluidbelasting regelmatig wordt overschreden en dat de handhavingsfrequentie te laag is.



2.10.1. Vast staat dat de afwikkeling van vliegverkeer binnen de grenzen van de in het A-besluit vastgestelde geluidszones dient plaats te vinden. Voor zover appellanten vrezen voor een overschrijding van de maximale toegestane geluidbelasting, overweegt de Afdeling dat dit aspect geen betrekking heeft op het A-besluit maar op de handhaving daarvan. Nu in de onderhavige procedure enkel het bestreden besluit ter beoordeling staat, kunnen handhavingsaspecten thans niet aan de orde komen.

2.11. VOLE en andere betogen dat het A-besluit onaanvaardbare geluidgevolgen meebrengt door cumulatie van geluid van verschillende bronnen. Volgens hen zijn ten onrechte geen cumulatiezones vastgelegd.

2.11.1. Verweerders hebben zich terecht op het standpunt gesteld dat uit de Lvw niet volgt dat ten aanzien van het geluid van GAE cumulatiezones moeten worden vastgesteld voor Ke-verkeer en het verkeer als bedoeld in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (hierna: het Bkl). In het ADECS-rapport is de cumulatie van geluid onderzocht. Naast het Ke- en Bkl-verkeer zijn daarin het weg-, rail- en industriegeluid betrokken. In het ADECS-rapport is de cumulatie van geluid weergegeven door middel van contouren. Appellanten hebben, mede gelet op de in het ADECS-rapport weergegeven contouren, niet aannemelijk gemaakt dat de cumulatie van geluid tot zodanig ernstige hinder leidt dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de gevolgen van het A-besluit uit een oogpunt van cumulatie van geluid aanvaardbaar zijn.

2.12. Volgens [appellant sub 3] en VOLE en andere leidt de geluidbelasting die door GAE wordt veroorzaakt tot onaanvaardbare negatieve gevolgen voor kinderen, de gezondheid en slaap. Door verweerders is te weinig gewicht toegekend aan deze effecten van vliegverkeerlawaai, aldus appellanten.

2.12.1. Ter onderbouwing van hun betoog hebben appellanten gewezen op het rapport "Het effect van geluid van vlieg- en wegverkeer op cognitie, hinderbeleving en bloeddruk van basisschoolkinderen" (rapportnr. 441520021), opgesteld door het RIVM in 2005. Blijkens dit rapport bestaat er een verband tussen de toename van geluidbelasting van vliegverkeer en de leesprestatie, complexere aandachtstaken en het lange termijneffecten bij kinderen. In het rapport worden evenwel geen concrete geluidsnormen genoemd.

Blijkens de stukken zijn in de omgeving van GAE twee basisscholen aanwezig. Uit het ADECS-rapport en het deskundigenbericht blijkt dat deze scholen buiten de 35 Ke-contour liggen. Verweerders hebben in dit kader berekend dat de geluidbelasting op de gevel van deze scholen bij gebruikmaking van de mogelijkheden van GAE 39 dB(A) respectievelijk 47 dB(A) bedraagt. Gesteld noch gebleken is dat deze constatering onjuist is.

Hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geeft geen grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het A-besluit geen onaanvaardbare geluidgevolgen voor kinderen meebrengt. Verweerders hebben in redelijkheid aansluiting kunnen zoeken bij de richtlijnen over geluid van de Wereld Gezondheid Organisatie (hierna: de WHO) uit het jaar 2000. Volgens die richtlijnen zijn voor kinderen negatieve effecten te verwachten bij een binnenwaarde van 35 dB(A) en hoger. Gelet op de door verweerders berekende geluidbelasting op de gevels van de scholen, ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het geluidsniveau binnen de scholen aan de door de WHO gestelde richtlijnen kan voldoen.

De openstelling van GAE vanaf 06.30 uur

2.13. VOLE en andere stellen dat ten onrechte geen geluidszone in het A-besluit is opgenomen voor nachtelijk vliegverkeer. Appellanten pleiten voorts voor een nachtsluitingstijd voor GAE tot 07.00 uur in plaats van tot 06.30 uur.

2.13.1. Gelet op artikel 25, vierde lid, van de Lvw en gelet op de nachtelijke periode die in het A-besluit is neergelegd, waaruit volgt dat op GAE gedurende de nachtelijke periode geen structureel uitgevoerd vliegverkeer is toegestaan, hebben verweerders zich terecht op het standpunt gesteld dat voor GAE geen geluidszones behoeven te worden vastgesteld voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer.

2.13.2. Onder verwijzing naar overweging 2.6.4. acht de Afdeling voldoende aannemelijk gemaakt dat behoefte bestaat aan openstelling van GAE vanaf 06.30 uur. De Afdeling betreft daarbij dat het niet onaannemelijk voorkomt dat met name luchtvrachtvervoerders gebruik zullen willen maken van de mogelijkheid vluchten in de zogenoemde randen van de dag uit te voeren. Mede gelet op de door appellanten genoemde rapporten van de Gezondheidsraad "Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid", gedateerd 22 juli 2004 en TNO/RIVM, "Slaapverstoring door vliegtuiggeluid", uit november 2002, staat tegenover de behoefte aan vroege openstelling dat niet kan worden uitgesloten dat deze vroege openstelling negatieve gevolgen heeft voor de slaapkwaliteit van omwonenden. Hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geeft naar het oordeel van de Afdeling echter geen grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de ten gevolge van de vroege openstelling te verwachten hinder niet zodanig ernstig is dat van openstelling vanaf 06.30 uur moet worden afgezien. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de openstelling vanaf 06.30 uur enkel op werkdagen is toegestaan en dat de bebouwingdichtheid van woningen rondom GAE klein is.

#### Toerisme

2.14. [appellant sub 11] stelt dat de geluidgevolgen van het A-besluit voor het toerisme in de omgeving van GAE in het algemeen en voor zijn camping in het bijzonder, onvoldoende zijn gezien. Volgens hem houdt het A-besluit een ernstige belemmering in van de bedrijfsvoering van zijn camping.

2.14.1. De camping van [appellant sub 11] ligt in de huidige situatie op een afstand van ongeveer acht kilometer ten zuidwesten van GAE. Door de verlenging van de baan aan de zuidwestelijke zijde van GAE wordt de afstand tussen GAE en de camping kleiner. Uit het ADECS-rapport blijkt dat de camping zowel in de huidige situatie als in de situatie na baanverlenging buiten de 20 Ke-contour ligt. Niet in geschil is echter dat de geluidbelasting ter plaatse van de camping van [appellant sub 11] door de baanverlenging kan toenemen.

2.14.2. Gelet op de afstand van de camping tot de verlengde baan op GAE en gelet op de ligging van de camping ruim buiten de 20 Ke-contour, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de toename van geluidhinder ter plaatse van de camping van [appellant sub 11] zodanig zal zijn dat moet worden gevreesd voor de continuïteit van het campingbedrijf. Ook is niet gebleken van onaantvaardbare negatieve gevolgen voor het toerisme in de regio. Bij haar oordeel betreft de Afdeling dat het door [appellant sub 11] aangehaalde TNO-onderzoek, waarin is geconcludeerd dat 13 procent van de toeristen weg zal blijven uit het gebied als de overlast van GAE fors zou toenemen, was gebaseerd op de vlootmix die op dat moment van GAE gebruik maakte. Onder verwijzing naar overweging 2.8.8. overweegt de Afdeling dat verweerders in redelijkheid van de verwachting hebben kunnen uitgaan dat de geluidhinder die van GAE wordt ondervonden ten gevolge van het uitsluiten van circuitvluchten met zware toestellen en het stellen van stringente beperkingen aan het uitvoeren van circuitvluchten met lichte toestellen, relatief gezien zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De Afdeling acht op grond van het in overweging 2.6.2. genoemde ontwikkelingsrapport GAE en het rapport Buck voorts niet onaannemelijk dat de toeristische sector in de omgeving van GAE niet enkel negatieve effecten ten gevolge van geluid zal ondervinden, maar dat ook toeristen zullen kunnen worden aangetrokken door de verruimde capaciteit van GAE.

In artikel 13 van het A-besluit is een nadeelcompensatieregeling opgenomen. Ingevolge dat artikel is het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing op de behandeling van een verzoek tot nadeelcompensatie. Niet is gebleken dat aan de eventuele schade van [appellant sub 11] niet op grond van de voornoemde Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 kan worden tegemoet gekomen.

## Luchtkwaliteit

2.15. De Milieufederatie, [appellant sub 3], IVN, [appellant sub 6] en VOLE en andere stellen dat het A-besluit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: het Blk 2005) en met het streven om de milieubelasting te verlagen, zoals in onder meer het NMP neergelegd.

2.15.1. Wat betreft het betoog dat het bestreden besluit in strijd is met het NMP overweegt de Afdeling onder verwijzing naar overweging 2.9.1. dat uit de formulering en juridische status van het NMP3 en het NMP4, alsmede uit artikel 4.3 van de Wet milieubeheer volgt dat met het opnemen van algemene beleidsdoelstellingen in het NMP 3 en het NMP4, zoals onder meer de verbetering van de leefomgeving, wordt beoogd te verzekeren dat het milieubelang in de belangenafweging omtrent een concreet besluit wordt betrokken. Uit de omstandigheid dat het A-besluit gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, wat ook van die gevolgen zij, volgt derhalve niet reeds dat in strijd wordt gehandeld met het NMP3 en NMP4.

2.15.2. In het kader van het bestreden besluit is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de baanverlenging voor de luchtkwaliteit, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het ADECS-rapport.

De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat bij het onderzoek naar de gevolgen van het A-besluit voor de luchtkwaliteit onjuiste invoergegevens zijn gebruikt of dat het gebruik van het Nieuw Nationaal Model (hierna: het NNM) leidt tot onbetrouwbare prognoses. Daartoe wordt overwogen dat in het deskundigenbericht staat dat rekening is gehouden met vlootomvang, het soort motoren en de daarmee gepaard gaande emissies, en de verscheidene fasen van voortstuwing van vliegtuigen. In het deskundigenbericht staat verder dat bij de berekeningen, anders dan appellanten betogen, geen rekening is gehouden met het schoner of zuiniger worden van vliegtuigmotoren. Voorts is, gelet op het deskundigenbericht, niet aannemelijk geworden dat voor het berekenen van de verspreiding van stoffen geen gebruik kon worden gemaakt van het NNM.

2.15.3. Voor de berekening van de luchtkwaliteit ten gevolge van het bestreden besluit, dienen de immissies ten gevolge van de vliegtuigemissies te worden opgeteld bij de heersende achtergrondconcentratie, aldus het deskundigenbericht.

De resultaten van de berekeningen van de emissies stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) worden in het ADECS-rapport op kaarten weergegeven door middel van een contour rond GAE, waarbij het aantal microgram per kubieke meter als 98-percentielwaarde is aangeduid. Het weergegeven van de bijdrage van GAE aan de concentraties in de lucht in de grootheid 98-percentielwaarde heeft, gelet op de omstandigheid dat zowel de grenswaarden in het Blk 2005 als de achtergrondconcentraties in andere grootheden worden uitgedrukt, tot gevolg dat de bijdrage van GAE niet zonder meer kan worden opgeteld bij de achtergrondconcentraties en er ook geen directe toetsing aan het Blk 2005 kan plaatsvinden. Om deze reden zijn in het ADECS-rapport omrekeningen gemaakt teneinde de concentraties bij elkaar op te kunnen tellen. In het kader van het deskundigenonderzoek zijn de omrekeningen door ADECS toegelicht.

2.15.4. Op de kaarten in het ADECS-rapport is te zien dat de 98-percentielwaardecontouren ruim buiten de grenzen van GAE liggen.

Volgens het deskundigenbericht is in het ADECS-rapport beoogd van een worst case-situatie uit te gaan. De berekeningen die betrekking hebben op de 98-percentielcontouren voor NO<sub>2</sub> respectievelijk PM<sub>10</sub> zoals op de kaarten bij het ADECS-rapport weergegeven, leveren volgens het deskundigenbericht derhalve een overschatting van concentraties op. Dat de weergegeven 98-percentielwaardecontouren een overschatting van de luchtkwaliteitsituatie inhouden, doet er echter niet aan af dat voor de ruimte gelegen tussen GAE en de op de kaarten weergegeven contouren geen berekeningsresultaten zijn gegeven. De Afdeling overweegt onder verwijzing naar het deskundigenbericht dat op basis van een inschatting van

de concentraties ter plaatse van de gronden binnen de contouren niet kan worden uitgesloten dat de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> respectievelijk PM<sub>10</sub> ter plaatse van de gronden tussen de luchthaven en de contouren zoals in het ADECS-rapport weergegeven, worden overschreden. Gelet op het voorgaande overweegt de Afdeling dat op grond van het ADECS-rapport niet kan worden geconcludeerd dat gebruikmaking van de door het A-besluit geboden mogelijkheden niet zal leiden tot een overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in het Blk 2005.

2.15.5. In aanvulling op het ADECS-rapport is de notitie "Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging GAE" (hierna: de notitie luchtkwaliteit) opgesteld door ADECS, gedateerd 21 juni 2005. In de notitie luchtkwaliteit staat dat de achtergrondconcentraties inmiddels lager zijn dan de achtergrondconcentratie waarmee in het ADECS-rapport rekening is gehouden. Voorts bevat de notitie luchtkwaliteit een berekening van de maximale uurgemiddelde bijdrage van PM<sub>10</sub>, die uit de 98-percentielcontour in het ADECS-rapport kan worden afgeleid, waaruit vervolgens de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie kan worden afgeleid. Deze berekeningen leiden volgens de notitie luchtkwaliteit tot de conclusie dat wat betreft PM<sub>10</sub> wordt voldaan aan de grenswaarden die in het Blk 2005 zijn opgenomen. Gelet op het deskundigenbericht, waarin deze conclusie wordt bevestigd, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusie onjuist is.

2.15.6. Met betrekking tot stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) wordt in de notitie luchtkwaliteit opgemerkt dat het van belang is te bepalen hoeveel procent van de NO<sub>x</sub>-emissie van vliegtuigen uit NO<sub>2</sub> bestaat, omdat van vliegtuigen slechts de NO<sub>x</sub>-emissie bekend is. In de notitie luchtkwaliteit wordt een percentage van vijf gehanteerd. Met gebruikmaking van de NO<sub>x</sub>-contour zoals in het ADECS-rapport weergegeven, leidt deze verhouding volgens de notitie luchtkwaliteit tot de conclusie dat de norm voor de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> niet wordt overschreden. Voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> geldt dat wordt uitgegaan van het worst case-scenario, inhoudende dat de daggemiddelde concentratie gelijk is aan de jaargemiddelde concentratie. Met gebruikmaking van de eerdergenoemde verhouding van vijf procent van de emissie NO<sub>x</sub> die NO<sub>2</sub> is, leidt dit volgens de notitie luchtkwaliteit tot de conclusie dat de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide niet wordt overschreden.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat niet van de in de notitie luchtkwaliteit gehanteerde verhouding tussen NO<sub>x</sub> en NO<sub>2</sub> mocht worden uitgegaan. Nu appellanten ook overigens niet aannemelijk hebben gemaakt dat de conclusies van de notitie luchtkwaliteit onjuist zijn, ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet op het standpunt hebben kunnen stellen dat wat betreft NO<sub>2</sub> zal worden voldaan aan de grenswaarden die in het Blk 2005 zijn opgenomen.

2.15.7. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen de Milieufederatie, [appellant sub 3], IVN, [appellant sub 6] en VOLE en andere hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders op grond van het ADECS-rapport en de notitie luchtkwaliteit niet hebben mogen concluderen dat het bestreden besluit niet in strijd is met de luchtkwaliteitsnormen van het Blk 2005.

## Externe veiligheid

2.16. [appellant sub 3] en VOLE en andere stellen dat het A-besluit leidt tot een onaanvaardbare toename van het externe veiligheidsrisico. In dat verband stellen zij dat de gevolgen van het A-besluit voor de externe veiligheid onjuist zijn berekend, nu onjuiste en onvolledige uitgangspunten zijn gehanteerd. Ten onrechte is voorts geen rekening gehouden met de aanwezigheid van munitiedepots in Norg en Veenhuizen.

2.16.1. In het kader van het bestreden besluit is een externe veiligheidsanalyse opgesteld. Bij deze analyse is onder meer gebruik gemaakt van externe veiligheidsberekeningen. De resultaten van deze berekeningen zijn neergelegd in het rapport "Extern veiligheidsrisico rondom GAE", opgesteld door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium en gedateerd maart 2005 (hierna: het NLR-rapport).

De berekeningen in het NLR-rapport zijn uitgevoerd met gebruikmaking van het zogenoemde Regionaal model uit 2002. Gesteld noch gebleken is dat het Regionaal model niet voor de situatie rond GAE mag worden gebruikt, of dat het gebruik van het Regionaal model leidt tot onjuiste prognoses.

2.16.2. Het Regionaal model maakt gebruik van de modelementen ongevalkansen, ongevallocaties en ongevalgevolgen. Blijkens het NLR-rapport zijn lesvluchten met zware vliegtuigen in de berekeningen betrokken en is geen rekening gehouden met een meer dan gemiddeld aantal lesvluchten met lichte vliegtuigen. Nu niet in geschil is dat lesvluchten met zware toestellen op GAE zijn verboden, overweegt de Afdeling dat in het NLR-rapport in zoverre is uitgegaan van vlootgegevens die niet aansluiten bij de geprognosticeerde vlootgegevens van GAE. Anders dan [appellant sub 3] en VOLE en andere stellen, leidt dit echter niet tot het oordeel dat de resultaten van de externe veiligheidsberekeningen niet langer als representatief voor GAE kunnen worden beschouwd. De Afdeling overweegt daartoe dat de ongevalkansen, zowel van lestoestellen als van andere toestellen, blijkens het deskundigenbericht zijn verrekend in de totale gemiddelde ongevalkans per vliegtuigtype. Dit brengt mee dat slechts het vliegtuigtype en niet de kwalificatie als lesvliegtuig relevant is voor de uitkomst van de berekeningen van het veiligheidsrisico. [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben in zoverre niet aannemelijk gemaakt dat berekeningen waarin het gemiddelde ongevalsrisico wordt betrokken, resultaten opleveren die niet representatief zijn voor de situatie op GAE.

2.16.3. In het NLR-rapport staat dat de veiligheidsrisico's van helikoptervluchten niet zijn betrokken in de berekeningen van de effecten van het A-besluit op het externe veiligheidsrisico van GAE, omdat geen berekeningsmodel voor de risico's van helikoptervluchten beschikbaar is. Dat helikoptervluchten niet bij de externe veiligheidsberekeningen in het NLR-rapport zijn betrokken, brengt naar het oordeel van de Afdeling echter niet reeds mee dat de risico's van helikoptervluchten onvoldoende bij het nemen van het A-besluit zijn betrokken. Naar het oordeel van de Afdeling hebben verweerders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het toestaan van helikoptervluchten op GAE niet tot ernstige veiligheidsrisico's leidt. Daartoe overweegt de Afdeling dat het aandeel van helikoptervluchten in het gehele aantal vluchten op GAE blijkens het NLR-rapport en het deskundigenbericht beperkt is, nu dit ongeveer 2,4 procent bedraagt, en bovendien volgens het deskundigenbericht per helikoptervlucht een zeer beperkt extern veiligheidsrisico geldt. Gelet hierop, en gelet op het vlieggedrag van helikopters zoals in het deskundigenbericht en ter zitting beschreven, is niet aannemelijk dat de externe veiligheidsrisico's van helikopters leiden tot andere risiconiveaus dan in het NLR-rapport weergegeven.

2.16.4. Vast staat dat in de berekeningen met betrekking tot de externe veiligheid geen rekening is gehouden met het al dan niet bestaan van een taxibaan ter plaatse van de luchthaven. Blijkens de stukken en de toelichting van verweerders daarop ter zitting heeft een ongeval op de start- en landingsbaan nauwelijks externe veiligheidseffecten, nu eventuele ongelukken die verband houden met het al dan niet bestaan van een taxibaan, zich met name op en in de zeer dichte nabijheid van GAE zullen voordoen. [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze stelling, die in het deskundigenbericht wordt onderschreven, onjuist is. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het al dan niet bestaan van een taxibaan niet een omstandigheid is die in de berekeningen in het kader van de externe veiligheid behoeft te worden betrokken.

2.16.5. Met betrekking tot de stelling van VOLE en andere dat in het kader van de externe veiligheid van GAE ten onrechte geen rekening is gehouden met de nabijgelegen munitiedepots Norg en Veenhuizen, overweegt de Afdeling dat de externe veiligheidscontouren van deze munitiedepots respectievelijk GAE elkaar blijkens het deskundigenbericht en het verhandelde ter zitting niet overlappen. Gelet op de afstand van ongeveer zes kilometer tussen het meest dichtbij gelegen munitiedepot en GAE, alsmede de in oppervlakte beperkte veiligheidsrisico's van munitiedepots zoals in het deskundigenbericht

beschreven, hebben verweerders de externe veiligheidsrisico's van munitiedepots naar het oordeel van de Afdeling bij het nemen van het A-besluit in redelijkheid buiten beschouwing kunnen laten.

2.16.6. Naar aanleiding van hetgeen hiervoor is overwogen, is de Afdeling van oordeel dat, hoewel vast staat dat het externe veiligheidsrisico ten gevolge van het A-besluit toeneemt ten opzichte van de huidige situatie, geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat kan worden aangesloten bij de conclusie van het NRL-rapport, inhoudende dat deze toename niet leidt tot een onaanvaardbare veiligheidssituatie.

Natuurwaarden: soortenbescherming

2.17. IVN, [appellante sub 5] en VOLE en andere stellen dat de baanverlenging leidt tot de versterking van onder meer vier vleermuissoorten, alsmede de heikikker en de poelkikker. Volgens hen kan geen ontheffing van de Flora- en faunawet worden verleend, nu het zwaarwegende belang van baanverlenging niet is aangetoond.

2.17.1. Ten behoeve van de beslissing op bezwaar is het rapport "Ecologisch onderzoek en verkenning flora en faunawet op de locatie van een baanverlenging op de luchthaven Eelde" opgesteld door Bureau Bakker in 2005 (verder: het rapport Bakker). In dat onderzoek zijn de gevolgen van de aanleg van de verlengde baan onderzocht. Daarbij zijn het terreingedeelte van de baanverlenging, de flankerende maatregelen en de zogenoemde destructieve zone meegenomen. Het rapport vormt een actualisering van de eerdere onderzoeken door Bureau Bakker uit 2003 en 2004. In 2003 is een quickscan uitgevoerd en hebben verschillende veldonderzoeken plaatsgevonden. Ten behoeve van het bestreden besluit zijn aanvullende veldonderzoeken uitgevoerd.

2.17.2. In het rapport Bakker staat dat in de omgeving van de baanverlenging onder meer de gewone dwergvleermuis, de gewone grootoorvleermuis, de rosse vleermuis en de watervleermuis zijn aangetroffen, alsmede enkele vogelsoorten. Voor zover IVN, [appellante sub 5] en VOLE en andere betogen dat in het gebied meer soorten dan de in het rapport Bakker genoemde aanwezig zijn, overweegt de Afdeling dat zij geen gegevens hebben overgelegd die een begin van bewijs leveren dat deze te beschermen diersoorten zich ter plaatse bevinden.

2.17.3. De vragen of voor de uitvoering van de baanverlenging ten aanzien van de in het gebied aanwezige soorten een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet (hierna: de Ff-wet) nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel aan de orde in een procedure op grond van de Ff-wet. Dat doet er niet aan af dat verweerders het bestreden besluit niet hadden kunnen nemen, indien en voor zover zij op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de Ff-wet aan de uitvoerbaarheid van dat besluit in de weg staat.

Niet in geschil is dat voor de in het rapport Bakker genoemde soorten een ontheffing op grond van artikel 75 van de Ff-wet nodig is en dat de in het gebied van de baanverlenging voorkomende vleermuizen zijn genoemd in Bijlage IV van de Habitatrictlijn. Ontheffing op grond van artikel 75 van de Ff-wet kan slechts worden verleend indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrictlijn geldt ingevolge artikel 75 van de Ff-wet, in samenhang met artikel 2, derde lid, onder e, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten zoals gewijzigd bij besluit van 10 september 2004 (Stb. 2004, 501), als aanvullende voorwaarde dat ontheffing slechts kan worden verleend wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat met het oog op dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

De Afdeling is van oordeel dat verweerders zich in het bestreden besluit in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat redelijkerwijs te verwachten is dat een ontheffing op

grond van de Ff-wet zal kunnen worden verleend. De Afdeling overweegt daartoe dat verweerders de relevante ontheffingscriteria bij het nemen van het bestreden besluit hebben betrokken. Volgens verweerder komen de gewone dwergvleermuis, de gewone grootoorvleermuis en de watervleermuis algemeen en verspreid in Nederland voor. De rosse vleermuis is volgens verweerder minder algemeen, maar het verlies van één boom waar deze vleermuis verblijft zal, mede gelet op het voorkomen van een grote populatie in de nabijheid van het gebied, geen invloed hebben op de omvang van de totale populatie. In het aan het A-besluit ten grondslag liggende MER 1995 zijn verschillende alternatieven onderzocht alsmede een aantal varianten binnen die alternatieven. Niet aannemelijk is gemaakt dat het rapport Bakker en het MER 1995 ten aanzien van de soortenbescherming zodanige gebreken of leemten in kennis bevatten dat verweerders zich hierop in redelijkheid niet hebben kunnen baseren. Verweerders stellen zich voorts op het standpunt dat baanverlenging een zwaarwegend maatschappelijk belang dient. Onder verwijzing naar overweging 2.6.4. acht de Afdeling de noodzaak van de baanverlenging voldoende aannemelijk gemaakt, zodat verweerders zich in redelijkheid op dit standpunt hebben kunnen stellen.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen IVN, [appellante sub 5] en VOLE en andere hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders bij het nemen van het bestreden besluit onvoldoende hebben gezien of dit besluit uitvoerbaar is, zonder daarbij in strijd te handelen met het bepaalde in de Ff-wet.

Natuurwaarden: gebiedsbescherming

2.18. De Milieufederatie, [appellant sub 6], IVN, [appellant sub 4], [appellante sub 5], [appellant sub 7], [appellant sub 3] en VOLE en andere betogen dat het A-besluit een onaanvaardbare aantasting van de natuurwaarden van nabijgelegen natuurgebieden inhoudt. Volgens hen is onvoldoende zeker dat het A-besluit geen schadelijke gevolgen voor die natuurgebieden zal hebben.

2.18.1. In de nabijheid van de luchthaven bevinden zich verscheidene natuurgebieden. Het Leekstermeergebied, het Zuidlaardermeergebied en het Fochteloërveen zijn aangewezen als speciale beschermingszone (hierna: SBZ) in de zin van de Vogelrichtlijn. Het Fochteloërveen is daarnaast aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrictlijn.

De Drentsche Aa is aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrictlijn.

2.18.2. Met betrekking tot het toepasselijke toetsingskader overweegt de Afdeling het volgende.

2.18.2.1. Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: de Nbw 1998) in werking getreden. Met deze wet is beoogd de gebiedsbeschermingsbepalingen uit de Habitat- en de Vogelrichtlijn te implementeren.

Ingevolge artikel 19d van de Nbw 1998 is het, voor zover hier van belang, verboden om zonder vergunning projecten te realiseren die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een gebied kunnen verslechteren of een verstoring effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten zijn in ieder geval projecten die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten. De artikelen 19e tot en met 19i bevatten voorts het kader voor het al dan niet verlenen van een dergelijke vergunning.

Artikel 19d, eerste lid, van de Nbw 1998 is uitsluitend van toepassing op gebieden die zijn aangewezen op grond van artikel 10a, eerste lid, of gebieden waarvan de aanwijzing als zodanig in overweging is genomen als bedoeld in artikel 12, derde lid, van de Nbw 1998. Gelet op artikel V van de Wet van 20 januari 2005 tot wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 in verband met Europeesrechtelijke verplichtingen, gelden de aanwijzingsbesluiten van het Leekstermeergebied, het Zuidlaardermeergebied en het Fochteloërveen tot SBZ in de zin van de Vogelrichtlijn als besluit in de zin van artikel 10a van

de Nbw 1998. De uit artikel 19d van de Nbw 1998 voortvloeiende verplichtingen strekken derhalve tot bescherming van die gebieden.

Voor het Fochteloërveen geldt dat het is aangewezen als SBZ op grond van de Vogelrichtlijn en daarnaast is aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrichtlijn. Onder verwijzing naar de uitspraak van 29 augustus 2007 (zaakno. [200606081/1](#), JM 2007, 140) ziet de Afdeling geen beletsel artikel 19d van de Nbw 1998 richtlijnconform uit te leggen in die zin dat dit voorschrift tevens het uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn voortvloeiende beschermingsregime omvat, in dit geval voor het Habitatrichtlijngebied het Fochteloërveen.

Onder verwijzing naar de uitspraak van 28 februari 2007 (zaaknr. [200604026/1](#), AB 2007/183) overweegt de Afdeling dat de in artikel 19d Nbw 1998 vervatte vergunningplicht niet geldt voor de Drentsche Aa, nu dat gebied enkel is aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrichtlijn. Gelet hierop dient het bestreden besluit in zoverre te worden getoetst aan artikel 6 van de Habitatrichtlijn.

2.18.2.2. De materiële toets die ingevolge de artikelen 19f en verder van de Nbw 1998 bij vergunningverlening dient te worden uitgevoerd, is vergelijkbaar met de toets in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Ingevolge artikel 19f en artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn dient, indien niet kan worden uitgesloten dat het project significante gevolgen kan hebben voor de desbetreffende gebieden, een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied te worden gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Voor het project wordt slechts toestemming gegeven, indien de zekerheid is verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten. Dit is het geval wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn.

Voor zover op de desbetreffende gebieden het regime van de Nbw 1998 van toepassing is, overweegt de Afdeling dat de vragen of voor de uitvoering van het A-besluit en het RO-besluit een vergunning nodig is op grond van de Nbw 1998, en zo ja, of deze vergunning kan worden verleend, aan de orde komen in een eventueel te voeren procedure op grond van de Nbw 1998, waarbij gelet op het voorgaande tevens de gevolgen van de uitvoering van die besluiten voor het Fochteloërveen als Habitatrichtlijngebied dienen te worden beoordeeld. Dat doet er echter niet aan af dat verweerders het bestreden besluit niet had kunnen nemen indien en voor zover zij op voorhand hadden moeten inzien dat de Nbw 1998 aan de uitvoerbaarheid van het A-besluit en het RO-besluit in de weg staat.

2.18.3. In het kader van het besluit op bezwaar is door Bureau Waardenburg onderzoek verricht naar de gevolgen van het A-besluit voor de speciale beschermingszones in de nabijheid van het luchtvaartterrein. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het in overweging 2.7.3. genoemde rapport Waardenburg.

In het rapport Waardenburg staat dat het rapport kan worden beschouwd als een passende beoordeling. Het onderzoek betreft een literatuurstudie en is gebaseerd op beschikbare literatuur over de verstoring van fauna door vliegverkeer.

2.18.4. Wat betreft het mechanisme van verstoring van fauna door vliegverkeer staat in het rapport Waardenburg dat de mogelijke verstoring van fauna door vliegverkeer een auditieve en een visuele component heeft. De mate van verstoring is volgens het rapport Waardenburg afhankelijk van de vliegroutes, de vlieghoogte, het type vliegtuig en het aantal vliegbewegingen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen landende en stijgende vliegtuigen. Volgens het deskundigenbericht wordt in het rapport Waardenburg voorts onderbouwd dat dieren zich tot op zekere hoogte kunnen aanpassen aan omstandigheden en verstoring, indien de locatie geschikt is als foerageerplaats, rustplaats en om jongen groot te brengen. Deze factoren kunnen ertoe leiden dat een bepaalde mate van verstoring wordt getolereerd. De tolerantiegrens voor verstoringen kan voorts volgens het rapport Waardenburg opschuiven door gewinning bij regelmatige blootstelling aan een prikkel zonder reëel negatief effect.



2.18.4.1. In het rapport Waardenburg en het verweerschrift staat dat er bij de beoordeling van verstoring onderscheid moet worden gemaakt tussen inkomend en startend vliegverkeer. Inkomend vliegverkeer vliegt met minimaal motorvermogen volgens een vast glijpad, en zal daarom volgens het rapport Waardenburg en het verweerschrift minder verstoring meebrengen dan een stijgend vliegtuig. Appellanten hebben naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat verweerders niet in redelijkheid hebben mogen aansluiten bij de in het rapport Waardenburg opgenomen conclusies dat fauna minder auditieve hinder ondervindt van landend vliegverkeer en dat wordt ingeschat dat de tolerantie daarvoor groter is, omdat het glijpad voorspelbaar is.

2.18.4.2. In het rapport Waardenburg wordt geconcludeerd dat binnen een afstand van 2.000 meter en een hoogte van 3.000 ft van passerende vliegtuigen verstoringen te verwachten zijn. In het rapport staat dat uit literatuurstudies blijkt dat tot een vlieghoogte van 1.000 ft vrijwel iedere passage van een vliegtuig tot verstoring leidt. Bij een vlieghoogte tussen 1.000 ft en 2.000 ft kan sprake zijn van matige verstoring. Boven een hoogte van 2.000 ft is er voornamelijk sprake van lichte verstoring. Bij vlieghoogten van 3.000 ft zijn nauwelijks of geen effecten meer te verwachten, aldus het rapport Waardenburg.

Appellanten hebben aangevoerd dat het in het rapport Waardenburg uiteengezette mechanisme van verstoring, met name de door het rapport genoemde koppeling tussen vlieghoogte en mate van verstoring, onvoldoende is onderbouwd. Volgens hen is onvoldoende zeker dat voor de effectbeoordeling van groot vliegverkeer kan worden aangesloten bij de gegevens die bekend zijn over verstoring ten gevolge van de kleine burgerluchtvaart. In het deskundigenbericht staat hierover dat er inderdaad leemten in kennis bestaan ten aanzien van de zogenoemde dosis-effectrelatie tussen vliegverkeer en verstoring van fauna. In het rapport Waardenburg is volgens het deskundigenbericht echter gebruik gemaakt van de beste beschikbare kennis, welke kennis voorts uitvoerig en volledig in het rapport is gepresenteerd. Volgens het deskundigenbericht is het uitgangspunt van het rapport Waardenburg, om voor de effectbeoordeling van het grote vliegverkeer gebruik te maken van gegevens die betrekking hebben op de kleine burgerluchtvaart, gebaseerd op een reële inschatting. Een kwantitatieve vertaling van die kennis is volgens de deskundige niet mogelijk.

Wat betreft de in het rapport Waardenburg gehanteerde horizontale verstoringsafstand van 2.000 meter merkt het deskundigenbericht op dat deze voldoende en navolgbaar is onderbouwd.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van een gebied indien over de speciale beschermingszones wordt gevlogen op een hoogte hoger dan 3.000 ft en op afstanden van meer dan 2.000 meter.

2.18.4.3. Teneinde te beoordelen of de uitvoering van het A-besluit zal leiden tot schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszones, is in het rapport Waardenburg een aantal criteria uiteengezet. Bij de beoordeling van de effecten van een bepaalde ingreep in een SBZ zijn volgens het rapport Waardenburg onder meer van belang het aantal vogels in de SBZ in relatie tot de biogeografische populatie, het aantal vogels in het ingreepgebied en de geschatte afname van vogels in en rond het ingreepgebied.

2.18.4.4. In het rapport Waardenburg worden de gegevens over het aantal vluchten op GAE, het type vliegtuig dat van GAE gebruik maakt, de routestelsels die de vliegtuigen volgen en de vlieghoogten op bepaalde afstanden van GAE beschreven. Appellanten voeren in dit verband aan dat in het rapport Waardenburg ten onrechte wordt uitgegaan van een beperkte toename van het vliegverkeer ten gevolge van het A-besluit. Daarover wordt in het deskundigenbericht opgemerkt dat het saldo van het aantal vliegbewegingen niet relevant is voor het onderzoek naar de gevolgen, omdat van grote toestellen andere gevolgen zijn te verwachten dan van kleine toestellen. Gelet hierop hebben verweerders deze opmerking in

het rapport Waardenburg terecht niet relevant geacht voor de uitkomsten die in het rapport zijn beschreven. In het deskundigenbericht staat verder dat in het rapport Waardenburg is uitgegaan van de aantallen vliegtuigen die zijn geprognoseerd voor de toekomstige situatie. De Afdeling overweegt dat niet is gebleken dat bij het opstellen van het rapport niet van deze aantallen mocht worden uitgegaan.

2.18.4.5. De vliegroutes van en naar GAE bestrijken het gebied ten noordoosten van GAE, waar het Zuidlaardermeergebied ligt, naar het zuiden, ter plaatse van het gebied de Drentsche Aa, en naar het zuidwesten, waar het Fochteloërveen ligt. De vliegroutes bestrijken het gebied ten noordwesten van GAE niet. Gelet hierop en op het horizontale verstoringsgebied, de eerdergenoemde afstand van 2.000 meter, hebben verweerders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het vliegverkeer van GAE geen gevolgen heeft voor de waarden in het ten noordwesten van GAE gelegen Leekstermeergebied.

2.18.4.6. Gelet op de ligging van de start- en landingsbanen voor groot vliegverkeer en de vliegroutes hebben verweerders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat zich in het gebied de Drentsche Aa geen verstoringen ten gevolge van groot vliegverkeer voordoen, nu zwaar vliegverkeer het gebied boven een hoogte van 3.000 ft passeert.

Eén van de circuits van de kleine luchtvaart gaat over de Drentsche Aa. De circuitvluchten waarvan het gebied hinder zou kunnen ondervinden, hebben volgens het rapport Waardenburg echter geen of nauwelijks invloed op de vegetatietypen en habitats voor vissen en amfibieën die reden vormen voor de aanmelding van het gebied als SBZ als bedoeld in de Habitatrichtlijn. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusie onjuist is. Gelet hierop ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de uitvoering van het A-besluit niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Drentsche Aa.

2.18.4.7. Het Fochteloërveen, dat op ongeveer 15 kilometer van GAE ligt, wordt door inkomend verkeer op een hoogte van 2.500-3.000 ft overvlogen. Volgens het rapport Waardenburg zijn op twee van de drie dagen hooguit lichte vormen van verstoring te verwachten door een klein aantal vliegbewegingen. Bovendien is de auditieve component van verstoring minimaal als gevolg van het beperkte motorvermogen tijdens de landing, aldus het rapport Waardenburg. Voorts wordt ingeschat dat ten aanzien van de visuele component sprake zal zijn van gewinning, omdat landende vliegtuigen een vast glijpad hebben. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de uitvoering van het A-besluit niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Fochteloërveen.

2.18.4.8. Het Zuidlaardermeergebied kwalificeert zich als SBZ op grond van de Vogelrichtlijn vanwege de aanwezigheid van de kolgans, smient en de kleine zwaan. Het Zuidlaardermeergebied omvat het Zuidlaardermeer en enkele polders, waaronder de Onnerpolder, die alle ten noorden van het meer liggen.

In het rapport Waardenburg staat dat de ganzen en zwanen de polders ten noorden van het Zuidlaardermeer overdag gebruiken als foerageergebied. De smienten gebruiken het Zuidlaardermeergebied overdag om te rusten.

2.18.4.9. Volgens het rapport Waardenburg en het verweerschrift vliegt het uitgaande vliegverkeer dat via het noordoosten opstijgt, op een afstand tussen 8 en 11 kilometer na de start over het Zuidlaardermeergebied. De lichtere vliegtuigen zijn op die afstand na de start gestegen tot meer dan 3.000 ft hoogte. Alleen de zwaarste vliegtuigen vliegen op een hoogte tussen 2.000 ft en 3.000 ft over het Zuidlaardermeergebied. De vliegroute bij een start in noordoostelijke richting leidt over het Zuidlaardermeer, waar in de winter smienten rusten, maar kruist het foerageergebied de Onnerpolder niet. Volgens het rapport Waardenburg heeft het uitgaande vliegverkeer, gelet op de horizontale verstoringsafstand, geen gevolgen voor de in deze polders foeragerende ganzen en zwanen.

Gelet op de boven Nederland heersende luchtstromingen, zal volgens het rapport Waardenburg ongeveer 35 procent van het uitgaande vliegverkeer in noordoostelijke richting opstijgen, waaruit volgt dat slechts één op de drie dagen uitgaand over het Zuidlaardermeer wordt gevlogen. Een beperkt aantal van die uitgaande vliegbewegingen in noordoostelijke richting, namelijk enkel de zwaarste vliegtuigen, heeft boven het Zuidlaardermeer nog niet een hoogte van meer dan 3.000 ft bereikt. Gelet op deze omstandigheden en gelet op de aantrekkelijkheid van het Zuidlaardermeergebied als foerageer- en rustgebied, zullen volgens het rapport Waardenburg naar schatting geen substantiële aantallen ganzen en zwanen het gebied verwisselen voor gebieden elders.

2.18.4.10. Het inkomend vliegverkeer dat landt vanuit het noordoosten, moet zich volgens het verweerschrift op 11,3 kilometer vanaf het begin van de landingsbaan op een voorgeschreven punt ten noordoosten van het Zuidlaardermeer op 2.000 ft bevinden. Vervolgens dalen de vliegtuigen recht boven het Zuidlaardermeergebied, van 2.000 ft tot het begin van de landingsbaan. In het verweerschrift wordt, anders dan in het rapport Waardenburg, geconcludeerd dat dit gelet op de ligging van het Zuidlaardermeergebied meebrengt dat boven dat gebied op hoogten tussen 2.000 ft en 1.000 ft wordt gevlogen. Het glijpad bij een landing vanuit noordoostelijke richting, leidt over de polders waar de ganzen en zwanen foerageren.

In het rapport Waardenburg staat dat de schatting is dat door het relatief rustige gedrag van inkomend verkeer, de aantrekkelijkheid van het foerageergebied het wint van de schrik van een vliegtuig. Daarom zullen volgens het rapport Waardenburg geen substantiële aantallen ganzen en zwanen het gebied verlaten.

Onder verwijzing naar hetgeen in 2.18.4.2. is overwogen, dient gelet op de vlieghoogte van inkomend verkeer over het Zuidlaardermeergebied in beginsel te worden uitgegaan van matige verstoring. In het rapport Waardenburg en het deskundigenbericht staat dat het aannemelijk is dat, bij gelijke hoogte, een startend toestel meer verstoort dan een landend toestel vanwege de geluidsproductie. Wat betreft de visuele component wordt in het rapport Waardenburg vermeld dat de bewegingen van inkomende vliegtuigen voorspelbaar zijn vanwege het vaste glijpad, en dat daarom gewenning zal optreden.

2.19. In het rapport Waardenburg wordt geconcludeerd dat het A-besluit een toename van verstoring meebrengt voor de fauna in het Zuidlaardermeergebied. De frequentie van verstoring zal toenemen, maar naar verwachting beneden de drempelwaarde waarboven wezenlijke effecten in de zin dat substantiële aantallen vogels het gebied verlaten, optreden. Er zal daarom ook in de toekomst geen sprake zijn van significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn, aldus het rapport Waardenburg.

2.19.1.1. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat in het rapport Waardenburg op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van het A-besluit die op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten de instandhoudingsdoelstellingen van de SBZ het Zuidlaardermeer in gevaar kunnen brengen, zijn geïnventariseerd. In dat verband overweegt de Afdeling dat het betoog van appellanten dat niet kon worden volstaan met een literatuurstudie, maar dat in plaats daarvan een veldonderzoek had moeten plaatsvinden, faalt. Daartoe overweegt de Afdeling dat het volgens het rapport Waardenburg en het deskundigenbericht op korte termijn niet is te verwachten dat meer uitgebreide of nauwkeuriger kennis over de mechanismen van verstoring van fauna door vliegverkeer beschikbaar zal zijn dan waarvan de onderzoekers gebruik hebben gemaakt. Volgens het deskundigenbericht zijn de in het rapport Waardenburg gehanteerde uitgangspunten en aannames duidelijk en objectieverbaar geformuleerd. De Afdeling acht voorts niet aannemelijk gemaakt dat het rapport Waardenburg met betrekking tot de in het Zuidlaardermeer voorkomende flora en fauna gebreken of leemten in kennis vertoont. De Afdeling overweegt over de in het rapport Waardenburg gehanteerde relatie tussen vlieghoogte en mate van verstoring dat deze relatie volgens het deskundigenbericht een orde van grootte van de effectbeoordeling verschaft. Gelet op de beschikbare wetenschappelijke kennis over het mechanisme van verstoring kan een effectbeoordeling op

basis van dat mechanisme enkel een kwalitatieve beoordeling van de gevolgen van het A-besluit voor de nabijgelegen natuurgebieden inhouden. Gelet hierop en gelet op het deskundigenbericht, waarin staat dat het met de thans beschikbare wetenschappelijke kennis niet mogelijk is een kwantitatieve beoordeling te geven van de effecten, faalt het betoog van [appellant sub 6] dat niet met een kwalitatieve beoordeling kon worden volstaan. De Afdeling is gelet hierop van oordeel dat verweerders zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat een broedvogelkartering en het in kaart brengen van de delen van de SBZ het Zuidlaardermeer die door verstoring van vliegverkeer worden beïnvloed, geen vollediger beeld zouden hebben gegeven van de effecten van het vliegverkeer op het Zuidlaardermeergebied. De in het rapport Waardenburg gegeven kwalitatieve beoordeling van de effecten van het A-besluit voor nabijgelegen speciale beschermingszones is volgens het deskundigenbericht voorts aan te merken als een 'expert judgement'.

Wat betreft het betoog van appellanten dat is uitgegaan van een onjuiste afstand van het moment van opstijgen tot de grens van de SBZ het Zuidlaardermeer, overweegt de Afdeling dat in het deskundigenbericht staat dat, gelet op de gehanteerde orde van grootte van de relatie tussen vlieghoogte en mate van verstoring, de afstand van het moment van opstijgen van een vliegtuig tot de grens van de SBZ voldoende nauwkeurig is bepaald om binnen de kaders van de beoordelingscriteria de effecten te kunnen inschatten.

Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerders zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen SBZ het Zuidlaardermeer. Daaruit volgt dat, voor zover voor de uitvoering van het project vergunningen op grond van artikel 19d van de Nbw 1998 zijn vereist, appellanten niet aannemelijk hebben gemaakt dat verweerders er niet in redelijkheid van hebben kunnen uitgaan dat het besluit uitvoerbaar is, zonder daarbij in strijd te komen met de Nbw 1998.

Natuurwaarden: overig

2.20. VOLE en andere betogen dat het bestreden besluit in strijd is met het Structuurschema Groene Ruimte (hierna: het SGR) en provinciaal beleid, omdat de baanverlenging een aantasting van waardevol cultuurlandschap en de ecologische hoofdstructuur meebrengt.

2.20.1. Een deel van het landschap rondom GAE is in het SGR aangemerkt als 'waardevol cultuurlandschap'. In het SGR staat dat deze aanwijzing indicatief is, en dat voor de waardevolle cultuurlandschappen op provinciaal of regionaal niveau een toekomstperspectief moet worden opgesteld. Op provinciaal niveau zijn deze gebieden nader begrensd en zijn de gebieden Drentsche Aa en Noordenveld in het "Gebiedsperspectief WCL Drenthe" aangewezen als waardevolle cultuurlandschappen. Mede gelet op de grote afstand tussen GAE en deze gebieden ziet de Afdeling in hetgeen VOLE en andere aanvoeren geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het beleid met betrekking tot deze waardevolle cultuurlandschappen niet in de weg staat aan het A-besluit.

2.20.2. Tevens zijn delen van de omgeving van GAE in het SGR aangewezen als globale ecologische hoofdstructuur (hierna: EHS). In het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe (hierna: het POPII) is de globaal begrensde EHS nader begrensd op provinciaal niveau (hierna: de PEHS). Als EHS is aangewezen de zogenoemde Natte As-Noord, waar onder meer het Leekstermeer en het Zuidlaardermeer deel van uitmaken. De Afdeling ziet in hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat het A-besluit in de weg staat aan de verwezenlijking van de in het POP II voor de robuuste verbindingzones gestelde doelen, namelijk het mogelijk maken van verplaatsing, verspreiding en uitwisseling van planten- en diersoorten tussen gescheiden liggende biotopen.

Staatssteun

2.21. [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere stellen dat de uitvoerbaarheid van het A-besluit niet is gegarandeerd, nu de bijdrage van het Rijk ten behoeve van baanverlenging volgens hen moet worden aangemerkt als steunmaatregel in de zin van artikel 87, eerste lid, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (hierna: het EG-Verdrag) die had moeten worden aangemeld.

2.21.1. Het in geding zijnde bestreden besluit behelst de beslissing van 14 maart 2006 op de bezwaren tegen het A-besluit, waarin de luchthaven Eelde wordt aangewezen en het gebruik daarvan wordt geregeld, en het RO-besluit.

Het RO-besluit betreft een aanwijzing in de zin van artikel 37 van de WRO. Dit besluit brengt ingevolge artikel 37, zevende lid, van de WRO mee dat de raden van de gemeenten waarop de aanwijzing betrekking heeft, binnen een jaar een bestemmingsplan moeten vaststellen dat in overeenstemming is met de inhoud van het aanwijzingsbesluit. In de bestemmingsplanprocedures kan ten aanzien van de in de RO-aanwijzing gegeven opdrachten geen nadere afweging worden gemaakt. De verplichting de bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met de RO-aanwijzing, vloeit direct uit artikel 37 WRO voort. Het bestaan van die verplichting is niet afhankelijk van de vraag of gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden die het A-besluit biedt.

Ingevolge artikel 2 van het RO-besluit, houdt de in artikel 37 van de WRO bedoelde aanwijzing in het onderhavige geval in, dat de gemeenteraden van Tynaarlo en Haren de bestemmingsplannen voor de gronden binnen de in het A-besluit neergelegde geluidszones moeten herzien. In deze bestemmingsplannen moeten de geluidscontouren zoals in het A-besluit neergelegd worden weergegeven. Voor de gronden binnen deze contouren geldt ingevolge artikel 3 van het RO-besluit, in samenhang met het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart, dat beperkingen worden opgelegd met betrekking tot het leggen van bestemmingen en met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden van gronden en opstellen. Binnen de 35 Ke-geluidscontour zijn in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagendplaatsen toegestaan. Voor vervangende nieuwbouw van reeds bestaande woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagendplaatsen geldt een maximale geluidbelasting, wat meebrengt dat vervangende nieuwbouw in bepaalde gevallen niet toegestaan is. Voor bestaande woningen geldt ook een maximale geluidbelasting en bij overschrijding daarvan dienen geluidwerende maatregelen te worden getroffen.

Tegenover de hiervoor beschreven verregaande beperkingen in het gebruik van de gronden waarop het RO-besluit ziet, dient een belang te staan dat deze beperkingen rechtvaardigt. De beperkingen zijn alleen dan gerechtvaardigd te achten, indien zij in verband met de aanleg en het gebruik van de verlengde start- en landingsbaan noodzakelijk zijn. De noodzaak tot het opleggen van dergelijke beperkingen is naar het oordeel van de Afdeling slechts dan aanwezig indien voldoende vast staat dat van de in het A-besluit neergelegde mogelijkheden daadwerkelijk gebruik zal kunnen worden gemaakt. In dit verband is van belang dat voldoende vast staat en niet in geschil is dat tot de aanleg en het gebruik van de verlengde start- en landingsbaan alleen zal worden overgegaan indien GAE voor de financiering van de baanverlenging waarop het A-besluit ziet, kan rekenen op een financiële bijdrage die de kosten van de baanverlenging dekt.

2.21.2. Ingevolge artikel 87 van het EG-Verdrag zijn, behoudens de afwijkingen waarin het Verdrag voorziet, steunmaatregelen van de Lidstaten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de Lidstaten ongunstig beïnvloedt.

Ingevolge artikel 88, eerste lid, van het EG-Verdrag onderwerpt de Commissie tezamen met de Lidstaten de in die staten bestaande steunregelingen aan een voortdurend onderzoek. Zij stelt de dienstige maatregelen voor, welke de geleidelijke ontwikkeling of de werking van de gemeenschappelijke markt vereist.

Ingevolge artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag wordt de Commissie 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 van het EG-Verdrag onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, vangt zij onverwijld de in het tweede lid bedoelde procedure aan. De betrokken lidstaat kan de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid.

2.21.3. Nu de laatste zin van artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag rechtstreekse werking heeft (arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (hierna: het Hof van Justitie) van 21 november 1991, zaak C-354/90, jurisprudentie 1991 I-05505), ziet de Afdeling zich, gelet op hetgeen in 2.21.1. is overwogen, voor de vraag gesteld of bijdragen van het Rijk ten behoeve van de uitvoering van het A-besluit door verweerders bij de Commissie hadden moeten worden aangemeld. Appellanten hebben in dat verband gewezen op onder meer een bijdrage ten behoeve van de aanleg van de in het A-besluit opgenomen baanverlenging, bijdragen ten behoeve van de exploitatie en bijdragen ten behoeve van drainagesystemen.

2.21.4. Met betrekking tot de bijdrage van het Rijk van €18,6 miljoen ten behoeve van de aanleg van de verlengde baan, overweegt de Afdeling als volgt.

2.21.4.1. Verweerders hebben zich met betrekking tot de bijdrage ten behoeve van baanverlenging in de eerste plaats op het standpunt gesteld dat geen sprake is van staatssteun, omdat niet wordt voldaan aan alle in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria. Volgens verweerders kan GAE N.V. niet als onderneming worden aangemerkt.

2.21.4.2. Niet in geschil is dat voor de kwalificatie van een entiteit als onderneming niet relevant is of de houder van de aandelen van die entiteit een overheidslichaam is. In onder meer het arrest van 23 april 1991 (Höfner en Elser, zaak C-41/90, juris. 1991, blz. I-01979) is door het Hof van Justitie overwogen dat het begrip onderneming elke eenheid omvat die een economische activiteit uitoefent, ongeacht haar rechtsvorm en de wijze waarop zij wordt gefinancierd. In onder meer het arrest van het Hof van Justitie van 16 juni 1987 (Commissie tegen Italië, zaak 118/85, juris. 1987, blz. 02599) is het begrip economische activiteit gedefinieerd als het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt.

Nu GAE N.V. als beheerder van de infrastructuur van de luchthaven Eelde diensten op een bepaalde markt aanbiedt, moet GAE N.V. naar het oordeel van de Afdeling worden aangemerkt als onderneming in de zin van artikel 87 van het EG-Verdrag.

Overigens heeft het kabinet al in de door verweerders genoemde nota "Regionale luchthavenstrategie" (TK 1996-1997, 25 230, nrs. 1-2. Ook: de nota RELUS) opgemerkt dat regionale luchthavens naar juridische maatstaven ondernemingen zijn.

In aanvulling op hetgeen hiervoor is overwogen over de kwalificatie van GAE N.V. als onderneming, merkt de Afdeling voorts nog op dat de Commissie de Afdeling op de door haar gestelde vraag of de bedoelde bijdrage voldoet aan de in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria, heeft geantwoord:

"Ten slotte blijkt ook dat de luchthavenbeheerder een onderneming is in de zin van artikel 87 van het EG-Verdrag. Zowel het Gerecht van eerste aanleg als het Hof van Justitie hebben in de arresten Aéroports de Paris (arrest van 12 december 2000 in zaak T-128/98 en arrest van 24 oktober 2002 in zaak C- 82/01 P) verklaard dat wanneer luchthaveninstallaties ter beschikking worden gesteld van luchtvaartmaatschappijen en verschillende dienstverrichters, tegen betaling van een vergoeding waarvan het tarief vrij is vastgesteld, dit een activiteit van economische aard is."

2.21.4.3. Niet in geschil is dat de bijdrage van het Rijk aan GAE N.V. ten behoeve van de verlenging van de start- en landingsbaan voldoet aan de overige in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria, namelijk dat sprake is van staatsmiddelen, toerekenbaarheid,

beïnvloeding van de handel tussen lidstaten en (dreigende) vervalsing van de mededinging, selectiviteit van de maatregel en bevoordeling, zodat moet worden vastgesteld dat wat betreft die bijdrage aan alle in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria wordt voldaan.

2.21.5. Dat wat betreft de bijdrage van het Rijk aan GAE N.V. ten behoeve van baanverlenging aan alle in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria wordt voldaan, brengt mee dat de maatregel in beginsel niet tot uitvoering kan worden gebracht voordat de Commissie een eindbeslissing omtrent die bijdrage heeft genomen. Voor zover in het kader van dit geding van belang, lijdt dat slechts uitzondering indien de maatregel kan worden aangemerkt als bestaande steun, of als verweerders anderszins hebben mogen begrijpen dat de maatregel geen aanmelding behoefde.

2.21.5.1. Verweerders hebben zich in dat verband op het standpunt gesteld dat de bijdrage van het Rijk ten behoeve van de baanverlenging haar oorsprong vindt in de Wet houdende oprichting van naamloze vennootschappen voor de luchtvaartterreinen Eelde, Zuid-Limburg en Texel (wet van 21 december 1955, Stb. 622, hierna: de wet uit 1955) en derhalve moet worden aangemerkt als een maatregel die reeds voor de inwerkingtreding van het EEG-Verdrag in werking was.

De wet uit 1955 kan naar het oordeel van de Afdeling niet worden aangemerkt als een concrete basis voor het verlenen door het Rijk van de bijdrage ten behoeve van baanverlenging. Daartoe wordt overwogen dat de wet uit 1955 ziet op de oprichting van naamloze vennootschappen voor onder meer het luchtvaartterrein Eelde en voorziet in de statuten voor die naamloze vennootschappen. In de wet uit 1955 noch de daarbij behorende statuten valt echter te lezen dat het Rijk zich verplicht alle toekomstige kosten van aanleg of uitbreiding van infrastructuur op zich te nemen, nog daargelaten of een dergelijke verplichting zou hebben kunnen leiden tot het oordeel dat bij het nadien uitvoering geven aan die verplichting sprake is van steun die reeds voor de inwerkingtreding van het EG-Verdrag bestond.

Voor zover verweerders betogen dat de bijdrage van het Rijk ten behoeve van de baanverlenging voortvloeit uit bestendig rijksbeleid dat al voor de inwerkingtreding van het EEG-Verdrag is ingezet, overweegt de Afdeling dat, wat ook van het door verweerders bedoelde beleid zij, dit niet kan worden aangemerkt als een steunregeling in de zin van artikel 87 van het EG-Verdrag, waaruit het verlenen van toekomstige bijdragen ten behoeve van luchtinfrastructuur zonder meer voortvloeit.

2.21.5.2. Verweerders hebben zich voorts op het standpunt gesteld dat sprake is van bestaande steun omdat de bijdrage ten behoeve van de aanleg van de verlengde baan reeds in 1992 is verleend. Volgens verweerders is de in 1992 gedane toezegging tot het verlenen van een bijdrage aan de baanverlenging aan te merken als de uitvoering of inwerkingtreding van een steunmaatregel. Dit zou meebrengen dat voor de vraag of die steunmaatregel moest worden aangemeld alvorens die maatregel tot uitvoering werd gebracht, het jaar 1992 bepalend is. Op dat moment werd de bijdrage volgens verweerders niet aangemerkt als steun die moest worden aangemeld.

2.21.5.3. Verweerders hebben in dit verband gewezen op een brief van 10 januari 1992, waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat de Raad van Bestuur van GAE N.V. heeft medegedeeld dat de besluitvorming over de baanverlenging is afgerond. In de brief staat dat de minister baanverlenging noodzakelijk acht voor het toekomstperspectief van de luchthaven Eelde en de ontwikkeling van de regio. In de brief staat verder dat GAE N.V. er nota van moet nemen dat het Rijk niet meer betaalt voor de baanverlenging dan deze kost, waarbij een bedrag van fl. 22,2 miljoen wordt genoemd. Met de voorgaande kanttekeningen kan GAE N.V. volgens de brief uitgaan van een positieve stellingname van de rijksoverheid met betrekking tot onder meer de baanverlenging. De gepaste procedures kunnen verder op gang worden gebracht, aldus de brief.

2.21.5.4. Op 16 december 2003 is een overeenkomst gesloten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de minister van Verkeer en Waterstaat, en GAE N.V. over de

baanverlenging en de waarde van het luchtvaartterrein van GAE. In die overeenkomst staat dat de Staat aan GAE N.V. een éénmalige bijdrage van afgerond maximaal €18,6 miljoen betaalt voor verlenging van de start- en landingsbaan. In de overeenkomst zijn verder de voorwaarden voor betaling van die bijdrage neergelegd.

2.21.5.5. De Afdeling vat het betoog van verweerders aldus op dat de brief uit 1992 moet worden aangemerkt als het moment van uitvoering van een steunregeling, omdat de steunverlening in de vorm van de bijdrage voor baanverlenging met de toezegging in die brief was afgerond. In de overeenkomst uit 2003 is volgens verweerders slechts neergelegd wat al in 1992 was besloten.

2.21.5.6. De Afdeling overweegt dat uit onder meer de beschikking van de Commissie van 14 juli 1998 betreffende steun aan de linzentelers Nomos Lefkas (Pb 1999, L 32, blz. 25) blijkt dat, om een brief als die uit 1992 te kunnen kwalificeren als uitvoering van een steunmaatregel, deze brief zou moeten kunnen worden aangemerkt als het moment van het verlenen van de nodige bevoegdheden om de steun zonder verdere formaliteiten te kunnen toekennen. Het Hof van Justitie heeft voorts geoordeeld (arrest van 15 februari 2001, zaak C-99/98, Oostenrijk/Commissie (Siemens)) dat sprake moet zijn van een onvoorwaardelijke en rechtens bindende toezegging tot het verlenen van de betrokken steun. De brief uit 1992 bevat zo een onvoorwaardelijke en rechtens bindende toezegging niet, en zeker niet tot een bedrag van €18,6 miljoen. De Afdeling is daarentegen van oordeel dat met de overeenkomst uit 2003 een in deze van belang zijnde concretisering heeft plaatsgehad, die niet nodig zou zijn geweest indien kan worden volgehouden dat de brief uit 1992 al de bevoegdheid had geschapen om zonder verdere formaliteiten uiteindelijk een bedrag van €18,6 miljoen aan GAE N.V. te betalen.

Uit het vorenstaande volgt dat, anders dan verweerders betogen, de brief uit 1992 niet doorslaggevend is voor het bepalen van het moment waarop de steun is verleend, maar dat aan de overeenkomst uit 2003 in dat verband de doorslaggevende betekenis toekomt.

Uit het vorenstaande volgt dat het betoog van verweerders dat sprake is van bestaande steun, faalt.

2.21.5.7. Verweerders stellen zich verder op het standpunt dat, indien geen sprake is van bestaande steun, zij aan de Mededeling van de Commissie van 10 december 1994 inzake de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag (thans artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag) en van artikel 61 van de EER-overeenkomst op steunmaatregelen van de staten in de luchtvaartsector (Pb 94/C 350/07; hierna: de Mededeling uit 1994) het vertrouwen hebben mogen ontlenen dat de Commissie bekostiging van infrastructurele voorzieningen ten behoeve van een luchtvaartterrein, zoals de aanleg van de verlengde baan, ten tijde van het uitvoeren van de maatregel in 2003 niet zou aanmerken als steunverlening, althans niet als steunverlening die aanmelding behoefde. Eerst met de Mededeling uit 2005 van de Commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (PB C van 9 december 2005, 312/01; hierna: de Mededeling uit 2005) zou duidelijk zijn geworden dat de Commissie dit standpunt had verlaten.

2.21.5.8. De Afdeling stelt voorop dat de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 een heroverweging inhoudt van het A-besluit en het RO-besluit, beide van 15 mei 2001. De heroverweging dient te geschieden met inachtneming van alle feiten en omstandigheden zoals die zich voordoen op het tijdstip van de heroverweging.

2.21.5.9. Blijkens de inleiding en de doelstellingen van de Mededeling uit 1994 ziet deze primair op ontwikkelingen op het gebied van concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen. Niettemin bevat de Mededeling uit 1994 ook een standpunt over de aanleg van luchtinfrastructuur.



Onder punt 12 van onderdeel II.3. van de Mededeling uit 1994, waarnaar verweerders hebben verwezen, staat dat de aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande infrastructuur (zoals luchthavens, autowegen, bruggen enzovoorts) een algemene economische beleidsmaatregel betreft waarop de Commissie geen invloed kan uitoefenen op grond van de voorschriften inzake steunmaatregelen van de Staten van het Verdrag.

Anders dan verweerders betogen, hadden verweerders naar het oordeel van de Afdeling echter in ieder geval ten tijde van het nemen van het bestreden besluit moeten inzien dat de Mededeling uit 1994 geen grond bood voor hun opvatting dat buiten twijfel is dat aanmelding van de steunverlening in 2003 niet nodig was.

Daartoe wijst de Afdeling in de eerste plaats op de tekst van de Mededeling uit 1994 zelf. Achter de zin in punt 12 van onderdeel II.3. van de Mededeling uit 1994 waar verweerders op wijzen, is een voetnoot geplaatst met een verwijzing naar het antwoord van de Commissie op een schriftelijke vraag nr. 28 van de heer Dehousse uit 1967 (10 april 1967, PB nr. 118 van 20 juni 1967, blz. 2311/67). In dit antwoord staat dat de uitvoering door de overheid van infrastructuurwerken die traditioneel ten laste van de begroting van de Staat of van lagere publiekrechtelijke organen komen, geen steunmaatregel in de zin van artikel 92 van het E.E.G.-Verdrag (thans: artikel 87 van het EG-Verdrag) vormt, maar dat dit anders kan liggen wanneer deze werken worden uitgevoerd ten gunste van een of meer bepaalde ondernemingen of bepaalde producties. Nu GAE N.V. in 2003 in elk geval moest worden aangemerkt als onderneming, zoals eerder in 2.21.4.2. overwogen, hadden verweerders reeds op grond van de tekst van de Mededeling uit 1994 twijfels kunnen hebben omtrent de vraag of in 2003 kon worden afgezien van aanmelding van de bijdrage ten behoeve van baanverlenging.

Naast de in overweging 2.21.4.2. bedoelde vraag heeft de Afdeling voorts aan de Commissie gevraagd of uit de Mededeling uit 1994 volgt dat bijdragen van de lidstaten ten behoeve van de aanleg van luchtinfrastructuur enkel behoeven te worden aangemeld als met die infrastructuur een bevoordeling van een luchtvaartmaatschappij wordt bewerkstelligd. De Commissie heeft daarop geantwoord dat op het moment van toekenning van de betrokken steun in 2003 uit de rechtspraak van het Hof van Justitie volgde dat de bijdrage moest worden aangemeld op grond van artikel 88, derde lid, laatste zin, van het EG-Verdrag. Dit is volgens de Commissie bevestigd in de Mededeling uit 2005 en is door de Commissie toegepast in alle recente beschikkingen in verband met steun aan luchthavens. De Commissie verwijst naar de arresten inzake Aéroports de Paris (arrest van het Gerecht van Eerste Aanleg van 12 december 2000 in zaak T-128/98 en arrest van het Hof van Justitie van 24 oktober 2002 in zaak C-82/01 P) en noemt in dit verband haar besluit van 10 juni 2007 om met betrekking tot de luchthaven Lübeck de procedure van artikel 88, tweede lid, van het EG-Verdrag in te leiden.

In de zaak Aéroports de Paris was de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties en het beheer daarvan aan de orde. In de arresten is geoordeeld dat het ter beschikking van luchtvaartmaatschappijen en verschillende dienstverrichters stellen van luchthaveninstallaties door een overheidsinstelling tegen betaling van een vergoeding waarvan het tarief vrijelijk door haar is vastgesteld, alsmede het beheer ervan, activiteiten van economische aard betreffen die weliswaar op het publiek domein worden verricht, maar daardoor nog niet de uitoefening van een overheidstaak vormen.

De Afdeling merkt hierover op dat, hoewel de arresten niet zien op de aanleg van luchtinfrastructuur, uit deze arresten kan worden afgeleid dat de aanleg en het in werking houden van luchthavens niet langer zonder meer als een overheidstaak kunnen worden beschouwd. Dit wordt bevestigd door het besluit van de Commissie inzake Lübeck, waarin de Commissie onder verwijzing naar de arresten inzake Aéroports de Paris heeft overwogen dat het sedert 2000 niet langer mogelijk is de toepassing van staatssteunregels op luchthavens a priori uit te sluiten.

Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerders ten tijde van het nemen van het bestreden besluit, in 2006, hadden moeten begrijpen dat zij niet, althans niet

langer, op grond van de Mededeling uit 1994 het vertrouwen mochten hebben dat de Commissie de in 2003 verleende bijdrage van het Rijk in de bekostiging van de verlenging van de start- en landingsbaan niet zou aanmerken als steunverlening, althans niet als steunverlening die aanmelding behoefde.

2.21.5.10. De conclusie is dat de bijdrage van €18,6 miljoen moet worden aangemerkt als staatssteun als bedoeld in artikel 87 van het EG-Verdrag en dat verweerders ten tijde van het nemen van het bestreden besluit aan de Mededeling uit 1994 niet het gerechtvaardigd vertrouwen mochten ontlene dat de Commissie een bijdrage van het Rijk ter bekostiging van de verlenging van de start- en landingsbaan van GAE niet zou aanmerken als steunverlening, althans niet als steunverlening die aanmelding behoefde. Naar het oordeel van de Afdeling hadden verweerders daarom de voorgenomen verlening van staatssteun moeten aanmelden, dan wel de Commissie moeten benaderen teneinde zekerheid te verkrijgen dat aanmelding volgens de Commissie niet nodig is. Door dit na te laten, is in strijd gehandeld met de op Nederland als lidstaat rustende verplichting voortvloeiend uit artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag.

2.21.5.11. Daargelaten de vraag of de overige door appellanten genoemde bijdragen van het Rijk aan GAE N.V., zoals de exploitatiebijdrage, vanwege het in 2.21.1. overwogene bij de beoordeling van het bestreden besluit een rol kunnen spelen, overweegt de Afdeling dat de betogen van appellanten met betrekking tot die bijdragen gelet op het vorenstaande geen bespreking meer behoeven.

### Conclusie

2.22. De conclusie is dat hetgeen [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere hebben aangevoerd, aanleiding geeft voor het oordeel dat het bestreden besluit, voor zover daarbij een beslissing op bezwaar is genomen inzake het RO-besluit, is genomen in strijd met de op Nederland als lidstaat rustende verplichting voortvloeiend uit artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag. Het bestreden besluit komt derhalve voor vernietiging in aanmerking. Hieruit volgt, gelet op de onverbreekelijke samenhang tussen het RO-besluit en het A-besluit, dat tevens aanleiding bestaat voor vernietiging van het bestreden besluit voor zover daarbij een beslissing op bezwaar is genomen inzake het A-besluit voor zover dat

A-besluit voorziet in de verlenging van de baan 23-05 en de daarmee samenhangende gebruiksmogelijkheden, waaronder de Ke-zone.

De beroepen van [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere zijn in zoverre gegrond.

2.23. Voor het overige zijn de beroepen van [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere ongegrond. De beroepen van de Milieufederatie, de IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 11], de gemeenteraad van Haren en [appellant sub 3] zijn geheel ongegrond.

2.24. Verweerders dienen in de proceskosten van [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere te worden veroordeeld. Met betrekking tot de beroepen van de Milieufederatie, de IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 11], de gemeenteraad van Haren en [appellant sub 3] bestaat voor een proceskostenvergoeding geen aanleiding.

### 3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart het beroep van [appellant sub 8] niet-ontvankelijk;
- II. verklaart de beroepen van [appellante sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], VOLE en andere en [appellant sub 10] tegen de beslissing op bezwaar gedeeltelijk gegrond;
- III. vernietigt de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006, voor zover het betreft de in het A-besluit opgenomen Ke-zone, de baan 23-05 voor zover deze langer is dan 1.800 meter, met het daarbij behorende codenummer en de codeletter, en voor zover het betreft de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 inzake het RO-besluit;
- IV. schorst het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 mei 2001, voor zover het de baan 23-05, voor zover langer dan 1.800 meter, betreft, tot zes weken nadat verweerders opnieuw hebben beslist op de bezwaren;
- V. verklaart de beroepen van [appellante sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], VOLE en andere en [appellant sub 10] voor het overige, en de beroepen van de Milieufederatie, de IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 11], de gemeenteraad van Haren en [appellant sub 3] geheel ongegrond;
- VI. veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij [appellante sub 5] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €44,18 (zegge: vierenzeventig euro en achttien cent); het dient door de Staat der Nederlanden aan [appellante sub 5] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij [appellant sub 6] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €44,18 (zegge: vierenzeventig euro en achttien cent); het dient door de Staat der Nederlanden aan [appellant sub 6] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij [appellant sub 7] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €45,38 (zegge: vijfenzeventig euro en achtentwintig cent); het dient door de Staat der Nederlanden aan [appellant sub 7] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- veroordeelt verweerders tot vergoeding bij [appellant sub 10] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €177,29 (zegge: honderdzevenenzeventig euro en negenentwintig cent); het dient door de Staat der Nederlanden aan [appellant sub 10] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij VOLE en andere in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €966,00 (zegge: negenhonderdzesenzeestig euro) geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand; het dient door de Staat der Nederlanden aan VOLE en andere onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;
- VII. gelast dat de Staat der Nederlanden aan appellanten vergoedt het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van €141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellante sub 5], €141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellant sub 6], €141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellant sub 7], €281,00 (zegge: tweehonderdeenentachtig euro) voor VOLE en andere met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen, en €141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellant sub 10].

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en mr. M. Oosting en mr. H.Ph.J.A.M. Hennekens, leden, in tegenwoordigheid van mr. A.E.T.Y.M. Moe Soe Let, ambtenaar van Staat.

w.g. Van Buuren w.g. Moe Soe Let  
voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 11 juni 2008

## **Bijlage 10.**



AFSCHRIFT

WIJ **B**EATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van 15 maart 2003, nr. 03.001223

houdende het verlenen van toestemming aan een wijziging van de havengeld-  
regeling 2003 voor Groningen Airport Eelde

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van  
11 maart 2003, nr. DGL/03.U00863, Directoraat-Generaal Luchtvaart;  
Gelezen de brief van de havenmeester van Groningen Airport Eelde N.V. van  
11 februari 2003, ref. nr. OdJ/kz/504.042;  
Gelet op artikel 36, tweede lid, van de Luchtvaartwet;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Enig Artikel**

Toestemming wordt verleend aan de tarieven voor het gebruik dat door lucht-  
vaartuigen wordt gemaakt van het luchtvaartterrein van Groningen Airport Eelde  
N.V. en de zich daarop bevindende opstallen, zoals deze zijn vastgesteld bij het  
besluit van de directeur van Groningen Airport Eelde N.V. van 4 februari 2003,  
dat als bijlage A bij het onderhavige besluit is gevoegd.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit  
besluit, waarvan de zakelijke inhoud wordt meegedeeld in de Staatscourant en  
dat ter inzage wordt gelegd.

*3 - Gravenhage, 15 maart 2003*

**w.g. BEATRIX**



velos 00066g

## HAVENGELDREGELING 2003

Eelde, 4 februari 2003



## HAVENGELDREGELING

De naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde, exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde";

overwegende, dat de bij KB d.d. 22 maart 2002, nummer 02.004975, laatstelijk gewijzigd d.d. 6 november 2002, van kracht zijnde "Havengeldregeling" een herziening behoeft;

gelet op artikel 36, lid 1, van de Luchtvaartwet;

STELT VAST:

tarieven voor het gebruik door luchtvaartuigen van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde", neergelegd in de "Havengeldregeling".

### Artikel 1

#### Definities

Binnen de werkingssfeer van deze regeling wordt verstaan onder:

- A) De luchthaven:  
het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde".
- B) De vennootschap:  
de exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde";  
Groningen Airport Eelde N.V.
- C) Etmaal:  
tijdsruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het tijdstip van landing van een vliegtuig op het  
luchtvaartterrein.
- D) Vliegtuigen:  
luchtvaartuigen zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting.
- E) Oppervlakte:  
het product van de grootste lengte en breedte (in m<sup>2</sup>) van het vliegtuig in luchtwaardige  
toestand, dan wel in een toestand, waarbij de vleugels of rotors zijn opgevouwen.





- F) **Gewicht:**  
het maximum gecertificeerd startgewicht, dat wil zeggen het maximaal toegelaten totaal-  
gewicht waarmee het vliegtuig, in overeenstemming met het Bewijs van Luchtwaardigheid  
onder de gunstigste omstandigheden mag starten (Maximum Take Off Weight).
- G) **Bewijs van Luchtwaardigheid:**  
het geldige, door de bevoegde autoriteiten voor het vliegtuig afgegeven Bewijs van  
Luchtwaardigheid, dan wel het ingevolge internationale overeenkomst door de bevoegde  
autoriteiten afgegeven bewijs van gelijkstelling.
- H) **Landing:**  
een landing waarvoor overeenkomstig de registratie door de Luchtverkeersleiding  
Nederland landingsgeld verschuldigd is. Hieronder worden ook begrepen schijnlandingen,  
over-shoots en low passes.
- I) **Landingsgeld:**  
vergoeding naar gewicht voor het maken van een landing van verschillende categorieën  
vluchten.
- J) **Passagiers-/inzittendenvergoeding:**  
vergoeding naar passagiers dan wel inzittenden, berekend naar het aantal vertrekkende  
passagiers dan wel inzittenden bij vertrek van het vliegtuig van de luchthaven.
- K) **Overlandvlucht:**  
een vlucht, waarbij het vliegtuig landt op een andere luchthaven dan die waarvan het is  
opgestegen. Helikoptervluchten worden aangemerkt als een overlandvlucht wanneer op  
enige plaats een landing wordt uitgevoerd alsook wanneer geen landing wordt uitgevoerd  
maar wel personen of ladingen worden afgezet c.q. aan boord worden genomen.
- L) **Terreinvlucht:**  
een vlucht, na welke het vliegtuig landt op dezelfde luchthaven waarvan het is opgestegen,  
zonder een tussenlanding te hebben uitgevoerd op een andere plaats.
- M) **Lesvlucht:**  
een terreinvlucht die uitsluitend voor instructieve doeleinden wordt uitgevoerd.
- N) **Parkeren:**  
het in de buitenlucht doen verblijven van een vliegtuig.
- O) **Eigenaar:**  
de eigenaar, houder of de gebruiker van een vliegtuig.



- P) Passagier:  
inzittende van een vliegtuig, niet behorende tot het boordpersoneel.
- Q) Transitpassagier:  
een passagier, die met een doorgaande vlucht op de luchthaven aankomt en daarna met hetzelfde vliegtuig (of een wegens storing vervangend vliegtuig) vertrekt zonder het douanegebied te hebben verlaten.
- R) Transferpassagier:  
een passagier, die per vliegtuig op de luchthaven aankomt en daarna met een ander vliegtuig (niet zijnde het vliegtuig dat het eerste wegens storing vervangt) van de luchthaven vertrekt.
- S) Dienstpassagier:  
een functionaris van een luchtvaartmaatschappij die in opdracht van zijn maatschappij en uitsluitend voor maatschappijdoeleinden, tot het verrichten van contractueel verplichte arbeid van de luchthaven naar elders vertrekt, mits het karakter en het doel van de reis duidelijk op het passagiersbiljet tot uitdrukking is gebracht, met dien verstande dat een en ander ten genoegen van de vennootschap dient te worden aangetoond.
- T) Securitytax  
Vergoeding voor het aantal vertrekkende passagiers dat zich aan boord bevindt bij vertrek van het vliegtuig van de luchthaven, op vluchten aangewezen door de overheid, waarbij de passagiers en hun bagage gecontroleerd moeten worden op de door de overheid voorgeschreven wijze door beveiligingspersoneel en/of met behulp van elektronische apparatuur.



Artikel 2

Landingsgeld

lid 1

Voor het landen met een vliegtuig op de luchthaven is aan de vennootschap landingsgeld verschuldigd, waarvan de hoogte wordt bepaald door de navolgende factoren:

- I het gewicht van het vliegtuig (deze factor hierna te noemen de vergoeding naar gewicht).
- II De indeling naar klasse van de vlucht, in de zin dat een vlucht is te kenmerken als:
  - A. overlandvlucht
  - B. terreinvlucht
  - C. lesvlucht
- III Het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het vliegtuig van de luchthaven met een geregelde of ongeregelde verkeersvlucht met bestemming elders, of vluchten waarbij gebruik wordt gemaakt van de vertrekhal van de luchthaven of andere overeengekomen locatie (deze factor hierna te noemen de vergoeding naar passagiers, dan wel inzittenden).
- IV Het aantal vertrekkende passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het vliegtuig van de luchthaven op vluchten aangewezen door de overheid, waarbij de passagiers en hun bagage gecontroleerd moeten worden op de door de overheid voorgeschreven wijze door beveiligingspersoneel en met behulp van elektronische apparatuur.
- V De dag en het tijdstip waarop de landing van het vliegtuig plaatsvindt.

lid 2

De vergoeding naar gewicht van het vliegtuig wordt als volgt berekend:

klasse A Overlandvlucht

- 1) tot en met een gewicht van 2.000 kg € 10,09 ;
- 2) boven de 2.000 kg tot en met 20.000 kg € 9,41 per 1.000 kg gewicht of een gedeelte daarvan;
- 3) met een groter gewicht dan 20.000 kg € 188,20, vermeerderd met € 11,47 voor iedere 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, waarmee het gewicht de 20.000 kg te boven gaat.



klasse B            Terreinvlucht

€ 4,17 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 7,50.

klasse C            Lesvlucht

€ 3,03 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 7,00.

- A) De onder lid 1 genoemde landingsgelden worden niet geheven indien het luchtvaartuigen betreft die na van de luchthaven te zijn opgestegen hierop, zonder een andere luchthaven te hebben aangedaan, wegens slechte weersomstandigheden of motorstoring, terugkeren.
- B) Boven de in het 1e lid vermelde landingsgelden wordt voor elke beweging van een vliegtuig waarbij een sleepnet daadwerkelijk wordt opgepikt, een extra vergoeding geheven van € 15,59; eenzelfde bedrag wordt geheven voor het afwerpen van een sleepnet, indien het vliegtuig van een ander luchtvaartterrein is vertrokken. Deze beide bedragen gelden eveneens wanneer tijdens een overland-vlucht een sleepnet wordt opgepikt c.q. wordt afgeworpen zonder dat het vliegtuig aan de grond komt, in welk geval tevens het landingsgeld volgens klasse A in rekening wordt gebracht.
- C) Boven de in het 1e lid vermelde landingsgelden, wordt voor een fotovlucht € 3,25 berekend.
- D) Boven het krachtens lid 2, klasse B of C verschuldigde landingsgeld is, voor het gebruik van baan- en/of naderingsverlichting, onder omstandigheden ter beoordeling van de Luchtverkeersleiding, per eigenaar voor lesvluchten, schijnlandingen, over-shoots of dergelijke, een bedrag van € 96,15 per uur, met een minimum van € 48,08 verschuldigd.
- E) Boven de in het 1e lid vermelde landingsgelden, wordt op vluchten die op werkdagen na 19.00 uur, lokale tijd, en gedurende zaterdagen, zondagen en feestdagen de gehele dag, plaats vinden een toeslag geheven van 10% op het verschuldigde landingsgeld. Uitgezonderd van deze toeslag zijn: lijn-, charter-, taxi- en positievluchten.

lid 3

**Passagiersvergoeding**

- A) De in lid 1, sub III van dit artikel bedoelde vergoeding naar passagiers, wordt bepaald naar het aantal passagiers, dat zich aan boord bevindt bij vertrek van Groningen Airport Eelde en bedraagt € 11,36 per passagier.

Voor elke rondvluchtpassagier wordt € 2,07 in rekening gebracht.



- B) Deze vergoeding is niet verschuldigd voor transit-, transfer- en dienstpassagiers en passagiers beneden de leeftijd van twee jaar. Vrijgesteld zijn eveneens passagiers op een andere, dan op een commerciële vlucht.
- C) Deze vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en wordt niet afzonderlijk van de passagiers geïnd.
- D) Voor de berekening van de passagiersvergoeding, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de vennootschap op voor deze naar haar oordeel deugdelijk controleerbare wijze per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij het vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers, onderverdeeld naar de vijf categorieën als genoemd in lid 3B.

Indien hieraan niet wordt voldaan, zal de berekening van de passagiersvergoeding geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het desbetreffende vliegtuigtype op "all economy basis".

lid 4

**Securitytax**

- A) De in lid 1, sub IV van dit artikel bedoelde vergoeding naar passagiers, wordt bepaald naar het aantal vertrekkende passagiers, dat zich aan boord bevindt bij vertrek van Groningen Airport Eelde en bedraagt € 8,64 per passagier.
- B) Deze vergoeding is niet verschuldigd voor transit- en dienstpassagiers en passagiers beneden de leeftijd van twee jaar.
- C) Deze vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en wordt niet afzonderlijk van de passagiers geïnd.
- D) Voor de berekening van de securitytax, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de vennootschap op voor deze naar haar oordeel deugdelijk en controleerbare wijze per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij het vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers, onderverdeeld naar de afzonderlijke categorieën als genoemd in lid 4B van dit artikel.  
Indien hieraan niet wordt voldaan, zal de berekening van de securitytax geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het desbetreffende vliegtuigtype op "all economy basis".
- E) Indien de overheid de wijze van controle uitbreidt, verandert, aanscherpt en/of ook op andere vluchten dan gebruikelijk van toepassing verklaart of anderszins de controle wijzigt waardoor de vennootschap extra kosten dient te maken voor het uitvoeren van die controle dan kunnen deze kosten direct worden doorberekend in het tarief genoemd onder A van dit lid.



### Artikel 3

#### **Parkeergeld**

Voor het doen verblijven van een vliegtuig op de daartoe voor algemeen gebruik bestemde gedeelten van de luchthaven is per etmaal of gedeelte daarvan, parkeergeld verschuldigd overeenkomstig het hierna onder lid 1 en 2 bepaalde.

#### Lid 1 Parkeergeld

- A) Het parkeergeld bedraagt € 2,15 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 6,60.
- B) Geen parkeergeld wordt geheven, indien het parkeren plaatsvindt gedurende een kortere periode dan de zes uur volgende op de landing.

### Artikel 4

#### **Jaarabonnementen**

#### Lid 1 Landingsabonnement

- A) De eigenaar van een vliegtuig behorende tot particulieren vestigingen, particuliere bedrijven of particuliere instellingen op de luchthaven, kan met de vennootschap een jaarabonnement aangaan. Aanvragen daartoe dienen schriftelijk bij de vennootschap te worden ingediend.
- B) Het jaarabonnement kan ingaan op de eerste dag van de maand, volgend op de vestiging op de luchthaven en na schriftelijke toestemming van de vennootschap.
- C) Op een vliegtuig waarvoor een jaarabonnement is afgesloten, wordt 75% van het landingsgeld, vermeld onder Artikel 2, lid 2, klasse A, B en C in rekening gebracht.
- D) De vennootschap is niet verplicht een dergelijk contract aan te bieden noch is zij verplicht een motivatie te geven ingeval op de aanvraag voor een jaarabonnement negatief wordt beschikt.
- E) Het ingevolge een jaarabonnement verschuldigde wordt voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.



Lid 2 Parkeerabonnement

- A) De eigenaar van een vliegtuig behorende tot particuliere vestigingen, particulieren bedrijven of particuliere instellingen op de luchthaven, waarvan de oppervlakte niet meer dan 200 m<sup>2</sup> bedraagt, kan voor het doen verblijven van zulk een vliegtuig op de luchthaven met de vennootschap een jaarabonnement parkeren afsluiten. Het bepaalde in artikel 3 is op deze vliegtuigen dan niet van toepassing. Aanvragen daartoe dienen schriftelijk bij de vennootschap te worden ingediend.
- B) Het jaarabonnement kan ingaan op de dag van aankomst van het vliegtuig op de luchthaven en na schriftelijke toestemming van de vennootschap. Indien binnen een week na de dag van aankomst de wens tot het nemen van een jaarabonnement te kennen wordt gegeven, wordt dit eventueel geacht te zijn ingegaan op de dag van aankomst van het desbetreffende vliegtuig.
- C) Behoudens in geval van verlenging eindigt een jaarabonnement een jaar na datum waarop het is ingegaan.
- D) Verlenging van een jaarabonnement kan voor een jaar gebeuren doch is ook mogelijk voor een kortere periode dan een jaar, op basis van het voor een jaarabonnement geldende tarief.
- E) Het ingevolge een jaarabonnement verschuldigde moet bij vooruitbetaling worden voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.
- F) Voor een jaarabonnement parkeren bedraagt het tarief:
1. voor vliegtuigen met een oppervlakte van niet meer dan 100 m<sup>2</sup>, € 1.443,07 per jaar;
  2. voor vliegtuigen met een oppervlakte van meer dan 100 m<sup>2</sup>, doch niet meer dan 200 m<sup>2</sup>, € 2.164,62 per jaar.
- G) De vennootschap is niet verplicht een dergelijk contract aan te bieden noch is zij verplicht een motivatie te geven ingeval op de aanvraag voor een jaarabonnement negatief wordt beschikt.

Artikel 5

**Betalingswijze**

- A) Alle verschuldigde vergoedingen dienen voor het vertrek van het vliegtuig contant te worden voldaan bij de Havendienst van de vennootschap.



Groningen Airport Eelde nv

- B) Indien het bedrag van de verschuldigde vergoedingen niet kan worden vastgesteld op het tijdstip van vertrek van het vliegtuig, moet de vergoeding in afwijking van het gestelde in artikel 5A, worden voldaan zodra de vaststelling van het verschuldigde bedrag mogelijk is.
- C) In de gevallen, bedoeld in artikel 5B, kan de vennootschap vorderen dat ter voldoening van die vergoedingen een voorschotbedrag op de door haar te stellen voorwaarden wordt betaald. Zij stelt dit bedrag vast op ten hoogste het bedrag waarop de vergoedingen vermoedelijk zullen worden vastgesteld.
- D) Het voorschotbedrag wordt in mindering gebracht op het vastgestelde bedrag van de verschuldigde vergoeding.
- E) In afwijking van het gesteld in de artikelen, 5A, 5B, 5C en 5D kan de vennootschap een betalingstermijn van 14 dagen toestaan na de dagtekening van de nota. De betaling van het verschuldigde dient te worden voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.

#### Artikel 6

Deze regeling treedt in werking vanaf de tweede dag na verschijnen van een mededeling over het betrokken Koninklijk Besluit in de Staatscourant.

Eelde, 4 februari 2003

Groningen Airport Eelde nv

Directeur



## **Bijlage 11.**



MIJ **B**EATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van 3 juni 2004, nr. 04.002161

DG LUCHTVAART			
SDI nr.	mfr		
Datum	21 JUN 2004		
Ter behandeling aan:			Opbergen
MO			

houdende het verlenen van toestemming aan de haven**geldregeling 2004 voor**  
Groningen Airport Eelde

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van  
27 mei 2004, nr. DGL/04.u00890, Directoraat-Generaal Luchtvaart;  
Gelezen de brief van de havenmeester van Groningen Airport Eelde N.V., geda-  
teerd (abusievelijk) 6 februari 2003, ref. nr. OdJ/kz/04.504.054;

Gelet op artikel 36, tweede lid, van de Luchtvaartwet;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Enig Artikel**

Toestemming wordt verleend aan de tarieven voor het gebruik dat door lucht-  
vaartuigen wordt gemaakt van het luchtvaartterrein van Groningen Airport Eelde  
N.V. en de zich daarop bevindende opstallen, zoals deze zijn vastgesteld bij het  
besluit van de directeur van Groningen Airport Eelde N.V. van 31 maart 2004,  
dat als bijlage A bij het onderhavige besluit is gevoegd.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, waarvan de zakelijke inhoud wordt meegedeeld in de Staatscourant en dat ter inzage wordt gelegd.

S-Gravenhage, 3 juni 2004

w.g. BEATRIX

w.g. BEATRIX

## HAVENGELDREGELING 2004

Eelde, 31 maart 2004

De naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde, exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde";

overwegende, dat de bij KB d.d. 15 maart 2003, nummer 03.001223 van kracht zijnde "Havengeldregeling" een herziening behoeft;

gelet op artikel 36, lid 1, van de Luchtvaartwet;

STELT VAST:

de tarieven voor het gebruik door luchtvaartuigen van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde", neergelegd in de "Havengeldregeling".

**Artikel 1 Definities**

Binnen de werkingssfeer van deze regeling wordt verstaan onder:

- A) *De luchthaven:*  
het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde".
- B) *De vennootschap:*  
de exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde"; Groningen Airport Eelde nv.
- C) *Etmaal:*  
tijdsruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het tijdstip van landing van een vliegtuig op het luchtvaartterrein.
- D) *Vliegtuigen:*  
luchtvaartuigen zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting.  
Helikopters worden hieronder mede begrepen.
- E) *Hoofdstuk 2 vliegtuigen (EG-richtlijn nr. 92/14, artikel 2 lid 1):*  
Hoofdstuk 2 vliegtuigen met een zogenaamde lage omloopratio, minder of gelijk aan 2:1; en Hoofdstuk 2 vliegtuigen met een hoge omloop (omloopratio groter dan 2:1), ouder dan 25 jaar.
- F) *Oppervlakte:*  
het product van de grootste lengte en breedte (in m<sup>2</sup>) van het vliegtuig in luchtwaardige toestand, dan wel in een toestand, waarbij de vleugels of rotors zijn opgevouwen.
- G) *Gewicht:*  
het maximum gecertificeerd startgewicht, dat wil zeggen het maximaal toegelaten totaalgewicht waarmee het vliegtuig, in overeenstemming met het Bewijs van Luchtwaardigheid onder de gunstigste omstandigheden mag starten (Maximum Take Off Weight).
- H) *Bewijs van Luchtwaardigheid:*  
het geldige, door de bevoegde autoriteiten voor het vliegtuig afgegeven Bewijs van Luchtwaardigheid, dan wel het ingevolge internationale overeenkomst door de bevoegde autoriteiten afgegeven Bewijs van Gelijkstelling.
- I) *Landing:*  
een landing waarvoor overeenkomstig de registratie door de Luchtverkeersleiding Nederland landingsgeld verschuldigd is. Hieronder worden ook begrepen schijnlandingen, overshoots en low passes.

- J) *Landingsgeld:*  
vergoeding, naar gewicht, voor het maken van een landing van verschillende categorieën vluchten.
- K) *Passagiers-/inzittendenvergoeding:*  
vergoeding naar passagiers dan wel inzittenden, berekend naar het aantal vertrekkende passagiers dan wel inzittenden bij vertrek van het vliegtuig van de luchthaven, of vluchten waarbij gebruik wordt gemaakt van de vertrekhal van de luchthaven.
- L) *Overlandvlucht:*  
een vlucht, waarbij het vliegtuig landt op een andere luchthaven dan die waarvan het is opgestegen.  
  
Helikoptervluchten worden aangemerkt als een overlandvlucht wanneer op enige plaats een landing wordt uitgevoerd, alsook wanneer geen landing wordt uitgevoerd maar wel personen of ladingen worden afgezet c.q. aan boord worden genomen.
- M) *Terreinvlucht:*  
een vlucht, na welke het vliegtuig landt op dezelfde luchthaven waarvan het is opgestegen, zonder een tussenlanding te hebben uitgevoerd op een andere plaats.
- N) *Overshoot:*  
Een overshoot is een landingsprocedure met doorstart, zonder dat de landingsbaan geraakt wordt.
- O) *Lesvlucht:*  
een terreinvlucht die uitsluitend voor instructieve doeleinden wordt uitgevoerd.
- P) *Parkeren:*  
het in de buitenlucht doen verblijven van een vliegtuig.
- Q) *Eigenaar:*  
de eigenaar, houder of de gebruiker van een vliegtuig.
- R) *Passagier:*  
inzittende van een vliegtuig, niet behorende tot het boordpersoneel.
- S) *Transitpassagier:*  
een passagier, die met een doorgaande vlucht op de luchthaven aankomt en daarna met hetzelfde vliegtuig (of een wegens storing vervangend vliegtuig) vertrekt zonder het douanegebied te hebben verlaten.

- T) *Transferpassagier:*  
een passagier, die per vliegtuig op de luchthaven aankomt en daarna met een ander vliegtuig (niet zijnde het vliegtuig dat het eerste wegens storing vervangt) van de luchthaven vertrekt.
- U) *Dienstpassagier:*  
een functionaris van een luchtvaartmaatschappij die in opdracht van zijn maatschappij en uitsluitend voor maatschappijdoeleinden, tot het verrichten van contractueel verplichte arbeid van de luchthaven naar elders vertrekt, mits het karakter en het doel van de reis duidelijk op het passagiersbiljet tot uitdrukking is gebracht, met dien verstande dat een en ander ten genoegen van de vennootschap dient te worden aangetoond.
- V) *Securitytax:*  
vergoeding voor het aantal vertrekkende passagiers dat zich aan boord bevindt bij vertrek van het vliegtuig van de luchthaven, waarvoor door de overheid bepaalde voorgeschreven veiligheidscontroles (op passagiers en/of goederen) van toepassing is.



**Artikel 2 Havengelden**

**lid 1 Algemeen**

Voor het landen of opstijgen met van een vliegtuig op de luchthaven is aan de vennootschap havengeld verschuldigd, waarvan de hoogte wordt bepaald door de navolgende factoren:

- I het gewicht van het vliegtuig (deze factor hierna te noemen de vergoeding naar gewicht).
- II De indeling naar klasse van de vlucht, in de zin dat een vlucht is te kenmerken als een:
  - A. overlandvlucht
  - B. terreinvlucht
  - C. lesvlucht
- III Het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het vliegtuig van de luchthaven met een geregelde of ongeregelde verkeersvlucht met bestemming elders, of vluchten waarbij gebruik wordt gemaakt van de vertrekhal van de luchthaven of andere overeengekomen locaties (deze factor hierna te noemen de vergoeding naar passagiers, dan wel inzittenden).
- IV Het aantal vertrekkende passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het vliegtuig van de luchthaven op vluchten aangewezen door de overheid, waarbij de passagiers en hun bagage gecontroleerd moeten worden op de door de overheid voorgeschreven wijze door beveiligingspersoneel en met behulp van elektronische apparatuur.
- V De dag en het tijdstip waarop de landing van het vliegtuig plaatsvindt.

**lid 2 Landingsgeld**

De vergoeding naar gewicht van het vliegtuig wordt als volgt berekend:

**klasse A Overlandvlucht**

- 1) tot en met een gewicht van 2.000 kg € 11,09 ;
- 2) boven de 2.000 kg tot en met 20.000 kg € 9,60 per 1.000 kg gewicht of een gedeelte daarvan;
- 3) met een gewicht van meer dan 20.000 kg € 191,96, vermeerderd met € 11,70 voor iedere 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, waarmee het gewicht de 20.000 kg te boven gaat.

klasse B Terreinvlucht

€ 5,17 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 8,50.

klasse C Lesvlucht

€ 4,03 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 7,70.

- A) De onder lid 1 genoemde landingsgelden worden niet geheven indien het luchtvaartuigen betreft die na van de luchthaven te zijn opgestegen, zonder een andere luchthaven te hebben aangedaan - wegens slechte weersomstandigheden of motorstoring - terugkeren.
- B) Boven de in het 1<sup>e</sup> lid vermelde landingsgelden wordt voor elke beweging van een vliegtuig waarbij een sleepnet daadwerkelijk wordt opgepikt, een extra vergoeding geheven van € 17,50; eenzelfde bedrag wordt geheven voor het afwerpen van een sleepnet indien het vliegtuig van een ander luchtvaartterrein is vertrokken.
- Deze beide bedragen gelden eveneens wanneer tijdens een overlandvlucht een sleepnet wordt opgepikt c.q. wordt afgeworpen zonder dat het vliegtuig aan de grond komt, in welk geval tevens het landingsgeld volgens klasse A in rekening wordt gebracht.
- C) Boven de in het 1<sup>e</sup> lid vermelde landingsgelden, wordt voor een fotovlucht € 3,50 berekend.
- D) Boven het krachtens lid 2, klasse B of C verschuldigde landingsgeld is, voor het gebruik van baan- en/of naderingsverlichting, onder omstandigheden ter beoordeling van de Luchtverkeersleiding, per eigenaar voor lesvluchten, schijnlandingen, overshoots of dergelijke, een bedrag van € 100,96 per uur, met een minimum van € 50,48 verschuldigd.
- E) Boven de in het 1<sup>e</sup> lid vermelde landingsgelden, wordt op vluchten die plaatsvinden op werkdagen na 19.00 uur, lokale tijd, en gedurende zaterdagen, zondagen en feestdagen de gehele dag, een toeslag geheven van 10% op het verschuldigde landingsgeld. Uitgezonderd van deze toeslag zijn: lijn-, charter-, taxi- en positievluchten.

lid 3 Passagiersvergoeding

- A) De in lid 1, sub III van dit artikel bedoelde vergoeding naar passagiers, wordt bepaald naar het aantal passagiers, dat zich aan boord bevindt bij vertrek van Groningen Airport Eelde en bedraagt € 11,50 per passagier.
- Voor elke rondvluchtpassagier wordt € 2,50 in rekening gebracht.

- B) Deze vergoeding is niet verschuldigd voor transit-, transfer- en dienstpassagiers en passagiers beneden de leeftijd van twee jaar. Vrijgesteld zijn eveneens passagiers op een andere, dan op een commerciële vlucht.
- C) Deze vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en wordt niet afzonderlijk van de passagiers geïnd.
- D) Voor de berekening van de passagiersvergoeding, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de vennootschap op voor deze naar haar oordeel deugdelijk controleerbare wijze per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij het vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers, onderverdeeld naar de vijf categorieën als genoemd in lid 3B. Indien hieraan niet wordt voldaan, zal de berekening van de passagiersvergoeding geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het desbetreffende vliegtuigtype op "all economy basis".

lid 4 Securitytax

- A) De in lid 1, sub IV van dit artikel bedoelde vergoeding naar passagiers, wordt bepaald naar het aantal vertrekkende passagiers, dat zich aan boord bevindt bij vertrek van Groningen Airport Eelde en bedraagt € 8,50 per passagier.
- B) Deze vergoeding is niet verschuldigd voor transit- en dienstpassagiers en passagiers beneden de leeftijd van twee jaar.
- C) Deze vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en wordt niet afzonderlijk van de passagiers geïnd.
- D) Voor de berekening van de securitytax, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de vennootschap - op voor deze naar haar oordeel deugdelijk en controleerbare wijze - per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij het vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers, onderverdeeld naar de afzonderlijke categorieën als genoemd in lid 4B van dit artikel.

Indien hieraan niet wordt voldaan, zal de berekening van de securitytax geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het desbetreffende vliegtuigtype op "all economy basis".

- E) Indien de overheid de voorschriften tot uitvoering van controle aanpast, uitbreidt, veranderd, aanscherpt en/of ook op andere vluchten dan gebruikelijk van toepassing verklaart of anderszins de controle wijzigt waardoor de vennootschap extra kosten dient te maken voor het uitvoeren van die controle, dan kunnen deze kosten direct worden doorberekend in het tarief genoemd onder A van dit lid.

Lid 5 Parkeergeld

Voor het doen verblijven van een vliegtuig op de daartoe voor algemeen gebruik bestemde gedeelten van de luchthaven is per etmaal of gedeelte daarvan, parkeergeld verschuldigd in overeenstemming met het hieronder bepaalde.

- A) Het parkeergeld bedraagt € 2,65 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 7,60.
- B) Geen parkeergeld wordt geheven, indien het parkeren plaatsvindt gedurende een kortere periode dan zes uur volgend op de landing.

**Artikel 3 Jaarabonnements**

lid 1 Landingsabonnement

- A) De eigenaar van een vliegtuig behorende tot particulieren vestigingen, particuliere bedrijven of particuliere instellingen op de luchthaven, kan met de vennootschap een jaarabonnement aangaan. Aanvragen daartoe dienen schriftelijk bij de vennootschap te worden ingediend.
- B) Het jaarabonnement kan ingaan op de eerste dag van de maand, volgend op de vestiging op de luchthaven en na schriftelijke toestemming van de vennootschap.
- C) Op een vliegtuig waarvoor een jaarabonnement is afgesloten, wordt 75% van het landingsgeld, vermeld onder Artikel 2, lid 2, klasse A, B en C in rekening gebracht.
- D) De vennootschap is niet verplicht een dergelijk contract aan te bieden noch is zij verplicht een motivatie te geven ingeval op de aanvraag voor een jaarabonnement negatief wordt beschikt.
- E) Het ingevolge een jaarabonnement verschuldigde wordt voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.

lid 2 Parkeerabonnement

- A) De eigenaar van een vliegtuig behorende tot particuliere vestigingen, particulieren bedrijven of particuliere instellingen op de luchthaven, waarvan de oppervlakte niet meer dan 200 m<sup>2</sup> bedraagt, kan voor het doen verblijven van zulk een vliegtuig op de luchthaven met de vennootschap een jaarabonnement parkeren afsluiten. Het bepaalde in artikel 3 is op deze vliegtuigen dan niet van toepassing. Aanvragen daartoe dienen schriftelijk bij de vennootschap te worden ingediend.
- B) Het jaarabonnement kan ingaan op de dag van aankomst van het vliegtuig op de luchthaven en na schriftelijke toestemming van de vennootschap. Indien binnen een week na de dag van aankomst de wens tot het nemen van een jaarabonnement te kennen wordt gegeven, wordt dit eventueel geacht te zijn ingegaan op de dag van aankomst van het desbetreffende vliegtuig.
- C) Behoudens in geval van verlenging eindigt een jaarabonnement en jaar na datum waarop het is ingegaan.

- D) Verlenging van een jaarabonnement kan voor een jaar gebeuren doch is ook mogelijk voor een kortere periode dan een jaar, op basis van het voor een jaarabonnement geldende tarief.
- E) Het ingevolge een jaarabonnement verschuldigde moet bij vooruitbetaling worden voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.
- F) Voor een jaarabonnement parkeren bedraagt het tarief:
1. voor vliegtuigen met een oppervlakte van niet meer dan 100 m<sup>2</sup>, € 1.471,93 per jaar;
  2. voor vliegtuigen met een oppervlakte van meer dan 100 m<sup>2</sup>, doch niet meer dan 200 m<sup>2</sup>, € 2.207,91 per jaar.
- G) De vennootschap is niet verplicht een dergelijk contract aan te bieden noch is zij verplicht een motivatie te geven ingeval op de aanvraag voor een jaarabonnement negatief wordt beschikt.

lid 3 Abonnement nieuwe lijndiensten

- A) Eigenaren van vliegtuigen die passagiersvluchten uitvoeren, welke:
- ten minste één keer per week op Groningen Airport Eelde een nieuwe non-stop dienst verzorgen op één en dezelfde bestemming en
  - deze dienst het gehele jaar door zullen uitvoeren volgens een vastgestelde dienstregeling,
- komen afhankelijk van het MTOW van het vliegtuig in aanmerking voor een korting op de verschuldigde havengelden zoals omschreven in artikel 2 leden 1 tot en met 4.
- B) De hoogte van de korting wordt vastgesteld overeenkomstig de volgende matrix:

frequentie per week	MTOW 0-20 ton	MTOW 20-40 ton	MTOW meer dan 40 ton
1 dag	0%	5%	10%
2 dagen	2%	10%	20%
3 dagen	4 %	15 %	30 %
4 dagen	6 %	20 %	40 %
5 dagen	8 %	25 %	50 %
6 dagen	10 %	30 %	60 %
7 dagen	12 %	35 %	70 %

- C) De korting geldt voor maximaal een aaneengesloten periode van 2 jaar na de start van de dienst.

**Artikel 4 Betalingswijze**

- A) Alle verschuldigde vergoedingen dienen voor het vertrek van het vliegtuig contant te worden voldaan bij de Havendienst van de vennootschap.
- B) Indien het bedrag van de verschuldigde vergoedingen niet kan worden vastgesteld op het tijdstip van vertrek van het vliegtuig, moet de vergoeding in afwijking van het gestelde in artikel 4A, worden voldaan zodra de vaststelling van het verschuldigde bedrag mogelijk is.
- C) In de gevallen, bedoeld in artikel 4B, kan de vennootschap vorderen dat ter voldoening van die vergoedingen een voorschotbedrag op de door haar te stellen voorwaarden wordt betaald. Zij stelt dit bedrag vast op ten hoogste het bedrag waarop de vergoedingen vermoedelijk zullen worden vastgesteld.
- D) Het voorschotbedrag wordt in mindering gebracht op het vastgestelde bedrag van de verschuldigde vergoeding.
- E) In afwijking van het gesteld in de artikelen, 4A, 4B, 4C en 4D kan de vennootschap een betalingstermijn van 14 dagen toestaan na de dagtekening van de nota. De betaling van het verschuldigde dient te worden voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.

**Artikel 5**

Deze regeling treedt in werking vanaf de tweede dag na verschijnen van een mededeling over het betrokken Koninklijk Besluit in de Staatscourant.

Eelde, 31 maart 2004

Groningen Airport Eelde nv